

*Tidsskrift
for
Søværnen*



Nr. 1 / FEB 1998
169. ÅRGANG



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

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Sø-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: nw@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 45 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: Danish Task Group formeret med HVIDBJØRNEN, PETER TORDENSKIOLD, OLFERT FISCHER og MØEN under øvelse STRONG RESOLVE 1998.

Eftertryk: Kun med redaktørens tilladelse.

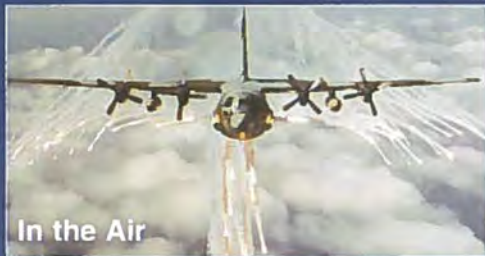
Artikler til TFS Nr. 2/APR 1998 bedes indsendt til redaktøren inden 01 MAJ 98.



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: TRE VÆRN MED ET SMÆK..... | 1 |
| KOMMANDO- STØTTESKIBET I EN OPERATIV SAMMENHÆNG..... | 2 |
| Kommandørkaptajn J.C. Walther | |
| DEMAP – DE HVAD FOR NOGET..... | 7 |
| Kommandør K. Aa. Larsen | |
| SØVÆRNET OG DETS PERSONEL 1940 - 45..... | 21 |
| Overarkivar H.C. Bjerg | |
| BOGANMELDELSE..... | 43 |
| BOGANMELDELSE..... | 47 |
| BOGANMELDELSE..... | 49 |
| MARINENS BIBLIOTEK..... | 51 |

MARINENS BIBLIOTEK

HENRIK GERNERS PLADS, BYGNING 37

NYHOLM

1439 KØBENHAVN K

TELEFON: 32 54 73 82

TELEFAX: 32 96 31 71

ÅBNINGSTIDER

HVERDAGE 9-15

TIRSDAGE 9-18

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN



TRE VÆRN MED ET SMÆK

Forsvarets rent militære opgaver kan i hovedsagen opdeles i to overordnede indbyrdes afhængige roller. En regional rolle, der primært er knyttet til forsvaret af det danske rige og tilstødende nærområder i rammen af NATO-medlemskabet. Det vil sige beskyttelse af grundlæggende danske sikkerhedspolitiske værdier, forstået som nationens eksistens, integritet og suverænitet. En international rolle, der er afledt dels af vores allianceforpligtelser, dels af et aktivt dansk engagement i løsning af en række internationale opgaver m.h.p. forfølgelse af udvidede danske sikkerhedspolitiske mål og værdier. Aktuelt tiltrækker den sikkerhedsskabende og stabiliserende indsats sig hovedopmærksomheden og forsvarets evne til at stille synlige bidrag bør prioriteres tilsvarende. Det globale engagement, set i perspektiv af et aktivt internationalt militært engagement, har derfor stor interesse på tærsklen til det næste årtusinde. Styrkelse af Forsvarets evne til international indsats tilsiger, at styrker fra alle tre værn bør kunne forme en samlet mobil kapacitet, der skal kunne indsættes hurtigt, fleksibelt og koordineret uden at svække muligheden for en senere vægtning af den regionale rolle. De kommende materielanskaffelser til forsvaret og værnenes operative struktur skal derfor ses i nøje sammenhæng med denne kapacitet i et værnsfælles perspektiv, så værnenes evne til at yde gensidig støtte fremmes og den fornødne synergi opnås. Kun herved etableres der sammenhæng mellem de økonomiske rammer, opgavekomplekset og den operative og logistiske ydeevne. For søværnets vedkommende bør fokus holdes på den sejlene del af flåden, der er selve søværnets eksistensberettigelse. Skibene bør altid have prioritet i forhold til den landbaserede støttestruktur, og det centrale element i Danmarks fremtidige flådeudvikling bør være kommando- støtteskibet. Såfremt der i den forbindelse tænkes tilstrækkelig visionært (se artiklen "Kommando- støtteskibet i en operativt sammenhæng" på side 2), vil en sådan anskaffelse medføre en væsentlig forøgelse af hele Forsvarets evne til at løse de internationale opgaver. Ved anvendelse af et kommando- støtteskib kan danske styrker sendes afsted (og trækkes hjem) hurtigt og med stor politisk signalværdi samtidigt med, at den politiske frihed til at vælge mellem "shore bombardment" eller "cocktailparty" i operationsområdet bevares længst muligt.

Forfatteren forretter tjeneste som chef for korvetten PETER TORDEN-SKIOLD og er tillige chef for Division 21.

KOMMANDO- STØTTESKIBET I EN OPERATIV SAMMENHÆNG

Af

kommandørkaptajn J.C. Walther

INDLEDNING

Det er med glæde, at jeg i de seneste to numre af Tidsskriftet har læst om det kommando- støtteskib, som Udvalget vedrørende Forsvarets Materiel har anbefalet Forsvarskommissionen som en evt. afløser for flådens ældre enheder. Jeg føler dog, at der i den hidtidige behandling af kommando- støtteskibet er fokuseret på skibet som en selvstændig enhed uden at se på de operative muligheder en sådan anskaffelse vil tilføre dansk forsvar. Når jeg i denne sammenhæng indrager de to øvrige værn, er det fordi, at en sådan materielanskaffelse efter min opfattelse er et værnsfælles projekt, m.h.p. at tilføre forsvaret en længe savnet synergi i relation til den internationale rolle, som forsvaret spiller i dag.

DANISH TASK GROUP

Inden jeg overgår til at behandle de operative og i en vis udstrækning sikkerhedspolitiske perspektiver i et evt. kommende dansk kommando- støtteskib, vil jeg ganske kort ved et konkret og meget aktuelt eksempel omtale effekten af at kunne stille en kommandoplatform i international sammenhæng.

Under NATO øvelsen STRONG RESOLVE 98 deltog Danmark for første gang med en formaliseret flådestyrke bestående af to korvetter, en mine-lægger og et inspektionsskib m/taktisk Lynx helikopter, der fungerede som kommandoplatform, hvorfra chefen for 2. Eskadre, som styrkechef kunne lede denne gruppe skibe, hjulpet af sin stab. Styrken blev tilmeldt øvelsen under navnet Danish Task Group. Det forhold, at der ikke var tale om fire selvstændige danske skibe, men en Task Group gjorde, at Danmark fik en fremtrædende plads i øvelsesopsættet, hvor Danish Task Group optrådte på linie med

STANAVFORLANT, German Task Group og Canadian Task Group. At der reelt var tale om en fremtrædende rolle blev understreget af, at Commander Danish Task Group - ud over sine egne fire enheder - havde underlagt fire norske torpedobåde, STANAVFORCHAN, et efterretningsindhentningsskib, Special Forces samt et norsk kystfort. Danish Task Groups primære opgave i det syntetiske øvelsesscenario var at sikre forsyningslinier i det kystnære farvand samt at sikre landsætningen af II MEF (fwd) i en såkaldt Hook operation bag den landmilitære frontlinie. I denne fase af øvelsen, blev også II MEF (fwd) og de tilhørende transportskibe underlagt Commander Danish Task Group, der dermed blev Commander Amphibious Task Force (CATF). Ud over beskyttelse af landgangsfartøjerne leverede enhederne fra Danish Task Group Naval Gunfire Support (NGS) i forbindelse med selve landgangen. Det var en fornøjelse at se, hvorledes "combined jointness" her var andet end tankespind i den verserende og noget hårtunge doktrin debat, ikke mindst fordi operationen blev ledet af en dansk kommandør og hans stab ombord i et til lejligheden intermistisk indrettet kommandoskib, hvor en standard 20 fods container på styrbords sidedæk udgjorde stabsoperationsrummet. Den danske Task Group model vakte stor interesse blandt såvel de stedlige NATO-chefer som blandt nationale norske myndighedsrepræsentanter.



Korvetten OLFERT FISCHER i Vestfjorden. Der foretages Sea Sparrow-genladning i "missillæ" under øvelse STRONG RESOLVE 98.

DET NATIONALE PERSPEKTIV

DIB

Med oprettelsen af Den danske Internationale Brigade har Danmark taget de første skridt i bestræbelserne på at tilpasse den danske hær til en ny sikkerhedspolitisk situation, der fordrer mobilitet og fleksibilitet i de væbnede styrker. Disse egenskaber har siden Kong Hans dage været selve kendetegnet for den danske flåde, ligesom de har været en iboende del af flyvevåbnet siden dets oprettelse, hvorimod hæren som en naturlig følge af 40 års stationær koldkrigstænkning først nu mentalt er på vej ud af de stedbundne doktriners snærende bånd. At den danske hær dog er blevet mere mobil og fleksibel vidner bl.a. de senere års operationer i det tidligere Jugoslavien om, men det må også i denne sammenhæng erkendes, at Danmark hidtil har været afhængig af landværts forbindelseslinier til operationsområderne, idet det tunge udstyr hidtil har været transporteret over land med togtransport. Denne transportform kan naturligvis være særdeles hensigtsmæssig i nogle situationer, men den kan også være udelukket i andre. Således skal en række forudsætninger, som reelt ligger uden for national dansk kompetence, være opfyldt for at DIB'en kan deployeres. For det første skal der være landværts forbindelse mellem Danmark og indsættelsesområdet. For det andet skal der, såfremt forudsætning nummer ét er opfyldt, indhentes tilladelse fra de nationer, som transporten skal igennem. At dette kan give problemer blev erkendt, da de danske kampvogne skulle til Ex-jugoslavien – en deployering der tog det meste af et halvt år. For det tredje skal der opnås en garanti for, at etableringsfasen i indsættelsesområdet kan ske under relativt fredelige forhold, idet det ikke er givet, at der er en fortrydelsesmulighed i form af hurtig evakuering/tilbagetrækning, når man først er ankommet. Ses den aktuelle doktrindiskussion på det værnssfælles område i det lys, kunne man lidt provokerende hævde, at hæren i øjeblikket har større operativ berøringsflade med DSB end med søværnet.

Spørgsmålet er, om Danmark kan leve med, at indsættelse af danske fredsbevarende eller fredsskabende styrker i den grad er afhængige af andre aktører. Ønskes uafhængighed er der i princippet kun en mulighed, nemlig anskaffelsen af et kommando- støtteskib, der dels kan rumme de nødvendige styrker og materiel, dels besidder de nødvendige kommandofaciliteter for alle tre værn. Herudover åbner kommando- støtteskibet mulighed for, at Danmark selv bliver i stand til at evakuere danske styrker, såfremt fredsbevarelsen mislykkes. Kommando- støtteskibet er foreslået af Materieludvalget, men tidsperspektivet synes ikke i overensstemmelse med det aktuelle behov, som det også er påpeget i de senere numre af TfS. Lad mig nævne operationen i Albanien som et eksempel på en operation, hvor et kommando- støtteskib kunne have

været anvendt med stor succes. Der var her tale om en situation, hvor der under hele forløbet herskede usikkerhed om, hvorvidt forholdene i området var af en sådan karakter, at det var sikkerhedsmæssigt forsvarligt at etablere et dansk styrkebidrag i området. Uden mulighed for søbåren transport og uden søbåren føringsmulighed, var man selvsagt tvunget til at etablere sig på landjorden umiddelbart efter ankomst. Havde man derimod haft et kommando- støtteskib af en passende størrelse, kunne man have haft hele det danske styrkebidrag ombord og placeret skibet i internationalt farvand 12 sømil ud for havnebyen Durres m.h.p. at monitorere situationen i land f.eks. ved hjælp af specialstyrker. I den forbindelse skal man ikke undervurdere den politiske signalværdi, der ligger i den blotte tilstedeværelse af et sådant skib med evt. eskorte i nærheden af uromagerne samt det politisk betimelige i, at der opretholdes sikker kommunikation til Danmark i de kritiske faser af en sådan operation. Såfremt forholdene havde vist sig gunstige, kunne man have sejlet det sejlene hovedkvarter i havn for at sætte styrkerne i land. Man kunne herefter beslutte, om skibet skulle forblive i havnen, eller om operationen skulle ledes fra skibet på passende afstand af havnen. Såfremt situationen havde udviklet sig i ugunstig retning, havde man herefter haft muligheden for at bringe styrkerne i sikkerhed ombord for evt. at gå i land senere eller for at sejle hjem.

Jeg håber, at det her anførte eksempel anskueliggør, hvorledes et kommando- støtteskib kan bibringe hæren noget af den fleksibilitet, mobilitet og uafhængighed, der kendetegner maritime styrker bl.a. som følge af retten til anvendelse af det åbne hav. Det er således en alvorlig fejl, når der i Forsvarsakademiets udkast til en Værnsfælles Doktrin som indledning til det maritime afsnit anføres, at flådeoperationer generelt er begrænset af internationale reguleringer. Det modsatte er faktisk tilfældet.

Jeg skal ikke her drømme flere scenarier op, men blot nævne, at DSB ikke for øjeblikket kører til Vestsahara. Transportkapacitet til sådanne steder kan DFDS eller andre rederier derimod tilbyde, men de bestemmer prisen, som bl.a. afhænger af risikomomentet, og de kan ikke tilbyde kommandofaciliteter til det landmilitære føringsselement.

Set i et bredere nationalt perspektiv vil et kommando- støtteskib også kunne anvendes i en humanitær rolle i f.m. større katastrofer såvel indenfor som udenfor Det Danske Rige. For også at tilgodese dette formål bør skibet konstrueres, så det kan besejle alle områder i verden, herunder også isfyldt farvand omkring Grønland. Det bør nok også betænkes, at tiden jo er forbi, hvor Grønland og Færøerne forsvares til sidste amerikaner som under den kolde krig, hvorfor det kunne være hensigtsmæssigt, at danske sikkerhedsinteresser i den nordatlantiske del af Kongeriget kunne hævdes med enheder fra alle tre værn.

CJTF-koncepten

Jeg har indtil nu koncentreret mig om de nationale aspekter i relation til anskaffelsen af et kommando- støtteskib, men perspektivet rækker jo langt videre. Set i alliancesammenhæng kan en sådan anskaffelse, såfremt ambitionsniveauet er tilstrækkelig højt, sikre Danmark afgørende indflydelse i kommende NATO-strukturforhandlinger, så vi ikke igen skal opleve, at de store nationer tager broderparten og efterlader Danmark med en lille symbolsk luns for gammel venskabs skyld. Jeg tror ikke strukturprocessen er tilendebragt med den seneste aftale, idet udvidelsen af NATO vil nødvendiggøre yderlige tiltag som følge af økonomiske overvejelser. Hvis Danmark kan tilbyde et søbårent CJTF-hovedkvarter, vil vi kunne bevare indflydelsen i vores eget område og bibringe NATO en forcemultiplier af anseelig størrelse, der formentlig kunne blive delvist finansieret af strukturmidler.

SHIRBRIG

Danmark har været foregangsland i FN sammenhæng med initiativet til oprettelsen af SHIRBRIG. Resultatet er, at hovedkvarteret er placeret i Danmark, og chefen er dansk. En naturlig udvikling af dette koncept kunne være tilmeldelse af et dansk kommando- støtteskib. Brugen af et sådant skib i denne sammenhæng er åbenbar og kan spænde fra katastrofe- og hospitalshjælp til fredsskabende operationer.

AFSLUTNING

Jeg har ovenfor forsøgt at anskueliggøre nogle af de operative og til en vis grad politiske perspektiver i et dansk kommando- støtteskib. Lad mig endnu engang understrege, at en sådan anskaffelse ikke er en "søværnsanskaffelse", men derimod en værnssfælles anskaffelse til gavn for hele forsvaret og for dansk udenrigs- og sikkerhedspolitik. Det er derfor afgørende, at hærens og flyvevåbnets behov, herunder føringsystemer integreres allerede ved udarbejdelsen af de Grundlæggende Militære Krav. Søværnet har under øvelse STRONG RESOLVE 98 afprøvet kommando-delen af koncepten i meget lille målestok med særdeles positive resultater. Hvis den danske flåde kan markere sig så stærkt i international sammenhæng, som det var tilfældet under SR 98 ved at anvende en 20 fod container på siden af et inspektionsskib, sætter kun fantasien grænser for, hvilken anerkendelse og indflydelse Danmark kan få internationalt ved anskaffelse af et til formålet bygget værnssfælles kommando- støtteskib. Såfremt der fortsat er et politisk ønske om, at dansk forsvar skal kunne indsættes internationalt på danske præmisser, er det bydende nødvendigt, at forsvaret tilføres denne kapacitet – nu og ikke først om 10 år.

Udtrykkene "Demars" og "Demap" bliver anvendt oftere og oftere overalt i Forsvaret. Selv efter flere foredrag over emnet kan det være vanskeligt at overskue, hvad de to begreber helt præcist dækker over. For at råde bod på dette, har Tidsskriftet anmodet projektimplementeringskoordinatoren om at udarbejde en forklarende artikel, så også læsere uden forudgående kendskab til emnet kan forstå det.

DEMAP - DE' HVAD FOR NOGET ?

Af

kommandør K. Aa. Larsen

INDLEDNING

DeMap er et organisationsudviklingsprojekt, som har til opgave at videreudvikle forsvarrets styring således, at forsvarrets virksomhed tilrettelægges og gennemføres med fokus på mål, resultater og effektivitet.

HVORFOR DEMAP

En effektiv styring forudsætter, at vi skaber os en opfattelse af styringsopgaverne og virksomheden og sammenhængen herimellem. Den hidtidige afbildning af forsvaret som virksomhed må nærmest karakteriseres som 2 - dimensional, udtrykt ved et organisatorisk hierarki.

De eksisterende beskrivelser af forsvarrets virksomhed afdækker ikke på systematisk vis de bagvedliggende processer, som i virkelighedens verden frembringer resultaterne. Dermed er de elementer, som skal underkastes styring, ikke tilstrækkelig beskrevet for dette formål. De nuværende ledelsesdirektiver redegør alene for forsvarrets styringsprincipper og de overordnede procedurer vedrørende forsvarrets planlægnings-, drift- og kontrolvirksomhed. I rammerne af en organisatorisk virksomhedsopfattelse er der blevet gennemført en styring, hvor indholdet af de forskellige styringsopgaver og deres samvirke med virksomheden ikke har været belyst i tilstrækkelig grad. Den hidtidige viden om virksomhedens indre funktion og styring har begrænset mulighederne for en målrettet udvikling af forsvarrets effektivitet.

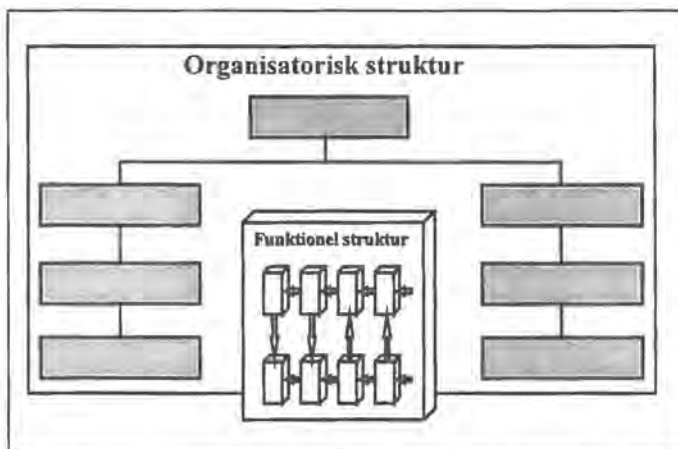
Forsvarets informatiksystemer, som skal etablere det informationsmæssige grundlag for en effektiv beslutningstagen, er et produkt af 70'ernes systemteknologi. Systemarven er karakteriseret ved begrænsede muligheder for samstilling af information på tværs af virksomheden. Endvidere har den aktuelle information for ledelsesformål ikke været opgjort med udgangspunkt i et veldokumenteret styringsgrundlag omfattende krav, vilkår og kriterier for målopfyldelse. Disse forhold har gjort det vanskeligt at gennemføre en effektiv prioritering inden for rammerne af en målrettet styring.

Denne karakteristik af forsvarrets ledelsessituation skal ikke betragtes som en gold kritik i bagklogskabens lys. Den ledelsesmæssige udvikling, som forsvaret har gennemgået siden midten af 80'erne, er en nødvendig forudsætning for det udviklingsarbejde, der nu er igangsat i form af DeMap. Decentraliseringsprocessen og de gennemførte tilpasninger af styringen inden for driftsvirksomheden har betydet, at chefsvirket - inden for de givne rammer - er tillagt et afbalanceret ansvar og udstyret med den nødvendige kompetence. Når hertil lægges hidtil gennemførte justeringer af værktøjer og procedurer forbundet med planlægning, gennemførelse og kontrol af driftsvirksomheden, er det min vurdering, at forsvaret befinder sig i en god udgangsposition, når der tages hul på næste ledelsesmæssige udviklingsfase. Denne udvikling har som mål, at beslutningstagerne får adgang til relevant og holdbar information til støtte for en afbalanceret og sammenhængende ledelsesindsats med fokus på mål, resultater og effektivitet.

DeMap overordnede vision er derfor at etablere en større gennemskuelighed i forsvarrets virksomhed. Der er et behov for at etablere en fælles og autoriseret opfattelse af forsvaret som virksomhed betragtet. Dette opnås gennem en beskrivelse af de processer, som udgør forsvarrets virksomhed, og den styring, som processene bør underkastes. Indsigt i virksomhedens funktion og styring er en forudsætning for effektive resultater. Den fremtidige afbildning af forsvaret må derfor nærmest karakteriseres som 3 - dimensional, idet det gammelkendte organisatoriske hierarki suppleres med en funktionel dimension, som beskriver virksomheden som et in- og output system på tværs af organisatoriske skel.

Resultaterne, som der skal styres på - såvel i et langsigtet perspektiv som på kort sigt - knytter sig til løsningen af forsvarrets opgaver. Afhængig af ledelsesniveau suppleres resultatstyringen med en styring af produktionen omfattende:

- dimensionering af aktivitet,
- indsættelse af kapacitet,
- overvågning af ressourceforbrug



iagttagende kvantitative og kvalitative krav til produktet. Afdækning af processe, deres indbyrdes forløb og den dertil knyttede styring er grundlaget for at kunne etablere relevante styringsområder inden for rammerne af forsvarets funktionelle struktur.

Endvidere bør der i styringen differentieres i relation til støtteproduktion og slutproduktion. De operative enheder defineres som forsvarets slutprodukter og er et resultat af styrkeproduktion. Slutproduktionen repræsenterer forsvarets opgaveløsninger, som realiseres gennem styrkeindsættelse. Kravene til slutproduktionen er regulerende for forsvarets øvrige virksomhed.

Udover at styre på produktionen må vi som hidtil styre på økonomien, men nu direkte knyttet op mod virksomhedens funktion og resultater. Dette opnås ved at sammenstille fysisk og økonomisk information indenfor rammerne af en såkaldt resultatcenterstruktur¹.

En særlig styringsopgave er udvikling og vedligeholdelse af virksomhedens funktionsduelighed, det vil sige evnen til at kunne fungere effektivt i lyset af de krav, som virksomheden stilles overfor. Denne form for styring benævnes organisatorisk styring og indebærer tilpasning af virksomhedens funktion, struktur, procedurer og informationsgrundlag.

Styringen indebærer formulering af krav til præstationer og konstatering af målopfyldelsen med henblik på - om fornødent - at iværksætte styringskorrektioner. Derfor vil evnen til at etablere relevante mål i en operationel udformning være afgørende for en effektiv ledelsesudøvelse. Der er således behov for målangivelser, som dimensionerer såvel driften som den langsigtede

¹ Ved resultatcenter forstås økonomiske registreringsenheder, som gennem en regnskabsmæssig sammenstilling af fysiske og økonomiske data belyser resultatopnåelse i forskellige områder af virksomheden.

udvikling af virksomheden. De langsigtede mål vil typisk fokusere på udviklingen i opgavekomplekset og de heraf afledte udviklingsbehov vedrørende virksomhedens funktion, struktur og kapacitet. De kortsigtede målformuleringer har til opgave at realisere det langsigtede udviklingsperspektiv, hvilket stiller krav til en gennemgående struktur i forsvarrets planlægnings, drift- og kontrolsystem.

HVAD OMFATTER DEMAP?

DeMap projektet favner alle disse problemstillinger. Projektet omfatter blandt andet følgende:

- En beskrivelse af grundlaget for forsvarrets styring.
- En beskrivelse af forsvarrets styringsopgaver.
- En funktionel beskrivelse af forsvarrets produktion (funktionel struktur).
- En sammenkobling af forsvarrets styringsgrundlag, styringsopgaver og produktion.
- En opgørelse af behovet for information til støtte for forsvarrets styring og forvaltning.
- En tilpasning af planer og rapporter til forsvarrets styringsbehov.
- Indførelse af et nyt integreret informatiksystem (Dansk Forsvars Management- og Ressourcestyringssystem, DeMars).
- Tilpasning af forvaltning og uddannelser.

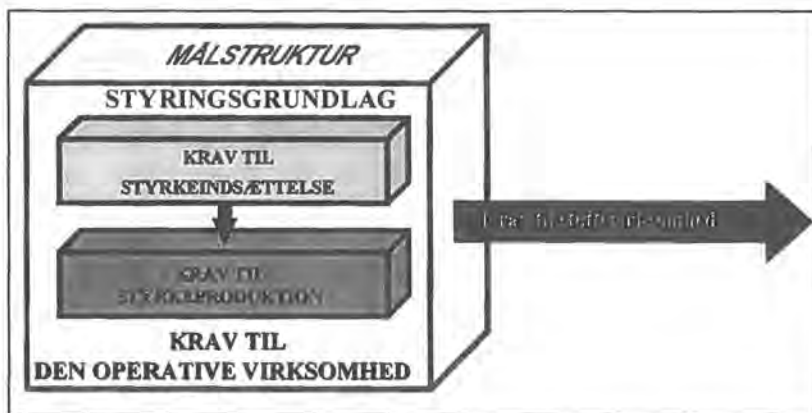
Beskrivelse af forsvarrets styringsgrundlag.

Grundlaget for forsvarrets styring udarbejdes med udgangspunkt i "Lov om forsvarrets formål, opgaver og organisation m.v.", forsvarsaftalerne og Forsvarskoncepten. Styringsgrundlaget udtrykkes ved målangivelser, der lister krav til forsvarrets opgaveløsninger og anfører vilkår og kriterier for målopfølgelse. De samlede målangivelser udgør forsvarrets målstruktur.

De eksterne krav retter sig mod den operative virksomhed og omfatter krav til styrkeindsættelse og styrkeproduktion. Disse krav vedrører løsningen af de opgaver, som forsvarret er pålagt.

Med baggrund i de eksterne krav planlægges produktionen.

Kravene til den operative virksomhed fastlægges overordnet i "Katalog over forsvarrets opgaver" (KAFO) samt Forsvarskommandoens (FKO) Seksårsplan og Årsprogram og udmøntes efterfølgende i underliggende myndigheders planlægning.

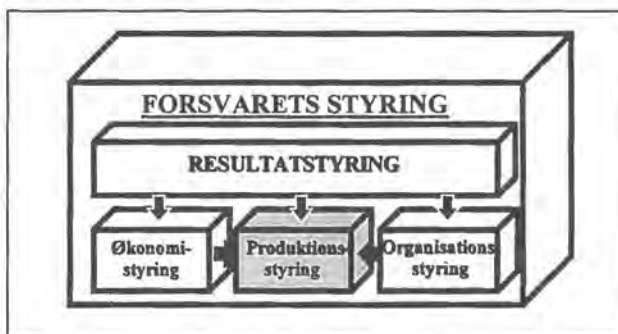


Kravene til støttevirksomhedens ydelser udmøntes i behovsopgørelser mellem den operative virksomhed og støttevirksomheden.

Overordnede krav til struktur- og kapacitetstilpasning fastlægges i FKO seksårsplan og årsprogram og udmøntes efterfølgende i underliggende myndigheders planlægning.

Beskrivelse af forsvarets styringsopgaver.

Beskrivelsen kortlægger de opgaver, som er forbundne med styringen af forsvarets virksomhed.



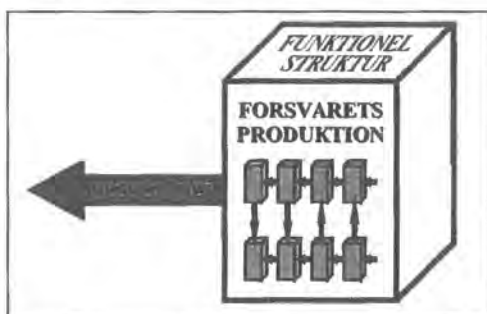
Styringsopgaverne omfatter:

- Resultatstyring, som sikrer, at forsvarets opgaver løses i overensstemmelse med målangivelserne til den lavest mulige omkostning (Ydre effektivitet).

- Produktionsstyring, som sikrer, at forsvarets produktion tilrettelægges og gennemføres rationelt (Indre effektivitet).
- Økonomistyring, som sikrer finansiering og styring af forsvarets omkostninger.
- Organisationsstyring, som sikrer en effektiv udvikling af organisationen funktion, struktur, procedurer og informationsgrundlag.

Beskrivelse af forsvarets produktion.

Beskrivelsen afdækker og sammenkobler forsvarets produktionsprocesser i en funktionel struktur.



Produktionsprocesserne frembringer resultater i form af opgaveløsninger, interne ydelser² og udvikling i kapacitet³. Beskrivelsen muliggør, at produktionen kan underkastes den fornødne styring.

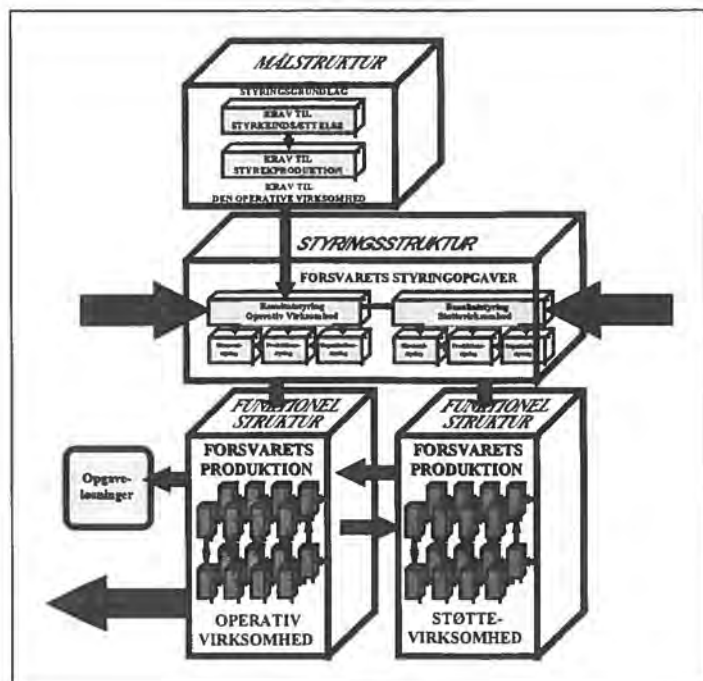
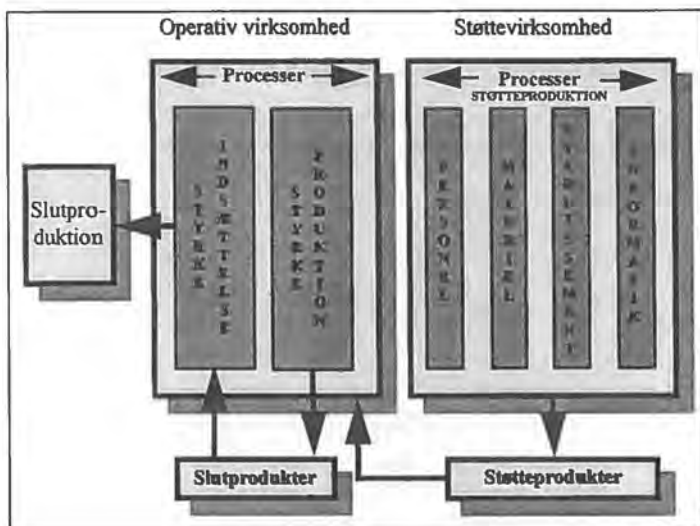
Forsvarets virksomhed opdeles i en operativ virksomhed og en støttevirksomhed. Den operative virksomhed løser forsvarets opgaver i form af styrkeindsættelse og styrkeproduktion medens støttevirksomheden leverer støtte hertil omfattende interne ydelser og kapacitet.

Sammenkobling af styringsgrundlag, styringsopgaver og produktion.

For at kunne gennemføre den fornødne styring skal forsvarets styringsgrundlag, styringsopgaver og produktion sammenkobles. Sammenkoblingen repræsenterer forsvarets styrings- og virksomhedsmodel. Modellen etablerer grundlag og ramme for forsvarets virksomhedsopfattelse og udgør dermed en nødvendig forudsætning for varetagelsen af organisationsstyringsopgaven.

² Interne ydelser omfatter eksempelvis uddannelse, reparationer og vedligeholdelse af materiel samt underbringelse.

³ Kapacitet omfatter varige produktionsmidler, eksempelvis materielsystemer, bygninger og anlæg.



Styrings- og virksomhedsmodellen uddybes med henblik på at understøtte DeMap analyser af forsvarrets planlægnings-, drifts- og kontrolvirksomhed herunder udviklingen af informationssystemer og procedurer.

Informationsbehov.

Effektiv styring kræver adgang til relevant og pålidelig information.



Informationen opdeles efter sin anvendelse i:

- Styringsinformation
- Beslutningsstøtteinformation
- Forvaltningsinformation.

Styringsinformation indgår direkte i styringsprocesserne i form af målangivelser og oplysninger om målopfyldelse.

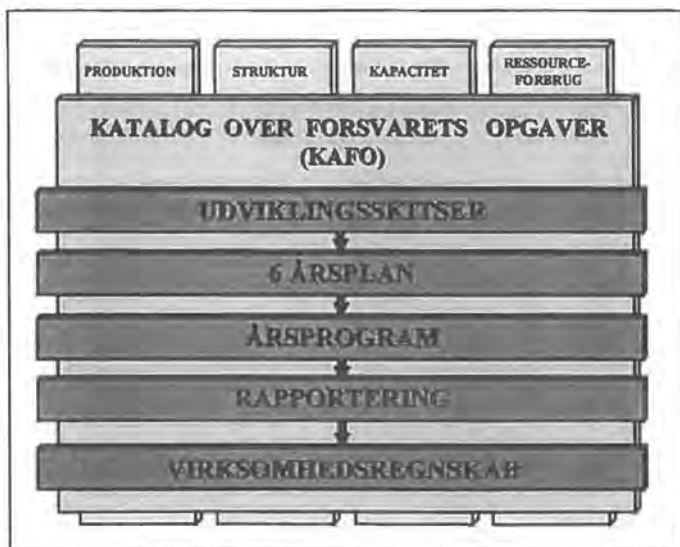
Beslutningsstøtteinformation indgår i forskellige analyser af forsvarrets virksomhed.

Forvaltningsinformation anvendes i produktionen til støtte for forsvarrets forvaltning af ressourcer.

Tilpasning af planer og rapporter.

Forsvarets overordnede planlægning skal - i lyset af den forventede udvikling i forsvarrets opgaver - fastlægge udviklingen i forsvarrets produktion, struktur og kapacitet og de deraf afledte forbrug af ressourcer.

Rapporteringen skal informere om målopfyldelse og dermed forbundne forbrug af ressourcer.



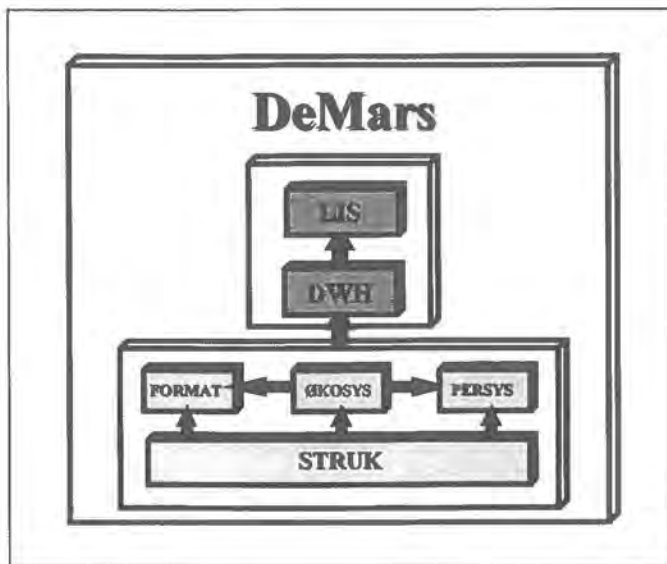
Tilpasningen af planer og rapporter har til formål:

- At tydeliggøre opgavestrukturen som grundlag for dimensionering af produktion, struktur og kapacitet.
- At sikre den nødvendige sammenhæng i planer og rapporter.
- At tydeliggøre resultat og ressourcemæssige konsekvenser forbundet med den planlagte udvikling.

Nyt informatiksystem.

Informatiksystemer har til opgave at registrere og samstille relevant information til støtte for styringen af forsvarrets produktion og udøvelse af forsvarrets forvaltning af ressourcer. Da styring og forvaltning udøves på alle niveauer i forsaret og omfatter hele den funktionelle struktur, er det nødvendigt at indføre integrerede informatiksystemer. Med dette formål for øje planlægger Forsvarskommandoen indførelse af et nyt integreret management- og ressourcestyringssystem

(DeMars) til afløsning af en række enkeltstående, teknologisk forældede edb-systemer.



DeMars omfatter følgende moduler:

- LIS/DWH, ledelsesinformationsmodul med tilhørende datalager.
- STRUK, styringsmodul vedr. struktur.
- FORMAT, styrings- og forvaltningsmodul vedr. materiel.
- PERSYS, styrings- og forvaltningsmodul vedr. personel.
- ØKOSYS, styrings- og forvaltningsmodul vedr. økonomi.

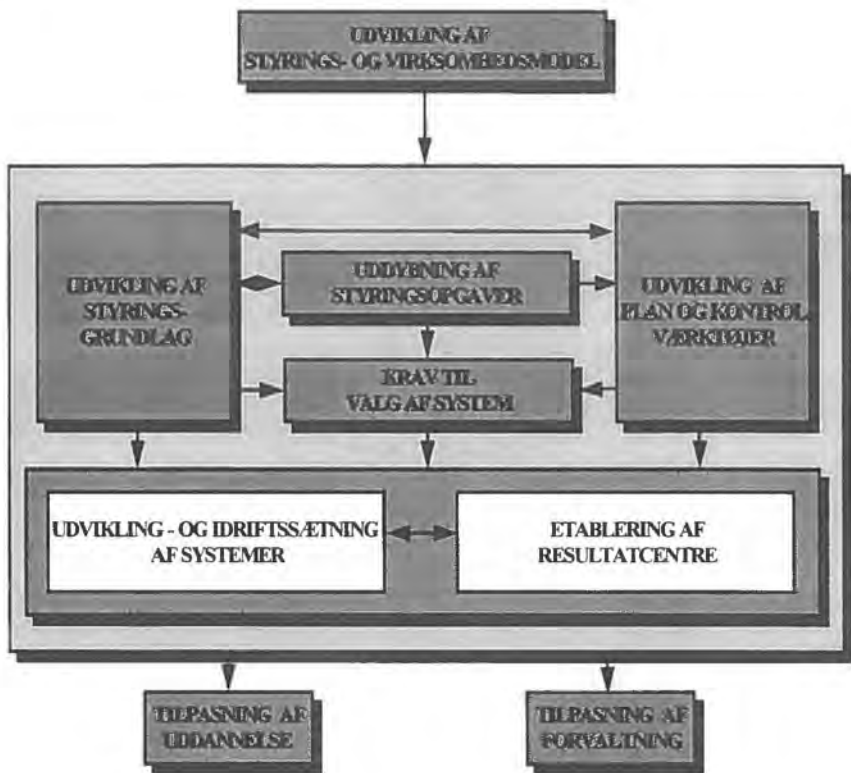
Der skal være mulighed for at udveksle data mellem DeMars og systemer uden for DeMars.

Tilpasning af forvaltning og uddannelse.

Det vil som et led i opsætningen af DeMars være nødvendigt at foretage tilpasninger af forsvarrets eksisterende forvaltningsprocedurer for materiel, personel og økonomi. Som et resultat heraf må relevante forvaltningsuddannelser justeres. Endvidere forudses et behov for justering af forsvarrets lederuddannelser som følge af organisationsudviklingsprojekterne i DeMap.

Planlægning af DeMap.

Den planlagte udvikling er beskrevet i DeMap implementeringsplan, som omfatter følgende projektområder:

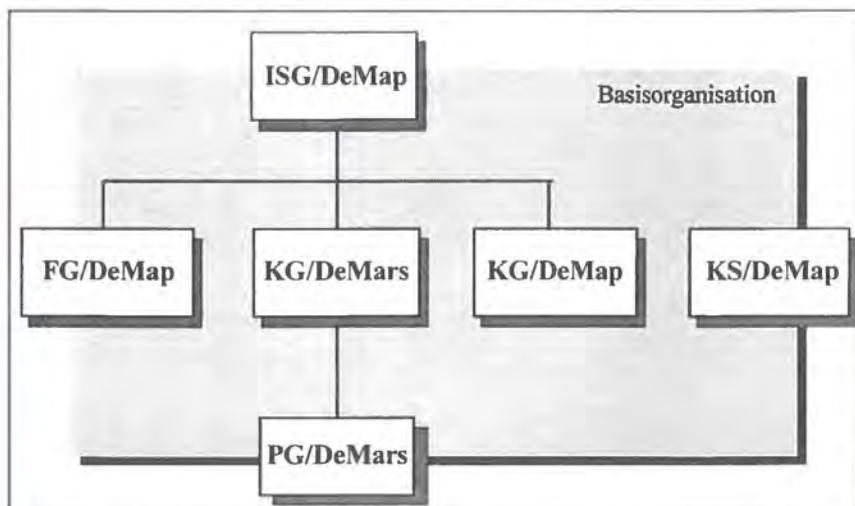


Planen redegør for kravene til udviklingen af forsvarrets styring og forvaltning med tilhørende informatiksystemer. Planen består af en:

- Generel del, som sammenfattende gør rede for den planlagte udvikling.
- Projektdel, som beskriver de konkrete tiltag, der skal realisere udviklingen.
- Tids- og ressourceplan, som fastlægger tids- og ressourcerammer for den planlagte udvikling.

Hvordan styres og gennemføres DeMap?

DeMap projekter udvikles principielt i basisorganisationen, udvalgte projekter kan dog løses i arbejds- og projektgrupper. Projekter omhandlende indførelse af DeMars udarbejdes således i en særlig projektgruppe (PG/ DeMars). Styring og overordnet koordination gennemføres i styrings- og koordinationsgrupper (ISG/KG). Til støtte herfor er etableret et koordinationssekretariat (KS). Ekstern information vedrørende projektets udvikling formidles i en særlig følgegruppe (FG).



- ISG/DeMap forestår den overordnede styring af det samlede projekt.
- FG/DeMap formidler information vedrørende udviklingen i det samlede projekt til eksterne interessenter.
- KG DeMap varetager den løbende koordination af projekter vedrørende udvikling af forswarets styring og forvaltning.
- KS/DeMap udarbejder og vedligeholder implementeringsplanen, herunder følger op på det samlede projekt og fungerer som sekretariat for ISG/ DeMap, KG/DeMap og FG DeMap.
- KG/DeMars varetager den løbende koordination vedrørende indførelse af DeMars.

- PG/DeMars forestår indførelse af DeMars og fungerer som sekretariat for KG/DeMars.

Hvornår gennemføres DeMap og hvad koster projektet?

- 1996 - 1998: Udvikling af styrings- og forvaltningsgrundlaget.
- 1998 - 2002: Tilpasning af planer og rapporter .
- 1998 - 2002: Trinvis indførelse af DeMars herunder tilpasning af procedurer og uddannelser. De første moduler forventes taget i brug i 1999.

Der påregnes en indsats af forsvarets eget personel i størrelsesorden af ca. 670 årsværk i perioden 1996 - 2002, hvoraf ca. 570 årsværk medgår til implementeringen af DeMars . Udover indsatsen af interne ressourcer vil der være udgifter til konsulenter og anskaffelse af DeMars i en størrelsesorden af ca. 700 mio. kr.

HVAD FÅR VI UD AF DEMAP?

Først og fremmest opnås en større indsigt i forsvarets funktion som virksomhed. I tilknytning hertil skabes en bedre forståelse af styringsopgaverne og deres rolle som regulerende for forsvarets virksomhed. Herigennem opnås en fælles virksomhedsopfattelse, som muliggør en koordineret ledelsesdialog, der er en forudsætning for et effektivt chefsvirke. Endvidere udbygges styringsgrundlaget i form af en overordnet målstruktur for forsvaret, hvorved resultatopnåelsen kan tydeliggøres omfattende såvel kvantitet, kvalitet som omkostninger.

Cheferne vil blive konfronteret med krav til udvikling i såvel den ydre som den indre effektivitet. Den ydre effektivitet belyser evnen til at opfylde udefra stillede krav til den lavest mulige omkostning. Den indre effektivitet omfatter krav til produktivitetsudvikling, herunder effektiv kapacitetsudnyttelse og ressourceanvendelse. Til støtte for ledelsesudøvelsen vil der blive etableret en tættere indre sammenhæng i planlægnings, drift - og kontrolsystemet, ligesom der udvikles et integreret informatiksystem, som leverer den nødvendige information til kontrol og vurdering af målopfyldelsen. Kravene til målopfyldelse vil - udover fysiske krav - indeholde krav til en positiv udvikling i ressourceforbruget.

Fremtidens chefer skal - udover militærfaglige discipliner, som naturligvis fortsat er det væsentligste - også kunne håndtere managementopgaven. Grundlaget for chefsvirket vil være tydeliggjort, til gengæld vil cheferne blive mødt med krav om effektiv ledelsesudøvelse.

DeMap overordnede formål er derfor at etablere det nødvendige grundlag for en sådan udvikling.

Sammenfattende kan det siges, at der forberedes et paradigmeskift i forsvarrets styring, som indebærer, at vi bevæger os fra en input - resourceorienteret delstyring over mod en output - resultatorienteret helhedsstyring.

AFSLUTNING

DeMap repræsenterer et højt ambitions- og abstraktionsniveau. Et højt abstraktionsniveau er især aktuelt for de grundlæggende projekter i DeMap komplekset. Det er min vurdering, at det ikke kan være anderledes: Virksomhedsstrukturer og deres indbyrdes samvirke må nødvendigvis beskrives i form af modeller og under anvendelse af det autoriserede organisationsteoretiske begrebsapparat. Vi må være indstillet på, at vi ikke længere kan klare os med en beskrivelse af virksomheden i form af et todimensionalt organisationsdiagram. Effektiv styring forudsætter, at vi har den fornødne kendskab til virksomhedens indre organismer. Vi må have en klar opfattelse af, hvad styring indebærer, det vil sige

- hvilken rolle de enkelte styringsopgaver er tillagt,
- hvordan styringsopgaverne samvirker, og
- hvorledes styringsopgaverne regulerer virksomheden.

Med hensyn til ambitionsniveauet, som er lagt til grund for DeMap, er det min påstand, at det er formålstjenligt at angribe problemet ud fra en helhedssynvinkel. Delproblemstillinger bør identificeres via en "top - down" fremgangsmåde. Denne metode sikrer, at vi kan fastholde overblikket og derigennem etablere den fornødne sammenhæng i projektet.

Spørgsmålet om eventuelt at afgrænse DeMap er naturligvis altid relevant. Problemet er imidlertid, at de overordnede analyser af forsvarrets funktion og styring nødvendigvis må dække hele virksomheden. Først når disse analyser er gennemført, vil det være muligt at foretage en afgrænsning og tidsmæssig fasning af det videre udviklingsarbejde. Implementeringsplanen for DeMap er et udtryk herfor. Udviklingen vil ske i et tempo, som sikrer, at den fornødne kvalitet i opgaveløsningerne fastholdes, uanset at forsvaret er udsat for et vist ydre tidspres. Jeg ser intet alternativ til DeMap, såfremt forsvaret i årene fremover skal manifestere sig som en veldrevet virksomhed, der såvel eksternt som internt kan dokumentere "value for money".

Tidsskriftet har modtaget nedenstående historiske artikel vedr. flådens personel under 2. Verdenskrig.

SØVÆRNET OG DETS PERSONEL 1940-45

Af

Hans Chr. Bjerg

FORUDSÆTNINGER

Forudsætningerne for Søværnets situation under den tyske besættelse af Danmark 1940-45 skal søges i mellemkrigsårenes sikkerhedspolitiske udvikling og den førte forsvarspolitik, således som denne bl.a. udmøntedes i forsvarsordningerne af 1932 og 1937.

Mens der i 1920'erne havde været god mening i at reducere de militære værn p.g.a. den lavere spænding, der eksisterede i det danske nærområde, så indbød udviklingen i 1930'erne til en forøgelse af det militære beredskab. I 1932 fik man imidlertid en søværnsordning, der var blevet til efter den situation, som havde været herskende i det forudgående årti. Søværnsordningen reducerede Søværnets til et absolut minimum. I praksis blev flåden reduceret til et søpolitisk, der til opgave primært havde at markere neutralitetskrænkelser. Formelt opfattedes flåden dog som fortsat værende istand til at løse egentlige kampopgaver.

Allerede ved ordningen af Søværnet i 1922 var personellet blevet reduceret. Samtidig skete det første skridt til at ændre status for den hidtidige underofficersklasse inden for Søværnet, på dette tidspunkt benævnt konstabler. Denne klasse skulle fremover betegnes som dæksofficerer. Ved 1932 forsvandt denne kategori dog helt og de tilbageblevne blev indordnet i den såkaldte kvartermestergruppe, der fremover skulle rekrutteres på en lidt anden måde end dæksofficererne.

Generelt svækkede disse reduktioner i personelordningerne Søværnet. Specielt blev det mærkbart, at underofficersgruppen, der havde udgjort et fast element i flåden, fuldstændigt ændrede karakter. Det hele smittede af på den almindelige rekruttering til Søværnet. Som eksempel kan nævnes, at afgangsklassen fra Søofficersskolen i 1938 kun bestod af to elever.

Efter 1932-ordningen skulle officers- og befalingsmandskadrene bestå af 104 søofficerer, 75 maskin- og undermaskinmestre, 145 kvartermestre, 153 underkvartermestre. Dertil kom 106 mather, faste menige, der sammen med de her nævnte ka-tegorier hørte ind under det samlede faste personel. I alt anførtes det i bemærkningerne til loven om søværnets ordning i 1932, at det faste personel med vedtagelsen af denne reduceredes fra 1135 til 669.

Internt skabte 1932-ordningen også uro i Søværnet, idet tilblivelsen af ordningen medførte, at viceadmiral Henri Wenck trak sig tilbage fra posten som operativ chef for flåden. Han nægtede at være med til de politiske studier, der foregik omkring forsvaret og specielt flåden. I de politiske overvejelser indgik en sammenlægning af posten som operativ chef med den administrative stilling som direktør for Marineministeriet, svarende til vore dages departementschef. Denne ordning var blevet ønsket af Søværnet selv, men problematikken blev nu politiseret ved at kontreadmiral Hjalmar Rechnitzer, der var direktør, følte sig foranlediget til at blive på sin post og medvirke til den politisk bestemte nedskæring af flåden. Sammenlægningen af de to stillinger gennemførtes, og da Wenck havde udelukket sig selv, blev det Rechnitzer, der blev såvel øverste operative som administrative chef for Søværnet. Konflikten mellem tilhængere af Wenck, som havde været overordentligt populær blandt søofficererne, og tilhængerne af Rechnitzer, blev meget dybtgående og langvarig. Generelt set har Rechnitzer i søofficerskorpset været anset for at være en politisk overløber, der nærmest "solgte" flåden. Begivenhederne omkring den 9. april 1940 underbyggede for mange denne opfattelse, selv om en nærmere undersøgelse såvel af Rechnitzers rolle i 1932 som den 9. april 1940 nok vil give et mere nuanceret billede end det, der har levet videre inden for Søværnet og dets personel.

Svarende til personelreduktionen skete der også nedskæringer i materiellet. Dette skulle bestå af de tre ældre artilleriskibe. De to af disse var allerede overført til reserven, og ville ikke blive erstattet af nybygninger. Det tredje, "Niels Iuel", der artilleristisk var langt svagere udrustet end de to andre, skulle indtil videre anvendes. Derudover skulle flåden bestå af 9 torpedobåde a 300 ts., 7 ubåde a 300 ts., 1 mineskib, 1 værkstedsskib for ubåde og 18 luftfartøjer. Dertil kom et antal mindre fartøjer. Alt i alt var der tale om en betydelig reduktion.

I forbindelse med ordningen af såvel Hæren som Søværnet blev de københavnske søforter, som Kystdefensionen, overført til Søværnet, uden dog at der fulgte tilsvarende og nødvendige bevillinger med til at dække de dermed forbundne meromkostninger. Af det samlede budget på 11,5 mill. kr. skulle 0,7 mill. afsættes til Kystdefensionen.

Som led i nedrustnings- og sparebestræbelser havde man i 1924 gjort Orlogsværftet til et civilt drevet værft under Marineministeriet. Bevillingsmæssigt var der naturligvis fordele ved dette skridt, men det var uheldigt, fordi ord-

ningeng medførte en ødelæggelse af sammenhængen mellem flådens operative ledelse og dens tekniske servicefunktioner. Flåden havde indtil mellemkrigsårene i dette århundrede teknisk set befundet sig på et højt niveau - også set i sammenligning med andre og større mariner. 1922- og 1932-ordningen og disses implementering blev i så-henseende en kraftig nedgangsperiode.

Alvoren i den storpolitiske udvikling i 1930'erne og det deraf stigende pres sydfra på Danmark, fik politikerne til i 1937 at søge at tilpasse forsvaret til den nye situation. Denne justering af forsvaret fik næppe nogen betydning. Dels kom den for sent, dels var det naturligvis ikke muligt med et slag at rette op på de reduktioner, der var foretaget ved 1932-ordningen. Ved 1932-ordningen var der virkelig blevet skåret til roden af det danske forsvar, ligesom det også var gået ud over den generelle forsvarsvilje i befolkningen.

I 1937 fik Søværnet sit årlige budget sat op til 14,5 mill. Derudover blev der stillet en særlig bevilling på 9 mill. kr. fordelt over 6 år til rådighed for hårdt tiltrængte nybygninger. Udover artilleriskibet "Niels Iuel" blev flådens styrkemål fastsat til 8 torpedobåde, 4 ubåde, 3 minestrygere, 1 mineskib, 1 værkstedsskib, 20-24 luftfartøjer, samt mindre fartøjer herunder inspektions-skibe.

Sammenligner man med styrkemålet for 1932-ordningen var der talmæssigt tale en nedgang i skibsmateriellet, men pointen var, at dette i forhold til tidligere var af nyere dato og derfor mere effektivt. Dette synspunkt gælder for såvidt som en almindelig karakteristik af 1937-ordningen som sådan. Af vidtrækkende betydning var det, at ordningen i princippet afskaffede artilleriskibene. Når "Niels Iuel" måtte udfases, skulle denne skibstype ikke længere indgå i den danske flåde. Flåden havde dermed endeligt ikke kun i praksis men også formelt mistet sin karakter af kampflåde. Anskaffelsen af minelægningsfartøjer var dermed også gjort illusorisk, idet der ikke længere var nogen skibe, der artilleristisk kunne beskytte udlagte minespærringer mod strygning.

Inden for selve personelstrukturen skete der ingen ændringer, mens der inden for uddannelsesområdet skete en forbedring gennem den nye søofficers-skole, der blev bygget på Nyholm 1938-39.

Den væsentligste forbedring på længere sigt lå i en udvidelse af det faste personel. Dette fastsattes til 180 søofficerer, 83 maskin- og undermaskinmestre, 234 kvartermestre, 204 underkvartermestre og 283 mather. Men de foregående års reduktioner og politiske nedprioriteringer havde nævnt medført rekrutteringsproblemer, og det stod derfor klart for Søværnets ledelse, at der ville gå lang tid før man ville være i stand til at udfylde disse kadre.

Forøgelsen af det faste personel, der som det kan ses ikke fulgte skibsmateriellets status quo, understregede yderligere hvor dårlig 1932-ordningen havde været, idet det fremgik af 1937-lovens bemærkninger, at det var hensigten at alle skibene i flådens linie i tilfælde af etableringen af en sikringsstyr-

ke skulle kunne udrustes. Det havde det altså ikke været hensigten at gøre tidligere i 1930'erne.

Umiddelbart inden den tyske besættelse i april 1940 bestod den danske flådes skibsmateriel af følgende:

Linien:

1 artilleriskib ("Niels Iuel"), 3900 ts, søsat 1918

6 torpedobåde a 285 ts., søsat 1929-33

5 undervandsbåde a 310/400 ts., 1925-38

1 mineskib, 640 ts., søsat 1910

2 minekraner a 190 ts., søsat 1917-19

3 minestrygere a 270 ts., søsat 1938-39 samt inspektions- og opmålings-skibe

Reserven:

1 artilleriskib ("Peder Skram"), 3650 ts., søsat 1908

6 undervandsbåde a 185/135-300/370 ts., søsat 1915-20

6 minestrygere (ex-torpedobåde) a 110 ts., søsat 1916-17

5 bevogtningsfartøjer a 110-180 ts., søsat 1913-19.

Generelt kan det konstateres, at hverken den personelmæssige eller den materielmæssige udvikling havde været gunstig for Søværnet i tiden op til 1940. Der var for lidt sammenhæng mellem mål og midler. Med 1937-ordningen var man forsåvidt inde i en gunstig udvikling, men begivenhederne tog som bekendt fart inden den 6-årige periode, der var beregnet til dens implementering, var afsluttet.

SIKRINGSSTYRKEN 1939-40

I 1939 tilspidsedes spændingen i Europa, og den 20. april gav forsvarsministeren Marineministeriet ordre til at undersøge mulighederne for at etablere en beredskabsstyrke, der dog ikke skulle have karakter af en sikringsstyrke. Til anvendelse under sommerens øvelser blev det derfor besluttet i maj at genindkælde 415 mand til skibsmateriellet og 612 mand til Kystdefensionen, således at Linien kunne bemandedes.

Da spændingen ikke aftog i løbet af sommeren, blev det besluttet fra efteråret samme år at etablere en mindre beredskabsstyrke, der skulle holdes inde hele vinteren. På samme måde blev beredskabet øget inden for Kystdefensionen.

I løbet af august blev en lang række reparations- og eftersynsarbejder på skibene fremskyndet, og fra 22. august blev der etableret en kommandocentral i form af den såkaldte "søværnskommandovagt", ligesom der i den efterføl-

gende uge blev oprettet 27 kystudkigsstationer ved de danske kyster. Den 25. august blev krigstorpedoer taget ombord i de udrustede torpedobåde og undervandsbåde.

Den 1. september 1939 udbrød der krig ved Tysklands uvarslede men nok ventede overfald på Polen. Danmark udsendte i lighed med de andre nordiske lande en neutralitetserklæring og Søværnet etablerede en sikringsstyrke. Denne etablering var - som det fremgår af det ovennævnte - udmærket forberedt ud fra de midler og muligheder, der forelå.

Allerede den 21. september fik regeringen finansudvalgets godkendelse af at søge en supplerende bevilling på 20 mill. kr. til materiel til forsvaret, samt 5 mill. kr. til det civile luftværn.

Flådens sikringsstyrke havde til opgave at medvirke til landets integritet og at dets neutrale stilling opretholdtes i overensstemmelse med de forholdsordrer, som regeringen udstedte, samt med indgåede konventioner.

Hovedparten af skibsmateriellet blev formeret i den såkaldte 1. eskadre, der beordredes til at forlægge til Århusbugten. Denne styrke kom i første omgang til at bestå af 1 artilleriskib, 6 torpedobåde, 6 minestrygningsfartøjer, 7 undervandsbåde, 4 værksteds, inspektions- og opmålingsfartøjer og 3 mineskibe og -fartøjer. Iøvrigt skete der i løbet af den periode, hvori sikringsstyrken var formeret, en del rokeringer mellem skibene.

Den samlede personelstyrke under sikringsstyrkens formering steg fra 2389 til 4319 mand.

Den tyske flåde udlagde ret hurtigt minespærringer mellem Møen og Falsterbo. Den danske flåde udlagde i september. minespærringer omkring indsejlingerne til København. Som den dominerende flådemagt i Østersøen var Tyskland - ligesom under 1. verdenskrig - interesseret i at få de danske stræder spærret. Den 16. november 1939 rettede den tyske marineattaché i København en forespørgsel til Søværnskommandoen for at få danskerne til at udlægge minespærringer i Bælternes sydlige del, for at hindre britiske undervandsbåde i at trænge ind i Østersøen og derved krænke den danske neutralitet. Dette krav mente regeringen ikke at kunne afvise, da formålet jo i hvert fald formelt var en yderligere sikring af neutraliteten, selv om beslutningen nok i praksis var til gavn for tyskerne. Disse spærringer i såvel Store Bælt som Lille Bælt bestod af kabelminer, og til at vedligeholde og bevogte disse blev der oprettet en marinestation i Slipshavn ved Nyborg.

Generelt set havde Søværnets ledelse fået politisk opbakning til sikringsstyrkens etablering og virke. Fra Søværnets side sporede man ændrede politiske holdninger til flåden og dens plads i samfundet. Nybygninger var i overensstemmelse med 1937-ordningen på bedding, men det var oplagt, at selv ikke en realisering af disse var nok til at dække de krav som en rimelig neutralitetsvagt stillede til flåden. Alligevel opmuntret af dette forelagde Søværnskommandoen i januar 1940 for forsvarsministeren et nybygningsprogram, der

skulle supplere 1937-flådeplanen. Overraskende foreslog Søværnskommandoen bl.a. bygning af et mindre pansret artilleriskib på omk. 5000 ts. Overraskende fordi denne skibstype i 1937 var blevet udfaset af politiske grunde.

På den her beskrevne baggrund er det forståeligt, at statsministerens nytårstale ved indgangen til skæbneåret 1940 på Søværnets personel virkede som en spand koldt vand i ansigtet. Den centrale passus i Staunings tale lød:

"Vi kan på grund af landets karakter ikke skabe et forsvarsvæsen som andre lande, selv om "viljen havde været til stede, og disse forhold i forbindelse med den uvilje mod krig, som "efterhånden er udviklet i befolkningen, har ført Danmark ind i en stilling, der umuliggør alle "forestillinger om effektivt krigsberedskab."

Udtalelsen rummede essensen af den sikkerheds- og forsvarspolitik, der var blevet ført i Danmark i mellemkrigsårene, men den var forsåvidt overraskende set på baggrund af den energi, som den siddende socialdemokratisk-radikale regering trods alt havde udvist for at gøre neutraliteten og sikringsstyrken så militært troværdigt som muligt efter de forhåndenværende midlers princip.

Som følge af den politiske uro, der fulgte i denne nytårstales kølvand, vedtog folkettinget den 19. januar 1940 en udtalelse, hvori det hedder, at tinget udtaler,

"at man fra alle sider i det danske folk er enig om, at landets neutralitet skal opretholdes, og at "de midler, der rådes over, om fornødent skal anvendes for at hævde og værne rigets fred og "uafhængighed, og tilsiger ministeriet sin støtte i arbejdet herfor."

Det var den almindelige mening, at regeringen nu var blevet tvunget til at skifte spor. Dette blev også understreget af, at regeringen den 31. januar lod meddele oppositionen, at den i den kommende tid agtede at søge bevillinger på 50-65 mill. kr. til yderligere materielanskaffelser til forsvaret. Forslag herom nåede imidlertid ikke at blive forelagt før Danmark var besat af tyske tropper.

Udviklingen i foråret og i dagene op til 9. april 1940 skulle vise dels at Danmark var et lille land, der var underkastet andres beslutninger, dels at 19. januar-erklæringen var uden forbindelse til virkeligheden.

SØVÆRNET DEN 9. APRIL 1940

Vinteren 1939-40 var hård, og isen i de danske farvande holdt sig helt frem til april. I begyndelsen af denne måned blev bevogtningsopgaverne genoptaget af flådens sikringsstyrke.

Fra begyndelsen af april forelå der meldinger om troppekonzentrationer i nordtyske havne, og den 5. april meddelte den tyske marine den danske, at der forventedes en øget trafik gennem Store Bælt i den kommende periode. Ingen

kunne umiddelbart regne ud, hvad denne udvikling indebar. Forsåvidt var den naturlig efter en periode, hvor isen havde lukket Store Bælt, endvidere var det ikke usandsynlig at en evt. aktion mod Norge var under forberedelse som følge af de Allieredes kendte bestræbelser for at intervenere i Finland.

Det er ikke tanken her påny at gennemgå de komplicerede forhold omkring udviklingen op til den 9. april 1940. Her skal blot peges på forhold, der specielt har betydning for at forstå flådens stilling i denne udvikling.

Admiral Rechnitzer havde i 1930'erne indgående beskæftiget sig med hvilke former et evt. tysk angreb mod Danmark kunne antage. Han havde endvidere haft løbende forbindelse med de ledende kredse i den tyske marine. Hans opfattelse var grundlæggende den, at landet befandt sig i et strategisk afhængighedsforhold til Tyskland. Gennem neutraliteten dækkede Danmark den tyske nordflanke og gjorde derved indirekte Tyskland en tjeneste. Tyskland ville derfor fortsat være interesseret i et neutralt Danmark. Rechnitzer havde ud fra denne logik svært ved at se, hvorfor Tyskland skulle behøve at besætte Danmark. Evt. indrømmelser fra dansk side, som ville blive forlangt ultimativt af tyskerne, ville man være blevet tvunget til at give. Efter at det konstateredes, at de troppetransportskibe, der indpasserede i de danske farvande i begyndelsen af april, blot sejlede videre nordpå, synes denne opfattelse at være bekræftet. Aktionen gjalt ikke Danmark.

Fra den danske flådes skibe og de mange kystudkigsstationer indgik der til Søværnskommandoen utallige meldinger i dagene op til den 9. april om passage af krigsskibe og troppetransportfartøjer. Alle disse skibe sejlede fortsat nord på, og intet tydede på, at Danmark ville blive inddraget. Først i løbet af den 8. april er det tydeligt at nogle af de tyske skibe drejede væk fra den nordgående ruter, der hidtil havde været fulgt, og f.eks. sejlede nord om Sjælland. Det var nu tydeligt, at Danmark var inde i billedet.

Den 8. april holdt regeringen og de militære chefer møde. Der var her uenighed mellem de to militære chefer om, hvorledes udviklingen og meldingerne skulle tolkes. Chefen for Hæren mente at en kamp forestod og ville have mobiliseret, mens chefen for Søværnet som anført var af en anden opfattelse. Det blev dog besluttet at genindkalde besætningen til "Niels Iuel", der havde været hjemsendt. Denne ordre udgik ved frokosttid. Der blev ikke ved denne lejlighed udstedt ordre om en skærpelse af beredskabet i flåden, der fortsat var "sikringstjeneste 1", dvs. "normal sikringstjeneste under neutralitetsforhold". Sikringstjeneste 2 indebar "skærpet sikringstjeneste under truende forhold", og Sikringstjeneste 3 "klart skib med fuldt kampberedskab".

Det kan idag forekomme underligt, at man ikke - på trods af den opfattelse, der iøvrigt blev gjort gældende - i hvert fald gik op til sikringstjeneste 2; men medvirkende hertil var nok, at regeringen mente at burde følge den tyske gesandts råd om ikke at foretage sig noget, der overfor Tyskland kunne opfattes som en provokation. Når man havde en ikke-angrebspagt med Tyskland

ville en mobilisering virke som en provokation, især hvis der ikke var forberedt noget angreb. I parentes skal det bemærkes, at det er en kendsgerning, at den tyske gesandt på dette tidspunkt intet vidste om det forestående tyske angreb på Danmark. En skærpelse af flådens beredskab ville efter regeringens opfattelse henhøre under denne kategori.

Mellem kl. 0430 og 0450 den 9. april indløb meldingerne om den tyske besættelse af Danmark. Chefen for Marinestaben forespurgte om der skulle foretages modforanstaltninger. Hertil svarede ministeren, at der intet måtte foretages førend der forelå en regeringsbeslutning på det ultimatum, som den tyske gesandt var mødt op med. Dette foranlediget så Rechnitzer til at udstede ordre om sikringstjeneste 3, men med den tilføjelse, at der ikke måtte skydes efter nærmere ordre.

Her viste det sig atter, at de to militære chefer havde forskellige opfattelser. Chefen for Hæren betragtede forholdsordren som værende i kraft indtil regeringens beslutning forelå. Derfor blev der kæmpet i Sønderjylland. Chefen for Søværnet mente ud fra det foreliggende, at forholdsordren var sat ud af kraft, sålænge regeringen overvejede situationen. Dette forhold medførte flere steder ganske groteske situationer. På Holmen og om bord på "Niels Luel" stod danske og tyske militære overfor hinanden mellem kl. 5 og 6 og afventede ordre om hvorvidt de skulle skyde på hinanden.

Kl. 0620 meddeltes det Søværnets enheder og myndigheder, at der ikke måtte ydes modstand og at intet materiel måtte ødelægges. Minespærringerne blev beordret desarmeret og beredskabet sat til sikringstjeneste 1.

Danmark var blevet besat uden at den danske flåde havde fået mulighed for at gøre modstand.

LOYALITET OG PASSIV MODSTAND 1940-43

Begivenhederne den 9. april virkede naturligvis frustrerende på Søværnets personel som helhed. Man havde efterhånden vænnet sig til den politiske udsultning og begrænsningerne i mulighederne for at løse de opgaver, som flåden forventedes at løse, men den ydmygelse, som forløbet af den tyske besættelse var udtryk for især for Søværnets vedkommende, kom alligevel bag på de fleste. Det var uforståeligt, at Søværnets ledelse på baggrund af de meldinger, som man nu bagefter vidste havde foreligget, intet havde foretaget sig, men tilsyneladende havde betragtet begivenhederne som passiv tilskuer. Svaret herfor måtte primært være Rechnitzers. Han erkendte, at hans vurdering havde været forkert og tilbød allerede den 10. april forsvarsministeren at gå af, hvad der dog i første omgang blev ham nægtet, da det ellers ville se ud som om han ikke ville tage ansvaret for sine beslutninger, og derigennem også påvirke vurderingen af de skridt som regeringen havde taget.

Havde selve overfaldet og besættelsen virket ejendommeligt på Søværnets personel, så blev den efterfølgende hverdag det også. Det naturlige havde vel været, at værnenes personel var blevet interneret, eller at man havde opløst de militære værn. Men for netop at understrege, at der var tale om en fredsbesættelse og "beskyttelse", så var man fra tysk side interesseret i at forholdene i Danmark blev normaliseret mest muligt. Til dette glansbillede hørte, at man lod den danske hær og flåde eksistere videre som om intet var ændret i landets suverænitetsforhold.

I første omgang var Søværnets ledelse indstillet på at hjemsende flest mulige og at lægge flådens skibe op i diverse provinshavne. Det blev dog ikke til noget, idet tyskerne ønskede, at den danske flåde fortsat skulle være i funktion.

Som et led i det tyske ultimatum blev der stillet 13 punkter op, som man forlangte gennemført. Der forlangtes således ubeskadiget overdragelse af de militære anlæg, især kystbefæstningerne, der jo hørte ind under Søværnet. Endvidere forlangte man udleveret fuldstændige oplysninger om udlagte minespærringer. Dette krav havde naturligvis en meget konkret anledning, men det stod snart klart, at tyskerne på længere sigt ønskede, at minespærringerne i bælteerne blev vedligeholdt af hensyn til en evt. allieret indtrængen. Endvidere ønskede tyskerne, at der blev udført minestrygning i de danske farvande, samt at de blev aflastet i overvågningsarbejdet bl.a. i farvandene omkring Sjælland. Til gengæld ville tyskerne tillade at uddannelses- og øvelsesaktiviteten inden for Søværnet blev opretholdt i videst muligt omfang. Man enedes med Søværnets ledelse om, at disse uddannelsesaktiviteter skulle foregå i de sydfynske farvande, samt i Isefjorden, der i perioden frem til 29. august 1943 blev kendt som flådens "kravlegård".

Forhandlingerne om minespærringerne endte i løbet af maj med, at Søværnet nægtede at medvirke til at vedligeholde minespærringerne. Under de foreliggende forhold ville en sådan vedligeholdelse direkte være i tyskernes interesse. Fra tysk side undlod man at presse yderligere på, for ikke at forskertse muligheden af at få danskerne til at deltage i den mere væsentlige minestrygning. I slutningen af maj fjernede tyskerne selv de tidligere danske spærringer.

Forbindelsen mellem landsdelene blev søgt opretholdt i normalt omfang. Fra dansk side var man derfor interesseret i at medvirke i strygningen og uskadiggørelsen af udlagte eller drivende miner i vore farvande. Tyskerne var som nævnt også interesseret i denne aktivitet. Problemet var her, at de to parter interesser var meget forskellige. Tyskerne ønskede at holde farvandene minefrie i nord-syd retning i Store Bælt og i Øresund, hvorimod danskerne kun primært var interesseret i at stryge i øst-vest retning, således at forbindelserne mellem landsdelen blev holdt åbne. Tyskerne forsøgte over for Søværnet iøvrigt at være så imødekommende som muligt, og de gik derfor i første omgang med til, at der kun blev strøget øst-vest, men fik dog efterhånden presset igennem at strygningen udvidedes i nord-syd retning.

Forhandlingerne omkring minestrygningen gav anledning til intern uro i Søværnet. Under et besøg på Holmen sammen med tyske officerer blev bemærkninger fra admiral Rechnitzer opfattet som om der var påtænkt en minestrygning i samarbejde med tyskerne. Denne formodning blev hurtigt kolporteret videre og vakte harme. Kort tid efter kom der til en række søofficerer underhånden en forepørgsel om, hvorledes man ville stille sig til at varetage minestrygningsopgaver. Det var Marinestabens forsøg på at lodde stemningen, idet man af uddannelsesmæssige og aktivitetsmæssige grunde var interesseret i at flåden kunne holdes meningsfyldt arbejde i gang i det daglige. Selv om der på intet tidspunkt fra Søværnets side havde været tale om at indgå i et direkte samarbejde med tyske enheder om denne strygning, så var rygterne om et evt. samarbejde den dråbe, der fik det i forvejen fyldte bæger til at flyde over. Det hele blev opfattet som første skridt på vejen til en integrering af den danske flåde i den tyske Kriegsmarine.

Den vakte harme i søofficerskorpset skyldes ikke kun det nævnte minestrygningsspørgsmål, men var udtrykt for den opsparede frustration før og i løbet af den 9. april. Uroen kunne derfor ikke bremses ved, at Rechnitzer forklarede formanden for officersgruppens organisation, kommandør Evers, at rygter intet havde på sig.

Den 9. maj samledes 4 højtstående søofficerer for at drøfte situationen. Det var chefen for Kystflåden, kontreadmiral Briand de Crèveceur, chefen for Marinestaben, kontreadmiral Hammerich, chefen for Flådestationen, kommandør Ipsen og chefen for Søofficersskolen, kommandør Evers. Man enedes om at gå til Rechnitzer og meddele, at han ikke længere havde søofficerskorpsets tillid, og at der herskede udbredt uro blandt Søværnets personel. Skulle roen og disciplinen genoprettes, måtte Rechnitzer træde tilbage.

I modsætning til måneden før, stod Rechnitzer nu fast overfor ministeren med hensyn til sin afsked, som blev bevilget den 10. maj.

Denne "junta"-henvendelse er enestående i dansk forsvars historie. Uanset om man anser denne demarche for at være nødvendig eller rimeligt begrundet, kan det ikke undgås, at der i et dansk perspektiv klæber noget ubehageligt ved den. Generelt var Søværnets personel nok lettet ved Rechnitzers afgang, men uroen afløstes af en vis betænkelighed ved fremgangsmåden. Tilsyneladende blev ingen af de 4 søofficerer takket for at have givet flådechefen silkesnoren.

Der opstod umiddelbart efter Rechnitzers afgang tvivl om hvorledes man udnævnelsesmæssigt burde forholde sig. De 4 søofficerer, der havde udgjort "juntaen" ville under normale omstændigheder stå for tur til udnævnelse, men forsvarsministeren havde efter de stedfundne begivenheder ikke meget lyst til at udnævne en af disse. Endvidere hævdede Briand, at han som den tjenstældste burde overtage posten som chef for Søværnskommandoen, mens Hammerich hævdede, at det i instruksen stod anført, at stabschefen i tilfælde af chefens forfald trådte til. Politisk valgte man derfor den løsning at konstituere kontre-

admiral Briand de Crèvecoeur, hvorved man antydede, at dette ikke var den endelige løsning.

I første omgang beholdt Briand sin stilling som chef for Kystflåden, men afgav den den 1. august 1940, uden at den blev besat påny. I det år Briand var konstitueret i, boblede der flere problemer af organisatorisk art frem. Sammenlægningen af embederne som direktør i Marineministeriet og chef for Søværnskommandoen, der havde fundet sted i 1932, og som der havde været et udbredt ønske om i Søværnet, blev ikke længere anset for at være heldig, efter erfaringerne fra Rechnitzer-perioden. Briand hørte i hvert fald til dem, der havde denne opfattelse. Men han greb det an på den specielle måde, at adskillelsen skulle ske et trin længere nede end der hvor han selv befandt sig. D.v.s. på øverste trin, hans egen stilling, skulle sammenlægningen fortsætte, hvori- mod chefen for Marinestaben, efter Briands forslag, ikke længere samtidig skulle være afdelingschef i Marineministeriet. Denne stilling havde som nævnt kontreadmiral Hammerich, og det er vanskeligt at tolke Briands forslag på anden måde end et praktisk forsøg på at svække Hammerichs stilling.

I oktober 1940 søgte Briand at få sine forslag igennem, men det mislykkedes, hvad der svækkede hans egen position i Søværnet.

I august 1940 var Søværnet en kort overgang i det politiske søgelys. Tyskerne forlangte en ændring af søafmærkningen ud for Esbjerg. I Fyr- og Vagervæsenet konstaterede man, at denne ændring ville betyde en vildledning af skibsfarten, formentligt som en forberedelse til anti-invasionsforanstaltninger. Sagen endte i regeringen, og tyskerne satte sagen på spidsen. Det endte med en dansk afvisning af at medvirke til disse ændringer. Det var forventet, at tyskerne ved egen foranstaltning havde gennemført ændringen, men dette skete tilsyneladende ikke. Invasionstruslen mod Jylland tegnede sig mindre og mindre sandsynlig, hvad der nok har været en medvirkende årsag til den manglende tyske opfølgning af kravet.

Den næste større sag dukkede op den 15. januar 1941, da den tyske gesandt overfor den danske regering fremførte anmodningen om at Danmark stillede 6 torpedobåde af linien og 6 torpedobåde af reserven til rådighed for den tyske marine indtil krigens afslutning. De skibe, der tænkte på, var de 6 nyeste torpedobåde af "Dragen"- og "Glenten"-klassen, samt 6 ældre bygget 1916-17, der senere var blevet opbygget til minestrygere. Tyskerne havde faktisk allerede kort tid efter besættelsen overvejet en rekvirering af de danske torpedobåde, men havde frafaldet. Torpedobådene skulle anvendes til skole-skibe i Østersøen, da Kriegsmarine var i bekneb for sådanne.

Den forlangte udlevering vakte voldsom harme såvel i Søværnets ledelse som blandt personellet. Torpedobådene udgjorde flådens egentlige kampskibe, og man følte at brodden blev trukket ud af flåden, hvis disse fartøjer blev taget. Dertil kom, at man med udleveringen direkte støttede tyskernes kamp mod de allierede. At en frivillig udlevering ville tælle på minussiden ved de allieredes

vurdering af danskernes indstilling var man i Søværnets ledelse ikke i tvivl om. Fra Marinestaben blev forsvarsministeren forsynet med alle tænkelige modargumenter til brug for sagens behandling på regeringens møder den 16. og 17. januar. En udlevering ville alvorligt skade moralen i den danske flåde. Den var ikke høj i forvejen. Ville de tyske krav stoppe her? Det næste ville formentlig blive undervandsbådene, der var de eneste andre fartøjer af nogen værdi, som fladen rådede over udover torpedobådene. Regeringen mente ikke, at den kunne afvise det tyske krav af hensyn til en afvisnings eventuelle konsekvenser for samarbejdsordningen og dermed for landets stilling som sådan. Man kunne ikke få kongen til at støtte denne beslutning, og selv om Stauning truede med at gå af, blev man enige om at afvise det tyske krav. Den tyske gesandt modtog afvisningen den 18. januar, og afviste den brysk. Der var ingen vej uden om. Torpedobådene skulle afleveres.

Briand de Crèvecoeur anvendte sig til den kommanderende tyske admiral i landet og henviste til de hidtidige gode dansk-tyske marineforbindelser. Briands protest blev sendt videre til storadmiral Eric Raeder. Svaret herfra var også afvisende. Afvisningen blev også af Raeder den 20. januar meddelt den danske marineattaché i Berlin, kommandørkaptajn F.H.Kjølsen.

For Søværnet forelå underhånden den meddelelse, at tyskerne var indstillet på at tage torpedobådene med magt, hvis de danske besætninger skulle modsætte sig udleveringen. Den 22. januar meddelte regeringen så Søværnskommandoen, at de 12 torpedobåde skulle udleveres. Selve overdragelsesforretningen skulle foretages af en kommission, der nærmere skulle aftale de praktiske forhold med de tyske myndigheder. Som følge af disse drøftelser meddelte tyskerne den 27. januar, at de ville afstå fra 4 af de små ældre torpedobåde, samt at de accepterede at modtage de resterende 8 torpedobåde uden krigsmæssig udrustning. En uge senere tilbød tyskerne tillige at levere erstatningsmateriale, således at der kunne bygges 6 nye torpedobåde svarende til "Dragen"-klassen, men tyskerne havde brug for de 8 både her og nu. Den 5. februar blev 5 af bådene udleveret, og den dag beordrede Christian 10. flaget på Sixtus på halv. Den 10. marts renoncerede man yderligere på de oprindelige krav, og afstod fra de to ældre både. Det blev således ialt kun 6 torpedobåde, der under tysk flag forlod Danmark i april.

Udleveringen af torpedobådene blev udnyttet propaganda-mæssigt fra britisk side. Bådenes militær værdi var ganske ringe, og affærens udgangspunkt var ikke flatterende for tyskerne. Når man fra tysk side så hårdnakket havde fastholdt udleveringen kunne det udadtil se ud til at den tyske krigsmarine materiel set var hårdt presset. Rekvireringen af bådene stod ikke i forhold til det prestigetab, der evt. var lidt.

Efter udleveringen var moralen langt ned hos personellet i Søværnet. Ledelsen var klart over, at loyaliteten ikke ville kunne bære flere af den slags

amputeringer, og man gik i gang med overvejelser vedrørende forholdsregler for at være bedre rustet næste gang.

Forholdene inden for ledelsen var et år efter Rechnitzers afgang endnu ikke bragt på plads. Da Briand de Crèvecoeur efter det tyske angreb på Sovjetunionen i juni 1941 af forsvarsminister Brorson fik bemyndigelse til at træffe dermed nødvendige forholdsregler, benyttede denne overraskende denne bemyndigelse til uden videre at beordre den tidligere fremsatte organisatoriske ændring i Søværnets ledelse igennem. Dette kup blev stoppet af ministeren, og det stod regeringen klart, at der nu måtte findes en ny chef for Søværnskommandoen.

Valget var svært, fordi de 4 søofficerer, der havde fået Rechnitzer til at gå af, som nævnt ikke kunne komme i betragtning. Man måtte længere ned i rækken, og standsede her ved Marinestabens souschef, kommandørkaptajn A.H. Vedel. Han var født i 1894, havde gjort en pæn karriere, og var almindeligt vellidt. Endvidere havde han undgået at blive involveret i den standende strid om, hvorledes Søværnets øverste ledelse skulle organiseres. Vedel blev 25. juli 1941 udnævnt til kontreadmiral, og derpå 1. september til viceadmiral og direktør for Marineministeriet samt chef for Søværnskommandoen.

Der synes derefter at være blevet skabt ro inden for Søværnet, hvor man fortsatte med at gennemføre uddannelse af værnepligtige, og foretage minestrygninger i bælteerne.

Vedel fortsatte overvejelserne omkring hvorledes Søværnet skulle reagere på nye tyske rekvireringer eller regulære tyske overgreb.

Efter den såkaldte telegram-krise i september-oktober 1942 blev den tyske besættelsespolitik strammet. Der kom en ny tysk øverstkommanderende til landet, og denne beordrede det danske militær væk fra Jylland. Fra tysk side følte man sig ikke sikker på den danske loyalitet, og ville derfor undgå, at de danske hærstyrker i tilfælde af en britisk invasion kunne falde de tyske styrker i ryggen. Hvad angår den danske flåde overvejede de tyske marinemyndigheder en aktion for at overrumple denne. Faren for en sådan aktion var overhængende 6.-12. oktober.

Sent på året 1942 gik man fra dansk side igang med at installere sprængladninger i flådens skibe. Denne forholdsregel blev imidlertid som rygter kendt i befolkningen, og arbejdet dermed standsedes midlertidigt.

Loyalitetsforholdene var problematiske i perioden op til 29. august 1943. Flåden skulle fungere i overensstemmelse med den politik, som regeringen havde afstukket, selv om der var tale om en fiktion. Hvis man ikke tænkte på dette, gik dagligdagen forholdsvis smertefrit med de praktiske opgaver, som Søværnet havde.

Hvad der lå i den praktiserede loyalitet, fra ledelsens side og fra personellets, fik man en belysning af ved den såkaldte "Søridderen"-affære i marts 1943.

"Søridderen" afgik den 10. marts 1943 fra Korsør for at gennemføre minestrykning på færgeruten mellem Korsør og Sprogø. Et par timer efter afgang dukkede pludselig 2-3 revolverbevæbnede civile op på dækket. De holdt chefen, orlogskaptajn T.Prip, og den vagthavende officer på broen op. Alle officerer og befalingsmænd om bord blev derefter beordret ned i minelasten og sat under bevogtning. Det viste sig, at der om bord befandt sig 7 modstandsfolk. Da officerer og besætning om bord på danske orlogsfartøjer normalt ikke under gang er bevæbnede, lykkedes overrumplingen. Hertil kom at det viste sig, at flere i besætningen var i ledtog med modstandsfolkene. Den værnepligtige besætning søgte ikke at gribe ind, og blev heller ikke generet af modstandsfolkene. Kun officererne blev sat under bevogtning. Den del af besætningen, der ikke i forvejen havde kendskab til overrumplingen, synes umiddelbart at have sympatiseret med denne. Chefen søgte i første omgang at protestere mod overtagelsen, men da modstandsgruppen derefter truede med at skyde hveranden af officererne, besluttede han at arbejde på at bevare skib og materiel, og måske udnytte en se-nere opstået situation til at erobre skibet tilbage.

Modstandsfolkene ville til England og påstod, at der ventede et skib på dem ved Hirtshals. Denne sejlads var selvfølgelig helt umulig at gennemføre. Chefen foreslog derfor i stedet at sejle til Sverige, hvor de kunne blive sat i land. Fra "Søridderen" afsendtes en radiomelding om at skibet gik nordpå - uden for sin rute - for at komme en minesprængt damper ved Røsnæs til undsætning.

Denne fif lykkedes, og "Søridderen" nåede uantastet til Arildsleje ved Kulen. Her forlod de 7 civile skibet, sammen med 3 fra besætningen. Den ene af disse havde ikke været med i overrumplingen, men besluttede sig som følge af begivenhederne til at hoppe af i Sverige sammen med de andre. Modstandsfolkene troede, at de havde ødelagt skibets radiostation, da de gik i land i Sverige, men den virkede, og der blev derfor med det samme sendt et signal til Søværnskommandoen om det passerede, og om hvor skibet befandt sig. Man kan stille det spørgsmål om hvorfor hele besætningen ikke benyttede lejligheden til at hoppe af. Loyaliteten var for stor, samt at den måde det hele var kommet op på, ikke lagde op til en sådan handling. Måske ville en anden chef have benyttet sig af de opståede muligheder. At orlogskaptajn Prip handlede så loyalt, som han gjorde, kan man forestille sig, at han senere fortrød.

Hjemkommen til Holmen blev "Søridderen" og dens besætning belagt med arrest, ligesom der blev indledt auditørundersøgelser.

Chefen blev kritiseret af Søværnets ledelse for ikke at have sat sig til modværge, og at gå ind på modstandsfolkernes krav. Resultatet af det hele blev, at chefen blev afskediget. Prip havde formentlig forestillet sig, at det var vigtigere at redde skib og besætning, end at søge at tilbageerobre skibet med magt med stor risiko for blodsudgydelser og evt. tab af menneskeliv. Endvidere har han ventet en vis forståelse for handlemåden henset til den almindelige

holdning i befolkningen i foråret 1943. Til sin store overraskelse måtte chefen imidlertid konstatere, at Søværnets ledelse ikke alene eksternt, men i høj grad også internt så meget alvorligt på affæren. Afskedigelsen var intet skuespil, der blot blev gennemført over for tyskerne, hvilket man kan undre sig over, når der samtidig foregik en installering af sprængladninger i flådens skibe, således at man kunne aktionere i tilfælde af tyske overgreb.

Søværnets ledelse opretholdt lige til den 29. august 1943 fiktionen om flåden som samarbejdsregeringens loyale værn, selv om den generelle holdning hos personellet må karakteriseres som passiv modstand.

På et enkelt punkt deltog Søværnet i illegale handlinger. Fra Marinestabens lille efterretningssektion blev der fra 1941 gennem kontakter, som Generalstabens Efterretningssektion sendt oplysninger til briterne om de tyske tropper i Danmark. Gennem kystudkigsstationerne og meldinger fra fyr og flådens skibe havde Efterretningssektionen løbende et godt overblik over de tyske skibsbevægelser i de danske farvande. Det britiske Admiralitet var naturligvis interesseret i disse meldinger, der i begyndelsen blev sendt til Stockholm enten telefonisk gennem kodesamtaler, eller via kurér, hvor kontakter ekspederede dem videre til de britiske myndigheder. Senere blev disse meldinger sendt via radio. Lederen af Marinestabens Efterretningssektion frem til den 29. august 1943 var orlogskaptajn P.A.Mørch.

Af betydning var det også for Søværnets almindelige indhentning af efterretningsmateriale i begyndelsen af besættelsesårene, at man havde en marineattaché i Berlin. I 1939 havde den danske udenrigstjeneste for første gang udsendt marineattachéer til henholdsvis London og Berlin. På den sidstnævnte post sad kommandørkaptajn F.H. Kjølens indtil han blev hjemkaldt efter tysk krav pr. 30. november 1941.

DET TYSKE OVERFALD PÅ FLÅDEN 29. AUGUST 1943

I løbet af sommeren 1943 udviklede situationen i Danmark sig eksplosivt, og i slutningen af august var alle klar over, at det kunne ende med en konfrontation med besættelsesmagten og den hidtil førte politiks sammenbrud, hvad der naturligvis ville få konsekvenser for værnenes stilling og hele eksistens. Det var mere og mere gået op for tyskerne, at det nu var nødvendigt at foretage det, som de havde forsømt den 9. april, nemlig at sætte det danske forsvar totalt ud af spillet og opløse det. Internt var der blandt de ledende tyske kredse uenighed om det hensigtsmæssige i en sådan udvikling. Den tyske rigsbeholdningschef Dr. Werner Best søgte at opretholde Danmark som et "mønsterprotektorat" og var derfor ikke interesseret i en sådan udvikling. Det modsatte synspunkt havde den militære chef, general von Hanneken, der anså et intakt dansk forsvar, uanset hvor svagt det var, som en potentiel fjende i forbindelse med invasion eller allieret angreb på Danmark. På tilsvarende måde kan man

sige, at der eksisterede forskellige holdninger inden for danske kredse. Regeringen og politikerne søgte længst muligt at opretholde samarbejdspolitikken, hvorimod de kredse, der stod bag den stigende modstand i befolkningen søgte at opnå et brud med besættelsesmagten, for udadtil at demonstrere den danske vilje til at yde modstand.

Efter udleveringen af torpedobådene var der som nævnt blevet arbejdet på at forberede sig på evt. konfrontationer med den tyske besættelsesmagt. Søværnskommandoen havde således den 30. maj 1943 udstedt en hemmelig forholdsordre til skibscheferne. Direkte angreb fra tysk side skulle imødegås, og iøvrigt skulle det forhindres at materiellet faldt i hænderne på tyskerne. Dette skulle forhindres ved enten at afgang til neutralt område, d.v.s. Sverige, eller at ødelægge materiellet bl.a. ved at sænke skibene. For Kystdefensionens og Flådestationens vedkommende var der ikke givet en sådan ordre, da tyskerne faktisk ifølge de aftaler, der var kommet i stand umiddelbart efter den 9. april som et resultat af tyske krav havde ret til at tage kystbefæstningerne i besiddelse.

Den 27. august 1943 blev der beordret "skærpet beredskab" i Flådens skibe, og på Holmen gjorde man klar til at imødegå en evt. tysk indtrængen. Den følgende dag redegjorde viceadmiral Vedel over for forsvarsministeren for, hvilke forholdsordrer, der var udstedt og hvilke foranstaltninger, der var gennemført inden for Søværnet. Senere samme dag blev Vedel kaldt til ministeren, der meddelte, at regeringen havde besluttet, at der ved et evt. tysk overfald på Flådestationen, skibene på Holmen og på kystbefæstningerne ikke måtte ydes modstand. Skibene uden for København var ikke explicit nævnt i regeringens beslutning, og Vedel tillod sig derfor at undlade at meddele disse denne beslutning, hvorved den hidtidige forholdsordre derved var gældende for disse enheder. Kl. 16 den 28. august modtog chefen for Kystflåden, kommandør P. Ipsen, signal fra Vedel om, at "Besættelse af skibene på Holmen må efter regeringens bestemmelse ikke imødegås med magt. Søværnskommandoen tilføjer: Skibene kan efter omstændighederne sænkes". Der var ikke taget forbehold over for en evt. flugt til Sverige, og Ipsen sendte derefter signal til skibscheferne på Holmen om at de i tilfælde af tysk angreb på Holmen enten ville få ordre til at afgå til Sverige eller at sænke skibene på Holmen.

Om morgenen den 29. august kom den første melding kl. 0356, om at tyskerne var nået til Holmens indgang. Kommandør Ipsen konfererede nu med Vedel i telefonen, og viceadmiralen beordrede derefter "ordren udført". Da der ikke var mulighed for at søge svensk territorium udsendtes ordren om at sænke skibene kl. 0408. Kl. 0500 kunne der meldes tilbage til viceadmiralen, at ordren var udført. Mens selve Flådestationen - i overensstemmelse med regeringens beslutning - intakt faldt i tyskernes hænder, var alle skibene på Holmen enten gjort ubrugelige eller sænket og stod på havnebassinernes bund.

Som forberedelse til konfrontationen var der blevet opsat radiosendere på Marineministeriets tag i Slotsholmsgade og på en villa i Hellerup. Kl. 0415 sendtes over disse: "Alle skibe! Alarmløst", og kl. 0420: "Alle skibe! Søg svensk område!". Dette signal viste sig dog senere kun at være blevet opfanget om bord på "Niels Luel" i Holbæk. Dette skib kom dog først ud af havnen kl. 0600 og stod derefter nord på for at søge at komme ud i Kattegat. Mellem kl. 0855 og 0920 blev "Niels Luel" ud for Hundested angrebet flere gange af tyske fly med bomber og maskinskyts. Angrebene afslørede, at skibet var meget dårligt udrustet til at imødegå luftangreb, og da chefen, kommandør C.A.S.Westermann, havde en melding om, at der var udlagt miner uden for Isefjorden, besluttede han at sætte skibet på grund i Isefjorden og gøre det så uanvendeligt som muligt. Tyskerne fik først bordet skibet om morgenen den 30. august.

Ude omkring blev mange af de begivenheder, der udviklede sig i forbindelse med Flådens enheder, dramatiske. Overalt viste det sig at moral og disciplin var intakt blandt Søværnets personel.

I tal kan Søværnets indsats den 29. august gøres således op: Af personallet mistede 9 livet mens 10 såredes som følge af begivenhederne. Af ialt 49 egentlige krigsskibe med et deplacement på ialt 22.635 ts. sænkedes eller uskadeliggjordes 32 af egne besætninger, og 4 nåede svensk territorium, ialt svarende til 18.410 ts. 14 blev taget af tyskerne svarende til 4.225 ts. De små P- og K-kuttere er ikke medtaget i disse tal. 9 af disse undslap til Sverige, mens det lykkedes for tyskerne at tage 47.

Efter omstændighederne må hele operationen set ud fra Søværnets synspunkt betragtes som vellykket. Flådens oplysning kom ikke indefra, men som følge af et ydre angreb, som blev håndteret på en militært set værdig måde. Det fik betydning for Søværnets personel som helhed dels på kort sigt - under den resterende besættelsesperiode - dels på længere sigt efter 1945, hvor dette værn internt ikke havde de samme problemer som Hæren.

I forbindelse med sænkningen af skibene på Holmen var besætningerne bragt i land, og disse blev sammen med det øvrige personel på Holmen i første omgang interneret på Flådestationen. Senere blev de flyttet til forskellige skoler, KB-Hallen og Skodsborg.

Den 9. oktober blev det værnepligtige personel hjemsendt, og 1 uge efter fulgte hjemsendelsen af officererne. Hærens officerer blev først hjemsendt i slutningen af oktober. Frigivelsen af de danske officerer blev begrundet med, at jøderne nu var væk, hvorfor forholdene var mere rolige i landet!

Den særlige ordning af Søværnets ledelse kom værnet til gode, idet vice-admiral Vedel tillige var direktør for Marineministeriet d.v.s. departementschef. Mens hærens chef, generaløjtnant Ebbe Gørtz måtte "gå under jorden", blev Vedel opfattet som civil embedsmand, og kom til at deltage i det kollegium af departementschefer, der faktisk styrede landet, efter at den danske rege-

ring og de danske politikere efter den 29. august havde nægtet at fungere. Det var på grund af dette forhold lettere for Søværnet at bevare kontinuiteten end det var for Hæren.

ILLEGALITET OG AKTIV MODSTAND 1943-45

Under interneringen på over en måned fik personalet rig lejlighed til at tale tingene igennem og overveje, hvad der burde gøres, hvis man blev hjemsendt, og selvfølgelig overvejedes det hos mange at gå ind i aktiv modstand.

Det skal dog her bemærkes, at der er enkelte eksempler på, at personel inden for Søværnet allerede inden 29. august 1943 var involveret i illegal virksomhed. Således dannedes under ledelse af underkvartermester Tom Hansen i foråret 1943 en lille gruppe væsentligt bestående af folk knyttet til Søværnets Prøveanstalt, som ofte fra Politiet fik overladt konfiskeret strængstof til undersøgelse. Dette sørgede man så for alligevel fandt anvendelse! I november 1943 fik Tom Hansen kontakt til BOPA, og det lykkedes ham efterhånden at rekruttere adskillige yngre underkvartermestre i sabotage-arbejdet.

Den 3. oktober ankom til Holmen en stor kran, hvormed tyskerne gik i gang med at hæve de sænkede danske krigsskibe. Vi ved, at dette fik en række officerer og kadetter til at overveje en evt. sabotage af denne kran. Dette blev ikke til noget, men samtalerne fortsatte om en fælles og koordineret indsats i modstandsbevægelsen.

Kommandørkaptajn E.M.Dahl kom til at spille en central rolle ved Søværnets ledelses kontakt til den efterhånden bedre og bedre organiseret modstandsbevægelse. Frihedsrådet var dannet den 16. september 1943, men gjorde sig endnu ikke særligt gældende. Dahl var ikke interneret, idet han - som Vedel - samtidig med sin sømilitære funktion var tjenstgørende i Marineministeriet. Han havde derfor gode muligheder for frit at kunne bevæge sig rundt. Efter interneringens ophør blev kommandørkaptajn Lundsteen, efter Vedels accept, tilknyttet Dahls bestræbelser. Man havde først kontakt med den illegale organisation "Frit Danmark", der var interesseret i at udgive et hefte om værnens indsats den 29. august. Derfra blev der så knyttet forbindelser videre til ledende illegale kredse, herunder Frihedsrådet. Tankerne gik i retning af at holde Søværnets personel samlet, og at tilknytte det en af de eksisterende modstandsorganisationer. Den 16. november mødtes de her nævnte søofficerskredse med repræsentanter for modstandsorganisationen "Ringene" for at undersøge mulighederne for at blive tilknyttet denne organisation. Under disse forhandlinger gik der til stadighed referat til Vedel, som altså på sin legale post var fuldt orienteret om personalets forsøg på at komme ind i det aktive modstandsarbejde.

De ledende kredse i Hæren var efter interneringens ophør umiddelbart indstillet på at sende en del fast personel til Sverige, således at det der kunne danne et ekspeditionskorps. Søværnets ledelse var mere indstillet på at hovedindsatsen skulle ydes hjemme eller om mulig i egentlig allieret krigstjeneste. Om muligt var man indstillet på at sende en mindre gruppe til Sverige sammen med Hærens officerer. Ved forhandlinger i november 1943 mellem værnscheferne og det politiske såkaldte 9-mandsudvalg blev disse evakueringsplaner opgivet. En overførsel til Sverige af det samlede officerskorps kunne dog komme på tale i et nødstilfælde, og man anmodede derfor Søværnet om at tilrettelægge en søtransport, der kunne bringes i anvendelse i påkommende tilfælde. Hele denne plan var for urealistisk til at bringe i anvendelse, men Søværnets folk havde lært meget af at organisere og planlægge en sådan transportmulighed, at man fortsatte bestræbelserne som en maritim transporttjeneste, der blev et væsentligt og nødvendigt aktiv i den illegale transport til Sverige 1944-45.

Ønsket om at foretage sig noget aktivt var ikke blot forbeholdt ledende kredse i Søværnet. Umiddelbart efter interneringens ophør dannedes en sabotage-gruppe under ledelse af kadet E. Koch Michelsen, der senere mistede livet under modstandskampen. Denne kadet-gruppe var tilknyttet organisationen "Holger Danske", og var frem til dens opløsning i februar 1944 særdeles aktiv.

Officererne blev formelt fordelt til tjeneste ved en række civile statsmyndigheder, men mere problematisk var forholdene for det personel, der den 29. august var inde i et uddannelsesforløb. For kadetternes vedkommende oprettede man et navigationskursus i lokaler, der stilledes til rådighed af Handelshøjskolen under ledelse af kaptajnløjtnant K.H. Seehusen. Kurset blev forståeligt nok hurtigt et arnested for illegal virksomhed, og det frygtedes at tyskerne havde godt kig på det. I maj 1944 lukkedes kurset, dels var antallet af kadetter blevet reduceret p.g.a. at folk var "gået under jorden" dels var man bange for at tyskerne skulle foranstalte en razzia mod det og samlet arrestere kadetholdet. Af hensyn til faren for en evt. geninternering blev det allerede fra begyndelsen af 1944 henstillet til officerer og befalingsmænd at de mindst muligt opholdt sig på deres faste bopæl. I september kom der direkte advarsel mod at befinde sig på sin bopæl.

Efter aftale mellem Marineministeriet og Arbejdsministeriet blev der ved Sorø oprettet to lejre, hvor matheleverne blev installeret. Lejrledelsen havde artillerikvartermester E.Frandsen. Også her blev illegale aktiviteter hurtigt en del af dagligdagen. Underkvartermester Utzen Christensen sørgede for at rekruttere elever til illegale våbentransporter og sabotager. Der var fra lejrene forbindelse til organisationen BOPA, og .-undervisning i brug af sprængstoffer indgik ligefrem i undervisningen. Efter at tyskerne havde lokaliseret en våbentransport til en af lejrene, blev de lukket og adskillige arresteredes den 26. oktober 1944.

Søværnskommandoens personelkontor gik under ledelse af kommandørkaptajn H.V.Kaalund i december 1943 i gang med at holde mandtal over personellet med henblik på samlet at tilslutte dette en af de illegale organisationer, således som det forhandlede om fra kommandørkaptajnerne Lundsteens og Dahls side. Det blev ved dette konstateret at mange allerede var ude i illegalt arbejde, som de ikke ønskede at forlade. Der var her tale om bl.a. de tidligere omtalte grupper, som underkvartermester Tom Hansen havde taget initiativ til og som da samarbejdede med BOPA. Det blev derfor besluttet, at man kun "registrerede" dem, der endnu ikke var involveret i modstandskampen. De kom til at høre til den afdeling, der efterhånden gik under navnet "Kaalunds Brigade".

Det var nødvendigt at Marineministeriet ikke kompromitteredes ved illegale forbindelser. Derfor oprettedes i januar 1944 en illegal marinestab, efterhånden kaldet "Elverhøj", vistnok fordi man mødtes hver dag kl.11. Denne stab bestod af kommandørkaptajn Lundsteen, der var leder, kommandørkaptajn Dahl, kommandør S.W.Frandsen, orlogskaptajn H.Nyholm, orlogskaptajn E.Rasmus- sen, kaptajnløjtnant Ohlsson og P.Prom, der var translator i engelsk og underviste på Søofficersskolen.

Uden for det besatte Danmark blev Søværnets interesser varetaget bl.a. af orlogskaptajn P.A.Mørch, der sammen med Hærens efterretningsofficerer var taget til Sverige i september 1943 for at fortsætte efterretningsvirksomheden og forbindelse til myndighederne i London. I London blev interesserne varetaget af den danske marineattaché P.Lembcke og senere også af orlogskaptajn J.Jegstrup, der gjorde tjeneste i den allierede overkommando SHAEFs stab i London.

I Sverige kom 1944-45 efterhånden til at indgå ca. 60 officerer og befalingsmænd i den brigade, der blev oprettet fra begyndelsen af 1944. De 40 af dem kom til at gøre tjeneste i Den danske Flotille, der senere blev etableret bl.a. ved hjælp af de fartøjer, som det den 29. august 1943 var lykkedes for at komme til Sverige. Flotillen blev ved krigens slutning suppleret med svensk materiel.

Et par danske søofficerer var allerede inden 29. august 1943 kommet til Storbritannien og gået i allieret tjeneste. Efter 29. august fulgte så en del flere. Ialt kom i løbet af 1943-45 ca. 20 officerer derover. Fra dansk side, d.v.s. fra orlogskaptajn Mørch i Stockholm, og fra Lembcke i London, blev der gjort et stort arbejde for at få disse søofficerer, der ligefrem blev beordret til Storbritannien, indrulleret i aktiv allieret krigstjeneste. En procedure, der faktisk ikke var en let opgave.

Mod krigens slutning lykkedes det at få oversendt to samlede besætninger til to ministrygere, der blev stillet til rådighed for danskerne som træning. Der var her tale om ialt 34 mand.

Fra Søværnets ledelses side var det hensigten med at sende folk såvel til Storbritannien som til Sverige, at de der kunne følge den nyeste sømilitære udvikling og derved være til gavn for Søværnet i en efterkrigsperiode, hvor megen ny teknologi skulle implementeres.

"Elverhøj" overtog ansvaret for det personel, der skulle anvendes illegalt, og igangsatte forskellige praktiske kurser. Der blev endvidere udsendt søofficerer som stationsofficerer til en række havnebyer, hvor de kunne være Søværnets øjne og ører og evt. organisere en maritimt præget modstandsbevægelse i forbindelse med havneafsnittene i forståelse med de lokale civile modstandsgrupper. "Elverhøj" var både repræsenteret i Frihedsrådets M-udvalg og senere i dets K-udvalg. Her blev de militære spørgsmål behandlet.

Et virkeligt mærkbart aktiv i modstandskampen blev Søværnets radio-kvartermestre. Der var efter 1943 hårdt brug for disse dygtige folk. De blev fordelt over landet. Her kan nævnes radiokvartermester C.A.Rønnelin Møller med kodenavnet "Saul", der blev en af periodens legendariske illegale telegrafister, og som bl.a. sendte for efterretningstjenestens midtjyske afsnit. Radiokvartermester Poul Nielsen, der sendte under betegnelsen "Moses", og radiokvartermester F.Stotz, der sendte under navnet "Noah". Han blev taget af tyskerne i Hjørring den 16. november 1944 mens han var igang med at sende. Forinden var det lykkedes ham ved en særlig kode at gøre London opmærksom på, at der var noget galt. Efter arrestationen forsøgte tyskerne at få Stotz til at sende til London som om intet var hændt. Det kom der ikke noget ud af, fordi man var advaret i London. Stotz valgte at tage sit eget liv i fængslet.

Søværnets personel udgjorde en langt mindre styrke end Hærens. Den var derfor utvivlsomt lettere at holde styr på. Men det er karakteristisk, at Søværnets personel i højere grad end Hærens blev integreret i den civile modstandsbevægelse, ligesom samarbejdet mellem Frihedsrådet og "Elverhøj" gik mere gnidningsfrit end f.eks. samarbejdet mellem rådet og "Den lille generalstab", som Hærens illegale ledelse betegnedes. Søværnet kom i perioden efter 1943 til at virke i modstandskampen med havneovervågninger, maritim efterretningstjeneste, radiokommunikation og transporttjeneste især til Sverige.

AFSLUTNING

Perioden 1940-45 var en vanskelig tid for Søværnet og dets personel. Udgangspunktet var dårligt bl.a. på grund af de stærke nedskæringer i mellemkrigsperioden og den manglende politiske opbakning. På grund af de praktiske opgaver, som blev Søværnet til del umiddelbart efter 9. april 1940, var moralen rimelig blandt personellet. Man følte f.eks. gennem minestrygningen at man trods alt gjorde gavn for Danmark og virkede med en dansk opgave. Moralen fik dog et alvorligt knæk med udleveringen af torpedobådene i 1941, hvor

ledelse og personel i høj grad følte sig svigtet af regeringen og politikerne. En ejendommelig foreteelse er "Søridderen"-affæren, der viste at Søværnets ledelse befandt sig længere væk fra modstandssynspunktet end man skulle have troet efter den passive modstand, der var gennemført løbende over for tyskerne frem til 29. august 1943.

Operationen den 29. august 1943 genskabte moral og disciplin hos personalet, og var nok en af forklaringerne på, at Søværnets personel i høj grad kom til at udgøre et populært og velkommen aktiv i modstandsbevægelsen.

Ved besættelsens afslutning medførte det, at man bevidst havde søgt at sende folk ud til uddannelse og krigserfaring, at der kom nye impulser til den meget store opgave det var at genrejse en dansk flåde.

HOTEL JUTLANDIA

FREDERIKSHAVN

TELEFON 98 42 42 00

"Hotellet helt på toppen"

BOGANMELDELSE

Bind I.

De danske militære flyvestyrkers udvikling 1910 – 1940.

Paul E. Ancker. 357 s. ill.

En forskningsmæssig undersøgelse af de danske militære flyverstyrkers udvikling med særligt henblik på en påvisning af konkrete initiativer til etablering af et fælles eller selvstændigt "Luftvåben".

Odense Universitetsforlag, 1997.

Bogen er første bind af et trebindsværk, der i sin helhed beskriver de militære flyverstyrker i perioden 1910 – 1955. De følgende bind forventes udgivet frem mod årtusindskiftet. Værkets forfatter er cand. phil. Paul E. Ancker, der afgik som major i flyvevåbnet i 1978, hvorefter han gennemførte historiestudiet ved Københavns Universitet.

Bogens forord er skrevet af general K. R. Ramberg, den forhenværende forsvarschef. Generalen afgik ved døden samme dag, som bogen blev præsenteret den 5. november 1997.

I. bind er delt i 10 kapitler. De første 3 kapitler består af en indledning, den luftmilitære teoriudvikling og militærflyvningens udvikling i Europa med en detaljeret beskrivelse af Englands, Frankrigs, Italiens og Tysklands flyverstyrker samt en mere summarisk beskrivelse af enkelte mindre lande. Disse kapitler er væsentlige, fordi de danner baggrund for de mange idéer til udviklingen af de danske flyverstyrker. Specielt beskrives de luftkrigsteoretiske skoler, der opstod på baggrund af erfaringerne fra verdenskrigen, f.eks. begrebet "Douhetisme" efter Giulio Douhet, som argumenterede for de offensive luftstyrkers betydning. Ved eksempler beskrives samtidigt fortolkning af begrebet "Luftmagt".

Herefter følger i 3 afsnit udviklingen før 1920, 20-ernes forsvarspolitiske debat og de heraf følgende forsvarsordninger i 30-erne. De næste 3 afsnit beskriver begivenhederne op til besættelsen og hændelsesforløbet i forbindelse med begivenhederne den 9. april 1940.

I det sidste afsnit uddrages perspektiverne af de historiske konklusioner.

Bogen indeholder en fyldig dokumentation for materialet og et overskueligt kapitelinddelt noteapparat samt et engelsk resumé. Desuden er der et appendiks, som supplerer noterne med strukturer for den militære beslutningsproces, et kronologisk indeks, personindeks og illustrationsoversigt.

Indledningskapitlet gør rede for undersøgelsens disponering, men af særlig interesse for dette tidsskrifts læsere gør forfatteren her rede for nogle af hovedkilderne for undersøgelsen:

"Det ligger uden for afhandlingens formål at gennemføre en egentlig holdningsanalyse, men de synspunkter, der kom til udtryk i den interne debat mellem værnene, vil blive suppleret med en undersøgelse af de synspunkter og holdninger, der kan påvises i de etablerede militære interessegrupper. For Hærens vedkommende var den mest betydningsfulde interesseorganisation "Det Krigsvidenskabelige Selskab", der udgiver fagtidsskriftet "Militært Tidsskrift". Tilsvarende har Søværnets officerskorps traditionelt stået sammen om "Søe-Lieutenant-Selskabet", der udgiver et fagtidsskrift under betegnelsen; "Tidsskrift for Søværnen".

Forfatteren har studeret de to foreningers mødeprotokoller (afholdte foredrag og debatter) samt de offentliggjorte artikler.

I dag næsten 50 år efter flyvevåbnets og 25 år efter Forsvarskommandoens oprettelse er det spændende at læse om de stridigheder såvel militære som militærpolitiske, der ligger til grund for vores nuværende forsvar. Uddannelsen af unge søofficerer, der som forfatteren af denne anmeldelse indtrådte i forsvaret i 50-erne, indeholdt ikke dette grundlag. I stedet blev det nærmest forudsat, at vi vidste, hvorfor forsvarslovene af 1932 førte frem til den ydmygende besættelse af Danmark i 1940. I dette værk bliver vi forelagt kendsgerninger om officerernes og politikernes virksomhed. Specielt rystende for dagens læser er forholdene mellem søværnets og hærens top og forsvarsministeren, hvor søværnets chef også er direktør for Marineministeriet (svarende til vores dages departementschef), mens hærens chef er underlagt Krigsministeriet med en selvstændig direktør. Detaljerne om søværnets og hærens organisationer i hele perioden indtil 1940 findes bag i bogen.

Det er striden mellem disse aktører og cheferne for Hærens Flyvertropper og Søværnets Flyvevæsen, som er kernen i beskrivelsen af begivenhederne i 30-erne. Bogen beskriver detaljeret arbejdet i Søe-Lieutenant-Selskabet. I dette selskabs regi blev der blandt søværnets stabsofficerer nedsat "Den Sømilitære Oplysningskreds" (DSOK). Kredsens flådeplan blev opfattet som en grov provokation af hærchefen, generalløjtnant With. Fra generalløjtnant Withs

privatarkiv fra 1934 findes et udkast til en artikel i Militært Tidsskrift af chefen for Hærens Flyvertropper, oberstløjtnant Førsløv. Artiklen blev ikke offentliggjort, men kan ses som et af resultaterne af denne strid mellem værnene, hvor han blandt andet skriver:

Det har i over 50 Aar været en Kræftskade ved dansk Forsvarsvæsen, at man fra gammel Tid har haft Forsvaret splittet i to Værn, skønt Flaaden kun har haft til Opgave at føre et Kystforsvar sammen med Hæren. Hvis man i Øjeblikket fra bar Bund skulde organisere Danmarks Forsvar, vilde da heller intet fornuftigt Menneske finde paa at opstille to eller flere Værn: man vilde, som man har gjort i Finland, nøjes med eet."



Marineluftfartøj over torpedobådsgroupe.

Hvis man ønsker viden om disse forhold kan jeg anbefale denne udmærkede bog. Specielt kan den anbefales til andre søofficerer, der som jeg var uvidende om, hvad der egentlig lå til grund for de problemer, som mange af os oplevede i forbindelse med reorganiseringen af forsvaret efter anden verdenskrig. Vi får i bogen beskrevet, hvorledes 2 værn, der begge led under en politisk dikteret forsvarsordning. Ressourcerne blev selvfølgelig fordelt af politikerne, når værnene i stedet for i fællesskab at argumentere for ressourcer til forsvaret, indledte en bitter strid om hvert enkelt værns specifikke ønsker på bekostning

af det andet værn. Når værnene ikke kunne samarbejde, blev det som politikerne ønskede det. Hvis de havde stået sammen, kunne katastrofen nok ikke være undgået, men de kunne have påvirket politikerne til at minimere katastrofens omfang. Vi kan lære af denne bog, ikke at begå de samme fejl igen, men vi kan også lære, hvorledes søofficerskorpset ved at stå sammen i blandt andet Søe-Lieutenant-Selskabet har mulighed for at drøfte søværnets forhold på lige fod - uafhængigt af søværnets organisation.

Det righoldige fotografiske materiale, som forfatteren har samlet, binder bogen sammen til en helhed, som det er en fornøjelse at læse.

(1762)

BOGANMELDELSE

Høgaard, Jørgen Eskild:

"Tapperhed Ærer" – en Willemoes biografi. 433 s, ill.

Borgen, Kbh. 1997.

Med den foreliggende bog har vi fået en ny skildring af søløjtnant Peter Willemoes kun 24-årige liv, baseret på et grundigt studium af både kendte kilder og en række nye arkivfund. Den er mere end en biografi, idet den også indeholder en detaljeret skildring af livet på Søkadetakademiet og en redegørelse for de udenrigspolitiske vilkår ved overgangen fra det 18. til det 19. århundrede.

Bogen er delt i tre dele, hvoraf 1. del omhandler Willemoes barndom og livet på Søkadetakademiet, hvor han blev optaget som 11-årig i 1794. I 2. del beskrives den unge sekondløjtnants karriere under optakten til og Slaget på Rheden 2. april 1801, samt tiden umiddelbart efter. I 3. del berettes om hans sidste år, herunder de knap så kendte afsnit om hans korte tid i russisk tjeneste og hans indsats ved transport af hærstyrker fra Langeland til Lolland efter flådens bortførelse. Den afsluttes med en beskrivelse af Slaget ved Sjællands Odde i 1808, hvor han faldt, kun 24 år gammel.

Titlen er valgt fra et motto, som den 14-årige Peter skrev i sin broders poesibog

Tapperhed Ærer
Feighed Vanærer

"For her står de, hjørnepillerne i hans liv, og med den adel, som gav sig udtryk i både fasthed og stolthed: Pligten til at holde ud" (p.79). Og dermed har forfatteren tilkendegivet sin grundholdning til hovedpersonen.

Gennem hele bogen beskrives han som en meget selvbevidst karakter, en vild krabat, der gjorde, hvad der passede ham og slap godt fra det. Men selvom han blev forfulgt af Akademiets chef H. C. Sneedorff, blev han alligevel sekondløjtnant.

Da ulykkerne væltede ind over landet ved århundredskiftet, fordi landets ledelse, især Kronprins Frederik, politisk set bar sig ad som en idiot, kæmpede han tappert både i Slaget på Rheden og ved Sjællands Odde. Det er alt sammen

beskrevet på en måde, som får læseren til at klukke af fryd – sjældent har men læst så positiv en søofficersbiografi. Men er det nu også rigtigt?

Bogen er forsynet med en omfattende litteraturoversigt; men da henvisningsnoter ikke er anvendt, er det vanskeligt at se, hvad der er grundlaget for den foreliggende historiske beskrivelse i kapitlet "Under neutralt flag" (pag. 127-145).

Kronprins Frederik var i den florissante periode under hårdt pres af de bjergsomme handelsfolk, og danskerne var ikke uden skyld i, at sagen gik i hårdknude ved århundredskiftet. Da Zaren og Napoleon i 1807 enedes om at fuldføre Fastlandsspærringen, kom Danmark i klemme. Hvis helstaten skulle bestå, havde Kronprinsen intet valg.

H. C. Sneedorff lod i kadettiden Peters unoder afstraffe med datidens brutale midler, såsom tamp og arrest m.v. For en nutidig læser var det rå og afskyelig behandling af en dreng.

Men det bør ses på datidens baggrund, hvor sådanne metoder var almindelige. At anvende en moderne målestok er både uretfærdigt og forkert.

I Marinen er Sneedorff kendt som eksponent for oplysningstidens reformbestrebelse, således at Søkadetakademiet i hans tid blev anset for at være en af tidens fremstående læreanstalter.

Det er en velskrevet og spændende bog; men billedet af den florissante periode er malet i for lyse farver. På den baggrund er kritikken af Kronprinsen og H. C. Sneedorff for negativ, selvom det profilerer Willemoes's personlighed.

(1653)

BOGANMELDELSE

Dansk Søfarts Historie

Bind 3: "1720-1814. Storhandelens tid."

Ole Feldbæk, 243 s, ill.

Gyldendal, København 1997.

Jo længere dansk søfarts historie når frem i tiden, jo mere accelererer udviklingen, og desto kortere bliver tidsperioden, der behandles i de enkelte bind.

I 3. Bind beskrives perioden fra afslutningen af Den store nordiske Krig i 1720 til freden i Kiel 1814. 94 år, hvoraf Danmark kun var direkte i krig i de 7, og dermed oplevede den længste fredsperiode i tre århundreder. Det betød fremgang og stabilitet for samfundet med vækst og øget betydning af handelsflåden.

Der er kun én forfatter af dette bind, Professor, dr. phil. Ole Feldbæk, der er leder af Københavns Universitets institut for historie. Hans disputats fra 1969 analyserede den danske handel i Indien 1772-1808, som omfattede "den florisante periode". I bindets litteraturregister har han lagt navn til 21 bøger og artikler, hvoraf de 11 er detailstudier af emner indenfor doktordisputatsens tidsperiode, og de resterende 10 viser en udvidelse af studierne til tiden før og efter dette tidsrum. Med 30 års studier af denne bogs emner, er niveauet lagt.

Indledningsvis deles perioden i tre tidsafsnit for dansk søfart. Det første gå fra 1720 indtil storkrigens udbrud i 1778, en periode, der var karakteriseret ved stabilisering og rolig vækst.

Andet afsnit fra 1778 til 1807 blev præget af en markant højkonjunktur på grund af det store behov for transport under neutralt flag, medens krigen mellem de store sømagter stod på.

I det tredje afsnit fra 1807 - 14 var Danmark i krig med England. Dannebrog blev hjemløst på verdenshavene, og man koncentrerede sig derfor om indenrigsfarten, der i denne periode blev generet af britiske orlogsskibe og kapere i danske farvande.

Under ovennævnte tidsafsnit beskrives sejladserne rutevis på jordkloden, hvorunder forholdet mellem søfarten og flåden samt konvojsejladser og deres

vilkår behandles hver for sig. Senere redegøres for søfartserhvervet med dets skibe, ejere og redere, samt besætninger og deres vilkår ombord og i land.

Tingene sættes i perspektiv i dette bind, og der stilles spørgsmålstejn ved mange hidtil docerede opfattelser af tidens begivenheder og årsager. Det gælder regeringens økonomiske politik, hvor bestræbelserne på at koncentrere udenrigsfarten om København førte til en skævvridning af samfundet (p. 13). Og det gælder udenrigspolitik (p. 61):

”Hverken ud fra gældende traktater eller overbevisende folkeretslig tradition kunne den danske regering hævde, at handelsskibe under konvoj ikke måtte visiteres i rum sø eller indbringes til en havn for nærmere undersøgelser af skibet eller ladningen.”

Alene ved Overadmiralitetens retten i London blev 1384 danske skibe prisdømt (p. 211). Danskerne var ikke uden skyld i, at sagen gik i hårdknude ved århundredeskiftet.

Hvor flåden omtales, sker det – ret usædvanligt – på en sober og afbalanceret måde. Efter 1735 ”hævdede danske orlogsskibe ved flere lejligheder de danske handelsskibes og det danske flags rettigheder i Middelhavet” (p. 13). ”Flåden var en elementært vigtig komponent i helstatens udenrigspolitik og en forudsætning for den økonomiske orienterede neutralitetspolitik, der blev ført gennem den lange fredsperiode” (p. 59). ”Seks af de syv ostindiske paketers kaptajner var søofficerer” (p. 109). I København gik Orlogsflåden i spidsen med byggeri 1740 – 80. I den forbindelse nævnes fabrikmestrene Knud Benstrup, Frederik Krappe og Henrik Gerner, der var de første, som her i landet anvendte matematik ved skibsbygning (p. 148).

Under oplysningstiden skete der for sømanden i dansk litteratur en glidning fra Orlogsflåden til Handelsflåden. ”Flåden og dens officerer var populære – og havde længe været det”. Men ”der sker en borgerliggørelse, ligesom der sker en borgerliggørelse af samfundet i de år.” (p. 219).

Seriens høje niveau med smukke farvebilleder og let tilgængelig opdeling af kilder og registre er bibeholdt.

Gennem hele bogen mærkes forfatterens bestræbelser på at være grundig, retfærdig og afbalanceret i sin fremstilling. Det gør den troværdig.

Samlet vurdering af bind 3: ”Laudabilis præ’ ceteris.”

(1653)

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser januar/februar 1998

BIBLIOGRAFI, ADMINISTRATION m.v.

Beretning om forsvarrets aktiviteter i Nordatlanten. Beretning fra rigsrevisor til Folketinget.

Serie: De af Folketinget valgte Statsrevisorer 16/95.

Kbh. 1996. 56 s. ill.

Forsvarets overordnede politik vedr. kvinder antaget på værnepligtsslignende vilkår. Notat.

Vedbæk 1998. 6 s.

Gøbel, Erik & Knut Sprauten: Kommenteret bibliografi til dansk-norsk historie 1536-1814 især vedr. centraladministrationen.

Kbh./Oslo 1997. 282 s. bibl.

HISTORIE

Barfoed, Ellinor & Heidi Nielsen (red.): Kvindelige Marine- res Musikkorps 1948-1998. Jubilæumsskrift.

Vedbæk 1998. 16 s. ill.

Christensen, Claus Bundgård m.fl.: Dansk arbejde - tyske befæstningsanlæg.

Blåvandshuk 1997. 112 s. ill. bibl.

Den danske Brigade/Det Danske Kommando i Tyskland 1947-1958.

u.st. 1997. 208 s. ill.

Døygård, Bodil & Heino: Dansk Vestindien - fra slavekoloni til moderne turistparadis.

Kbh. 1995. 213 s. ill. kort. index. bibl.

Feldbæk, Ole: Dansk Søfarts Historie 3, 1720-1814: Stor-

handelens tid.

Kbh 1997. 243 s. ill. kort. index. bibl.

IBA-Informationen, Heft 10/1987.

Nürnberg 1987. 56 s. ill. bibl.

Joensen, Harald R.: Kongeskibet DANNEBROG's 65 somre.

Søværns Orientering nr. 5/1997.

Århus 1997. 32 s. ill.

Pennington, L.E. (ed.): The Purchas Handbook. Studies of the life, times and writings of Samuel Purchas 1577-1626. Vol. I & II. HAKLUYT SOCIETY, SECOND SERIES Nos. 185 & 186.

London 1997. 811 s. ill. kort.

Schrøder, Hans A.: Vingen, Sværdet og Bogen. Dansk Militærflyvnings Biblioteker gennem 75 år 1923-1998.

Jonstrup 1998. 66 s. ill.

Små skibe får store omgivelser. (vedr. Orlogsmuseet). Uddrag af: Tegl nr. 1/1990.

Kbh. 1990. 2 s. ill.

Thaulow, Th.: Den danske Soldat gennem Tiderne.

Kbh. 1946. 248 s. ill.

KRIGSHISTORIE

Gardiner, Robert E. (ed.): The Campaign of Trafalgar 1803- 1805. Serie: Chatham Pictorial Histories.

London 1997. 192 s. ill. kort. index. bibl.

Grove, Eric J. (ed.): The Defeat of Enemy Attack on Shipping 1939-1945.

Revised Edition of the Naval Staff History. Serie: Navy Records Society vol. 137.

Aldershot 1997. 380 s. + bilag. kort. index.

Nielsen, Hans Kristian: Porta Westphalica. En dansk officers beretning om slavearbejde i tysk fangenskab.

Serie: Frihedsmuseets Venners Årsskrift 1997.

Kbh. 1998. 122 s. ill.

EFTERRETNINGSVÆSEN

Riste, Olav & Arnfinn Moland: "Strengt hemmelig". Norsk etterretningstjeneste 1945-1970.

Oslo 1997. 412 s. ill. kort. index. bibl.

SKIBE, SKIBBYGNING m.v.

German Submarines Today and Tomorrow. Temahefte af: International Defence Technology, Sept./1997.

Bonn 1997. 76 s. ill.

Koop, Gerhard & Klaus-Peter Schmolke: Die grossen Kreuzer Von der Tann bis Hindenburg. Serie: Schiffsklassen und Schiffstypen der deutschen Marine 8.

Bonn 1998. 190 s. ill. index. bibl.

Koop, Gerhard & Siegfried Breyer: Die Schiffe, Fahrzeuge und Flugzeuge der deutschen Marine von 1956 bis heute.

Bonn 1996. 560 s. ill. index. bibl.

Lacroix, Eric & Linton Wells: Japanese Cruisers of the Pacific War.

London 1997. 882 s. ill. kort. index. bibl.

Marquardt, Karl H.: HMS Beagle. Survey Ship extraordinary. Serie: Anatomy of the Ship.

London 1997. 128 s. ill. + 1 tegning. kort. index. bibl.

Martin, Colin & Norman Brouwer: The Story of Sail.

Sidney 1992. 112 s. ill. index.

Rogers, Stanley: The Sailing Ship. A Study in Beauty.

London 1950. 98 s. ill.

Serter, Erbil: Warship Designs for the 21st Century.

Serie: IDR Quarterly Report 4/1997.

Coulsdon 1997. 20 s. ill.

Sånn var det. Serie: Arendal Historielag Årbok nr. 3/1997.
Arendal 1997. 88 s. ill. bibl.

Terzibaschitsch, Stefan: Zerstörer der U.S. Navy. Von der Farragut- bis der Forrest-Klasse.
Augsburg 1997. 344 s. ill. index. bibl.

Winfield, Rif: The 50-Gun Ship.
London 1997. 128 s. ill. index. bibl.

BJÆRGNINGSVÆSEN

Throckmorton, Peter (red.): The Sea Remembers. Shipwrecks and Archaeology. From Homer's Greece to the Rediscovery of the Titanic.
London 1987. 240 s. ill. kort. index. bibl.

HÅNDBØGER m.v.

Den Danske Havnelods 1993. 23. udg.
Kbh. 1993. 646 s. ill. kort. index.

Holt, Paul & Mikael: Historiske Årstal. 16.rev.udg.
Kbh. 1997. 156 s.

Ordbog over det danske sprog. Supplement. Bd. 1: A(Aa) - BH.
Kbh. 1992. 1291 s. Ej til udlån.

Ordbog over det danske sprog. Supplement. Bd. 2: Bi - Dozer.
Kbh. 1994. 1421 s. Ej til udlån.

Ordbog over det danske sprog. Supplement. Bd. 3: Draabe- Føvs.
Kbh. 1997. 1550 s.

Sygehjælperen - en grundbog.
Kbh. 1997. 143 s. ill.

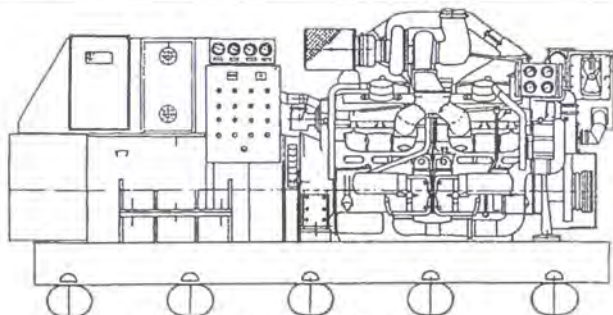
TIDSSKRIFTER & PERIODIKA

Fregatten Peder Skram, årg. 1, nr. 1/1998 ff.
Kbh. 1998. 8 s. ill.

Jane's High-Speed Marine Transportation 1997-98.
Coulsdon 1997. 496 s. ill. index. bibl.

Warship 1997-1998.
London 1997. 232 s. ill. index. bibl.

SR Motorteknik A/S



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.

TechnoScan as

Generalagent for:

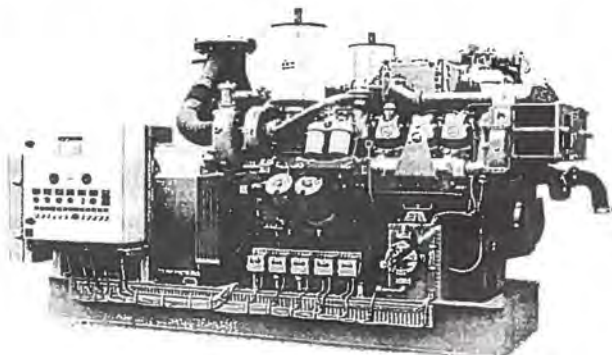
- Motoren und Turbinen Union, Friedrichshafen
- Mercedes Benz Industromotoren, Stuttgart

mtu



Marinedieselaggregater 23-6875 kW

Marinefremdrivningsanlæg 52-7400kW



TechnoScan as
Postbox 180
Tåstruggårdsvej 20-22
2630 Tåstrup

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

01179 KHC 306
J P BONDE PETERSEN
NÆRUM UÅNGE 23
2850 NÆRUM

000

2850 □ 3/31 1

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
Søvesen*



Nr. 2 / APR 1998
169. ÅRGANG



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

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 45 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: Miljøslib.

Eftertryk: Kun med redaktørens tilladelse.

Artikler til Tfs Nr. 3/JUN 1998 bedes indsendt til redaktøren inden 01 JUL 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



NTD

Naval Team Denmark

DANYARD AALBORG A/S

AARHUS FLYDEDOK A/S

LYNGSO MARINE A/S

MONBERG & THORSEN A/S

EIVA A/S

DESMI A/S

DANSK BOLIGSTÅL A/S

CUBIC-TAVLEPRODUKTION A/S

TERMA ELEKTRONIK AS

INFOCOM A/S

DANISH AEROTECH A/S

RESON A/S

PER UDSEN CO. A/S

**NORDIC DEFENCE
INDUSTRIES A/S**

LOGIMATIC A/S



INDHOLD

| | |
|--|-----|
| EEZ OG UDVIDELSE AF SØTERRITORIET – Nye opgaver for søværnet?..... | 56 |
| Orlogskaptajn P. Starklint | |
| DEN MARITIME MILJØOVERVÅGNING OG FORURENINGSBEKÆMPELSE..... | 66 |
| Orlogskaptajn E.W. Olsen | |
| MILJØOVERVÅGNING AF HAVOMRÅDER MED FLYVENDE DRONER..... | 78 |
| Kommandør N.C. Borck | |
| KONVENTIONELLE UNDERVANDSBÅDE..... | 82 |
| Orlogskaptajn C.V. Rasmussen | |
| SØVÆRNETS NYE VUT I/L..... | 93 |
| Kaptajnløjtnant N.O.R. Markussen og kommandørkaptajn J.C. Hansen | |
| MEDDELSER FRA REDAKTØREN..... | 102 |
| MARINENS BIBLIOTEK..... | 103 |

MARINENS BIBLIOTEK

HENRIK GERNERS PLADS, BYGNING 37

NYHOLM

1439 KØBENHAVN K

TELEFON: 32 54 73 82

TELEFAX: 32 96 31 71

ÅBNINGSTIDER

HVERDAGE 9-15

TIRSDAGE 9-18



TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

FORENEDE KRÆFTER

Miljø- og Energiministeriet, Fødevarerministeriet, Industriministeriet og Forsvarsministeriet tager i større eller mindre grad del i overvågningen af og/eller kontrollen med de marine ressourcer i farvandene omkring det danske rige. Med etableringen af Den Eksklusive Økonomiske Zone, der strækker sig helt ud til 200 sømil fra kysten, er dette en ganske betragtelig opgave, der kun kan løses tilfredsstillende, hvis indsatsen og midlerne koordineres og koncentrerer. En effektiv farvandsovervågning, er en grundlæggende forudsætning for at uregelmæssigheder kan konstateres, hvad enten der er tale om havforurening, ulovligt fiskeri eller uretmæssig udnyttelse af ressourcerne på den danske havbund. Det kræver skibe, fly, kystradarer, kommunikationsmidler og kommandofaciliteter, der er bemanded på døgnbasis året rundt, hvilket er særdeles omkostningskrævende. Det kræver også en velfungerende organisation med en entydig kompetence og klare retningslinier i relation til såvel kontrol som sanktionering. Set i et samfundsøkonomisk perspektiv forekommer det derfor ikke særligt rationelt, at så mange ministerier på ukoordineret vis løser opgaver, der i deres natur er snævert beslægtede. Søværnet har igennem mange år overvåget farvandene omkring det danske rige, herunder Grønland og Færøerne som en naturlig del af Danmarks suverænitethåndhævelse, og som følge heraf oparbejdet en velfungerende farvandsovervågningsorganisation, med skibe, kystradarer, kommunikationsmidler og kommandofaciliteter, der er døgnbemandede året rundt. Såfremt danske interesser i bredeste forstand skal hævdes effektivt i hele den Eksklusiv Økonomisk Zone er det nødvendigt, at søværnets operative organisation udnyttes optimalt af de øvrige ministerier med interesser i ressourcerne i eller under de danske havområder. De aktuelle overvejelser om udvidelse af territorialfarvandet til 12 sømil synes at skabe behov for et tilsvarende samarbejde mellem Justits-, Skatte- og Forsvarsministeriet m.h.p. løsning af de jurisdiktionssmæssige problemer, der knytter sig til en sådan udvidelse.

Det fremtidige maritime opgavekompleks kan kun løses optimalt, hvis de samfundsmæssige kræfter forenes. Dette er imidlertid ikke gjort med blot at overføre opgaverne til søværnet, men fordrer, at de tilhørende økonomiske og personelmæssige ressourcer følger med. De igangværende overvejelser vedrørende forsvarrets, herunder søværnets fremtidige rolle i relation til statslig maritim myndighedsudøvelse bør indrage disse aspekter.

Forfatteren er tjenestegørende ved Forsvarsstabens, NATO Infrastruktur-sektion.

EEZ OG UDVIDELSE AF SØTERRITORIET

Af

Orlogskaptajn P. Starklint

INDLEDNING

I 1996 vedtog Folketinget en lov om etablering af eksklusive økonomiske zoner (EEZ) omkring Danmark. Uden direkte sammenhæng, men i forlængelse heraf er der aktuelle overvejelser om at udvide søterritoriet omkring Danmark fra de nuværende 3 sømil til 12 sømil.

Fælles for både EEZ-loven og overvejelserne om territorialfarvandsudvidelsen mv. er, at de er affødt af et generelt ønske om at forbedre statens mulighed for - i videste forstand - at håndhæve nationale interesser på tilstødende havområder, herunder at føre tilsyn med overholdelsen af national lovgivning, internationale konventioner og relevante folke- og havretlige bestemmelser. De konkrete områder, hvor der søges forbedret mulighed for statslig myndighedsudøvelse spænder fra inødegåelse af grænseoverskridende kriminalitet - herunder illegal indvandring og indsmugling af narkotika - til forbedret indsatsmulighed over for miljøsyndere, her især skibes ulovlige udledning af spildolie mv.

Både i et historisk og et nutidigt perspektiv har den danske flåde haft hævde af danske interesser som en af sine væsentligste opgaver. Mens de mere sømilitære udviklingsaspekter af dette opgavekompleks har været behandlet i TfS 1/98 i forbindelse med omtalen af DANISH TASK GROUP, så vil jeg i det efterfølgende koncentrere mig om at beskrive de udviklingsperspektiver, der efter min opfattelse kan afledes af udviklingen indenfor den del af det suverænitetsmæssige opgavekompleks, der i en bredere forstand vedrører statslig myndighedsudøvelse.

DEN EKSKLUSIVE ØKONOMISKE ZONE

Danmark har ved lov nr. 411 af 22. maj 1996 oprettet en eksklusiv økonomisk zone omkring Danmark. Loven er en rammelov, der ved anordning kan sættes i kraft ved Grønland og Færøerne. Grønlands hjemmestyre har tilkendegivet interesse herfor, mens Færøernes landsstyre afventer udfaldet af de igangværende forhandlinger med Storbritannien om sokkelafgrænsningen.

I en EEZ har staten – udover adgangen til at udnytte og iværksætte foranstaltninger for at bevare levende ressourcer – eneret til at fastsætte regler for anlæg og benyttelse af installationer mv., havforskning og beskyttelse og bevarelse af havmiljøet. Omfanget af kyststatens jurisdiktion i en EEZ er dog mindre, end det der gælder for kyststatens søterritorium. Dette skyldes ønsket om i videst muligt omfang at opretholde det grundlæggende princip om havenes frihed. Alle stater har således i en EEZ ret til fri sejlads, overflyvning og anden international retmæssig anvendelse svarende til, hvad der folkeretligt er gældende for det åbne hav.

Geografisk defineres dansk EEZ som "havområdet uden for og stødende op til søterritoriet indtil en afstand af 200 sømil fra de til enhver tid gældende basislinier". EEZ kan folkeretligt ikke udstrækkes ud over de 200 sømil fra basislinierne. I de tilfælde, hvor afstanden til en fremmed stats kystlinie er mindre end 400 sømil søges afgrænsningen fastlagt ved forhandling, hvor Danmark tager udgangspunkt i midtlinieprincippet¹

Danmark ikke har ratificeret Havretskonventionen af 1982, men den almindelige folkeret anerkender i dag oprettelsen af EEZ uafhængigt af Havretskonventionen, hvis det sker inden for de rammer, der er fastlagt i konventionen.

Som nævnt var et af hovedmålene med etableringen af EEZ ønsket om en bedre og mere effektiv håndhævelse af internationale regler til beskyttelse af havmiljøet uden for dansk søterritorium. Havretskonventionen pålægger kyststaten pligt til at gribe ind (standse, borde, anholde mv.) over for dumpning fra skibe på søterritoriet og i EEZ. Med hensyn til forurenende skibe kan der med hjemmel i Havretskonventionen gribes ind overfor skibe,

¹ Midtlinieprincippet er defineret jf. Havretskonventionen af 1958, som Danmark har ratificeret. Princippet ses derimod ikke knæsat i Havretskonventionen af 1982, hvor det blot fastslås, at afgrænsningen skal fastlægges ved forhandling eller voldgift. Dansk EEZ er ikke defineret i området mellem Bornholm og Polen, da Polen ikke anerkender, at en ø af Bornholms størrelse kan tilægges fuld vægt ved fastlæggelsen af EEZ'ens udstrækning over for en stat af Polens størrelse

der beviseligt forurener². Havretskonventionen balancerer her mellem princippet om havenes frihed og behovet for at sikre kyststaten mulighed for at gribe ind over for skibe, der eksempelvis foretager ulovligt udledning af spildolie. Som en direkte konsekvens af denne balancegang, stilles der i Havretskonventionen krav om, at der skal foreligge objektive beviser for forureningen, før kyststaten kan gribe ind over for det forurenende skib. Dette forudsætter både en intensiv overvågning af EEZ'en for at erkende en ulovlig udledning, mens den foretages, og rådighed over statsskibe med kompetence til statslig myndighedsudøvelse, når den ulovlige handling er erkendt.

UDVIDELSE AF SØTERRITORIET

På søterritoriet har kyststaten suverænit. På søterritoriet har kyststaten eksklusiv ret til udnyttelse af alle ressourcer i havet, på havbunden og i undergrunden, til kontrol med sejlads og overflyvning samt ret til i øvrigt at håndhæve statens lovgivning. En begrænsning i denne højhedsret følger af princippet om fremmede skibes ret til uskadelig passage "på langs" af søterritoriet. Passagen er ikke uskadelig, hvis den sikkerhedsmæssigt truer landets suverænit, hvis der foretages smugling, forurening, illegal immigration eller anden grænseoverskridende kriminalitet.

De danske stræder – der er internationale – er omfattet af deres eget traktatlige regime (1857-aftalen om Øresundstoldens ophævelse). De danske stræder falder derfor ind under kategorien af de såkaldte "historiske stræde-regimer", hvilket bl.a. betyder, at de danske stræder ikke omfattes af Havretskonventionens liberale transitstræde-regime, hvor skibe og ubåde (også neddykket) – i udgangspunktet – har ret til uhindret sejlads i hele strædets bredde fra kyst til kyst. Derimod vil bestemmelserne i "Anordning nr. 73 af 27. februar 1976 om fremmede orlogsfartøjers og militære luftfartøjers adgang til dansk område under fredsforhold" være gældende. Dog er det tvivlsomt, om anordningens bestemmelse om statskibes forudgående anmodning om tilladelse til uskadelig gennemfart af det ydre søterritorium uden for de "historiske stræde" på sigt kan opretholdes. Det danske krav om forudgående tilladelse til statskibes uskadelige passage af det ydre territorialfarvand er på kollisionskurs med udviklingen inden for havretten og er ikke dækket af Havretskonventionens bestemmelser. Derimod er kravet om forudgående notifikation af passage af de "historiske stræder" i overensstemmelse med Havretskonventionen.

² Jf. Havretskonventionens artikel 213-222.

I relation til bestræbelserne for at styrke statens jurisdiktionskompetence på en række områder, herunder bl.a. på miljøområdet og i forbindelse med bekæmpelse af anden grænseoverskridende kriminalitet samt - i mindre grad - af sikkerhedspolitiske årsager overvejes det, at udvide søterritoriet omkring Danmark fra 3- til 12 sømil³. Den praktiske gennemførelse af en udvidelse vil ske på en sådan måde, at der ikke etableres nye internationale stræder - der i givet fald vil skulle omfattes af Havretskonventionens transitstræderegime med en svækkelse af dansk jurisdiktionskompetence til følge. Udvidelsen vil derfor indebære etablering af korridorer, der alene er omfattet af de bestemmelser, der knytter sig til EEZ'en.

Det må forventes, at udvidelsen af søterritoriet vil ske ved en rammelov - som det er tilfældet med EEZ-loven - med henblik på evt. senere at kunne sættes i kraft ved Grønland og Færøerne.

ETABLERING AF TILSTØDENDE ZONE

Ifølge Havretskonventionen er Danmark berettiget til at etablere en tilstødende zone på indtil 24 sømil fra basislinierne med jurisdiktionskompetence til håndhævelse inden for retsområderne told-, afgifts-, indvandrings- og sundhedsregelsæt. Etablering af en tilstødende zone tjener derimod ikke sikkerhedspolitiske eller havmiljøpolitiske formål. Derimod vil etableringen af en tilstødende zone formentlig især være af interesse af hensyn til forebyggelse og sanktionering af menneskesmugling (grænseoverskridende transport af ulovlige indvandrere) og narkotikasmugling af søvejen, idet Danmark her - efter Havretskonventionens bestemmelser⁴ - har kompetence til at udøve kontrol med henblik på at forhindre en påtænkt overtrædelse af dansk lovgivning på dansk land- eller søterritorium og straffe en overtrædelse, der er begået på dansk land- eller søterritorium.

Med etableringen af en tilstødende zone vil Danmark i højere grad end i dag kunne gennemføre en forebyggende kontrol med overholdelsen af dansk lovgivning på de fire omtalte retsområder, hvor man i dag er henvist til blot at

(fortsættes side 62)

³ Udstrækningen af søterritoriet omkring Danmark vil dermed komme på linje med de øvrige Østersølande, der alle har 12 sømils territorialfarvand.

⁴ Jf. Havretskonventionens artikel 33.

MARINEMALERE I DET 20. ÅRHUNDREDE

Tidsskriftet vil i den kommende tid præsentere de kunstnere, som har fungeret som marinemalere efter 1900. Det vil være både de marinemalere, som officielt blev udpeget til opgaver for søværnet og deltog i togterne, men også andre, der malede eller tegnede til illustration af søværnets historie.

TfS vil satse på at præsentere arbejder, som ikke er almindeligt kendte, f. eks. kunst i privateje. Tidsskriftets læsere anmodes derfor om at bidrage med materiale, som kan præsenteres på denne måde.

Den første maler TfS præsenterer er Christian Benjamin Olsen, der var officiel marinemaler. Hans billeder er kendte af mange af Tidsskriftets læsere.



Christian Benjamin Olsen (1873-1934)

Billedet er malet i 1907 og forestiller de tre kongeskibe "Dannebrog", "Victoria and Albert" og "Standart". Det er lidt vanskeligt at finde frem til, hvornår de har ligget sammen ud for Holmen, fordi det gamle Kongeskib Dannebrog var under ombygning i 1906 indtil efteråret 1907. Det kan derfor næppe være i forbindelse med Christian IX begravelse i 1906. Kan nogen af læserne hjælpe med disse oplysninger og eventuelt fjernkende de 2 øvrige skibe på reden.

MARINEMALERE I DET 20. ÅRHUNDREDE



Christian Benjamin Olsen (1873-1934)

Billedet forestiller kanonbåden Grønsund som moderskib og 3 ubåde i Grønsund (1917). Den forreste ubåd er ubåden RAN, nr. 9, senere B-9, søsat ved Orlogsværftet 30. maj 1915, kommandohejsning 1. oktober 1915, i reserven 1930, udrangeret kort tid efter 9. april 1940. (H.C. Bjerg m.fl.: "Ubåde gennem 75 år").

konstatere, at en overtrædelse har fundet sted. Det må derfor forventes, at overvejsen om etablering af en tilstødende zone behandles i forbindelse med det lovforberedende arbejde vedrørende udvidelsen af søterritoriet.

AFLEDTE KONSEKVENSER FOR SØVÆRNET

Som det fremgår af den ovenfor beskrevne udvikling indenfor statens jurisdiktionskompetence og mulighed for myndighedsudøvelse på søterritoriet og i EEZ er der en generel tendens i retning af en forstærket statslig indsats på området, der i øvrigt har berøring til en række statslige myndigheders ressort, hvoraf bl.a. Justitsministeriet (grænseoverskridende kriminalitet), Fødevarerministeriet (fiskerikontrol), Erhvervsministeriet (IMO-konventioner og søfartens betryggelse), Indenrigsministeriet (illegal indvandring), Skatteministeriet (toldbestemmelser) samt ikke mindst Miljø – og Energiministeriet (havmiljøet samt råstof-udvinding og - efterforskning) skal fremhæves.

Fælles for en forbedret statslig udnyttelse af jurisdiktionskompetencen gælder, at den forudsætter en intensiv og kontinuerlig overvågning af relevante havområder samt rådighed over statsskibe og evt. statsfly, der umiddelbart besidder kompetence til myndighedsudøvelse.

I overensstemmelse med løsningen af en af forsvarets væsentligste fredstidsopgaver⁵, hævde af Danmarks suverænitet, opretholder søværnet en operativ struktur, der døgnet rundt overvåger de danske gennemsejlingsfarvande. Søværnets skibe og fly har ved kgl. anordning kompetence til at udøve politimyndighed til søs. Havretskonventionen og dermed folkeretten tillægger herudover orlogsskibe og militære luftfartøjer kompetence til udøvelse af myndighed overfor fremmede fartøjer til søs.

Samlet råder søværnet og forsvaret som helhed over en struktur, der i udgangspunktet er velegnet til at lede og gennemføre en lang række af de udvidede jurisdiktionsbeføjelser, der allerede er gennemført eller i den nærmeste fremtid forventes gennemført.

Ud fra en samfundsøkonomisk betragtning bør det derfor overvejes om forsvarets centrale suverænitetshævde opgave bør udvides til også at omfatte generel hævde af suveræne danske rettigheder og de udvidede jurisdiktionsbeføjelser enten i form af et udvidet samarbejde mellem berørte statslige ressortmyndigheder eller ved en direkte delegation af driftsansvaret for

⁵ Jf. lov nr. 909 af 8. december 1998 om forsvarets formål, opgaver og organisation mv. § 1., stk. 2.

opgavernes løsning. Generelt må det antages, at forsvaret og herunder især søværnet vil være i stand til at absorbere et udvidet opgavekompleks på en mere rationel og økonomisk måde, end hvis forskellige statslige myndigheder selv skal udvikle organisationer, der 24 timer i døgnet året rundt skal løfte de jurisdiktionshævende opgaver med de udviklingsperspektiver, der tegner sig i dag.

På det havmiljømæssige område erkendte Miljø- og Energiministeriet denne udvikling allerede før loven om EEZ blev vedtaget. I samarbejde mellem repræsentanter for Forsvarsministeriet, Forsvarskommandoen og Miljøstyrelsen udarbejdede en arbejdsgruppe den 19. oktober 1995 en rapport om hel eller delvis overførsel af ansvaret for maritim miljøovervågning og maritim forureningsbekæmpelse til Forsvarsministeriet⁶. I rapporten er der enighed om, at opgaven hensigtsmæssigt kan løftes af Forsvarsministeriet ved trinvis delegation, idet de med opgaverne forbundne midler til anlæg og drift forudsattes tilført forsvaret udover den ordinære forsvarsramme. Af rapporten fremgår i øvrigt, at Miljøstyrelsen forudså årlige driftsudgifter i forbindelse med det samlede havmiljømæssige opgavekompleks på mellem 79,2 og 81,2 mio. kr. årligt⁷ og et investeringsbehov på mellem 462 og 537 mio. kr. til skibsmateriel og udstyr. Investeringsoverslaget omfattede ikke udgifter til et overvågningsfly samt til etablering af en hovedkvarterfunktion. Denne vurdering af udgifterne blev dog ikke reflekteret i bemærkningerne om de samfundsøkonomiske konsekvenser i forbindelse med EEZ-lovforslagets fremlæggelse eller ved efterfølgende fremsættelse af ændringsforslag til Havmiljøloven. I bemærkningerne til sidstnævnte lov omtales alene, at eventuelle forøgede statslige udgifter vil blive afholdt over Finansloven!!

Den anbefalede trinvis delegation af driftsansvaret for opgavekompleksets løsning blev påbegyndt i.f.m. Aftale om forsvarets ordning 1995-1999, hvor driftsansvaret for miljøskibene blev overført til søværnet. Der er efterfølgende truffet aftale om etablering af et EU-meldesystem ved Søværnets Operative Kommando ligesom driftsansvaret for den havmiljømæssige flyovervågning er overført til forsvaret. Der udestår fortsat overførsel af driftsansvaret for den sejlede havmiljømæssige overvågningsindsats ligesom der fortsat *ikke er truffet aftale om dedikeret indsættelse af sejlede enheder til håndhævelse af miljøjurisdiktionen!* Baseret på Miljøstyrelsens egne oplysninger

⁶ Rapport om hel eller delvis overførsel af ansvaret for maritim miljøovervågning og maritim forureningsbekæmpelse til forsvarsministeriet af 19 OKT 1995.

⁷ Alle beløb angivet i PL 1995.

udestår der fortsat delegation af opgaver, der i PL 1995 er vurderet til at medføre mellem 462 og 537 mio. kr. til anskaffelse af skibsmateriel og udstyr samt mindst ca. 40 mio. kr. i årlig drift. Uden en konsekvent gennemførelse af delegationsprocessen med tilhørende justering af Forsvarsrammen må det betvivles, at regeringens og Folketingets intentioner bag etableringen af en dansk EEZ kan opfyldes.

Miljø- og Energiministeriets passivitet i relation til delegationprocessen efterlader indtryk af, at man forventer, at opgaven kan pålægges forsvaret uden at det fastlagte princip om kompensation for udgifter gennem justering af forsvarsrammen efterleves. En sådant forsøg på udhuling af forsvarsbudgettet er selvsagt uacceptabel og kan i sidste ende lægge gift for en ellers konstruktiv, rationel og *samfundsøkonomisk* forsvarlig proces.

Samlet kan der dog næppe herske tvivl om, at den beskrevne delegationproces er hensigtsmæssig og med fordel kan overføres på en række andre statslige myndighedsopgaver med relation til det maritime område. Da hovedparten af de tidligere omtalte statslige myndighedsopgaver alle tager udgangspunkt i en eller anden form for kontinuerlig overvågning af havområderne omkring Danmark bør det i forbindelse med Forsvarskommissionens arbejde overvejes i hvilket omfang den statslige indsats på området kan koordineres og effektiviseres med henblik på en samlet styrkelse af den jurisdiktionshævende indsats overfor eksempelvis narkotikasmugling og anden grænseoverskridende kriminalitet. Set i relation til vore naboer, Sverige og Tyskland forekommer de statslige danske ressourcer begrænsede. Dette kan i værste fald forstærke befolkningens indtryk af, at det multilaterale samarbejde på det politi- og toldmyndighedsmæssige område indenfor rammerne af EU's tredje søjle er ude af balance og derved får karakter af suverænitetsafgivelse. Der er derfor også af den årsag behov for at samle og samordne den statslige indsats på det jurisdiktionsmæssige område.

Konkret bør det overvejes, om der kolokeret ved Søværnets Operative Kommando's hovedkvarter kan etableres en fællesfinansieret tværministeriel celle, der med udgangspunkt i SOK's etablerede kommunikations- og kommandofaciliteter kan samordne de statslige aktiviteter på det maritime område. Ud over de koordinationsmæssige aspekter vil en sådan samordning endvidere kunne føre til et forbedret overblik over aktiviteterne i den danske EEZ, i en eventuel tilstødende zone og i et udvidet søterritorium. Herved kan man forbedre de forskellige statslige myndigheders mulighed for at løse pålagte myndighedsopgaver enten ved, at de på anmodning udføres af søværnets enheder, eller at de gennemføres med egne ressourcer, men på baggrund af et situa-

tionsbillede tilvejebragt af forsvaret. En forudsætning for et sådant samarbejde mellem de statslige myndigheder er dog, at udgifterne – både investerings- og driftsudgifter – hertil fordeles mellem de i samarbejdet deltagende statslige myndigheder.

Det kan naturligvis ikke udelukkes at enkelte statslige myndigheder – af snævre ressortmæssige årsager – vil stille sig afvisende overfor et samarbejde af den skitserede karakter, ligesom der internt i søværnet vil være bekymringer over, at der pålægges søværnet yderligere samfundsmæssige opgaver.

Det er imidlertid min klare opfattelse, at udviklingen inden for den statslige myndighedsudøvelse på det maritime område på sigt vil stige til et omfang, der kun kan løses ressourcemæssigt forsvarligt ved et snævert samarbejde mellem de statslige myndigheder. Det er under alle omstændigheder tvivlsomt om den danske befolkning vil acceptere, at skattekroner anvendes til en uhensigtsmæssig og uøkonomisk doublering af en allerede eksisterende statslig kapacitet. Set i det lys, er der al mulig grund til at antage, at den beskrevne udvikling inden for den statslige myndighedsudøvelse på det maritime område vil medføre nye opgaver for søværnet, indledningsvis i danske farvande og evt. senere ved Grønland og Færøerne.

Forfatteren er tjenestegørende ved Søværnets operative Kommando, Operationssektionen.

DEN MARITIME MILJØOVERVÅGNING OG FORURENINGSBEKÆMPELSE.

Af

orlogskaptajn Emil Wellberg Olsen

INDLEDNING

Lov om forsvarets formål og opgaver udgør sammen med forsvarskoncepten det formelle grundlag for søværnets daglige virke. Grundet den sikkerhedspolitiske situation var tyngden tidligere lagt på de strengt sømilitære opgaver, men tidens krav til den moderne og fleksible marine gør, at maritime opgaver til støtte for det civile samfund er blevet en stadig større del af søværnets dagligdag.

De maritime opgaver til støtte for det civile samfund spænder vidt fra søredning, indsamling af vandprøver for Forskningscenter RISØ til myndighedsudøvelse på vegne af et eller flere resortministerier. Dette indebærer, at forsvaret under fastlagte retningslinier stiller dets ressourcer til rådighed for sådanne opgaver, hvilket i praksis har medført, at Søværnets operative Kommando (SOK) er pålagt det operative driftsansvar for løsningen af en række af civile opgaver.

Nærværende indlæg har til formål at orientere om én af disse opgaver som udføres til støtte for det civile samfund med forsvarets personel og materiel, idet indlægget specifikt vil omhandle en af offentlighedens nye interessesfærer; miljøområdet.

GENERELT

Man har gennem de seneste år kunne konstateres en delegation af opgaver fra andre ministerier til Forsvarsministeriet, og det må forventes, at denne udvikling vil fortsætte. Dette skal primært ses i lyset af et ønske om drifteffektivisering og udnyttelse af forsvarrets allerede eksisterende ressourcer, herunder muligheden for døgnbemanning. Denne delegering af opgaver medfører samtidigt et udvidet opgavegrundlag for forsvarrets enheder, som forudsættes udlignet ved en økonomisk regulering af forsvarsrammen.

På miljøområdet har denne tendens været i stadig udvikling gennem de seneste år, og delegeringen fra Miljø- og Energiministeriet til Forsvarsministeriet er beskrevet i en delegationsaftale mellem de to ministerier. Nærværende indlæg vil tage afsæt i denne delegationsaftale, til trods for aftalen er under revidering grundet den beskrevne udvikling.

DELEGATIONSÅFTALEN

Det overordnede grundlag for udførelsen af miljøopgaven er primært en række mellemstatslige og internationale aftaler og konventioner, hvor de enkelte stater forpligtiger sig til at deltage i miljøovervågning og forureningsbekæmpelse indenfor de beskrevne rammer. Det må heraf sluttes, at miljøovervågning og forureningsbekæmpelse er et statsligt anliggende, hvorfor delegationsaftalen også foreskriver, at ansvaret for den statslige maritime miljøovervågning og maritime forureningsbekæmpelse fortsat henhører under Miljø- og Energiministeriet. Delegeringen af enkeltområder fra Miljø- og Energiministeriet til Forsvarsministeriet kan herefter opdeles i et antal hovedområder:

- Driftansvar for miljøskibene.
- Maritim miljøovervågning.
- Maritim forureningsbekæmpelse.
- Øvelsesvirksomhed.
- EU meldecenter.

Driftansvar for miljøskibene.

Pr. 01 JAN 1996 har forsvaret overtaget driftansvaret for miljøskibene.

Driftsansvaret omhandler søværnets forpligtigelse til at sikre tilstedeværelsen og vedligeholdelsen af miljøskibene i overensstemmelse med Miljøstyrelsens krav til udrustning, uddannelse, beredskab og stationering. Miljøstyrelsen fastsætter ligeledes kapaciteten og dimensioneringen af det eksisterende beredskab til den maritime forureningsbekæmpelse.

Sammenfattende er det Miljøstyrelsen, som sætter rammerne, indenfor hvilke søværnet kan operere, og dermed rammerne indenfor hvilke SOK operativt kan disponere de tildelte ressourcer.

Maritim miljøovervågning.

Ansvar for den maritime miljøovervågning påhviler fortsat Miljøstyrelsen, men driftsansvaret for den flybårne miljøovervågning er pr. 01 JAN 1998 overgået til forsvaret. Dette medfører, at Miljøstyrelsen fastlægger de overordnede rammer for miljøovervågningen, herunder antallet af flytimer. Forsvaret planlægger og afvikler herefter det afsatte timeantal, idet SOK er pålagt den operative disponering.

Den maritime miljøovervågning kan isoleret betragtes som enhver anden form for overvågning, hvor der etableres et situationsbillede ved hjælp af så mange observationer som muligt. Disse observationer modtages i SOK Operationscenter fra diverse kilder, idet Havmiljøloven foreskriver, at enhver observatør såvel militær som civil umiddelbart skal melde om observation af en eventuel miljøforurening. De anvendte ressourcer til miljøovervågningen kan dermed ikke umiddelbart identificeres, idet alle forsvarets skibe og luftfartøjer deltager i overvågningen uanset deres øvrige opgaver. Af decidede overvågningsressourcer er der i alt afsat 725 timer om året fordelt med 450 timer til et civilt propelfly og 275 jettimer med flyvevåbnets G-III. Disse 725 timer ækivalerer 1.000 timer udført udelukkende med propelfly. Dette timeantal er, som tidligere beskrevet, fastsat af Miljøstyrelsen og under operativ administration af SOK i samarbejde med Flyvertaktisk Kommando (FTK).

SOK er tillige tildelt muligheden at kunne anmode FTK om disponering af andre flytyper til deltagelse i miljøovervågningen. Dette har reelt medført, at SOK i et antal af tilfælde har rettet henvendelse til FTK om disponering af F-16 (jagerberedskabet) og S-61 (SAR helikoptere) til umiddelbar indsættelse i miljøovervågningen, når situationen har krævet det.

Maritim forureningsbekæmpelse .

Som beskrevet er det Miljøstyrelsen som fastsætter omfanget af den maritime forureningsbekæmpelsekapacitet herunder beredskab og stationering.

Det fastsatte beredskab er fortrinsvis etableret ved henholdsvis København og Korsør, idet der ved hver af havnene er stationeret en division bestående af:

København:

GUNNAR THORSON

METTE MILJØ

M-102

MS-202 (oliepram)

Korsør:

GUNNAR SEIDENFADEN

MARIE MILJØ

M-101

MS-201 (oliepram)

Den enkelte division har altid én af de operative enheder på én times varsel, og det store miljøskib er normalt på 16 timers varsel med henblik på forureningsbekæmpelse af større udslip.

Det operative ansvar for udførelsen af forureningsbekæmpelse er pålagt SOK, som på baggrund af de konstaterede miljøforureninger til søs træffer afgørelse om den nødvendige indsats. I tilfælde hvor forureningsbekæmpelsen skal foretages i den kystnære del af de danske farvande eller på de danske kyster, skal SOK tilsikre, at dette sker i snæver koordination med Beredskabsstyrelsen og det kommunale beredskab.

Øvelsesvirksomhed .

Som ved det sømilitære virke er øvelsesdeltagelse en forudsætning for succes, hvorfor der indenfor miljøovervågning og forureningsbekæmpelse også planlægges og gennemføres øvelsesvirksomhed. Denne øvelsesvirksomhed kan opdeles i nationale og internationale øvelser.

Som tidligere beskrevet er det overordnede grundlag en række af mellemstatslige og internationale aftaler og konventioner. Disse aftaler og konventioner beskriver et antal af internationale øvelser, som omhandler både miljøovervågning og forureningsbekæmpelse, og SOK er pålagt at deltage i samt koordinere sådanne internationale øvelser. Dette medfører, at alle internationale øvelser, som afvikles indenfor det danske område planlægges og gennemføres af SOK.

Nationale øvelser sigter på etableringen af den snævre koordinationen med Beredskabsstyrelsen og de kommunale beredskaber ved forureningsbekæmpelse i strandområderne og den kystnære del af de danske farvande. Planlægning af de nationale øvelser påhviler fortsat Miljøstyrelsen, idet ansvaret for den operative ledelse og koordination til søs varetages af SOK med underlagte enheder.

EU meldecenter.

Som følge af et EU-direktiv vedtaget i 1993 er Danmark pålagt at etablere et EU-meldecenter, som modtager indberetning såfremt et skib ankommer/afgår dansk havn med farligt eller forurenende gods. Det overordnede ansvar for dette EU-meldecenter henhører ligeledes under Miljø- og Energiministeriet, og den operative drift henhører under SOK, hvorfor EU-meldecenteret fysisk er placeret ved SOK Operationscenter.

EU-meldecenteret er udrustet med det fornødne udstyr til modtagelse, registrering og lagring af de indberettede oplysninger med henblik på at kunne håndtere en eventuel søulykke ud fra hensynet til miljøet. Denne informationsregistrering skal ligeledes sikre, at øvrige EU lande har adgang til de registrerede informationer således, at trafikken med farligt eller forurenende gods mellem de enkelte EU lande er kendt for den enkelte Søredningscentral.

GEOGRAFIEN

De nærmere forhold afledt af Danmarks geografiske placering med de tre internationale stræder som forbindelse mellem to dele af det åbne hav forudsættes bekendt, hvorfor det blot skal nævnes, at størstedelen af de ca. 100.000 skibe, der årligt passerer gennem disse stræder ikke har destination til eller fra dansk havn. Dette faktum medfører, at EU-meldecenteret ikke umiddelbart er holder af alle oplysninger om transporter af farligt eller forurenende gods i de danske farvande.

Samme geografi antages samtidig at være en medvirkende faktor ved Miljøstyrelsens dimensionering og stationering af det danske beredskab for forureningsbekæmpelse. Denne betragtning skal ses ud fra forholdet, at tiden til rådighed for iværksættelse af en eventuel forureningsbekæmpelse i de snævre internationale stræder er rimelig begrænset, hvorfor der ved de mest trafikalt belastede stræder er stationeret en miljødivision på det beskrevne

varsel. Samme betragtning kan med rimelighed anlægges for Nordsøen, idet varsløet her er længere, hvorfor enheder til forureningsbekæmpelsen kan forlægges ud i Nordsøen, inden forureningen driver på land.

Tilstedeværelsen af en eventuel forurening til søs kan umiddelbart skyldes to forhold:

- Udslip fra olieinstallationerne i Nordsøen, eller
- Udslip fra et skib.

De danske olieinstallationer er koncentreret i yderkanten af den danske økonomiske zone, hvorfor miljøovervågningen kan sikre et langt varsel, som ovenfor forudsat. Bekæmpelsen af forurening forårsaget af de faste olieinstallationer i Nordsøen er ydermere et anliggende for den enkelte koncessionshaver.

Ved et eventuelt udslip fra et skib i de danske og tilstødende farvande vil varsløet være meget forskelligt afhængigt af skibets position og dermed afstanden fra land. Uden at gennemføre en egentlig trafikanalyse for de danske og tilstødende farvande, må det dog konstateres, at skibstrafikken normalt følger de etablerede ruter i de indre danske farvande. Ved passage af Skagen følger skibe for udgående enten en vestlig eller sydvestlig kurs, mod henholdsvis den sydlige del af Norge eller den Engelske Kanal. Dette medfører, at der i realiteten er en meget begrænset trafik langs den jyske vestkyst, og at der kan identificeres en række trafikknudepunkter, hvor varsløet er meget lavt, idet trafikken afvikles forholdsvis tæt på kysten. Disse trafikknudepunkter udgøres overordnet af farvandet ved Skagen, omkring Bornholm og de tre stræder.

MILJØOPGAVEN

Miljøopgaven kan operativt betragtes som to integrerede operative delelementer; miljøovervågningen og forureningsbekæmpelsen. Som det tidligere er beskrevet, påhviler det operative driftansvar for disse delelementer SOK, idet Miljø- og Energiministeriet fortsat er overordnet ansvarlig for den statslige maritime miljøovervågning og maritime forureningsbekæmpelse. Den statslige miljøtjeneste skal efterfølgende tilsikre, at der foretages retsforfølgelse og domfældelse i sager, hvor lovgivningen ikke er efterlevet. Dette medfører, at den operative organisation skal tilvejebringe det

nødvendige bevismateriale til brug for Miljø- og Energiministeriet i en kommende retssag.

Overvågning.

Den flybårne miljøovervågning er som nævnt fastsat til 1.000 timer om året, og udførelsen administreres af SOK, idet overvågningsflyet disponeres indenfor fastlagte overvågningsområder og i henhold til de internationale aftaler. Det forventes dermed, at den udførte overvågning skal være både præventiv og samtidig dække hele det danske område. Samtidig kan der konstateres et politisk ønske om at observere et igangværende olieudslip. Her opstår således et dilemma, da den beskrevne skibstrafik i de danske og tilstødende farvande normalt ikke er umiddelbart foreneligt med en overvågning af hele det danske område.

Den etablerede miljøovervågning medfører en række af observationer, hvor der er mistanke om en forurening. SOK har tidligere modtaget ca. 350 meldinger om året, og der forventes gennem 1998 at blive modtaget ca. 350 – 400 meldinger.

SOK investigerer efterfølgende samtlige meldinger ved disponering af diverse skibe og luftfartøjer med henblik på at få bekræftet meldingens rigtighed. Denne disponering udføres for, at der ikke senere sker en unødvendig disponering af ekstra ressourcer i tilfælde af, at observationen rent faktisk er strømskel, ålegræs, alger m.m. I tilfælde hvor SOK modtager melding fra en valid kilde om et igangværende udslip, koordineres umiddelbart med FTK om disponering af et luftfartøj med foto og registreringsudstyr til området, med henblik på senere at kunne dokumentere den ulovlige aktivitet.

Ved konstatering af en grundstødning, kollision eller forlis i de danske farvande disponerer SOK umiddelbart ét af miljøfartøjerne. Denne disponering skal ses som en mulighed for umiddelbar forureningsbekæmpelse i tilfælde, hvor grundstødning, kollision eller forlis har resulteret i et olieudslip. En sådan disponering binder dermed i langt de fleste tilfælde miljøfartøjet til et enkelt farvandsafsnit i en ikke nærmere angivet periode, idet miljøfartøjet også skal være til disposition ved flotbringning af en grundstøder.

Forureningsbekæmpelse.

De enkelte observationer vil sideløbende være genstand for en vurdering af, i samråd med det disponerede skib eller luftfartøj, hvorvidt forureningen kan bekæmpes. Denne vurdering skal ses i lyset af de tekniske muligheder for opsamling af olie, hvor olien skal have en rimelig fast konsistens. Langt de fleste konstaterede forureninger består af en ganske tynd film af let fordampelige olier over et relativt begrænset areal. Disse forureninger kan ikke bekæmpes idet oliens konsistens, sammenholdt med det forhold at olien hurtigt fordamper, medfører at det ikke er teknisk muligt at opsamle olien.

I tilfælde af en bekæmpbar forurening disponerer SOK miljøskibene til området, for at iværksætte en egentlig bekæmpelse inden forureningen når stranden. En sådan bekæmpelse vil altid blive koordineret med de stedlige Beredskabskorps og kommunale myndigheder.

Bevisførelse.

Tilvejebringelse af den nødvendige bevisførelse kan umiddelbart betragtes i to forhold. Konstatation af et igangværende udslip og et udslip af ældre dato dog uden, at der umiddelbart kan mistænkes en specifik forurener.

Fælles for kravene til bevisførelsen er, at der skal være direkte sammenhæng mellem den observerede forurening og det mistænkte skib. Denne sammenhæng skal sandsynliggøres af den operative struktur ved indhentning af diverse dokumentation, som underbygger forholdet. Dokumentationen kan blandt andet etableres ved:

- Registrering af diverse typer udstyr.
- Fotodækning af skib, positionen og forurening.
- Olieprøver fra skib og forurening.

Ved observation af et igangværende udslip er bevisbyrden rimelig enkel, da ovenstående krav til sammenhæng mellem det enkelte skib og den observerede forurening umiddelbart kan dokumenteres ved registrering og fotodækning. Bevisbyrden ved konstatation af et udslip af ældre dato er dog en del mere kompliceret, idet den beskrevne sammenhæng efterfølgende skal udredes.

For at kunne sammenkæde den enkelte forurening med et mistænkt skib, kan der benyttes en såkaldt "oliespildsmodel", som fungerer på baggrund af de kendte data for strøm, vind og oliens spredning. En sådan matematisk model kan dermed bestemme forureningens gissede position på et nærmere angivet tidspunkt. Ved at sammenholde denne oplysning med det etablerede maritime situationsbillede, kan den ønskede sammenhæng mellem skib og forurening efterfølgende etableres.

Ved anvendelse af oliespildsmodellen må det dog forventes, at det fremførte materiale skal suppleres med olieprøver fra både forureningen og det mistænkte skib. Ved modtagelse af melding om forurening skal SOK derfor tilsikre, at der disponeres en enhed, som kan optage en olieprøve fra den omhandlende forurening. Såfremt den ovenstående sammenhæng mellem forurening og et eller flere skibe er etableret kan SOK, via Søfartsstyrelsen, anmode om udtagelse af en olieprøve ved skibets næste anløbshavn (Port State Control). En nærmere laboratorieundersøgelse kan efterfølgende be- eller afkræfte, hvorvidt den konstaterede forurening stammer fra det mistænkte skib.

Når det nødvendige bevismateriale er tilvejebragt, overleverer SOK sagen til Miljøstyrelsen, som herefter forestår forberedelsen og gennemførelsen af et sagsanlæg med henblik på en endelig domfældelse.

Myndighedsudøvelse.

Af Havmiljøloven fremgår det, at såfremt ét skib ulovligt har foretaget et olieudslip eller der er fare for, at et sådant ulovligt udslip vil blive foretaget, kan Miljøministeren foretage indgreb i skibets sejlads. Et sådant indgreb skal ses som myndighedsudøvelse, hvor ministeren for eksempel kan forbyde skibet at fortsætte sejladsen.

Myndighedsudøvelsen er medtaget i den beskrevne delegationsaftale og åbner mulighed for, at SOK kan "opbringe eller tilbageholde et impliceret skib", såfremt situationen kræver det. Delegationsaftalen fastslår dog samtidigt, at SOK skal gennemføre myndighedsudøvelsen i overensstemmelse med Miljø- og Energiministeriets retningslinier. Disse retningslinier ses ikke tilgået SOK, hvilket medfører, at SOK muligheder og begrænsninger som myndighedsudøver indenfor miljøområdet fortsat er uafklaret.

KOORDINATIONEN

Såfremt den statslige miljøovervågning, som ønsket, skal virke præventiv, må det antages, at resultatet skal være en række af domfældelser, som afskrækker de enkelte skibsførere fra at udlede olie indenfor dansk område. Den største grad af succes må dermed antages at være ved den simple bevisførelse (igangværende forurening). Denne antagelse skal ses i lyset af de mange usikkerhedsmomenter ved den mere komplicerede bevisførelse (oliespildsmodellen). Dette peger på, at miljøovervågningen skal gennemføres i de områder, hvor tyngden af skibstrafikken afvikles. En sådan fremgangsmåde vil nødvendigvis skulle ske på bekostning af miljøovervågningen langs den jyske vestkyst, da der her er ringe trafikkoncentration. På baggrund af den seneste tids omtale i medierne må det forventes, at en sådan prioritering vil være politisk upassende.

Dette medfører, at der bør søges et kompromis, som tilgodeser såvel varslingen som den præventive effekt. Dette medfører, at der er et behov for detaljerede oplysninger om strøm, vind, olie og den aktuelle skibstrafik. Etableringen af et detaljeret maritimt situationsbillede kan dermed være nøglen til succes. Det maritime situationsbillede skal dermed bestå af oplysninger fra såvel de normale militære kilder, som fra tilgængelige civile kilder. Af civile kilder skal der umiddelbart peges på EU-meldecenteret, som netop modtager meldinger fra de skibe, der sejler med farlige eller forurenende laster. Da EU-meldecenteret kun modtager melding fra sådanne skibe på vej til og fra dansk havn, kan der identificeres et behov for meldinger fra skibe, som er under passage af de danske farvande og tilstødende farvande, idet disse udgør hovedparten af trafikken.

Det grundlæggende maritime situationsbillede etableres på daglig basis som en kollektiv opgave for hele søværnet, hvor marinedistrikterne med underlagte enheder tilsikrer den geografiske og tidsmæssige nødvendige fleksibilitet og indsatssevne i hele farvandsområdet. De til marinedistrikterne tildelte maritime indsatsenheder deltager altså i etableringen af det maritime situationsbillede. Dermed opstår der ligeledes her en interessekonflikt, idet der både eksisterer et ønske om at anvende de maritime indsatsenheder til at identificere skibstrafikken og samtidig optage olieprøver. Denne interessekonflikt vokser støt i takt med den fysiske afstand mellem det forurenede område og områder med høj koncentration af skibstrafik.

Den fysiske afstand kan også udgøre interessekonflikt ved egentlig forureningsbekæmpelse, idet afstanden mellem stationeringshavnen og indsatsområdet automatisk medfører et voksende tidsforbrug, inden egentlig bekæmpelse kan påbegyndes. Dette forhold skal specielt betragtes i forhold til de tidligere identificerede trafikknudepunkter, hvor varslet er meget begrænset grundet afstanden til kysten. Der skal her blot nævnes forholdene omkring Skagen og Bornholm, hvor afstanden mellem de normalt anvendte ruter og kystlinien er meget lille og hvor afstanden til de to stationeringshavne er rimelig stor. Dette sammenholdt med, at miljøskibene i første kvartal har været disponeres til observation og/eller forureningsbekæmpelse ved 16 tilfælde af grundstødninger, peger på nødvendigheden for at etablere et yderligere beredskab, såfremt forureningsbekæmpelsen skal foregå til søs og ikke på de danske kyster.

SAMMENFATNING

Sammenfattende må det konstateres, at de ovenfor beskrevne forhold er tæt forbundet, idet en præventiv effekt først kan opnås efter et antal af domfældelser, og først efter den præventive effekt er opnået kan miljøovervågningen udelukkende anvendes til brug for varsling og forureningsbekæmpelse. Dilemmaet mellem disse forhold bør afklares på det politiske niveau, så SOK opnår klare retningslinier for, hvorledes de knappe ressourcer skal disponeres.

Det ses ligeledes nødvendigt, at SOK bibringes de nødvendige værktøjer for at tilsikre opgavens løsning. Umiddelbart skal der peges på to nødvendige værktøjer; retningslinierne for myndighedsudøvelse og evnen til at kunne anvende oliespildsmodellen med succes. For at kunne anvende oliespildsmodellen med succes, bør der tilvejebringes adgang til civile informationskilder, såsom allerede eksisterende civile radarinstallationer. Ydermere bør der skabes adgang til en række radarinstallationer ved den jyske vestkyst, i områder hvor der er stor koncentration af skibstrafik. Adgang til andre civile informationskilder omhandler også muligheden for at kunne modtage oplysninger fra skibe under passage af de danske farvande, hvorved der peges på en justering af EU direktivet for skibe sejlede med farlige eller forurenende laster. Den ønskede justering af EU direktivet bør inkludere skibe, som foretager passage af de danske farvande, uden destination til eller fra danske havne.

Slutteligt skal opmærksomheden henledes på, at den nuværende dimensionering og det nuværende beredskab ikke tilgodeser, at forureningsbekæmpelsen kun gennemføres til søs og dermed ikke på de danske kyster. Såfremt dette ikke er politisk acceptabelt, må der tildeles ekstra ressourcer i form af ekstra miljøskibe med tilhørende personel således, at der kan etableres ekstra stationeringshavne ved farvandsafsnit, som er kendetegnet ved høj trafikkoncentration og kort afstand til kysten, for eksempel ved Skagen og Bornholm.

Forfatteren er chef for Forsvarsstabens Operations- og Aktivitetsafdeling.

MILJØOVERVÅGNING MV. AF HAVOMRÅDER MED UBEMANDEDE FLYVENDE DRONER

Af

kommandør N.C. Borck

I forbindelse med at forsvaret har overtaget ansvaret for at gennemføre den miljømæssige overvågning af havområderne omkring Danmark, påkalder metoderne og effektiviteten sig naturligvis betydelig opmærksomhed. Den seneste tids bekymring i medierne og fra politisk side understreger dette. Erfaringen viser desværre, at det som hovedregel er særdeles sjældent at det lykkes at fange de forurenende skibe på fersk gemning. Kun oliepletten efterlades som synligt bevis, men kilden til forureningen er væk.

Der er tale om en vigtig, men vanskelig opgave og alle muligheder må undersøges. Som et eksempel på supplement til bemandede flyvninger, udført af forsvarets fly, kunne indsættelse af skibsbårne, ubemandede flyvende droner eller Unmanned Aerial Vehicles (UAV) derfor være et muligt supplement. Udstyret med de rigtige sensorer og indsat præventivt, døgnet rundt i danske farvande, herunder også Nordsøen, vil en sådan kapacitet kunne bidrage til at forøge muligheden for at tage evt. forurenende skibe på fersk gemning eller opdage forureningen inden den når stranden. I Grønland og Færøerne vil den i UFOM rapporten omtalte nye type inspektionsenhed kunne udrustes med sådanne droner og bl.a. i forbindelse med udnyttelse af gas- og olieforekomster yde et væsentligt bidrag til overvågning af det sårbare arktiske havmiljø.

Som eksempel på en sådan drone, specielt designet til maritim brug, er den Tyske Seamos Drone, som netop i disse år udvikles til den Tyske Marine af firma Dornier. Dronen kan bl.a. udstyres med TV- og Infrarøde kameraer og står via et datalink i forbindelse med moderskibet. Dronen kan bære en nyttelast på 140 kg og vil have en rotor diameter på 6m, højde på 2.5 meter,

take-off vægt angives til ca. 1000 kg og udholdenhed over 4 timer. Bl.a. Standard Flex Skibene, der anvendes i farvandsovervågningen, vil kunne medføre sådanne droner, ligesom de også vil kunne indsættes fra Søværnets Mobile Base fra positioner på kysten hvorfra radarovervågning samtidig kan etableres. I de i UFOM rapporten omtalte kommandostøtteskibe og patruljeskibe vil evt. kunne udstyres med sådanne droner som supplement til de skibsbårene helikoptere.



Seamos - UAV

Det forekommer oplagt, at sådanne systemer i et vist omfang vil kunne dække "hullerne" i den allerede eksisterende overvågning og der er næppe tvivl om, at blot den forøgede præventive virkning vil have betydning. Der kunne f.eks. optages en note i relevante søkort og sejladsbeskrivelser om, at området miljøovervåges på alle tider af døgnet bl.a. af sådanne droner indsat fra danske orlogsfartøjer som supplement til den bemandede fly-indsats og den rutinemæssige farvandsovervågning iøvrigt.

Allerede i forbindelse med projekteringen af Standard Flex enhederne i begyndelsen af 1980'erne påpegede jeg muligheden for anvendelse af fører-

løse droner fra skibene og udviklingen af sådanne materielsystemer har siden vist, at potentialet er betydeligt, interessen stor og indebærer en bred vifte af mulige anvendelsesområder. En række allierede lande viser nu stor interesse for at udvikle sådanne systemer bl.a. til brug i forbindelse med maritime opgaver. Således pågår der i NATO et vigtigt arbejde i regi af Projektgruppe 35 (PG/35) hvor 13 nationer systematisk samordner interessen for maritime UAV systemer. Fra tysk side arbejdes der på at sikre fornøden interoperabilitet hvilket naturligvis vil have stor betydning i forbindelse med fælles operationer eller en koordineret miljøovervågning.

Udover indsættelse i ovennævnte fredstidsopgave, vil sådanne droner også kunne indsamle andre informationer og dermed udnyttes bredt i operativ sammenhæng. I internationale operationer, som f.eks. den nu afsluttede Operation Sharp Guard i Adriaterhavet, ville droner have kunnet supplere den skibs- og flybårne overvågning af skibstrafikken og sikret en yderligere effektiv, tidlig og sikker identifikation af skibstrafikken. I anden international sammenhæng, vil droner kunne indsættes i kystnære områder og opklare overfladesituationen, mens moderskibet opholder sig på sikker afstand med senere evt. indsættelse for øje.

Droner besidder dermed efter min opfattelse et betydeligt potentiale og de vil med avancerede sensorpakker kunne løse en bred vifte af forskellige opgaver, lige fra miljø- og farvandsovervågning i fredstid til konkret operativ indsats såvel i internationale operationer som i egentlige forsvarsopgaver.

Vores nærmeste allierede partner er i fuld gang med overvejelserne vedrørende anskaffelse af sådanne droner. Det vil være naturligt, at vi kigger vore tyske kollegaer i kortene og følger udviklingen nøje med en evt. anskaffelse for øje.

Dronerne vil under ingen omstændigheder kunne erstatte bemandede fly og helikoptere, men kan indgå som et kosteffektivt supplement hertil og i en vis udstrækning frigøre bemandede fly til andre krævende opgaver. Materieldrift og uddannelse vil formentlig hensigtsmæssigt kunne samordnes med den tyske marine med indlysende stordrift fordele til følge for begge nationer. Driftudgifterne til en sådan indsats må naturligvis belyses nærmere ligesom de budgetmæssige forhold må beskrives i rammen af materielanskaffelser til forsvaret

I parentes til denne omtale af ubemandede droner finder jeg grund til at pege på andre tiltag, som formentligt på sigt vil kunne have betydning for det maritime miljø. Man kunne fra dansk side i rette internationale fora arbejde for at uddannelsen af skibsofficerer omfatter et miljø-modul, hvor bevidstheden om miljøets betydning fremmes og hvor kaptajnernes og maskinmestrenes ansvar i denne sammenhæng fremhæves. Hertil kommer muligheden for at undersøge om det er muligt at inføre tekniske foranstaltninger ombord i skibene hvorved evt. overbordledning af forurenende spildevand umuliggøres måske undtaget en nødsituation som efterfølgende skal rapporteres.

Ved at satse bredt nationalt såvel som internationalt, både præventivt ved overvågning og på uddannelsessiden og teknisk ombord, vil der formentlig kunne opnås en synergieffekt, som vil kunne bidrage til et forbedret havmiljø i relation til skibstrafikken.

Men fælles for samtlige muligheder må den overordnede dimension omfattende balancen mellem anvendte ressourcer og mulige resultater stedse holdes for øje.

Forfatteren har en fortid i ubåde og er for tiden tjenestegørende ved Forsvarets Efterretningsstjeneste.

STIGENDE INTERNATIONAL INTERESSE FOR KONVENTIONELLE UNDERVANDSBÅDE

Af

orlogskaptajn Carsten Victor Rasmussen

INDLEDNING

Den konventionelle undervandsbåd (ubåd) er et krigsskib, hvis konstruktion, fremdrivning og sensorer er udviklet på en sådan måde, at den kan operere autonomt, skjult under havets overflade for at opnå en optimal udnyttelse af våbenlasten. Ubådens snigende og overraskende angrebsform har været en uvurderlig del af mange nationers flådestyrker, og deres effektivitet er blevet bekræftet gennem flere krige.

Flere og flere nationer er kommet til den erkendelse, at benyttelse af konventionelle ubåde er et billigt og effektivt forsvar imod en maritim invasionsstyrke og den sikreste måde at opretholde egne forsyningslinier på eller vanskeliggøre en modstanders udnyttelse af havet som transportvej. Andre vigtige - måske endnu knap så synlige - operationsformer med ubåde er krisestyring, specialoperationer og efterretningsindhentning. Operationsformer som internationalt har en stigende interesse i en verden, hvor international sikkerhed trues af stigende regionale konflikter. Måske derfor ser vi nu en stigende efterspørgsel på konventionelle ubåde.

I dag findes på verdensplan over 400 konventionelle ubåde fordelt på 44 nationer.

NY GENERATION AF KONVENTIONELLE UNDERVANDSBÅDE

Den traditionelle ubåd har kun en jævnstrømsmotor til fremdrivning under vandet, og efter få dage eller blot timer, afhængig af fart og batterikapacitet, er den akkumulerede strøm i batterierne brugt. Ubåden må derfor jævnlige op til overfladen for - gennem snorklen - at suge luft til dieselgeneratorene, så batterierne kan lades op igen.

Denne sårbare situation har hidtil været de små ubådes store ulempe; men nye luftafhængige fremdrivningssystemer (AIP)¹ har muliggjort ophold under havoverfladen i op til tre uger uden at skulle op til overfladen for at snorkle. Yderligere vanskeliggøres detektion ved at udstødningen blandes med havvand for at undgå bobler og varme, som kan detekteres fra fly og satellitter.

Udover disse epokegørende fremdrivningssystemer er nye konventionelle ubåde støjdæmpet på alle tænkelige måder og beklædt med støjabsorberende materiale, hvorved såvel aktiv som passiv detektion vanskeliggøres.

Elektronisk og akustisk opklaringsudstyr er med tilhørende analyse- og bearbejdningssystemer blevet mere følsomme og effektive med indførelse af avancerede integrerede computerkredsløb, hvorved systemerne opnår en større rækkevidde, og operatørerne får bedre mulighed for klassifikation og identifikation.

Ubådens traditionelle hovedvåben, torpedoen, har også gennemgået en teknologisk udvikling i de senere år. I dag er torpedoen et avanceret våben. Med en rækkevidde på over 10 sømil, med aktiv og/eller passiv målsøgning og med kommunikation til og fra ubåden, udgør den nye torpedo et mere træfsikkert våben.

Fem nationer² producerer i dag torpedoer til eksport, og sammenlagt tilbyder de over 20 forskellige varianter spændende fra "heavy-weight anti-ship wake-homing" torpedoer til "ultra-high speed" anti-ubådstorpedoer.

Bevæbning med missiler er nu også en kendsgerning. Sømålsmissiler³ med en rækkevidde på over 50 sømil mod overflademål er udviklet og installeret i konventionelle ubåde, og snart vil også krydsermissiler mod mål på landjorden kunne affyres fra disse enheder.

Herudover besidder ubåde stadig evnen til uopdaget at kunne udlægge et taktisk minefelt i et stræde eller ved et havneudløb - og minevåbnet udvikler sig også stærkt med avanceret sensorteknologi og STEALTH-materialer.

Alle disse højteknologiske fremskridt indenfor fremdrivning, sensorer, våbensystemer og STEALTH har gjort de konventionelle ubåde mere udhol-

¹ AIP = Air Independent Propulsion, bl.a. Stirlingmotor, brændselsceller eller dieselmotor med lukket kredsløb. Fremdrivningssystemerne er beskrevet af orlogskaptajn Erik Toft Jensen i Tidsskrift for Søvesen nr. 2 - 1996.

² USA, Rusland, Tyskland, Italien og Sverige.

³ Det amerikanske SUB-HARPOON, det franske SUB-EXOCET og det kinesiske C-801.

Rusland

har udviklet anti-skibsmissilerne YAKHONT, NAVATOR ALFA og MASHINOSTOENIA ALFA, som alle er udbudt til salg på det internationale våbenmarked, men endnu ikke eksporteret.

dende, mindre sårbare samt langt mere effektive og alsidige i opgaveindsættelse.



Svensk GOTLAND-klasse med Stirling AIP-maskineri.

OPERATIONSOMRÅDER

Selvom den teknologiske udvikling på alle områder har effektiviseret de konventionelle ubåde, er de ikke særlig velegnet til patruljering af store områder på oceanerne eller til operationer med et tidsperspektiv over flere måneder uden logistisk støtte.

Derimod er de, på grund af deres størrelse, særdeles velegnede til lægtvandsoperationer, operationer i kystnære områder og i eller tæt på strategiske "choke-points", hvor de ved at udnytte havets oceanografiske og hydroakustiske egenskaber vil være meget vanskelige at opdage og nedkæmpe. Sådanne operationer kan spænde fra overvågning og efterretningsindhentning til direkte våbenindsats for at forsinke en flådestyrke eller afskære vitale forsyningslinier i en periode.

Et tydeligt eksempel på "choke-point" operationer er anvendelse af ubåde i Hormuzstrædet, hvilket er årsagen til Irans investering i russiske KILO-klasse ubåde. Admiral Shamkani, chef for Den iranske Flåde, udtalte ved modtagelsen af den første KILO-klasse ubåd: *"Submarines will allow the consolidation of Iranian naval superiority in the entire Persian Gulf and the Strait of Hormuz"*.

Af andre "choke-points" kan nævnes Gibraltarstrædet, Den engelske Kanal og Skagerrak i Europa, Adengolfen i Mellemøsten, Malacca- og Sundastrædet i Indonesien samt Taiwan-, Luzon- og Koreastrædet ved Det kinesiske Hav.

EFTERRETNINGSINDHENTNING

Efterretningsindhentning med ubåde er ikke noget nyt; men ej heller noget der reklameres med offentligt. Allerede under 1. Verdenskrig anvendte tyskerne ubåde til efterretningsindhentning, bl.a. i Sortehavet, hvor nogle af de første fotograferinger gennem et periskop blev foretaget.

I starten af 1980'erne kom territorialkrænkelser med ubåde i internationalt søgelys - specielt i den svenske skærgård, hvor en sovjetisk WHISKY-klasse ubåd i oktober 1981 gik på grund i Gåsefjorden tæt ved Karlskrona.

I september 1996 gik en nordkoreansk ubåd på grund på Sydkoreas østkyst i forbindelse med ombordtagning af et "rekognosceringsteam", hvis mission havde været rekognoscering omkring flyvestation Kangnung i Sydkorea. Generelt er det nok for efterretningsindhentning, at fiaskoer offentliggøres, og succeser forbliver ukendte.

Ubåde kan anvendes som platform for efterretningsindhentning på lige fod med overfladefartøjer. Ubådenes store fortrin ved efterretningsindhentning er dog evnen til at foretage indhentningen uopdaget. Når målet for indhentningen er vidende om, at en indhentning pågår, vil modforholdsregler ofte iværksættes overfor indhentningen, f.eks. ved at en øvelse stoppes, så længe den indhentende platform er tilstede. Ubåde vil, qua deres skjulte tilstedeværelse og den beskyttelse som havet giver, relativt risikofrit kunne placere sig mere fordelagtigt end et overfladefartøj. Foregår indhentningen uopdaget med en ubåd, vil målet for indhentningen ikke pålægge sig begrænsninger, hvorfor mængden og kvaliteten af det indhentede vil stige betydeligt.

En ubåd vil uopdaget kunne foretage efterretningsindhentning mod andre ubåde, overfladeenheder og våbensystemer, der vil kunne bibringe vigtige data til imødegåelse af de pågældende våbensystemer og platforme.

Ubåde kan uopdaget placere sig i den ideelle indhentningsposition, d.v.s. et område hvor ubådens sensorer kan udnyttes optimalt, hvor en detektion vanskeliggøres mest muligt, og hvor ubåden har den største handle- og manøvrerfrihed. Stor udholdenhed, tilstedeværelse under alle vejrforhold og uafhængig af faste eller mobile baser bevirker, at en ubåd uopdaget kan monitorere

øvelser, prøvesejladser med nybygninger og test af våbensystemer over en lang periode.

En ubåd er optimeret til at detektere, monitere og identificere lydudbredelserne fra andre skibes og fartøjers motorer, hjælpemaskineri og fremdrivningsskruer samt akustiske signaler fra sensorer og våbensystemer. Ubåden er således den bedst egnede indhentningsplatform, når det drejer sig om akustisk indhentning, idet den kan bevæge sig tredimensionalt gennem de forskellige vandlag og strømme og udnytte den hydroakustiske profil optimalt.

Herudover kan ubåde udrustes med elektronisk opklaringsudstyr til detektion og registrering af elektroniske data og kommunikation.

Informationsindhentning om nybygninger, våbensystemer, taktik, beredskab og informationer til billedopbygning af situationen i et interesseområde er vigtige bidrag til varslingen og dermed til beslutningstagerne. Specialiseret informationsindhentning af akustiske signaler, elektroniske data og kommunikation kan give oplysninger, som kun delvist - måske slet ikke - kan indhentes af andre enheder eller systemer.



Ubåd med "åbne ører og øjne".

KRISE OG KRISESTYRING

I forbindelse med krisestyring vil anvendelse af militære midler primært have til formål at stabilisere og helst reducere spændingsniveauet og hindre krisen i at udvikle sig til en egentlig væbnet konflikt.

I krisesituationer vil en ubåd, uafhængig af vejret og med stor udholdenhed, uopdaget kunne deployeres til et fremskudt operationsområde før at tilgode efterretningsindhentning af politiske og militære indikatorer til brug for beslutningstagerne - ikke kun i national interesse, men også internationalt i forbindelse med indsættelse af en international flådestyrke. Her kan ubåden endvidere udgøre et vigtigt element i "Force Protection".

I fremtiden vil konventionelle ubåde udrustet med krydsermissiler også kunne udføre "Power Projection" - en opgave som tidligere kun blev udført af hangarskibe, krydsere og atomdrevne angrebsubåde.

En ubåd vil i en kriseperiode være i stand til at foretage efterretningsindhentning i områder, hvor fly eller skibe ikke vil kunne operere enten på grund af truslen fra en modstander eller et politisk ønske om ikke at eskalere den pågældende krise ved synlig tilstedeværelse.

Med henblik på varsling af et angreb mod egne styrker er det endvidere muligt at placere en ubåd i et område, der kontrolleres af en modstander, eller hvor en modstander har sø- og luftfærredømme.

Overvågning af et farvandsafsnit eller havneområde, f.eks. i forbindelse med en blokadeoperation eller handelsembargo, vil kunne gennemføres med ubåde samtidig med at varslingsgivende indhentning foretages.

Endelig kan en åbenlys eller blot offentliggjort deployering af en ubåd anvendes som et vigtigt krisestyringssignal.

SPECIALOPERATIONER

Specialoperationer med ubåde er mangeartede; men en traditionel opgave har, lige siden de første ubåde vovede sig ned under havoverfladen, været skjult transport af agenter eller specialstyrker for ilandsætning og/eller ombordtagning i forbindelse med operationer på fjendtligt eller fjendtlig besat territorium⁴. Denne operationsform anses stadig som værende en af ubådens vigtigste opgaver indenfor specialoperationer.

⁴ USA planlægger at ombygge deres fire ældste strategiske ubåde af OHIO-klassen. Hver ubåd har 24 TRIDENT-missillaunchere. Ved at ombygge 22 af de 24 launchere kan hver enhed udru-

Herudover kan ubåde anvendes i operationer som:

- Bjærgning af nedskudte piloter og flybesætninger i fjendtlig kontrolleret farvand.
- Evakuerings- eller undsætningsoperationer.
- Mindre transportopgaver gennem fjendtlig kontrolleret farvand.
- Deltage i miljøopgaver, f.eks. oceanografiske og hydrografiske undersøgelser.
- Assistance til politi og toldvæsen.
- Fiskeriinspektion⁵.

UDBUD OG EFTERSPØRGSEL

Den internationale interesse for konventionelle ubåde er stigende. Rusland har fundet en succesrig "niche-produktion" med udviklingen af KILO-klasse ubåden⁶, som indtil nu er eksporteret til Algeriet, Iran, Indien, Kina, Polen og Rumænien - i alt foreløbig 19 ubåde. Kontrakter om yderligere levering er indgået med Indien og Kina.

Rusland har videreudviklet KILO-klassen og har på de seneste års internationale våbenudstillinger fremvist en ny generation af konventionelle ubåde under benævnelsen AMUR, hvoraf to er under bygning i St. Petersborg - en på 1650 tons til Den russiske Flåde og en til eksport (sandsynligvis også på 1650 tons). AMUR ubåden kan leveres i størrelser fra 600 tons til 2000 tons med sensorer og våbensystemer tilpasset køberens ønsker og med mulighed for installation af AIP-maskineri. Kina og Indien har allerede vist stor interesse for dette projekt.

stes med 132 TOMAHAWK krydsermissiler, da hver TRIDENT-missillauncher kan erstattes af seks TOMAHAWK-launchere. De sidste to missillaunchere ombygges til udslusningskammer, hvorved hver ubåd kan medtage 66 SEALs, som kan ud- og indsluses i forbindelse med specialoperationer. (Proceedings, November 1997).

⁵ Denne utraditionelle anvendelse af ubåde har Canada med succes benyttet siden 1993, hvilket bl.a. er beskrevet i Proceedings, March 1998.

⁶ Designes af det russiske designbureau Rubin og produceres på værftet Admiralteyskiy i St. Petersborg



Russisk KILO-klasse eksportubåd under transport til Kina.

Andre nationer som producerer konventionelle ubåde til eksport er Frankrig, Tyskland og Sverige.

De eksportproducerende nationer bygger naturligt nok ubåde til egne flåder; men herudover har følgende nationer licens- eller egenproduktion af konventionelle ubåde: Argentina, Australien, Brasilien, Holland, Japan, Kina, Nordkorea, Pakistan, Sydkorea, Tyrkiet og USA.

Tyskland solgte i 1997 fem Type 206 ubåde til Indonesien, hvoraf to officielt er leveret. Leveringen af de sidste tre enheder er sandsynligvis udskudt på grund af den økonomiske krise i Asien. Tyskland har også indgået et joint venture projekt med Brasilien, Sydkorea og Tyrkiet om bygning af et antal Type 209 ubåde⁷, og Ægypten indledte i 1997 forhandlinger med Tyskland om levering af to Type 209. Yderligere har Tyskland kontrakt med Israel om levering af tre Type 800 ubåde, som bygges på licens i USA⁸ udrustet med SUB-HARPOON anti-skibsmissiler. Første enhed er leveret.

⁷ I Tyskland er det German Submarine Consortium, som bl.a. består af Howaldtswerke Deutsche Werft og Thyssen Nordseewerke, der designer og producerer ubåde. I Brasilien bygges ubådene på Arsenal de Marinha, Rio de Janeiro. I Sydkorea bygges ubådene på værftet Daewoo i Okpo og

i Tyrkiet på Gölcük i Kocaeli.

⁸ Bygges af Ingalls Shipbuilding Division i Pascagoula. Type 800 er Tysklands nye eksportubåd.

Den taiwanske regering har oplyst, at man forhandler med Tyskland og USA om levering af 6-8 Type 209 ubåde bygget på licens i USA⁹. Det er dog meget usikkert, om USA vil bygge disse ubåde på grund af de sikkerhedspolitiske relationer til Kina. Muligvis vil ubådene så blive bygget på licens i Taiwan.

Udover disse kontrakter og indledte forhandlinger om levering af tyske ubåde er Type 209 allerede eksporteret til Argentina, Brasilien, Chile, Colombia, Ecuador, Grækenland, Indien, Indonesien, Peru, Sydkorea, Tyrkiet og Venezuela - i alt foreløbig 53 ubåde.

Ny potentiel køber til tyske ubåde vurderes at være Sydafrika.

Frankrig¹⁰ har indgået kontrakt med Pakistan om levering af tre AGOSTA-klasse ubåde, som bygges på licens i Pakistan¹¹ og udrustes med franske SUB-EXOCET anti-skibsmisser. Første enhed forventes færdigbygget i 1998 - de to næste i henholdsvis 2001 og 2002.



Den tyske Type 209 - den mest udbredte konventionelle ubåd i verden

⁹ I 1993 blev en ordre på 10 Type 209 ubåde til Taiwan nedstemt i det tyske Sikkerhedspolitiske Udvalg, hvorefter Taiwan henvendte sig til det amerikanske skibsbygningsfirma Ingalls Ship building Division i Pascagoula, som herefter forhandlede med German Submarine Consortium for at få en licensproduktion.

¹⁰ Direction des Constructions Narvales.

¹¹ Karachi Dockyard, Karachi.

Frankrig/Spanien¹² har i et joint venture projekt indgået kontrakt med Chile om levering af to SCORPÉNE-klasse ubåde forberedt til AIP-maskineri og udrustet med franske SUB-EXOCET anti-skibsmissiler.

Sverige har indgået kontrakt med Australien om levering af seks COLLINS-klasse¹³ ubåde, som bygges på licens i Australien. Første enhed er operativ og udrustet med SUB-HARPOON anti-skibsmissiler. Sidste år solgte Sverige fire SJÖORMEN-klasse ubåde til Singapore, og herudover har Sverige til egen flåde udviklet og bygget tre GOTLAND-klasse ubåde med Stirling AIP-maskineri. GOTLAND-klassen er udrustet med såvel antioverfladetorpedoer som anti-ubådstorpedoer og kan medtage op til 48 miner. Sverige er stadig meget aktiv på det internationale våbenmarked med nye ubåde til eksport, bl.a. projektet "Ubåt 2000".

Alternativet til nye ubåde kan være modernisering af eksisterende enheder. På det internationale våbenmarked findes i dag omfattende "pakkeløsninger" til at forbedre STEALTH-egenskaber, sensorer, C³, våbensystemer og fremdrivning. Et alternativ som kan effektivisere ældre ubådes kampkraft og anvendelsesmuligheder. Denne løsning har f.eks. Ægypten og Grækenland valgt. Ægypten har moderniseret fire kinesisk byggede ROMEO-klasse ubåde, som er blevet udrustet med amerikanske SUB-HARPOON anti-skibsmissiler, og Grækenland er i gang med at få fire Type 209 ubåde moderniseret i Tyskland, hvoraf den første er færdig og udrustet med SUB-HARPOON anti-skibsmissiler.

AFSLUTNING

Den stigende interesse for konventionelle ubåde er opstået på grund af den epokegørende udvikling af fremdrivningssystemer, sensorer, våben og STEALTH-materialer skabt af ny teknologi og avancerede integrerede computerkredsløb. Nationer, som ikke tidligere har haft et ubådsvåben, investerer i konventionelle ubåde, og nationer med ældre ubåde moderniserer disse med nye sensorer og våbensystemer. Tankevækkende er det, at ekspansionen af ubådsvåbnet primært sker i Mellem- og Fjernøsten.

¹² Direction des Constructions Navales International og Empresa Nacional Bazan.

¹³ COLLINS-klassen er designet af Kockums Submarine Systems, Malmö. Ubådene bygges af Australian Submarine Consortium i Adelaide.

I USA, som i disse år reorganiserer og tilpasser deres flådestyrker til den nye militærdoktrin og strategi, har der været diskussioner om genindførelse af konventionelle ubåde¹⁴, bl.a. på grund af moderne ubådes længere udholdenhed, mulighed for bevæbning med krydsermissiler og størrelsen, som gør dem specielt egnet til anvendelse i kystnære områder (littoral warfare) og "choke-points".

Den konventionelle ubåds hovedopgave er stadig at være en effektiv og slagkraftig våbenplatform i tilfælde af krig; men ud over at indgå i denne klassiske flådestrategi, skal den stigende interesse for den konventionelle ubåd findes i bredere anvendelsesmuligheder spændende fra overvågning og efterretningsindhentning til krisestyring og specialoperationer.

Litteratur:

- Worldwide Submarine Challenges 1996, Office of Naval Intelligence, Washington, US.
Worldwide Submarine Challenges 1997, Office of Naval Intelligence, Washington, US.
Worldwide Submarine Proliferation in the Coming Decade, Office of Naval Intelligence, Washington, US.
Military Technology, 7/1994, Mönch Publishing Group, Bonn, Germany.
JANE's International Defence Review, 12/1997, JANE's Information Group, Surrey, UK.
JANE's Defence Weekly, 19. February 1997, JANE's Information Group, Surrey, UK.
JANE's Fighting Ships 1997-98, JANE's Information Group, Surrey, UK.
Proceedings, November 1997, Naval Institute Press, Annapolis, US.
Proceedings, January 1998, Naval Institute Press, Annapolis, US.
Proceedings, March 1998, Naval Institute Press, Annapolis, US.
Naval Forces, No.III/1992, Vol.XIII. Mönch Publishing Group, Hants, UK.
SIPRI Yearbook 1997, Stockholm International Peace Research Institute, Oxford University Press, UK.
The Military Balance 1997/98, The International Institute for Strategic Studies, Oxford University Press, UK.
Officers Tidningen 97:5, Realtryck AB, Stockholm, Sverige.

¹⁴ Proceedings, January 1998, p.73.

Som opfølgning på tidligere indlæg vedrørende officeruddannelse generelt har TfS opfordret forfatterne til at udarbejde en redegørelse for den nye VUT I/L uddannelse, som træder i kraft denne sommer.

SØVÆRNETS NYE VUT I/L

Af

*kaptajnløjtnant Niels Ole Raafeldt Markussen og
kommandørkaptajn Jens Claus Hansen
Søværnets Officersskole*

INDLEDNING

Søværnets Officersskole iværksatte i NOV 1997 en gennemgribende justering af den videregående officersuddannelse i søværnet (VUT I/L). Uddannelsen er karakteriseret ved et højt fagligt niveau, der dels kan skabe den nødvendige overgang til fremtidige videregående uddannelser, dels kan være det nødvendige generelle teoretiske grundlag for et funktionelt karriere forløb og hermed en eventuel specialuddannelse.

Den nye VUT I/L er en en-strengt, niveauløftende lederuddannelse af ca. 11 måneders varighed, hvor der i højere grad end tidligere lægges vægt på at kvalificere officeren til leder på højere funktionsniveau.

Uddannelsen, der i skrivende stund er til endelig godkendelse i Forsvarskommandoen, begynder på Søværnets Officersskole 3 AUG 1998.

BAGGRUND

Med udgangspunkt i den ændrede sikkerhedspolitiske situation, den teknologiske udvikling samt forsvarets ændrede filosofi vedrørende den administrativ styring nedsatte Forsvarskommandoen i AUG 1996 en arbejdsgruppe (AG/VUT) med det formål, at klarlægge sammenhængen i forsvarets overordnede videregående uddannelser, med henblik på at etablere det optimale tjeneste- og uddannelsesforløb indenfor de værnssfælles og værnsspecifikke områder, herunder etablering af funktionelle karriere forløb.

De operative kommandoer blev efterfølgende pålagt at gennemføre en analyse, der skulle afdække sammenhængen i værnenes Videreuddannelsestrin I (VUT I) og den efterfølgende værnsspecifikke og værnssfælles efteruddannelse. Til gennemførelse af dette analysearbejde nedsatte Søværnets Operative Kommando i SEP 96 en arbejdsgruppe: "Arbejdsgruppen vedrørende revurdering af sammenhængen i officers-uddannelserne i søværnet (AG/VUT-SVN)". Arbejdsgruppens primære opgave var at beskrive sammenhængen i uddannelses- og tjenesteforløbet for Søværnets officerspersonel, herunder behovet for længerevarende efteruddannelser inden for afgrænsede fagområder på højere funktionsniveau.

I slutningen af FEB 1997 fremkom AG/VUT-SVN med en rapport, hvor en række uddannelsesmæssige problemområder ved den eksisterende VUT I/L blev afdækket.

På det uddannelsesmæssige område kom man bl.a. frem til følgende:

- Der var et generelt behov for at justere VUT I/L i sin helhed; i fællesfagsmodulet - det første halve år af uddannelsen - var der en række uddannelsesmæssige mangler.
- Der var behov for at frigøre det operative specialmodul.
- Der var en god sammenhæng i den operative uddannelse, men mulighederne for tidlig specialisering indenfor de specifikke fagområder var yderst ringe.
- Der var et generelt behov for at begrænse efteruddannelsesforløbet for tekniske officerer.
- Der var behov for at konsolidere skolestrukturens uddannelsesmæssige kvalitetsniveau.
- En række ydre forhold kunne få væsentlig indflydelse på Søværnets traditionelle civilrelaterede kompetence (skibsfører- og maskinmesteruddannelserne).

AG/VUT rapporten kom således frem til, at Søværnets VUT I behov reelt gik i retning af en styrkelse af fællesfagsmodulet og en udskillelse og "målrettelse" af de to specialuddannelser (den operative og tekniske videreuddannelse), således at disse to uddannelser kunne tages efter behov. Med hensyn til funktionsuddannelserne - skibsfører og maskinmesteruddannelsen -

ville der fra 1998 ikke længere være behov for disse uddannelser på VUT I niveau.

På fællesfagsmodulet vurderes der at være uddannelsesmæssige mangler på områder som:

- Forsvarets lovmæssige og konceptuelle grundlag,
- Søværnets doktrinære grundlag, herunder søkrigslære/-historie,
- værnsfælles operationer, herunder øvrige værnets doktrinære grundlag,
- totalforsvaret,
- krigens love/humanitær folkeret,
- projektledelse/-deltagelse,
- personelforvaltning samt
- informatik/-teknologi.

Endvidere vurderes der at være behov for en styrkelse indenfor følgende emne- og fagområder:

- Ledelse og uddannelse,
- stabstjeneste, herunder især analyseværktøjer,
- administration og ressourcestyring,
- beredskab, operationer og logistik.

IVÆRKSÆTTELSE

I slutningen af OKT 1997 blev Søværnets Officerssskole pålagt at iværksætte justeringsarbejdet af VUT I/L på baggrund af AG/VUT rapportens vurderinger, således at uddannelsen kunne begynde primo AUG 1998.

De væsentligste rammer for justeringsarbejdet er:

- At uddannelsen principielt opbygges som en enstrengt uddannelse - dvs. samlæsning mellem teknisk og operativ linie - af ca. 11 måneders varighed.
- At der sikres et såvel akademisk som operativt, teknisk og administrativt niveauløft samtidigt med, at der skabes sammenhæng mellem VUT I/L, SVN og den værnsfælles VUT II/L henholdsvis Værnsfælles Generelt Kursus.

- At uddannelsen kan ækvivalere de tilsvarende uddannelser i de to andre værn.

Der skal med andre ord skabes en niveauløftende uddannelse, der kan danne den uddannelsesmæssige sammenhæng mellem OGU og VUT II - det traditionelle karriereforløb - men også en uddannelse der kan give officeren det nødvendige grundlag for et funktionelt karriere forløb og videre specialisering (M322-niveau).

VUT I/L kan derfor opfattes som en uddannelses- og karrieremæssigt oase. For nogle er det et skridt på vejen mod højeste funktionsniveau, mens det for andre vil det være den højeste videregående uddannelse.

ARBEJDSGRUNDLAGET

Det arbejdsmæssige grundlag for justeringen har været mangeartet. Da uddannelsen skal danne forbindelse mellem OGU og VUT II/L eller Værnsfælles Generelt Kursus, har det været nødvendigt at analysere disse tre uddannelser nøje, en analyse som til dels blev gennemført ved AG/VUT rapporten. Samtidigt har det været nødvendigt, at drage sammenligninger med de to øvrige værn, idet de tre værns uddannelsesniveauer på de generelle værnssfælles områder i princippet bør være ens.

Endvidere er det vurderet hvilke fag fra de to specialuddannelser, der har kunnet integreres i en enstrenget VUT I/L. Her har Søværnets Officersskole arbejdet snævert sammen med de to specialskoler Taktik- og Våbenskolen og Teknikskolen.

De overordnede, lovmæssige rammer for justeringsarbejdet har været: Cirkulære om forsvarets linieofficersuddannelser (KFF B.4-41), Forsvarets Personelpolitik (FKOVEJL PS.400-3 (kap.5)) samt Betænkning angående forsvarets fremtidige personel- og uddannelsesstruktur m.v. (Betænkning 902 af 1980)

DE OVERORDNDE RAMMER FOR DEN NYE UDDANNELSE

Den nye VUT er blevet en ca. 11 måneders (i alt ca. 1350 undervisningstimer), enstrenget uddannelse, hvor første hold på i alt 21 elever indleder uddannelsen ved Søværnets Officersskole 3 AUG 1998. Under henvisning til KFF B.4-41 - hvor de overordnede rammer for uddannelsen angives - er formålet med uddannelsen beskrevet således:

"Formålet med uddannelsen er, at officeren tilegner sig den viden, de færdigheder og holdninger, der sætter vedkommende i stand til grundlæggende at bestride tjeneste på højere funktionsniveau i søværnet samt ved værnfsælles stabe og skoler."

Uddannelsen kan søges af officerer, der har gennemgået officersgrunduddannelsen og er vurderet egnet til tjeneste på højere funktionsniveau. Den typiske ansøger vil have forrettet tjeneste i 4 – 6 år som premierløjtnant, men også personel fra Hjemmeværnet og udenlandske deltagere kan optages på uddannelsen.

Bortset fra kortere kursusophold vil størstedelen af uddannelsen foregå på Søværnets Officersskole, hvor det tilstræbes, at skabe de bedst mulige rammer for uddannelsens gennemførelse.

UDDANNELSENS STRUKTUR

Uddannelsen struktureres således, at der indledningsvis prioriteres opbygning af officerernes viden og værktøjer som grundlag for efterfølgende udvikling af officerernes analytiske egenskaber samt evner til at arbejde med komplekse problemstillinger – altså en værktøjsdel og en udviklingsdel.

UDDANNELSENS INDHOLD

Indholdsmæssigt er uddannelsen struktureret i følgende fagområder og aktiviteter:

Fagområde Operationer (ca. 250 timer).

Omfatter taktisk operative emner og fag, herunder maritime og værnfsælles operationer. I fagområdet indgår følgende fag:

- Principper for maritim krigsførelse,
- maritime doktriner,
- taktisk situationsanalyse,
- maritim havret,
- krigens folkeret,
- Forsvarets formål, opgaver og organisation,
- Krigsteori

De fire førstnævnte fag gennemføres i en kursusperiode – Maritimt Doktrin Modul - af ca. fire ugers varighed i begyndelsen af uddannelsens anden del i Frederikshavn.

Fagområde Teknologi og Naturvidenskab (ca. 210 timer).

Omfatter generelle og teknisk operative samt naturvidenskabelige emner og fag. I fagområdet indgår følgende fag:

- Statistik,
- operationsanalyse,
- datasystemer og –kommunikation,
- militærteknologi,
- kvalitetsstyring og
- miljøteknologi.

Faget datasystemer og datakommunikation gennemføres i en kursusperiode ved Teknikskolen i slutningen af uddannelsens første del.

Fagområde Forvaltning og Stabstjeneste (ca. 260 timer).

Omfatter forvaltningsmæssige fag og emner, herunder stabsmetodik og generel tjenestekendskab. I fagområdet indgår følgende fag:

- Ressourcestyring,
- driftsøkonomi,
- stabstjeneste og
- erhvervsret.

Fagområde Ledelse og Organisation (ca. 160 timer).

Omfatter emner og fag vedrørende ledelse og organisation. I fagområdet indgår følgende fag:

- Ledelse,
- organisationsteori,
- projektledelse,
- interviewteknisk træning og

- briefingteknik.

Fagområde Statskundskab (ca. 110 timer).

Omfatter emner fra international politik og dansk udenrigspolitik, herunder forsvars- og sikkerhedspolitik. I fagområdet indgår følgende fag:

- Statskundskab og
- studiebesøg til Bruxelles og Mons.

Fagområde Fysisk Uddannelse og Træning (ca. 90 timer).

Omfatter fysisk uddannelse og træning, herunder instruktørvirke på dette område. I fagområdet indgår følgende fag:

- Fysisk uddannelse og træning,
- miljøledelse og
- sundhedstjeneste.

Fagområde Sprog (ca. 230 timer).

Omfatter sprogundervisningen. I fagområdet indgår følgende fag:

- Engelsk,
- tysk eller
- fransk.

Tværfaglige aktiviteter (ca 40 timer).

Omfatter tværfaglige aktiviteter i form af projekter, temadage og seminarer. Indholdet af de tværfaglige aktiviteter baseres på aktuelle behov og tilrettelægges i samråd med uddannelsens deltagere. Herudover indgår fast:

- Introduktion,
- individuel hovedopgave,
- projektopgave og
- afslutning.

Projekt opgaven er en større skriftlig gruppeopgave, der udarbejdes i første del af uddannelsen. Den individuelle hovedopgave udarbejdes i uddannelsens sidste del. Der lægges stor vægt på disse opgaver, hvor officeren demonstrerer evnen til at behandle mere komplicerede problemstillinger.

KVALITET I UDDANNELSEN

Der er en generel tendens inden for hele undervisningsområdet til at stille krav om at sikre og måle kvaliteten af uddannelsen. Kvalitetsudviklingen kan foregå i spændingsfeltet mellem kontrol og udvikling. En fortsat udvikling af kvaliteten er – med den tidligere VUT I/L i bakspejlet - nødvendig med henblik på at sikre en optimal anvendelse af de tildelte ressourcer. Dette kan gennemføres ved forskellige former for tilbagemeldinger under uddannelsen, lige som der kan iværksættes mere omfattende undersøgelser i en længere periode efter uddannelsen er afsluttet. Det er især interessant at efterprøve, i hvilken udstrækning uddannelsen lever op til de krav, som stilles til officererne på højere funktionsniveau i praksis. Til det formål vil der fremover være behov for en officer der - i forbindelse med en generel styrkelse af uddannelsesudviklingsområdet - permanent er tilknyttet VUT I/L uddannelsen.

FORHOLD VEDRØRENDE SØVÆRNETS ØVRIGE UDDANNELSES-STRUKTUR

De gennemførte justeringer af VUT I og II fører naturligt frem til overvejelser vedrørende behovet for tilsvarende justeringer af Søværnets aspirantuddannelser og OGU.

Den stigende internationalisering af samfundet og den hastige udvikling på informationsteknologiområdet samt de vanskelige vilkår for rekruttering og fastholdelse stiller krav til nytænkning på uddannelsesområdet. Et af de spørgsmål der kunne rejses her er, om forsvarets uddannelsesinstitutioner er "gearet" til at følge med i denne udvikling, eller om der eventuelt kunne være behov for i forløbet at tilegne sig viden og færdigheder fra civile højere - og forskningsaktive - lærestalter, såsom universiteterne og handelshøjskolerne - f.eks. således at OGU indeholdt en bacheloruddannelse? Ville en bacheloruddannelse i f.eks. statskundskab eller management ikke have en betydelig nytteværdi for Forsvaret?

Tidsskrift for Søværnen debatterede i 1996 den nye civile lederuddannelse på søfartsområdet - "Funder-officeren" - ud fra de oplysninger, som var til rådighed på daværende tidspunkt. Søfartsstyrelsen har siden gennemført en

afgørende revision af uddannelserne. Den nye Juniorofficersuddannelse implementeres for maskinlinien og dækslinien allerede ved årsskiftet 1998/1999. Det afgørende i den nye Juniorofficersuddannelse er den højere grad af enstrengt uddannelsesstruktur, således officererne varetager hinandens arbejdsområder. Juniorofficeren af dækslinjen skal eksempelvis kunne indgå i besætningen som dæksofficer og vagthavende maskinofficer, ligesom Juniorofficeren af maskinlinjen skal kunne indgå som vagthavende maskinofficer og dæksofficer.

Søværnet vil allerede i efteråret 1999 – hvor de nye aspiranter begynder på Søværnets Officersskole – have behov for at få afklaret efter hvilke retningslinjer de fremtidige aspirantuddannelser til maskinmester og skibsfører skal gennemføres. Der vil være grundlag for at undersøge i hvilken udstrækning, der er mulighed for at følge de civile uddannelser henholdsvis forberede en uddannelse, der er afstemt efter vores egne målsætninger og behov. En sådan afvejning vil blandt andet kunne indeholde forhold vedrørende behovet for fortsat gennemførelse af kompetencegivende uddannelser, sammenhængen med den teknologiske udvikling – herunder de rationaliseringsmæssige aspekter – samt hensynet til vilkårene for den kommende rekruttering. Der er således i den nære fremtid optioner for en mere gennemgribende justering af uddannelsesstrukturen, hvor den nye VUT I/L kan opfattes, som første skridt på vejen.

HOTEL JUTLANDIA

FREDERIKSHAVN

TELEFON 98 42 42 00

“Hotellet helt på toppen”

MEDDELELSE FRA REDAKTØREN

Militært Tidsskrift (MT), som udgives af Krigsvidenskabeligt Selskab, har gennem længere tid beskæftiget sig med doktrinudvikling som tema. I MT nr. 5 - 1997, der var dedikeret til maritim doktrinudvikling, har kommandør H. Elbro og kommandørkaptajn C.B. Johansen på udmærket vis redegjort for den danske flådes tilgang til doktriner og doktrinudvikling. MT nr. 6 - 1997 bragte imidlertid en artikel om værnsfælles doktrinudvikling, skrevet af oberstløjtnant L.R. Møller, der forholdt sig overordentligt kritisk til søværnets doktrinopfattelse i almindelighed og til ovennævnte to artikler i særdeleshed. Oberstløjtnant L.R. Møller, der er Faggruppeleder Operationer og Logistik ved Forsvarsakademiet, udtrykte endvidere bekymring over de uddannelsesmæssige forudsætninger hos søværnets tekniske officerer i relation til gennemgang af VUT II/L. Artiklen har fået orlogskaptajn T.Ø. Jørgensen til at tage til genmæle i det seneste nummer af MT (nr. 1 - 98) under overskriften "Doktriner- anakronisme, fiktion eller blot en værns-specifik fobi". Tidsskrift for Søværnen kan varmt anbefale artiklen, der rummer en række skarpe og særdeles interessante betragtninger vedrørende søværnets doktrinopfattelse og herigennem giver en god beskrivelse af søværnets grundlæggende operative - og i relation til VUT II/L også uddannelsesmæssige - vilkår.

MARINENS BIBLIOTEK

Erhvervelser marts/april 1998

ADMINISTRATION & ORGANISATION

Bertram, Viggo: Arbejdsskadeforsikring gennem 100 år.
Kbh. 1998. 64 s. ill.

HISTORIE

Braw, Monica (red.): Japanske træsnit fra Den russisk-japanske Krig 1904-1905.

Painorauma Oy 1997. 41 s. ill. kort. bibl.

Davies, Charles E.: The Blood-Red Arab Flag. An investigation into Qasimi Piracy, 1797-1820.

Exeter 1997. 453 s. ill. kort. index. bibl.

Harris, Brayton: The Navy Times Book of Submarines. A Political, Social and Military History.

New York 1997. 398 s. ill. index. bibl.

Investigation of an old open diving helmet belonging to the Royal Danish Navy Diving School.

Ebeltoft 1998. 12 s. ill.

Korvetten Niels Juel. Året 1996 - beskrevet gennem ugeprogrammer.

Korsør 1997. upag. manuskript. Kun Læsesal.

Kryssarminnen. Fylgia, Gotland och Tre Kronor.

Karlskrona 1998. 94 s. ill.

Lindemark, Claes: Dykarhuset på Galärvarvet. Serie: Sjöhistoriska Museets rapport 33.

Karlskrona 1996. 134 s. ill. bibl.

Maskinmesteren. 125 års jubilæum 1873-1998. Nr. 4/1998.

Særnummer.

Kbh. 1998. 98 s. ill.

Nyman, Bo: Motortorpedbåtarne. Krönika över svenska flottans MTB 1919-1978. 2.rev.udg.

Falkenberg 1997. 233 s. ill.

Scrapbog for Kongelundsfort 13/5-49 til 1/11-49. Udclip.

Kongelundsfort 1949. upag. ill. Ej til Udlån.

Statistique des Ports Maritimes de Commerce.

Paris 1839. 248 s. index. Kun Læsesal.

Thomas, Hugh: The Slave Trade. The History of the Atlantic Slave Trade, 1440-1870.

London 1997. 925 s. ill. index. bibl.

Tingbrand, Per: Med svenska örlogsmän till St. Barthélemy 1785-1994. Serie: Marinlitteraturföreningen nr. 82.

Stockholm 1997. 293 s. ill. kort. index. bibl.

KRIGSHISTORIE

Koburger, Charles W.: Naval Expeditions. The French Return to Indochina, 1945-1946.

Westport 1997. 150 s. ill. kort. index. bibl.

Krigen til Søs 1939-1945. Kompendium i Søkrigshistorie.

Kbh. 1969. 121 s.

Levinson, Jeffrey L. & Randy L. Edwards: Missile Inbound. The Attack on the Stark in the Persian Gulf.

Annapolis 1997. 147 s. ill. kort. index. bibl.

PERSONALHISTORIE

Danmarks Adels Aarbog 1937 & 1967.

Kbh. 1937 & 1967. 596 + 684 s. ill. index.

Horn, Frank: En orlogsgast fortæller. Mine oplevelser i flåden januar 1953 - marts 1954.

u.st. 1998. 207 s. ill. kort. Kun Læsesal.

Morriss, Roger: Cockburn and the British Navy in Transition. Admiral Sir George Cockburn, 1772-1853. Serie: Exeter Maritime Studies.

Exeter 1997. 338 s. ill. kort. index. bibl.

Omberg, Gunnar (red.): Flag- og Stabsoffiserer i tjeneste i Sjøforsvaret 1930-1995.

Horten 1995. upag. index.

POLITIK m.v.

Abel, Elie: The Missiles of October. The Story of the Cuban Missile Crisis 1962.

London 1966. 204 s. ill. index.

Facts & Figures. The Danish Armed Forces. January 1998.

Vedbæk 1998. 40 s. ill. kort. (Haves også på dansk).

Forsvarsministeren. Årlig redegørelse 1997.

Kbh. 1998. 93 s. ill.

Nye helikoptere & fly til det danske forsvar. Fiskeriinspektion.

Vedbæk 1980. 8 s. ill. Kun Læsesal.

Strekhnin, Yuriy F.: Commandos from the Sea. Soviet Naval Spetsnaz in World War II. Serie: Nav. Inst. Special Warfare.

Annapolis 1996. 264 s. bibl.

STRATEGI

Sumida, Jon Tatsuuro: Inventing Grand Strategy and Teaching Command. The Classic Works of Alfred Thayer Mahan Reconsidered.

Washington 1997. 164 s. index. bibl.

SKIBE, SKIBBYGNING m.v.

Breyer, Siegfried: Das "Gesicht" der Kriegsschiffe. Teil 1: Masten. Serie: Marine-Arsenal. Sonderheft 16.

Wölfersheim-Berstadt 1998. 49 s. ill.

Breyer, Siegfried & Gerhard Koop: Schlachtschiff Bismarck. Eine technikgeschichtliche Dokumentation.

Augsburg 1997. 144 s. ill. bibl.

Fock, Harald: Marine-Kleinkampf-Mittel. Bemannte Torpedos.

Klein-U-Boote, Klein Schnellboote, Sprengboote. Gestern - heute - morgen.

Hamburg 1996. 206 s. ill. bibl.

Freivogel, Z.: Kriegsmarine in der Adria 1941-45. Ex- jugoslawischer Kriegsschiffe unter deutscher Flagge. Serie: Marine-Arsenal 40.

Wölfersheim-Berstadt 1998. 48 s. ill. bibl.

Lübbsmeyer, Dirk: Fahrmodelle zeitgenössischer Kriegsschiffe. Bau und Konstruktion.

Villingen-Schwenningen 1987. 188 s. ill. bibl.

Pavlov, A.S.: Warships of the USSR and Russia, 1945-1995.

Annapolis 1997. 321 s. ill. index.

Rauter, Julius: Tauchboote enträtseln die Meere der Welt. Vom Handels-Unterseeboot zum Forschungs-Tauchboot.

Herford 1994. 153 s. ill. kort. bibl.

BJÆRGNINGSVÆSEN

Brandes, Bernd: Frieden durch Verstehen. Das Projekt Prinz Eugen.

Gräfelfing 1993. 233 s. ill. kort. bibl.

VÅBENTEKNISKE o.a. HÅNDBØGER

Friedman, Norman: World Naval Weapons Systems 1997-1998, Naval Institute Guide to.

Annapolis 1997. 808 s. ill. index.

Newark, Tim: *Brassey's Book of Uniforms*.
London 1998. 144 s. ill. bibl.

Norberg, Ingemar & Peter Liander: *Marinhelikoptern*.
Karlskrona 1997. 160 s. ill. index.

Sweetman, Bill: *JFS: a revolution across three services*. Serie: *IDR Quarterly Report 1/1998*.
Coulsdon 1998. 20 s. ill.

Table de tir pour le canon-mitrailleur Madsen de 20 mm.
Kbh. u.år. 12 s. tabeller. Ej til Udlån.

PERIODIKA & TIDSSKRIFTER

FOFT Nyt, nr. 1/1997 f.f.
Kbh. 1997. 23 s. ill.

The Hydrographic Journal, No. 62/1992 f.f.
Plymouth 1992. 105 s. ill.

Olieobservationsrapport 2. halvår 1 JUL-31 DEC 1997.
Århus 1998. 21 s. kort.

SK nyt! Marinekonstabelgruppens fagblad. 1. årg. nr. 1/1998 f.f.
Kbh. 1998. 12 s. ill.

Søfart, nr. 1-2/1998 f.f.
Kbh. 1998. 20 s. ill.

Traditions: Military History Journal of the Pacific. Winter 1997-1998, f.f.
Temar.: Korean War.
Escondido 1998. 56 s. ill.

FLÅDENS SKIBE OG FARTØJER 1945-1995

Gunnar Olsen og Svann Storgaard

Flere års arbejde med opslagsbogen om søværnets skibe og fartøjer i de første 50 år efter befrielsen er nu tæt på afslutningen.

Den oprindelig udgivelsestermin var sat til foråret 1996, men en lykkelig forsinkelse i form af adgang til et omfattende og righoldigt arkiv hos Søværnets Materielkommando, gav mulighed for at få en stor mængde data tilføjet, hvorfor det blev besluttet at udskyde udgivelsen, men dog stadig at fastholde den behandlede periode. I et vist omfang er oplysningerne dog ført op til dato. Enheder tilgået søværnet efter 31. 12. 1995 er således ikke medtaget.

Bogen er tænkt som et katalog, hvor læseren nemt og hurtigt skal kunne finde grundoplysninger om de omhandlede enheder. Den er derfor ikke en egentlig historisk behandling af perioden – om end der i et indledende afsnit (forfattet af Erik B. Jonsen) redegøres for den historisk/politiske baggrund for søværnets sammensætning i tidsrummet.

Bogen er – så vidt det har været muligt at finde et sådant – forsynet med et foto (i alt ca. 300) af hver enkelt af de større enheder, ligesom de fleste klasser ledsages af en mindre sidetegning. Omfanget bliver ca. 320 sider i format ca. 21 x ca. 27,5 cm, heraf 16 sider med farvefotos. Den forventes at udkomme ca. ultimo marts.

Takket være betydelige økonomiske tilskud er det blevet muligt at sætte udsalgsprisen i boghandelen så lavt som kr. 198,- (+ eventuelle forsendelsesomkostninger).

Bestilling kan afgives på kuponen nedenfor. Bemærk dog af medlemmer af Marinehistorisk Selskab og Orlogsmuseets Venner kan bestille værket med medlemsrabat i Marinehistorisk Tidsskrift nr. 1 - Februar 1998.

.....
Undertegnede bestiller herved: eksemplar(er) af bogen "Flådens skibe og fartøjer 1945-1995" (ISBN 87-87720-13-2), til en stykpris af kr. 198,- (+ eventuelle forsendelsesomkostninger)

(Udfyldes venligst med blokbogstaver eller på maskine)

Navn

Adresse

Postnr./By

Kuponen indsendes til: Forlaget Marinehistoriske Skrifter
Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58, 1415 København K.
eller afleveres til boghandler

TechnoScan as

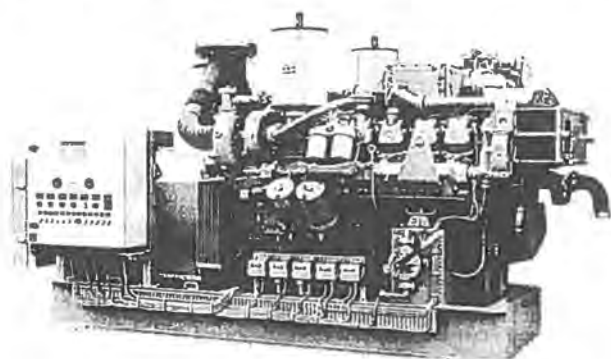
Generalagent for:

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



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



- færdigt arbejde til aftalt tid og pris.



Aarhus Flydedok A/S

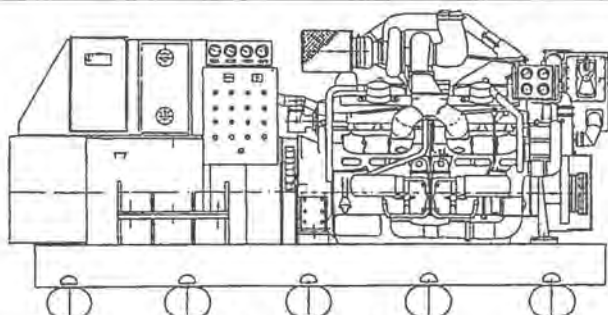
Aarhus Dockyard Ltd.

Balticagade 9 · 8000 Århus C

Telefon: 86 13 40 00 · Telefax: 86 13 40 38

Telex: 64462 dokken dk

SR Motorteknik A_pS



Generatoranlæg fra 10 kVA til 2000 kVA.

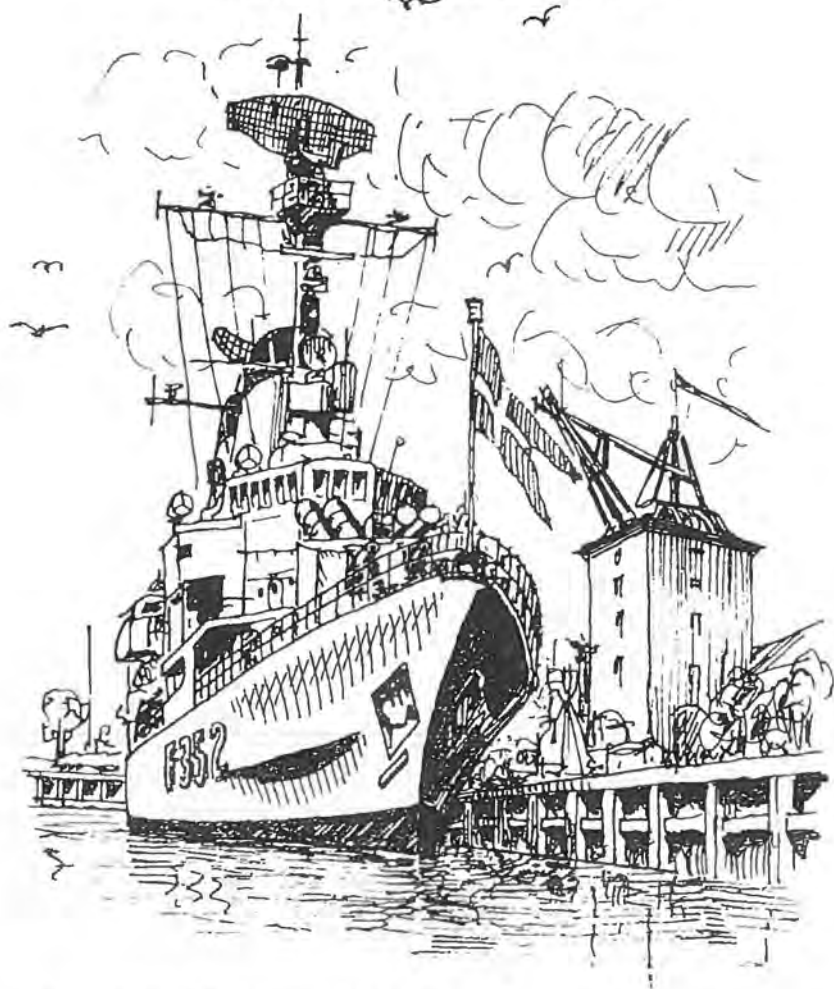
- Leveres til den Maritime sektor og stationære opgaver.
- Specialbyggede anlæg, konstrueret efter opgave og kundekrav.
- Rådgivning, installation, service og reservedele.

Administration og Salg: Søgårdsvej 2, 3080 Tikøb.

Tlf. 49758068, 49758629, Fax 49758633.

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

Besøg Fregatten på Dokøen
11 Juli - 16 August 1998
Åben 11 - 17
Mandag lukket



Fregatten PEDER SKRAM

01179 KHC
J P Bonde Petersen
Nærum Vænge 23
2850 Nærum

306

000

2850 0 3/31 1

0000246

En god samarbejdspartner

Raytheon Electronics



**THOMSON MARCONI
SONAR**

For yderligere information, kontakt Hans Buch+Co. A/S

Roskildevej 8-10
2620 Albertslund
Tlf.: 43 66 76 76
Fax: 43 66 76 06

e-mail: info@hansbuch.dk
www.hansbuch.dk

HANS BUCH+CO
INGENIØR OG HANDELSFIRMA A/S

*Tidsskrift
for
Søvesen*



Nr. 3 / JUNI 1998
169. ÅRGANG



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

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



Homepage: www.svn.dk/tfs

REDAKTØR

Orlogskaptajn Nils Wang
Hornemansgade 11
2100 København Ø
Telefon 39 18 31 48 eller 21 25 96 30
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 45 67 22 55 - 3433
E-mail: P-J-STAR@post6.tele.dk

TRYKKERI:

Nørrebro Bogtryk &
Grafisk Center Kbh. ApS
Nørrebrogade 56
2200 København N
Telefon 35 39 61 33

3

Forsidebillede: Inspektionsskibet BESKYTTEREN under sejlads i grønlandske farvande.

Eftertryk: Kun med redaktørens tilladelse.

Artikler til TFS Nr. 4/AUG 1998 bedes indsendt til redaktøren inden 15 SEP 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



NTD

Naval Team Denmark

DANYARD AALBORG A/S

AARHUS FLYDEDOK A/S

LYNGSØ MARINE A/S

MONBERG & THORSEN A/S

EIVA A/S

DESMI A/S

DANSK BOLIGSTÅL A/S

CUBIC-TAVLEPRODUKTION A/S

TERMA ELEKTRONIK AS

INFOCOM A/S

DANISH AEROTECH A/S

RESON A/S

PER UDSEN CO. A/S

NORDIC DEFENCE
INDUSTRIES A/S

LOGIMATIC A/S



INDHOLD

| | |
|---|-----|
| LEDER: ET FORSVAR FOR HELE RIGET ?..... | 109 |
| DET DANSKE FORSVAR I GRØNLAND..... | 111 |
| Landsstyreformand Jonathan Motzfeldt | |
| DEN STRATEGISKE UDVIKLING I OG OMKRING ØSTERSØEN UNDER DEN "KOLDE KRIG"..... | 116 |
| Kommandør S.S.v.F. Kieler | |
| HVORFOR ET KOMMANDO- OG STØTTESKIB ?..... | 141 |
| Kommandørkaptajn K.T. Madsen | |
| DERFOR ET KOMMANDO- OG STØTTESKIB !..... | 154 |
| Orlogskaptajn N.C. Wang | |
| TILLÆG: INDEKS FOR TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN. 168. ÅRGANG | |

MARINENS BIBLIOTEK

HENRIK GERNERS PLADS, BYGNING 37

NYHOLM

1439 KØBENHAVN K

TELEFON: 32 54 73 82

TELEFAX: 32 96 31 71

ÅBNINGSTIDER

HVERDAGE 9-15

TIRSDAGE 9-18

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN


ET FORSVAR FOR HELE RIGET ?

Den kolde krig efterlod det danske forsvar med en struktur, der var optimeret til et stationært forsvar af "Syddanmark", Slesvig-Holsten og tilstødende farvandsområder mod en veldefineret militær trussel fra Warsawpagten. For rigets to øvrige dele – Grønland og Færøerne – var der derimod kun kapacitet til en forholdsvis symbolsk national forsvarsindsats, hvor det egentlige forsvar var overladt til NATO (læs: USA og Storbritannien).

Overvejelserne om forsvarets fremtidige struktur har hidtil koncentreret sig om at omstille forsvaret, så det kan medvirke aktivt til at realisere udvidede danske sikkerhedspolitiske mål og værdier, uden at det grundlæggende forsvar af dansk territorium derved prioriteres lavere. De strukturmæssige overvejelser om forsvarets fremtidige udvikling har således hovedsageligt haft relation til forsvarets internationale engagement. Derimod har Grønland og Færøerne ikke været gjort til genstand for væsentlige overvejelser ud over dem, der måtte være affødt af "Thule-sagen" og rigsrevisionens "Beretning om forsvarets aktiviteter i Nordatlanten".

Det er derfor glædeligt, at Landsstyreformand Jonathan Motzfeldt i dette nummer af TJS giver sit syn på forsvarets fremtidige opgaver i og omkring Grønland. Landsstyreformanden understreger her, at forsvaret i Grønland er et vigtigt rigsansliggende, og at det er væsentligt for rigsfællesskabet, at vi fortsat viser en fælles vilje til at varetage rigets rettigheder og forpligtigelser, herunder behovet for en kontinuerlig overvågning af Grønland og tilstødende farvande samt opretholdelsen af det livsvigtige redningsberedskab.

Af lov om forsvarets formål, opgaver og organisation mv. fremgår, at et af hovedformålene for dansk forsvar er suverænitetshævdelse. Loven er som rigslov gældende for hele riget, og tilsiger dermed, at det kvalitative indhold i løsningen af denne opgave principielt bør være ensartet i hele riget. Spørgsmålet er imidlertid, om der ikke i dag hersker en dobbeltstandard på netop dette område? Således har man i Syddanmark afsat betragtelige ressourcer til gennemførelsen af suverænitetshævdelse såvel til søs som i luften - ressourcer

som også det civile samfund i vid udstrækning drager nytte af. Indsatsen ved Grønland og Færøerne derimod, er reelt yderst begrænset og f.s.v.a. national lufrumsovervågning af Grønland nærmest ikke eksisterende. En sådan prioritering kunne under den kolde krig begrundes i en betragtelig militær trussel i Østersøområdet samt i det forhold, at USA og Storbritannien havde betydelige strategiske interesser i overvågningen af hhv. grønlandsk og færøsk territorium. Men holder denne argumentation i dag?

I "Beretning om forsvarets aktiviteter i Nordatlanten" konkluderer Rigsrevisionen - ud fra en ren "bogholderibetragtning" - at udgifterne hertil ikke står i forhold til opgavens størrelse, idet man hovedsageligt tager udgangspunkt i fiskeriinspektionen og nedgangen i fiskeriaktiviteterne. Rigsrevisionen overser her, at forsvarets tilstedeværelse er betinget af den suverænitetshævende opgave, som fiskeriinspektionen blot er et biprodukt af. Sammenholder man forsvarets nuværende indsats i Nordatlanten med den tilsvarende forsvarsmæssige indsats i Syddanmark må det konstateres, at forsvarets aktiviteter i Nordatlanten er yderst beskedne og at andelen af forsvarsbudgettet hertil ikke er urimelig.

Der er tværtimod grundlag for at overveje, om der ikke er behov for at afbalancere forsvarets samlede indsats, så i hvert fald den suverænitetshævende opgave bliver løst mere ensartet i de tre rigsdele. Konkret kunne det for Grønlands vedkommende overvejes, om forsvaret i samarbejde med Statens Luftfartsvæsen kan etablere lufrumsovervågning af dele af lufrummet over Grønland. Tilsvarende bør Danmark sikre sig, at vi også i fremtiden har adgang til NATO-overvågningen af færøsk lufrum. De særlige nordatlantiske forhold bør endvidere indgå som en naturlig del af overvejelserne i f.m. anskaffelse af nyt forsvarsmateriel som kommando- og støtteskibe, fremtidige transportfly, redningshelikoptere m.m. Eksempelvis bør forsvarets fremtidige indsættelsesmuligheder ved humanitære eller miljømæssige katastrofer anstændigvis også omfatte Grønland og Færøerne.

Som det her kort er skitseret, er der ikke umiddelbart belæg for en reduceret forsvarsindsats i Nordatlanten snarere tværtimod. Der er dog mange elementer i den omstilling forsvaret påtænkes at gennemgå i retning af forbedret mobilitet og fleksibilitet, der tidsmæssigt forskudt kan anvendes såvel i det internationale engagement som i de nordlige dele af riget. Det forudsætter dog, at de grønlandske og færøske områder indgår seriøst i de igangværende overvejelser vedr. forsvarets fremtidige opgaver, struktur og størrelse. Kun herved sikres det, at forsvaret bliver et forsvar for hele riget.

DET DANSKE FORSVAR I GRØNLAND

Af

Landstyreformand Jonathan Moitzfeldt

DEN HISTORISKE BAGGRUND

Redaktionen har bedt mig om at fremsætte mit syn på forsvarets fremtidige opgaver i og omkring Grønland. Jeg vil gerne takke redaktionen for denne gestus. Forsvarets tilstedeværelse i Grønland er jo ikke alene et vigtigt rigsanliggende, det er om noget andet et livsvigtigt element i den grønlandske hverdag, der skal hænge sammen. Det er derfor mig en stor glæde at få lejlighed til at komme med et indlæg.

For at forstå Grønlands forsvarsmæssige stilling i dag er det nok så væsentligt at kende til udgangspunktet, dvs. efterkrigstiden og indførelsen af hjemmestyret. Det er jo i al væsentlighed Overenskomsten om forsvaret af Grønland af 27. april 1951 og Lov om Grønlands Hjemmestyre af 21. februar 1979, som tilsammen betinger og beskriver Grønlands forsvarspolitiske status i forfatningsmæssig forstand.

Overenskomsten blev i sin tid indgået som en bilateral aftale mellem USA og Danmark med henblik på at fremme stabilitet og velfærd i det nordatlantiske traktatområde. Der er, efter knap 50 år, stadig grund til at huske denne historiske forpligtelse, der i sin tid blev indgået mellem to venligtsindede regeringer. Og hjemmestyreloven anerkender den særstilling, som Grønland i national, kulturel og geografisk henseende indtager inden for riget.

FORSVARETS HOVEDOPGAVER I OG OMKRING GRØNLAND

Jeg skal kort skitsere det danske forsvars hovedopgaver i og omkring Grønland. Disse omfatter i øjeblikket:

- overvågning og suverænitetshævdelse,
- fiskeriinspektion, samt
- eftersøgnings- og redningstjeneste.

Hertil kommer en vifte af øvrige civile opgaver som stationstjeneste, isrekognoscering, forureningsbekæmpelse, soopmåling m.v., samt planlægningsopgaver i relation til NATOs eventuelle indsats i området i henhold til aftalerne med USA.

Det er på den baggrund væsentligt for rigsfællesskabet, at vi fortsat viser gensidig politisk vilje til at varetage rigets rettigheder og forpligtelser, samt at vi udøver myndighed over det vidtstrakte territorium. Dette kan naturligvis ikke ske uden at Grønland og dets farvande overvåges døgnet og året rundt, og at søværnet og luftvåbnet fortsat er til stede på grønlandsk territorium.

Dette indebærer naturligvis, at forsvarets skibe og fly uanset vejr og vind må være i aktion døgnet rundt. Men det betyder også, at det er vigtigt, at vi - rigsfællesskabet - er repræsenteret ved en forbindelsesofficer på Pituffik, og at vi løbende har indsigt i amerikanske aktiviteter i Grønland, herunder regulære forskningsaktiviteter. Der bør ikke herske nogen tvivl om at vore amerikanske venner er velkomne her i landet, men om man vil det eller ej, så skal aktiviteter på grønlandsk jord, hav og is udføres med respekt for gældende grønlandsk/dansk lovgivning.

Søværnet håndhæver - sammen med Hjemmestyrets korps af fiskerilicenskontrollører - Hjemmestyrets fiskerilovgivning. Vore fiskebestande bliver desværre mere knappe, og interessen for at udnytte dem fortsat større. Der er derfor ingen tvivl om, at reguleringen af fiskeriet vil tiltage, og at presset på fiskerikontrollen vil øge. På baggrund af Grønlands meget store økonomiske og beskæftigelsesmæssige afhængighed af fiskeriet er en fortsat fiskeriinspektion nødvendig og helt uundværlig.

De klimatiske vilkår i vort land betyder, at forsvarets medvirken i eftersøgninger og luftredningsaktioner fortsat er af afgørende betydning. Således har ikke så få skibe og mennesker i nødsituationer sat deres lid til Søværnets Operative Kommando i Kangilinnuit og eftersøgnings- og redningstjenesten i Kangerlussuaq. Disse enestående enheder har således gennem årene reddet mange menneskeliv og materielle værdier, og jeg kan forsikre, at der er en udbredt taknemmelighed i det grønlandske samfund for forsvarets løsning af denne opgave. Henset det til tider meget barske vejr og den lange kyststrækning kan det næppe være en god ide at lade eftersøgnings- og redningstjenesten udføre af andre.

Udover disse opgaver har forsvaret i de senere år udført seismiske målinger med henblik på at øge den oliegeologiske viden. Udviklingen på råstofområdet er som bekendt højt politisk prioriteret i disse år, og denne indsats bør fortsætte - selv om den ikke er af militær natur i snæver forstand.

Som led i forsvarets øvrige aktiviteter indgår enhederne i overvågningen af havmiljøet i de grønlandske farvande. Dette har hidtil været en sideaktivitet, der er blevet udført som et biprodukt af forsvarets regulære aktiviteter. Denne indsats bør formentlig på sigt betragtes som en selvstændig opgave, der ikke nødvendigvis er et biprodukt af forsvarets øvrige aktiviteter. Vi må også huske på at begreber som bæredygtig udvikling og miljøbeskyttelse skal hænge sammen, ikke blot i økonomisk, men også i global økologisk forstand.

AFSLUTNING

Hvor begreber som stabilitet og velfærd prægede eftertidens militære tænkning, er det efter min opfattelse begreber som kontinuitet og sikkerhed, der bør ligge til grund for en løsning af forsvarets fremtidige opgaver.

I den forbindelse er det en klar forudsætning, at forsvarets enheder ikke blot er "sommerturister på gennemfart", men at man har en fast base i Kangi-linguit. Flådestationen i Kangi-linguit er fra naturens hånd ideelt beliggende, og forsvarets personel er ikke alene respekteret i lokalsamfundet, men også højt værdsat langs kysten. Alene af den grund kan jeg ikke forestille mig, at forsvaret kan løse dets fremtidige opgaver i Grønland uden at have Kangi-linguit som base.

Hvad angår en løsning af Hjemmestyrets politiske krav om en genforhandling af Overenskomsten med USA, har Landsstyret som bekendt gentagne gange fremsat synspunktet om en genforhandling af overenskomsten med USA. Ikke fordi vi ønsker fundamentale ændringer, men fordi Grønland siden hen har undergået en udvikling, der på afgørende vis har ændret landets statsretlige stilling i riget. Det er såvel Landstingets som Landsstyrets opfattelse, at hjemmestyreloven, som jo stadfæster Grønlands forfatningsmæssige stilling i riget, herunder indenfor forsvarspolitikken, bør reflekteres i en fornyet forsvarsoverenskomst.

Som Landsstyreformand er jeg overordentlig glad for, at Hjemmestyret og rigsmyndighederne er rykket mærkbart nærmere hinanden på det udenrigs- og sikkerhedspolitiske område i de seneste år. Det viser ikke alene, at Hjemmesty-

ret ikke er en samling af døde bogstaver, men også at processen er til gensidig gavn. Det er derfor på tide at træffe yderligere sunde tillidsskabende foranstaltninger så vi i fællesskab kan lade fortidens kolonimentalitet bag os. Det er derfor vigtigt at Grønland får en plads ved bordet når der diskuteres og forhandles om anliggender, der vedrører forsvaret af Grønland.

Afslutningsvis kan jeg kort sige, at selv om det danske forsvars betydning kan virke usynlig, så er det ikke desto mindre en uundværlig del af det grønlandske samfund. Det er kendetegnet ved et udstrakt netværk af civile funktioner og forbindelser til alle Grønlands hjørner. Jeg ser således ingen væsentlige ændringer i forsvarets opgaver i og omkring Grønland i de kommende år.

MARINEMALERE I DET 20. ÅRHUNDREDE

**FYRDIREKTØR PAUL W. SINDING, KOMMANDØR AF RESERVEN
(1882-1964)**

De to billeder er skænket til Fyrdirektoratet af kunstneren i 1934.



Anholdt fyr, malet ca. 1928



Læsø Trindel Fyrskib, malet 1928 (Fyrskibet blev senere omdøbt til Læsø Nord).

Tilføjelse til maleriet s. 60, TfS nr. 2/APR 1998

Jeg har fra Gunnar Olsen, Marinens Bibliotek fået følgende oplysninger om billedet: Af Håndbog for Søværnet fremgår, at Kongeskibet Dannebrog var udrustet til Hans Maje-stæt Kongens Brug 6. september til 6. oktober 1906. Det fremgår endvidere af Illustreret Tidende af 23. september 1906, at Enkekejserinde Dagmar var i København ombord i "Polarstjernen" på samme tid og Dronning Alexandra af England ombord i "Victoria and Albert" begge i forbindelse med arveskiftet. Billedet forestiller altså "Polarstjernen" og ikke "Standart", som angivet.

(1762)

Forfatteren har på baggrund af bl.a. professor ved Københavns Universitet Carl-Axel Gemzell's studier af DDR's arkiver udarbejdet en redegørelse for den politiske og militære situation i Østersøen under den "kolde krig". Forfatteren har med artiklen søgt at fastholde erindringen om en særlig anspændt periode i søværnets tilværelse, og gjort sig tanker om fremtiden.

DEN STRATEGISKE UDVIKLING I OG OMKRING ØSTERSØEN UNDER DEN "KOLDE KRIG"

Af

kommandør S.S.v.F.Kieler.

INDLEDNING

Den strategiske og militærpolitiske udvikling i verden under "den kolde krig" mellem på den ene side Sovjetunionen og dens allierede i Warszawapagten (WP) og på den anden side USA/Canada med allierede i Nord-, Vest- og Sydeuropa i Atlantpagten (NATO) betragtes som bekendt i store træk og vil i denne redegørelse kun blive omtalt generelt.

Eftersom der i dag - efter den "kolde krigs" afslutning og ophævelsen af WP - er fremkommet mange detaljerede oplysninger om Sovjetunionens og WPs militære planer (1), er der i dette indlæg søgt redegjort for, hvordan denne udvikling manifesterede sig i og omkring Østersøen i militærstrategisk henseende for henholdsvis WP og NATO. Den "kolde krig" anses for at have varet fra 1949-88.

PERIODEN OMKRING 50'ERNE

Optakten til den "kolde krig" var det sovjetinspirede kommunistiske kup i Prag i 1948, som skabte frygt for en kædereaktion i Vesteuropa. Den efterfølgende Berlinkrise, hvor Stalin beordrede de sovjetiske besættelsesstyrker til at blokere tilforselsvejene på land i et forsøg på at presse de vestallierede ud af Berlin, blev, som bekendt, afværget gennem den berømte "Luftbro". Disse begivenheder i Centraleuropa skærpede forholdet mellem Øst og Vest og førte

på vestlig side til oprettelsen af den politiske og militære forsvarsalliance – Atlantpagten i 1949. NATOs princip var "Een for Alle, og Alle for Een".

I Danmark huskes især "Påskekrisen" i 1948, hvor det endnu svage danske forsvar blev sat i højeste alarmberedskab, fordi man frygtede, at Stalin ville give ordre til at lynbesætte Danmark. Regeringen ønskede ikke påny at blive overrasket militært, men situationen faldt igen til ro. Krisen var medvirkende til den danske beslutning om at tiltræde Atlantpagten, dog først efter ihærdige men forgæves bestræbelser på at få etableret en skandinavisk forsvarsunion.

Det første årti af den "kolde krig" manifesterede sig som en konfrontations- og oprustningsperiode, både hvad angår konventionelle og nukleare våben med deres tilhørende fremføringsmidler.

NATO lagde som forsvarspagt fra starten hovedvægt på opbygning af et effektivt luftforsvar bl.a. ved etablering af en lang radarvarslingskæde ned gennem hele Europa. Denne kæde omfattede også en station på Bornholm, som den mest fremskudte faste observationspost i Østersøen.



En natjager fra det danske flyvevåben af typen METEOR Mk. 11 med radarudstyr i næsen. NATO lagde fra starten vægt på opbygningen af det fælles luftforsvar.

Vesttyskland blev optaget i NATO midt i 50'erne, mens Østtyskland (DDR) blev en del af den nyoprettede WP. Der blev i dette årti etableret fælles kommandocentre indenfor begge pagter. Danmark og Slesvig-Holsten blev en del af NATOs Nordkommando med hovedkvarter i Sydnorge.

Et demokratisk orienteret vesttysk forsvar genopstod og blev i starten forsynet med materiel fra de vestallierede. For den vesttyske flåde iværksattes

hurtigt et stort nybygningsprogram af alle krigsskibstyper op til destroyer størrelse. Disse skibe blev dog først operative i 60'erne. De skulle i hovedsagen anvendes i forsvaret af Østersøudløbene.

Danmark fik også flademateriel fra de allierede og ved overtagelse af et antal ex-tyske krigsskibe, herunder et større antal motortorpedobåde. Største type var fregatter.

Ved den sydlige indgang til Sundet og Storebælt byggedes to kystforter med mellemsvær kanonbevæbning. Stræde- og invasionsforsvaret var baseret på udlægning af store minefelter med søminer fremskaffet fra de vestallieredes krigsbeholdninger.

Det nyoprettede danske flyvevåben skulle støtte hær og flåde i invasionsforsvaret udover at tage sig af luftforsvaret af hele landet. Og med stor offentlig opbakning oprettedes et hjemmeværn af frivillige mænd og kvinder.

Sovjets flåde var i stærkt forfald og umoderne efter 2. verdenskrig. Men under Sovjetunionens nye, markante flådechef admiral Sergej Gorsjkovs ledelse (1956-85) begyndtes en marinegenopbygning foreløbig af konventionel art med 10 moderne krydsere, 20 destroyere og et stort antal enheder af mindre krigsskibstyper.



Sovjetisk krydser ORDZHONIKIDZE af SVERDLOV-klassen og to SKORY-klasse jagere forøjet ved Langelinie kajen i København under et flådebesøg i 1956.

Ubådsvåbnet var efter krigen blevet suppleret med ex-tysk materiel, og tysk ubådsviden og strategi fik stor indflydelse på udviklingen i Sovjet. Der

uni-safe

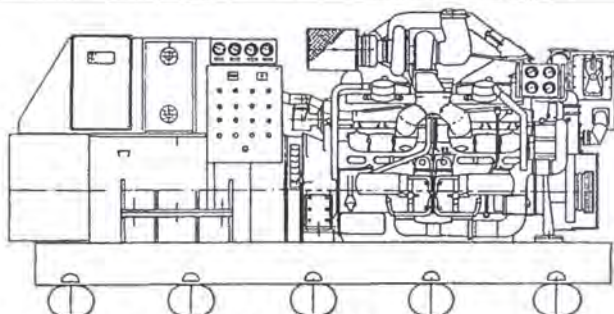
- MOB and boarding boats
- Life-rafts
- Inflatable life-jackets
- Service stations
- General safety appliances
- GMDSS equipment
- COM/NAV equipment
- Salinometer



Tlf. 31 58 16 15

SAFETY AT SEA

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 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.

TechnoScan as

Generalagent for:

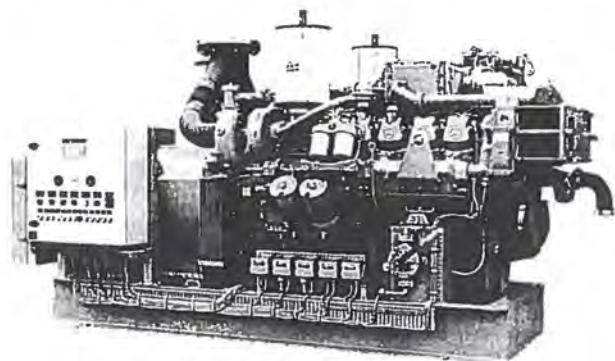
- Motoren und Turbinen Union, Friedrichshafen
- Mercedes Benz Industromotoren, Stuttgart

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

iværksattes snart et meget stort ubådsbyggeprogram foreløbig med konventionelt maskineri og våbenudstyr.

Udover de militære støttepunkter Sovjetunionen havde opnået i Finskebugten efter afslutningen af krigen med Finland i 1944, gik Sovjet i 1945 i gang med at oprette nye flåde- og flyvebaser i Baltikum, og chefen for den sovjetiske Østersøflåde fik hovedsæde i Baltyisk i det tidligere tyske Østpreussen. En mod vest fremskudt base for sovjetiske torpedo- og patruljebåde blev etableret i Swinoujscie i det vestlige Polen. Polen oprettede selv baser i Gdynia og i Kolobrzeg, mens Østtyskland begyndte at etablere baser i Sassnitz, Stralsund og Rostock.

Hele den sydlige østersøkyst frem til "jerntæppet" blev forsynet med vagttårne, radarstationer og kanonstillinger.

Der var endnu ikke tegn på, at sovjetiske krigsskibe var forsynet med atomvåben, men man måtte regne med, at deres flyvestyrker kunne fremføre sådanne våben.

Den polske marine besad nogle britisk byggede destroyere og ubåde, men den polske marine var ikke nogen betydende faktor på dette tidspunkt. Den østtyske marine var i sin vorden og besad foreløbig kun nogle kystbevogtningsfartøjer.



Svensk krydser GÖTA LEJON (t.h.) og sovjetisk krydser SVERDLOV ved flåderevy på Spithead 1953. Med en balanceret orlogsflåde på ca. 80 kampfartøjer og over 100 andre marinefartøjer var den Svenske Flåde en magtfaktor i Østersøen i de første årtier af den "kolde krig".

Det neutrale Sverige besad fra krigens tid en moderne balanceret flåde af alle krigsskibstyper op til krydsere og var med sine seneste nybygninger at betragte som en jævnbyrdig modvægt til den sovjetiske Østersøflåde. Også det

svenske flyvevåben var betragteligt og foretog rekognosceringer i Østersøen. hvad der førte til en episode, hvor et svensk fly blev skudt ned af russiske jagerfly.

Sverige havde under 2. verdenskrig en særdeles effektiv efterretningstjeneste, dengang primært rettet mod Nazityskland, men nu rettet mod Sovjetunionen, som den nye dominerende stormagt i Østersøen.

Danske patruljer og flådeøvelser i Østersøen førte til hyppige konfrontationer med WP krigsskibe, omend ikke til nogle alvorlige "incidenter". Sovjetiske ubåde optrådte neddykket i farvandene omkring Bornholm, men var vanskelige at lokalisere på grund af de specielle sonarforhold i Østersøen.

For første gang efter krigen deltog USA med nogle destroyere i danske flådeøvelser, men dog ikke i Østersøen for ikke at provokere WP. Den danske regering var tilbageholdende m.h.t. NATO-øvelser i farvandene omkring Bornholm (2).

I disse år indførte Sovjet arbitrært et søterritorium på 12 sømils bredde, og udover at afvise vestlige krigsskibe fra denne kystzone begyndte det at opbringe vestlige fiskefartøjer, som fiskede i denne zone. De blev betragtet som "spionskibe". (Den sovjetiske 12 sømils grænse blev negligeret af en britisk flådestyrke, som ved et flådebesøg i Leningrad sejlede i tre sømils afstand af den baltiske kyst, uden at det medførte protest).

Fra NATO side anså man ikke, at der i denne periode forelå en sobåren invasionstrussel af større format. Et potentiel hertil var de sovjetiske, polske og østtyske fiskeflåder, som optrådte samlede og var under "militær" kommando, og som hyppigt forlagde gennem de danske stræder. I Østersøen ankrede disse fiskeflåder ofte op tæt på Bornholm, hvor de blev afvist af danske patruljefartøjer, medmindre der forelå havarier, hvad de som regel påstod.

Et andet invasionspotentiel var den voksende sovjetiske handelsskibsflåde, "Morflot". Men på grund af mangel på egentligt landgangsmateriel ville anvendelsen af disse skibe i invasionsøjemed være betinget af, at der først blev erobret egnede udskibningshavne, hvorfor en sådan trussel af NATO på dette tidspunkt ikke blev anset for stor.

Det vil dog ikke sige, at NATO ikke følte, at der forelå en trussel fra øst; men det var på landjorden. Mens de vestallierede efter 2. verdenskrigs afslutning straks begyndte at hjemsende militært personel, var det anderledes østpå, hvor Sovjets store militære styrker blev opretholdt, og nyt militær i de nye WP lande blev opbygget efter sovjetisk mønster. Som man sagde i Vesten: "Det eneste russerne behøvede for at rende Vesteuropa over ende var støvler til

soldaterne". Denne trussel var da også rettet mod Slesvig-Holsten, hvor briterne i en overgangsperiode havde oprettet et marinehovedkvarter i Kiel, som - tillige med Danmark - havde efterretningsmæssige interesser i Østersøområdet.



Landgangsfartøjer fra den amerikanske flåde med marineinfanteri ombord går i land ved Skagen under NATO øvelsen "Main Brace" 1952.

Uden for den egentlige Østersø blev der i disse år afholdt en række større NATO-flådeøvelser, hvor bl.a. marinestyrker fra USA gjorde landgang på Jyllands kyster for overfor WP at markere evne og vilje til at forstærke forsvaret af Nordkommandoen i krigstilfælde.

PERIODEN OMKRING 60'ERNE

Dette årti kan især karakteriseres ved atomoprustning med et højt beredskab i begge lejre. Ud over strategiske bombefly og raketter blev der nu indført taktiske atomvåben. I NATO især ved de amerikanske styrker i Vesttyskland. I WP forbeholdtes atomvåben fortsat de sovjetiske styrker.

På våbenhjælp fra USA modtog Danmark NIKE luftmålsmissiler til beskyttelse af Københavnsområdet, ligesom den danske hær forsynedes med HONEST JOHN raketter til invasionsforsvar. Danmark frasagde sig dog at modtage atomspræghoveder til disse våbensystemer i fredstid.

Perioden var i øvrigt markant ved en voksende tiltro hos de sovjetiske politiske og militære ledere til, at de i en atomkrig ville være i stand til at slå

USA og NATO ud. I WP begyndte man at udarbejde militære planer for et stortilet angreb på Vesteuropa og England. Malet var i første omgang at nå Atlantkysten, hvad man regnede med kunne ske på 12-16 dage. Udstrakt brug af atomvåben forudsås, og man regnede med, at WP styrker ville være i stand til at operere i områder, der havde været udsat for atomangreb, efter 5-6 timers forløb.



Et NIKE luftværnsmissil batteri. Sådanne batterier var opstillet i en ring omkring København, heraf nogle på søforterne, hvor de betjentes af flyvevåbnet. 1962.

Også den sovjetiske Østersøflåde fik tildelt atomvåben i form af torpedoer, antiubådsvåben og raketter.

På det flådemæssige område i WP fortsatte nybygningen af skibe. I Sovjet fortrinsvis et stort antal ubåde, et byggeprogram, som kun har sit lige i Nazitysklands ubådsbygning under 2. verdenskrig. De nybyggede ubåde tildeltes fortrinsvis til Nordflåden, men også til Middelhavet (en base i Albanien).

Et andet markant træk var påbegyndelse af bygning af et større antal egentlige landgangsfartøjer, fortrinsvis bygget på polske skibsværfter. Og Polen fik en særlig rolle, hvad angår WP sø- og luftlandsætninger i Østersøområdet. Det kan formodes, at man anså de polske styrker for at have særlige forudsætninger herfor, eftersom polske faldskærmstropper og polske krigsskibe havde taget del i tilsvarende britiske operationer under 2. verdenskrig.

På NATO side gjordes meget for at forberede styrkerne på atomkrig. USA oprettede en særlig skole i Vesttyskland, hvor officerspersonel og andre kunne få del i al den viden, USA var kommet i besiddelse af ved dets prøvesprængning-

ger af nukleare våben. Der blev lagt særlig vægt på at undervise i, hvad der kunne gøres for at beskytte personel mod virkningerne af atomvåbens eftereffekt i form af radioaktiv stråling.



Som "rygraden" i den nye vesttyske flåde modtoges som lån fra USA i begyndelsen af 60'erne 6 destroyere af FLETCHER-klassen. De blev ikke navngivet men benævnt Z1 til Z6.

Vesttyskland var ved at komme godt i gang med sit flådebygningsprogram, hvad der betød for NATO, at forsvaret af den vestlige Østersø og dermed også af Store- og Lillebælt blev styrket, samtidig med at nye ubåde og fly – sammen med tilsvarende danske enheder - gav offensive muligheder i den egentlige Østersø, omend kun med konventionelle våben. Vesttyskland etablerede et særligt flådeluftvåben, beregnet til invasionsforsvar i Østersøen.

Den danske flåde styrkedes ved et stort nybygningsprogram med støtte fra USA. Udover to moderne fregatter og et antal torpedobåde med gasturbinemaskinerier omfattede det bl.a. fire store minelæggere, som i løbet af kort tid ville være i stand til at udlægge dybe minefelter i Sund og Bælter. Den danske flåde kunne nu bidrage mere til invasionsforsvaret af de danske øer. Bornholm måtte dog klare sig selv med de her stationerede danske hærstyrker, omend nogen støtte fra NATO fly og flådeenheder kunne påregnes.

For NATO infrastrukturmidler var der blevet bygget 3 nye flåde- og 5 nye flyvebaser i Danmark/Slesvig-Holsten for at sprede faciliteterne. I Århus og Flensborg byggedes nye underjordiske kommandocentre for henholdsvis den danske og vesttyske flåde. Et fælles NATO hovedkvarter for de danske og vesttyske forsvarsstyrker etableredes i en tidligere tysk bunker i Midtjylland, hvor også det danske flyvevåben havde sit kommandocenter.

Arlige større flådeøvelser for Nordkommandoens motortorpedobåde, mineskibe/ministrygere, ubåde, fregatter og eskortefartøjer - altid med stor deltagelse af fly - udførtes i danske farvande og i Østersøen vest for Bornholm. Og danske og tyske enheder udførte jævnlige patruljesejladser og -flyvninger i hele den sydlige del af Østersøen, uden at krænke WP territorialfarvand.



Vesttyske motortorpedobåde af JAGUAR-klassen og danske af GLENTEN- og FLYVEFISKEN-klassen under en øvelse i 1965. Motortorpedo kanon både (og senere missilbåde) med deres høje fart, stærke våben, ringe profil og dybgang var en væsentlig faktor i NATO's søforsvar i Østersøen og Stræderne.

Fra WP side udstationerede man nu faste vagtskibe ud for Femern og Møen og lejlighedsvis også i Skagerrak, ligesom WP "spionskibe" fra både Sovjet, Polen og Østtyskland jævnligt optrådte i vesttyske og danske farvande helt frem til Kielerkanalen og Københavns Red. Det polske skib "Baltyk", der udførte observationer af egnede landgangsstrande, var en ofte set kending omkring de sjællandske kyster. Dets "militære" aktiviteter kunne ikke stoppes henset til strædernes internationale karakter.

"Spionskibe" fra WP fulgte også danske og vesttyske flådeøvelser på nærmeste hold - undertiden ved at "slutte helt op i formationen". Udover at disse skibe gjorde sig visuelle iagttagelser, var de udstyret med en stak antenner til aflytning af NATO styrkernes taktiske radionet i deres forsøg på at afsløre NATOs koder og signalprocedurer. Da man fra dansk side var klar over, hvad der i så henseende foregik, sendte man ofte signaler til "fjenden" på det taktiske signalnet, dels for at vildlede og dels for at tilkendegive, at man var klar over, hvad "spionskibene" foretog sig. Disse var imidlertid meget pågående og fulgte gerne med helt til territorialgrænsen.

Allerede i begyndelsen af 60'erne havde WP udarbejdet planer for erobring af Danmark og Slesvig-Holsten, herunder ved landgang på de danske øer. Et sådant felttog skulle støttes af udstrakte atomangreb på danske og vesttyske luft- og flådebaser, andre vigtige havne, kystforter samt luftværnsbatterier. På dette tidspunkt måtte atomangreb primært rettes med flystyrker, hvorfor NATO forberedte forstærkninger med luftforsvarsfly især fra USA, for sådanne kunne hurtigt forlægges til Nordkommandoen.



Den polske ELINT-trawler "Baltyk", som var engageret i at "kortlægge" egnede landgangssteder på de danske kyster, 1969. Bemærk de mange antenner til aflytning af NATO radionet.

På landjorden øvedes forstærkninger specielt med britiske tropestyrker. NATOs større flådeøvelser koncentrerede sig nu især om beskyttelse af konvojer og troppetransporter fra USA til Europa. Efter opbygningen af den vesttyske flåde og udbygningen af den danske var der ikke behov for at styrke søforsvaret i Østersøen.

WP gentog gennem hele 60'erne større krigsspil og øvelser, som altid inkluderede en erobring af Danmark og Slesvig-Holsten samt af de vigtige stræder, der fører fra Østersøen ud i Nordsøen. I WPs øvelsesoplæg var det altid NATO, som brød freden, hvorfor WP straks måtte gå til en generel modoffensiv. Om denne også omfattede et nukleart "first strike" mod USA fremgår ikke af planerne, men at Sovjet arbejdede på en sådan evne var blevet afsløret gennem Cuba krisen i 1962. Det bør i denne sammenhæng erindres, at det var danske observationer af, at de sovjetiske fragtskibe på vej med missiler til Cuba

var vendt om, som medvirkede til, at præsident Kennedy kunne komme til en forståelse med Sovjetdiktatoren, så verden igen kunne "trække vejret lettere".

PERIODEN OMKRING 70'ERNE

Denne periode var præget af yderligere oprustning og sofistisering af såvel nukleare som konventionelle våbensystemer. På det nukleare område blev den gensidige afskrækkelse mellem pagternes hovedmodstandere - USA og Sovjet - baseret på interkontinentale raketter opstillet i faste underjordiske siloer. Disse raketter blev efterhånden forsynet med styrbare, forudprogrammerede multi-sprængladninger beregnet til at slå flere mål ud i samme "strike". Det var en udvikling, som var startet tidligere, men nu først slog rigtig igenem.

Fra Sovjets side blev doktrinen "strike first" lanceret for at kunne slå modstanderens silobaserede raketter ud, før de kunne gengælde et angreb. Dette førte på NATO side til udvikling af ballistiske nukleare raketter affyret fra neddykkede ubåde, som ville være vanskelige at lokalisere og slå ud i et "first strike".



Sovjetisk GOLF-klasse ballistisk missilubåd under udpassage af de danske stræder 1976. GOLF-klassen havde et konventionelt dieselmaskineri i modsætning til de senere ballistiske missil ubåde i den sovjetiske flåde, der havde atomfremdrivningsmaskineri.

Sovjet fik hurtigt udviklet tilsvarende søbaserede våbensystemer, og da disse raketter oprindeligt havde kortere rækkevidde, oprettedes permanente patruljer med neddykkede atomubåde nær USA's kyster. Tilsvarende patruljer i det østlige Atlanterhav blev udført af amerikanske og britiske "strategiske" ubåde.

USA's forsvarsdoktrin havde tidligere talt om "total gengældelse" i tilfælde af et atomangreb fra sovjetrussisk side. Men man var i Vesten klar over, at en total atomkrig ville blive et "ragnarok", som verdenscivilisationen næppe ville overleve.

I NATO regi modificerede man derfor den fælles forsvarsdoktrin og talte nu om "forward defence" og "flexible response", hvilket betød, at intet NATO territorium i tilfælde af angreb fra WP side ville blive opgivet på forhånd. NATOs svar ville i øvrigt afhænge af angrebets karakter. Hvis WP støttede sit angreb på atom- og andre masseødelæggelsesvåben, ville NATO svare igen med samme mønt.



Østtysk missilbåd af OSA-klassen i Østersøen 1974. Denne klasse var WPs standard missilbåd udrustet med 4 antiskibsmissiler af STYX typen, der havde en rækkevidde på 25 sømil.

Sømilitært så nye våbensystemer dagens lys i form af "sea skimming" langtrækkende sømålsmissiler, som var vanskelige at opdage og bekæmpe i tide. Sådanne missiler kunne fremføres af selv mindre krigsskibe, benævnt missilbåde. Til luftforsvar i land og til søs anskaffedes luftforsvarsmissiler til supplement af jagerflyene. Også de ældre våbensystemer såsom artilleri, torpedoer, miner og antiubådsvåben forbedredes. For torpedoernes vedkommende indførtes trådstyring og målsøgningsudstyr. For minernes vedkommende udviklede affyringssensorer, der gjorde dem vanskeligere at stryge på konventionel måde. Antiubådskraketter forsynet med målsøgende torpedoer blev indført både i øst og i vest.

Indførelse af atomfremdrivningsmaskinerier i hovedmodstandernes større krigsskibe betød, at disse kunne holde søen i hidtil ukendt lang tid. Tilsvarende for de atomdrevne ubåde, som nu kunne optræde fuldt neddykket hele tiden, når de var på togt, i modsætning til konventionelt fremdrevne ubåde, som måtte snorkle for luftfornyelse og opladning af deres batterier, som drev de elektromotorer, som benyttedes under neddykket sejlads.

En udstrakt anvendelse af såvel landbaserede som skibsbårne helikoptere til mange forskellige formål bl.a. antiubådskrigsførelse, måludpegning for andre våbensystemer, minestrygning og landsætning af tropper var et nyt træk i udviklingen. Moderne computerstyret kommunikations-, varslings- og kontrolstyr og særlige midler til "elektronisk" krigsførelse udvikledes, men det var åbenbart, at de vestlige systemer generelt var mere effektive og pålidelige end de tilsvarende østlige.



Mineklargøring ombord i og minelægning fra en dansk minelægger af FALSTER-klassen 1979. FALSTER-klassen kunne medføre op til 300 miner. NATO lagde stor vægt på en hurtig defensiv minering i Strædeområdet i en krisesituation.

Alle disse nye systemer fik dog nok den største strategiske betydning uden for Østersøområdet. Men udviklingen havde dog på NATO side skabt en del større dybde i Østersøforsvaret, hvor nye muligheder for fremskudte operationer gjorde invasionsforsvaret betydelig mere effektivt end tidligere.

På sovjetrussisk side fortsatte udbygning af Nordflåden på bekostning af Østersøflåden. Det mest bemærkelsesværdige i Østersøen var tilkomsten af et større antal WP landgangsfartøjer, der blev suppleret med luftpudfartøjer og

helikoptere til landsætningsformål. WP afholdt stadig større fælles sovjetiske, polske og østtyske landgangsøvelser tættere og tættere på danske kyster.

Admiral Gorsjkov fremhævede fortsat betydningen af at kunne erobre de danske øer og trænge igennem strædeområdet, og han anså WP for at være NATO overlegen styrkemæssigt i Østersøen på det flådemæssige område i forholdet 2 til 1. Han fremhævede især WPs overlegenhed i missilbærende skibe og fly. Luftstyrkemæssigt anså man dog styrkeforholdet som 1 til 1. Invasion af Danmark og Slesvig-Holsten skulle derfor fortsat støttes af talrige atomangreb både fra luften, søen og fra kystbatterier. At brugen af sådanne våben i stor udstrækning ville skabe meget store decontaminations problemer syntes ikke at afskrække WP ledelsen.

Og de enorme ødelæggelser, som atomvåben af 10-15 gange Hiroshimabombens styrke, ville have forårsaget på de udpegede flyvebaser og havne, ville ikke have muliggjort disses umiddelbare udnyttelse i en videregående offensiv, som WP påregnede.

Her bør det dog bemærkes, at moderne orlogsskibe med gastætte citadeller og sprinklerudstyr havde mulighed for at gennemsejle zoner med nukleart nedfald, men der var dog grænser for, hvor længe man a.h.t. besætningerne kunne opretholde sådanne "lukningstilstande".

I WP øvelsen BALTIC 70 regnede man med følgende styrker til erobring af de østdanske øer:

Fra Sovjet: Et marineinfanteriregiment mod Sjælland.

Fra Polen: En motoriseret skyttedivision og en sølandsætningsdivision mod Sjælland samt en luftlandedivision mod de sydlige øer og broerne mod Sjælland.

Fra Østtyskland: Et motoriseret regiment mod Falster.

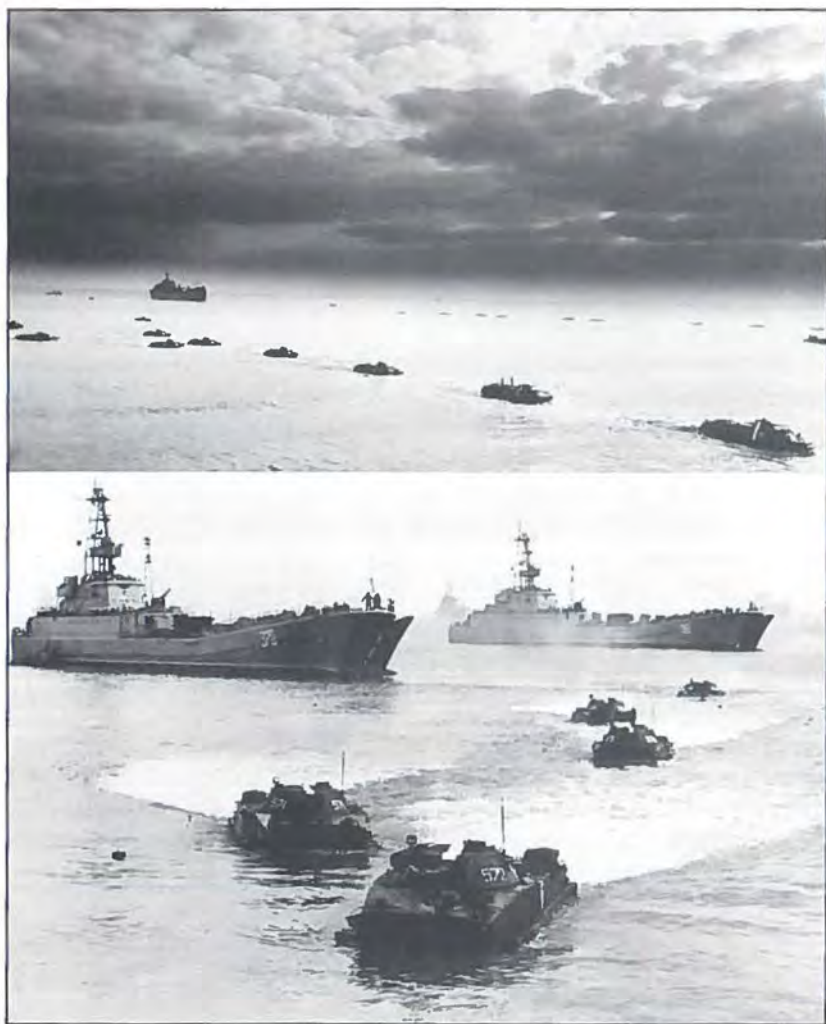
Opfølgende landsætninger ville kræve udnyttelse af WPs handelskibstonnage, specielt til fremførelse af tungt materiel, hvad der igen ville stille krav om erobring af intakte havne.

Der var også afsat styrker til en samtidig erobring af Bornholm.

WP øvelser af dette omfang udførtes op igennem 70'erne. Ledelsen af en sådan krigsmæssig operation var i starten pålagt chefen for Sovjets Østersøflåde, men senere krævede WP ledelsen, at operationen blev lagt i hænderne på en hærchef af hensyn til koordinationen med et angreb op gennem Jylland. Man

var klar over, at styrkeforholdet var ved at ændre sig i NATO favør, men var indstillet på at lide dobbelt så store tab som modstanderen ved et sådant angreb.

I slutningen af 70'erne blev WP ledelsen noget betænkelig ved det planlagte store polske kontingent i en landgangsoperation. (En polsk divisions menige personel var blevet undervist i at tale dansk med henblik på en besættel-



Warszawapagt landgangsovelse i Østersøen i 1978. Øvelsen, som blev overvåget af såvel danske, vesttyske som af svenske orlogsskibe, var den hidtil største, der blev udført af styrker fra Sovjet, Polen og Østtyskland.

se af Danmark i krigstilfælde). På den anden side fik WP ledelsen stærk støtte fra den østtyske marinechef, som gik helt ind for at udføre sin del af operationsplanen. Støttet af atomvåben, og som marskal Ustinov (3) sagde:

"Med mod, hurtighed, initiativ, kraftig bevæbning, koncentration af kræfterne og offensiv indstilling" ville det lykkes at føre kampen ind på fjendens territorium og nå de planlagte mål.

Når styrkeforholdet så ud til at ændre sig i NATO favor, skyldtes det ikke mindst, at NATOs planer for eksterne forstærkninger til Nordkommandoen, omfattende luftstyrker, marineinfanteri og regulære hærenheder fra England og USA var ved at tage fast form og nu blev indøvet årligt ved større NATO øvelser. Disse styrker inkluderede NATOs "brandkorps" - en fælleseuropæisk hærstyrke - og NATOs stående Atlantstyrke - en fælles flådestyrke bestående af destroyere og fregatter m.m. - som for første gang optrådte i den vestlige Østersø omkring Bornholm. Anvendelse af de sidste to styrker var et klart signal til WP om NATOs solidaritet omkring forsvaret af Østersøudløbene.



"The Standing Naval Force Atlantic" (STANAVFORLANT) under en NATO-øvelse i Østersøen i 1977. Tredje skib fra højre er den danske fregat PEDER SKRAM.

Og som et modtræk mod WPs landgangsøvelser sendte NATO en større flådestyrke til Østersøen med landgangsfartøjer, der satte tropper i land på den sjællandske øgruppe for at træne invasionsforsvaret under så realistiske forhold som muligt.

Det gik formentlig aldrig op for Sovjet- og WP lederne, at NATO var en ren forsvarsalliance, der ikke ville træde i funktion, medmindre et eller flere af dets medlemslande blev udsat for et militært overgreb. Der blev dog i verdensoffentligheden udtalt stor frygt for, at tilfældige episoder - bl.a. til søs - kunne afstedkomme eskalation til egentlige større krigshandlinger, som WP kunne udnytte som et påskud til at gå offensivt til værks over for NATO som helhed.

Fra USA side blev der derfor allerede i 60'erne - bl.a. forårsaget af nogle faretruende konfrontationer mellem USAs 6. flåde i Middelhavet og Sovjets Middelhavsflåde - gjort bilaterale aftaler med Sovjet om forholdsregler, der skulle hindre sådanne konfrontationer i at eskalere til egentlige større krigshandlinger.

Også indenfor NATO blev der i 70'erne vedtaget en række politisk styrede forholdsregler, der skulle sikre, at konfrontationer til søs, i luften og ved landegrænserne ikke førte til utilsigtet våbenbrug med krigseskalation til følge. Det drejede sig bl.a. om særlige signaler mellem de to parters luftfartøjer og mellem overfladeskibe og neddykkede ubåde, signaler, der skulle tilkendegive, at der ikke ville blive brugt våbenmagt mod krænkeres af NATO territorium, hvis disse efterkom hensigten med de afgivne signaler.

Lignende forholdsregler inden for WP synes ikke at være truffet at domme efter episoder i Østersøen, hvor WP enheder ofte bemandede og rettede deres kanoner mod modpartens orlogsskibe, selvom disse havde deres våben ubemandede og sejlede i internationalt farvand. NATOs regler gav dog altid en styrkechef ret til at handle i selvforsvar, hvis denne lokalt blev udsat for angreb eller trussel herom. For en dansk chef var dette tillige en pligt i henhold til den kongelige forholdsordre for forsvaret af Danmark.

Selvom den danske patrulje- og observationsaktivitet i Østersøen således stillede særlige krav til de skibe og fly, som deltog heri gennem det meste af "koldkrigsperioden", gav hele denne virksomhed et særdeles godt indblik i WPs taktiske, tekniske og våbenmæssige formåen, forsvarsmæssige oplysninger, som havde betydning for NATO både i og udenfor Østersøområdet.

Set i perspektiv må det siges, at konfrontationen mellem de to pagter i Østersøregionen nåede sit højdepunkt i slutningen af 70'erne. WPs fælles styrker foretog bl.a. en større landgangsdemonstration på den polske kyst i den hensigt at gøre indtryk både inden for WP og over for NATO. På landgangsstranden var bygget en balkon, hvorfra WPs toppolitikere og -militære kunne iagttage de nye enheders teknik og landgangsstyrkernes dedikation. Og som allerede nævnt demonstrerede man på NATO siden konceptet om "forward defence" i Østersøen og på den sjællandske øgruppe, hvilket sammen med

tilsvarende øvelser i Slesvig- Holsten udadtil var med til at give indtrykket af et stærkere forsvar.

PERIODEN OMKRING 80'ERNE

På det nukleare område var det mest iøjnefaldende Sovjets udvikling og opstilling i stort antal af mobile mellemdistance raketbatterier, der truede hele Vesteuropa. (I NATO kaldet "Intermediate Nuclear Forces" (INF)). Det var et forsøg fra sovjetisk side på at sikre sig imod, at dets arsenal af atomvåben rettet mod Vesteuropa hurtigt kunne slås ud i et "first strike".

NATOs svar herpå var opstilling i Europa af tilsvarende INF våbensystemer (PERSHING II og CRUISE MISSILES) ved dobbeltbeslutningen 1979 (4), der samtidig tilbød Sovjet og WP en gensidig nedrustning på såvel det nukleare som det konventionelle våbenområde.



Sovjetisk SS-20 INF mobilt missilbatteri. Hvert missil havde op til 3 nukleare sprænghoveder, og batterierne kunne genoplades på stedet. Der blev i 1980'erne udstationeret op til 400 af den slags batterier, som førte til NATOs modsvær med opstilling i England, Vesttyskland og Italien af PERSHING- og CRUISEMISSILES.

På NATOs side markerede begyndelsen af 80'erne fastere planer for forstærkninger fra USA til Vesteuropa, herunder ikke mindst til Nordkommandoen. Lufttransport af tropper i en krisesituation i forbindelse med forhåndsoplagring af materiel til disse forstærkninger betød mulighed for væsentlig hurtigere fremførelse af forstærkninger i en krisesituation.



Et hangarskib (ENTERPRISE-klassen) fra den amerikanske flåde. Hangarskibene i US ATLANTIC STRIKEFLEET kunne levere op til 300 fly-sortier i døgnet og var udsat til at støtte NATOs Nordkommando i krigstilfælde.

På det maritime område medførte indførelsen af interkontinentale raketter i Sovjets strategiske ubåde, at disse nu kunne koncentreres i såkaldte "bastioner" i Ishavet, hvor de ville være vanskeligere at lokalisere og bekæmpe. Fra USA hold proklameredes i præsident Reagans tid en mere offensiv maritim strategi, bl.a. hvad angår anvendelsen af NATOs "Strikefleet" og jagtubåde specielt til at holde Sovjets Nordflåde i skak, men også for at støtte forsvaret af østersøudløbene. USA var nu mere sikker på at kunne optræde både defensivt og offensivt med sine hangarskibsstyrker i Norskehavet og i den nordlige del af Nordsøen, selvom man i krigstilfælde måtte regne med tab primært fra angribende sovjetiske missilbærende fly.

Efter længere tids uro internt i Polen blev man i WP ledelsen mere betænkelig ved planerne om den store anvendelse af polske styrker i et angreb på de danske øer og søgte at erstatte nogle af dem med sovjetiske styrker på bekostning af andre frontafsnit.

Men WP fortsatte dog helt op til midten af 80'erne med at øve sine landgangsplaner i stor stil under tilskyndelse af admiral Gorsjkov. Så sent som i 1986 blev en polsk kontreadmiral sat til at lede sådan en øvelse, vel for at markere det polske medansvar for gennemførelsen af en sådan operation.

På højeste plan i WP ledelsen var marskal Ustinov, der tidligere havde været meget offensivt indstillet, ved at blive betænkelig ved, om man kunne gennemføre erobringen specielt af den jyske halvø. WP ledelsen regnede dog fortsat med, at kunne erobre de danske øer, selvom man måtte forudse større tab end tidligere antaget.



USAs marinekorps var de førende eksperter i landgangsoperationer, hvor de benyttede både helikoptere og landgangsfartøjer. Mere primitive fartøjer blev også taget i brug, hvor britiske tropper under øvelse i Østersøen benytter sig af gummibåde udsat fra vestysk LCU fartøj af BUTT-klassen.

Denne nye betænkelse var formentlig begrundet i en tvivl om, hvorvidt man fra WP side kunne forhindre NATOs forstærkningsstyrker i at gøre sig rettidigt gældende. Selvom WP ledelsen regnede med at kunne mobilisere de i Østtyskland stående styrker på 3 dage, anså NATOs efterretningstjenester, at Sovjet skulle bruge mindst 1 uge til at mobilisere styrker i resten af Østeuropa og Baltikum for et storangreb på Vesteuropa, og for et angreb på Nordnorge endog 2 ugers mobiliseringstid. Disse varselstider ville muliggøre det for NATO at reagere og få visse forstærkninger frem i tide.

USAs anvendelse af spionsatellitter ville også gøre det vanskeligt for WP at træffe større forberedelser til et storangreb, uden at NATO fik varsel herom. Og andre varslingsmidler ville gøre det muligt at opdage polske og østtyske forberedelser henset til disse landes nærhed til NATO territorium. (Sidstnævnte blev i øvrigt bekræftet ved de øvrige WP-landes invasion af Tjekkoslovakiet i 1968.)

En yderligere grund til WP ledelsens nye betæneligheder kan have været, at både de vesttyske og de danske hærstyrker på den jyske halvø havde fået øget deres kamppotential med nye kampvogne og andet nyt forsvarsmateriel bl.a. helikoptere. Og NATOs fælles luftforsvar var blevet styrket gennem indførelse af "Airborne Warning and Control" fly (AWACS).

Vesttyske og danske flådeenheder havde i 70'erne fået en missil-, kanon- og torpedobevæbning, der var jævnbyrdig med eller overgik tilsvarende sovjetiske systemer i rækning, træfsikkerhed og våbeneffekt, når der ses bort fra WPs mulige anvendelse af atomladninger i sådanne våbensystemer.

Og at det danske hjemmeforsvar ikke var nogen ubetydende faktor, viste den efterretningsmæssige aktivitet, som WP viede denne del af det samlede NATO forsvar.

Efter at den svenske flåde i de senere år var blevet væsentlig reduceret, og man nu her baserede sit invasionsforsvar på fly, ubåde og missilubåde i tilknytning til et udbygget kystforsvar, regnede man i WP ikke mere Sverige som en potentiel trussel i Østersøen og havde i øvrigt heller ingen konkrete planer om invasion i Sverige i tilfælde af krig med NATO. Sovjet undså sig dog ikke for at krænke svensk territorialfarvand ved ubådsindtrængning i skærgården, hvilket bekræftedes ved den såkaldte "Whisky on the Rocks" affære ved Karlskronabasen i 1981. Her blev det i øvrigt fastslået, at Sovjets ubåde medførte torpedoer med atomspræghoveder i fredstid.

Men det var ikke alle ledere indenfor WP, som viste betænkelse ved et angreb på Danmark. Selvom den østtyske admiral Ehm (5) var blevet gjort

bekendt med, at styrkeforholdet efter den seneste udvikling af NATO forsvaret nærmede sig paritet, mente han, at det stadig var muligt at overraske Danmark og gennemføre WPs planer om en hurtig erobring af de danske øer, en operation som han noget uprofessionelt betragtede som en større "River Crossing". Han lagde i øvrigt stor vægt på anvendelse af frømand ved forberedelserne til en invasion, selvom han var klar over, at både Danmark og Vesttyskland havde uddannet kampsvømmere til netop at tage sig af sådanne trusler.



Sovjetisk ubåd nr. 137 af WHISKY-klassen grundstødte på skærene i det spærrede militærømråde udfor flådebasen i Karlskrona, Sverige oktober 1981. Fartøjerne til højre i billedet er svenske kystbevogtningsfartøjer, som undersøger affæren.



Danske frømand gør sig klar til en øvelse i 1980'erne. De vesttyske og danske frømandskorps var uddannet efter amerikanske principper og blev meget anvendt til at markere den trussel, fjendtlige frømand udgjorde i kystfarvande i krigstilfælde.

Det allermest markante ved udviklingen i 80'erne var imidlertid, at WPs toppolitikere og de øverste militære chefer var begyndt at sætte spørgsmålstegn ved en krigsførelse støttet på atomvåben. Denne nye holdning var især affødt af NATOs dobbeltbeslutning om opstilling af INF våben i Europa og det samtidige tilbud om gensidige nedrustninger. Alvoren ved en atomkrig og de ringe chancer for, at den menneskelige civilisation i det hele taget kunne overleve en sådan krig, gik dog nok først op for sovjetlederne efter Tjernobyl ulykken i 1986.

Den videre udvikling efter nedrustningsaftalerne (SALT I og II) og den senere opløsning af WP og Sovjetunionen, som førte til afslutning af den "kolde krig" i 1988, anses for bekendt.

AFSLUTNING

I NATO har det forståeligt nok til enhver tid været vurderet, om forsvaret af Europa var stærkt nok til at afskrække eller imødegå et storangreb fra WPs side. Et angreb, som støttede sig på brug af atomvåben i det omfang, som fremgår af WPs planer, ville have udløst en nuklear gengældelse med uoverskuelige konsekvenser for begge sider. Som åbent udtrykt af vestlige eksperter, ville der i en sådan krig ikke være nogen sejrherre, kun tabere. Dette synspunkt ser det ud til, at sovjetledelsen ret sent også kom til.

Henset til WPs numeriske militære overlegenhed i Europa, personelt som materielt, anså man i NATO, at WP havde mulighed for en offensiv krigsførelse med konventionelle våben alene. Om NATO ville have været i stand til at stoppe et sådant angreb - uden i hvert fald trussel om brug af nukleare våben - var man i NATOs politiske og militære kredse i tvivl om. For så vidt angår et rent konventionelt angreb med de mål, WP havde sat sig omkring Østersøudløbene, kunne det imidlertid - ifølge samtidige analyser - fastslås, at NATOs konventionelle forsvar i 70'erne og 80'erne var af en sådan karat, at det ikke ville være lykkedes WP styrkerne at nå deres tilsigtede mål uden meget svære tab.

Som afslutning på dette indlæg må det være rigtigt at erindre om, at Østersøregionen historisk set har vekslet mellem at være et fredeligt område og et militært konfrontationsområde. Når den "kolde krig" i sidste halvdel af det 20. århundrede - i modsætning til under verdenskrigene i første halvdel af dette århundrede - ikke udviklede sig til "varm" krig, skyldtes det, at det fælles NATO forsvar viste sig i stand til at mønstre en militær balance, som WP ikke vovede at bryde, trods velkoordinerede og detaljerede angrebsplaner.

Det må også være rigtigt at påpege, at uanset hvordan de militærpolitiske forhold omkring Østersøen udviklede sig, vil Danmark altid være et nøgleområde, som andre stater, der har interesser i regionen, vil have deres blik rettet imod.

Sagen har betydning - selv efter afslutningen af den "kolde krig" - fordi et forsomt lokalforsvar ikke kan genoprettes i tide i tilfælde af hurtige ændringer i det militærpolitiske billede, sådan som Danmark erfarede i 30'erne.

Om den nuværende détente vil fortsætte ud i fremtiden vil bl.a. afhænge af, om Rusland - og andre stater fra den tidligere Sovjetunion - ratificerer de seneste nedrustningsaftaler med USA. Og i Østersøområdet om Rusland kan bringes til at modificere sin nuværende forsvarsdoktrin, som stadig taler om militære interesser i de tidligere sovjetrepublikker og her især de tre Baltiske randstater.

"Qui vivra, verra"!

Noter.

- (1) Kendskabet til Warszawapagtens krigsplaner mod Danmark skyldes i høj grad de studier af DDRs arkiver, som i de senere år er udført af professor Carl-Axel Gemzell ved Københavns Universitet. Professor Gemzell har tidligere studeret Nazitysklands operation "Weserübung" mod Danmark og Norge i 1940 og har påvist parallelet mellem daværende tyske planer og tilsvarende WP planer mod Danmark under den "kolde krig". Nogle af Gemzells observationer har allerede været offentliggjort i dansk presse i 1997. En mere udførlig redegørelse for WPs planer mod Danmark er præsenteret i Gemzells: "Warszawapagtens militære planer mod Danmark" ved en historikerkonference i marts 1998. Oplysninger fra dette studie er med Gemzells tilladelse benyttet af forfatteren af nærværende redegørelse.
- (2) Da de sovjetiske besættelsestropper blev trukket tilbage fra Bornholm i 1946, blev de efter aftale med Sovjet afløst af dansk militær. Ved Danmarks tilslutning til NATO foranledigede regeringen, at der kun måtte holdes NATO øvelser i Østersøen vest for 14°00' E, d.v.s. et godt stykke vest for Bornholm. Dette vanskeliggjorde afholdelse af realistiske antiinvasionsøvelser mod dansk territorium, og grænsen blev efterhånden gradvis forlagt til at omfatte internationalt farvand øst for Bornholm ud til 16°30' E. Der måtte dog ikke komme andre end danske styrker på øen.
- (3) Dimitrij Ustinov var sovjetisk forsvarsminister 1976-84 og kom fra den russiske rustningsindustri. Selvom han ikke havde nogen højere militær uddannelse var han den, som var direktivgivende for WPs militære styrker og havde titel af marskal.
- (4) Det var denne beslutning Danmark, som eneste NATO land, tog forbehold over for gennem den såkaldte "fødnopolitik", som oppositionen påtvang den siddende regering. Igennem professor Bent Jensens bog "Tryk og Tilpasning" 1987 er det blevet dokumenteret, hvorledes sovjetlederne under den "kolde krig" systematisk søgte at påvirke den danske fredsbevægelse og visse indflydelsesrige politikere til at modsætte sig NATOs bestræbelser på at skabe våbenmæssig balance mellem Øst og Vest. Disse påvirkninger syntes en overgang i begyndelsen af 80'erne at ville lykkes i

Danmark, men de fik ingen virkning inden for NATO alliancen som helhed. Den danske "fodnote-politik" betød nok mistet politisk troværdighed i NATO kredse, men når den ikke fik følger for Danmarks NATO medlemskab, må det bl.a. ses i lyset af det danske forsvars professionelle stade og de bidrag, det kunne yde i det samlede NATO forsvar især i Østersoregionen.

- (5) Admiral Ehm var tillige med andre ledende officerer i DDRs marine blevet rekrutteret fra det tidligere underofficerskorps i Nazitysklands krigsmarine. De var med et maritimt udtryk altså "kommet op gennem klydset". Det essentielle i denne sammenhæng er, at man kan konstatere, at disse ledere ikke kan anses for at have besiddet den professionelle erfaring og dømmekraft som sø-officerer, der har gennemlevet en normal uddannelseskariere. Ehm fungerede 1959-87.

HOTEL JUTLANDIA

FREDERIKSHAVN

TELEFON 98 42 42 00

"Hotellet helt på toppen"

Nedenstående artikel er indsendt af chefen for Søværnets Sergent- og Reserveofficersskole. Indlægget kommenteres efterfølgende i artiklen "Derfor et kommando- og støtteskib !".

HVORFOR ET KOMMANDO- OG STØTTESKIB ?

Af

kommandørkaptajn K.T. Madsen

INDLEDNING

Søværnet er i øjeblikket midt i en overgangsfase, hvor gamle opgaver skal kunne ses, samtidig med at nye og hidtil ukendte opgaver tegner sig i horisonten. Fremtiden omfatter ikke alene gentagelser af de allerede kendte opgaver, der kan forudsiges med større eller mindre sikkerhed. Den omfatter også en usikker fornyelse, der formes af forestående opgaver, som overstiger vores aktuelle erfaringsgrundlag.

De valg vedrørende søværnets sammensætning, som skal træffes i fremtiden, vil få indflydelse på, hvilke opgaver søværnet i fremtiden vil kunne løse. Et forkert valg af en skibstype vil betyde en fejlinvestering af betydelig omfang, og medføre en begrænsning i evnen til at løse de fremtidige opgaver.

I flere af de sidste numre af tidsskriftet (TfS) er kommando- og støtteskibet omtalt som værende et absolut nødvendigt skib for den danske marine. Da jeg ikke helt forstår den begejstring for dette skib, som kommer til udtryk flere steder i de skrevne artikler, tillader jeg mig at fremføre mine betragtninger vedrørende et sådant skib.

Når lederen i tidsskriftets nr. 1/98 nævner: "... styrker fra alle tre værn bør kunne forme en samlet mobil kapacitet, der skal kunne indsættes hurtigt, fleksibelt og koordineret...", må jeg påpege, at Danmarks indsats i kommende internationale operationer nødvendigvis må foregå sammen med andre lande, og at vores del af en sådan operation af gode grunde vil være begrænset. Dansk bidrag må være at støtte og hjælpe i den udstrækning og inden for de områder, som vi er i stand til, og hvor de andre deltagerlande i operationen finder det fornødent. Jeg har særdeles svært ved at se, hvorledes danske styrker skal være i stand til at optræde som "en samlet mobil kapacitet". Jeg har til gengæld nemt ved at forestille mig operationer, hvor danske hærstyrker indsættes hurtigt,

fleksibelt og koordineret med andre landes hærstyrker, ligesom tilsvarende vil gøre sig gældende for danske flåde- og flystyrker.

Skyldes begejstringen for et kommende kommando- og støtteskib, at vi har glemt de oprindelige forudsætninger, kendsgerninger og krav til et sådant skib?

SKIBET

Ifølge "Rapport fra Udvalget vedrørende forsvarets materiel" (UFOM) er kommando- og støtteskibet udrustet med transport- og underbringelseskapa- citet for fleksibel anvendelse til forskellige formål. Dette indebærer, at disse enheder vil kunne varetage kommando- og støttefunktion, yde assistance ved humanitære eller miljømæssige katastrofer, udrustes til hospitalsskibstjeneste inklusiv 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, antioverfladekrigsførelse, luftforsvar og antiubådskrigsførelse.

I TfS nr. 4/97 fandtes en foreløbig projektskitse af kommando- og støtteskibet, der uvilkårligt leder tanken hen på et forstørret inspektionsskib. Skitsen er uden oplysninger om størrelse, men i marts udgaven af det amerikanske tidsskrift Proceedings er angivet, at skibet skal være 120 meter langt og på 4600 tons displacement, hvilket syntes at passe til den nævnte skitse.

Selve platformen vil koste ca. 415 mio. kr., mens supplerende udrustning vil koste ca. 280 mio. kr. Dertil skal lægges ca. 1/6 af de ca. 800 mio. kr., som skal anvendes til FLEX-moduler, samt ca. 100 mio. kr. til et CJTF-modul og en del af den ammunition for ca. 200 mio. kr., som skal anskaffes til kommando- og støtteskibene og patruljeskibene. Altså en samlet pris på mindst 950 mio. kr. Hvis skibet kan opfylde alle de stillede krav, må det siges at være særdeles billigt. Til sammenligning kan anføres, at den norske marine kæmper for at få prisen for et af deres kommende eskorteskibe ned i nærheden af 2 mia. norske kroner. De to priser kan dog ikke direkte sammenlignes, idet det danske skib selvfølgelig ikke vil kunne få de samme egenskaber, som det norske. Det danske kommando- og støtteskib må enten have færre eller dårligere sensorer og våben eller være bygget efter civil standard for skrog og maskiner.

Til sammenligning kan endelig oplyses, at DSB til orlogskaptajn Engstrøm i 1995 har oplyst, at færgen HEIMDAL repræsenterer en salgsværdi på ca. 100 mio. kr. eller en årlig lejeindtægt på ca. 18 mio. kr.¹

OPGAVERNE

Under NATOs strukturændring i begyndelsen af 90'erne blev det bestemt, at strategien skulle bygge på evnen til hurtigt at deployere en multinational styrke til et kriseområde. For at opnå denne evne til hurtig koncentration iværksættes opbygningen af forskellige reaktionsstyrker. Danmark blev blandt andet anmodet om at stille et kommando- og støtteskib til rådighed for alliancens stående minerydningsstyrke².

Regering og Folketing har efterkommet denne anmodning, idet der i et bilag til "Aftale om forsvarrets ordning 1995-1999"³ er anført, at Danmark efter særligt behov stiller et kommando- og støtteskib til rådighed for NATOs stående minerydningsstyrke. Skibet indgår sammen med et patruljefartøj af FLYV-klassen i minerydningsrollen i de Umiddelbare Reaktionsstyrker under MNMF (Multinational Maritime Forces). Bortset fra evnen til at fungere som kommando- og støtteskib for en minerydningsstyrke findes i øjeblikket ingen andre krav fra NATO til skibet.

UFOM-rapporten foreskriver følgende opgaver til kommando- og støtteskibet:

- Kommando- og støttefunktion.
- Assistance ved humanitære eller miljømæssige katastrofer.
- Hospitalsskibstjeneste (inkl. evakuering).
- Transport af materiel og personel.
- Opgaver for den civile del af samfundet.
- Maritime opgaver.

ANALYSE

Orlogskaptajn S. Engstrøm har tidligere her i tidsskriftet foretaget en grundig analyse af kravene til kommando- og støtteskibet⁴. Oplysningerne i hans artikel danner grundlag for følgende analyse, hvor forudsætninger, kendsgerninger og krav stilles overfor kommando- og støtteskibets mulige opgaver.

Kommando- og støttefunktion.

Betragtes udelukkende et kommando- og støtteskib til rådighed for NATOs stående minerydningsstyrke ses det, at skibet skal have en sådan størrelse, at stab, kommunikation, forsyninger, værksteder og reservedele til MCM-enhederne kan være ombord. Hvis det forudsættes, at MCM-operationer i særlige trusselsområder gennemføres med eskorte af kampskibe kan komman-

do- og støtteskibets behov for selvforsvarsevne begrænses til et våbensystem, der som minimum består af et kanonsystem og et decoy-system. Orlogskaptajn S. Engstrøm mener dog, at det kan være hensigtsmæssigt, at udruste skibet med et missilsystem således, at skibet tillige vil kunne yde et begrænset områdeluftforsvar for MCM-styrken. Hvis man kan acceptere forudsætningen om, at MCM-styrker ikke indsættes i trusselsområder uden eskorte vil de eksisterende FALSTER-klasse minelæggere og i begrænset omfang de eksisterende LINDORMEN-klasse minelæggere kunne løse opgaven. Dette vil dog forudsætte, at disse skibstyper tilføres et moderne C3-system, der er anvendeligt sammen med NATOs eksisterende systemer.

I den periode, hvor STANAVFORCHAN har haft dansk styrkechef, har denne anvendt en minelægger af FALSTER- eller LINDORMEN-klassen som kommandoplattform, mens andre lande, når disse har haft kommandoen, normalt har anvendt et større MCM fartøj.

Nationalt findes desuden et transportbehov for de minerydningsdroner (MRD), der indgår i MCM-konceptet for FLYVEFISKEN-klassen. MRD'erne har en sådan størrelse, at en hurtig forlægning over større afstande kun er mulig ved at lade dronerne transportere af et større skib. Denne transport til indsættelsesområdet kan dog forudsættes at foregå uden nogen reel trussel, hvorfor denne opgave kan sammenlignes med den senere nævnte transportopgave af materiel og personel.

Betragtes ledelse af andre flådestyrke end NATOs stående minerydningsstyrke ses kun et begrænset behov for et dansk kommando- og støtteskib. I STANAVFORLANT, German Task Group, Canadian Task Group og Netherland Task Group klares ledelsen af en task group fra et større eskortefartøj, der er særligt udrustet til denne opgave. Dette er i sig selv ikke mærkværdigt, når man tænker på, at Danish Task Group er blevet ledet fra et inspektionsskib med stabsoperationsrummet indrettet i en standard 20 fods container på styrbord sidedæk. Kravene til kommandoskibet er foruden samme fart som de øvrige skibe i Task Group'en, at der er plads til en Task Group Commander og hans stab, samt tilstrækkelig kommunikation.

Ledelsen af en Task Force foretages i de store mariner (læs engelske, franske og amerikanske) fra et større krigsskib (normalt et hangarskib), der har tilstrækkelig fart til at følges med task forcen og med tilstrækkelig plads til den nødvendige kommunikation og stab.

Efter vedtagelsen af NATOs nye strategi i 1991 har der været arbejdet meget med udarbejdelsen af retningslinierne for den såkaldte CJTF (Combined Joint Task Force) koncept. Det kan vel fortsat diskuteres om den gældende kommandostruktur og de gældende retningslinier for CJTF er de endelige. SHAPE og de fleste store nationer har tidligere anbefalet, at CJTF-

hovedkvartererne opbygges om landbaserede kernehovedkvarterer ved de europæiske regioner og et skibsbaseret kernehovedkvarter ved SACLANT's Strike Fleet. Ved aktivering af et CJTF hovedkvarter skal alle andre hovedkvarterer i Alliancen bidrage med moduler, der kan forstærke kernehovedkvarteret på forskellig vis⁵.

Eventuelle tanker om at et dansk kommando- og støtteskib kun skal kunne rumme den maritime del af kommandostrukturen (Navy Component Commander) er derfor ikke realistisk, idet dette vil stride mod hele idéen i en Combined Joint Task Force.

Den amerikanske flåde har afprøvet koncepten flere gange, blandt andet under øvelserne Ocean Venture og Elipse Bravo, hvor man i det første tilfælde havde Navy Component Commander siddende i det fælles hovedkvarter i land, medens man under den anden øvelse havde alle, inklusiv Joint Force Air Component Commander, ombord i flagskibet for 6. Flåde⁶. Det bør hertil bemærkes, at flagskibet under denne øvelse var af Blue Ridge klassen (18.646 tons displacement) med en besætning på næsten 800 mand og plads til en stab på mere end 250 personer.

Under Golf krigen blev de engelske styrker ledet fra et joint hovedkvarter i High Wycombe. Hvert vagtskifte i hovedkvarteret bestod af ca. 500 personer⁷. Selv om de samlede engelske styrker, der kom under hovedkvarteret, nærmede sig 45.000 mand, var de væsentligste komponenter, foruden flystyrker, to brigader og en flådestyrke med 11 destroyer/fregatter og 5 MCM enheder. Bare vagtskiftets størrelse vil umuliggøre ledelsen af en tilsvarende styrke fra et dansk orlogsskib.

Et kommando- og støtteskib vil kunne anvendes som kommandoplatform for NATOs stående minerydningsstyrke, men denne opgave vil også kunne løses af minelæggerne af FALSTER-klassen og i nogen grad af LINDORMEN-klassen, hvis disse skibe tilføres et moderne C3-system. Kommando- og støtteskibet vil være for langsomt og unødvendigt stort til at lede en Task Group. Rent fysisk vil det næsten være umuligt at lede en CJTF fra et skib som det danske kommando- og støtteskib. Ligesom det forudsættes i NATO, at ledelsen af en CJTF vil blive foretaget fra kommandostrukturen og ikke styrkestrukturen, som et kommando- og støtteskib automatisk vil komme til at tilhøre. Endelig virker tanken, at større nationer vil acceptere at placere ledelsen af en CJTF i et mindre skib fra et fremmed land, ikke troværdigt.

Assistance ved humanitære eller miljømæssige katastrofer.

Hvis kommando- og støtteskibet skal indsættes ved humanitære eller miljømæssige katastrofer findes intet krav om særligt militært udrustning i skibet. Skibet skal til gengæld have en passende passager- og lastkapacitet, som gør det muligt at transportere hjælpeudstyr og personel frem til katastrofeområdet. Ligeledes kan det være nødvendigt, at skibet er udrustet med egnet lossegrej, som gør skibet uafhængigt af faste havneinstallationer. Skibet må desuden være i stand til at medbringe køretøjer og en eller flere helikoptere. Kravet til læge og hospitalshjælp vil blive behandlet under afsnittet om hospitalsskibstjeneste.

Hvis beboelsesfaciliteterne for hjælpepersonellet og eventuelle nødstedte er indrettet i containere, vil disse kunne placeres ombord i et Ro/Ro skib med tilstrækkelig strømforsyning og ventilation. Tilsvarende vil gøre sig gældende for miljøudstyr, der for en stor dels vedkommende allerede er anbragt i containere for transport på landevej.

Der findes intet krav om bevæbning eller sensorer på et skib, der skal yde assistance ved humanitære eller miljømæssige katastrofer. En handelsskib, en færge eller et passagerskib med tilpas beboelse, losse- og lastkapacitet vil kunne opfylde kravene til et kommando- og støtteskib, der skal yde assistance ved humanitære eller miljømæssige katastrofer.

Hospitalsskibstjeneste (inkl. evakuering).

Orlogskaptajn S. Engstrøm har i sin artikel på bedste vis beskrevet de tre ambitionsniveauer for et dansk hospitalsskib, som blev udarbejdet i forbindelse med Golfkrigen. Niveauerne går fra en begrænset kapacitet ved humanitære opgaver til et helt skibsbåret feltlazaret/hospital med en sengekapa- citet på op til 200 pladser. Alle modeller er udarbejdet for ombordsættelse i Ro/Ro skibet (DSB-færgen) HEIMDAL.

Orlogskaptajnen analyserer desuden fordele og ulemper ved i en væbnet konflikt at lade hospitalsskibet være afmærket og notificeret i henhold til Genevekonventionen. Konklusionen er, at S. Engstrøm ikke umiddelbart finder det hensigtsmæssigt at gøre brug af konventionens beskyttelse af skib, lægestab og patienter. Blandt andet henvises her til engelske erfaringer fra såvel Falklandskrigen og Golfkrigen.

Det kan ikke udelukkes, at der findes engelske erfaringer fra Falklandskri- gen, der viser, at det er mindre hensigtsmæssigt at gøre brug af Genevekonven-

tionens beskyttelse af hospitalsskibe. Men betragtes de mere officielle kilder⁸ fra denne krig, kan der ikke findes sådanne erfaringer.

Under Golfkrigen anvendte Storbritannien helikopterskibet Argus som hospitalsskib. Dette skib på 28.480 tons deplacement havde et felthospital med kun 100 senge om bord, hvorfor det må formodes, at resten af skibet har været fyldt med militært udstyr, der umuliggjorde en notifikation som hospitalsskib.

Det polske hospitalsskib Wodnik, der også var med i Ørkenstormen, var til gengæld ubevæbnet og malet som hospitalsskib. Tilsvarende gør sig gældende for de to amerikanske hospitalsskibe Mercy og Comfort, der allerede inden Ørkenstormen startede, var fortojet i Manama i Bahrain⁹.

Det må derfor vurderes, at hvis et hospitalsskib kun er udrustet som hospitalsskib og ikke medbringer militært udstyr, må det være en fordel at lade det afmærke og notificere i henhold til Genevekonventionens bestemmelser. Skibet vil på denne måde opnå en langt bedre beskyttelse, end noget luftforsvar vil kunne give det. Ethvert egnet civilt skib, der er ombygget til hospitalsskib, vil kunne opfylde de nødvendige krav til skibet og dets konstruktion.

Transport af materiel og personel.

Ingen nation har et kommando- og støtteskib som det foreslåede danske. Men betragtes landgangsskibe kan man få et indtryk af transportkapaciteten for skibe, der er indrettet til transport af soldater og deres materiel. Tallene i den følgende oversigt er taget fra internationale flådehåndbøger. Nu vil nogen måske indvende, at man kan transportere flere soldater på sådanne skibe, men alle de nævnte nationer har erfaring i at transportere soldater, således at disse også kan anvendes, når de når frem til deres bestemmelsessted efter længere tids sejlads.

Oversigt over antal soldater pr. 1000 tons deplacement (fl.).

| Nation | Navn | Deplacement | Soldater | Soldater/1000 tons |
|--------|--------------|-------------|----------|--------------------|
| PO | Lublin | 1675 | 135 | 81 |
| US | Newport | 8576 | 314 | 37 |
| FR | Ouragan | 8500 | 470 | 55 |
| US | Raleigh | 14865 | 706 | 47 |
| RU | Ropucha | 3900 | 230 | 59 |
| NL | Rotterdam | 12000 | 600 | 50 |
| UK | Sir Lancelot | 5674 | 340 | 60 |

Som det kan ses, vil et landgangsskib kunne transportere mellem 37 og 81 soldater og deres udstyr pr. 1000 tons displacement (fl.). For et dansk skib p \ddot{a} 4600 tons m \ddot{a} t transportkapaciteten derfor formodes at v \ddot{a} re mellem 170 og 373 soldater. Herfra skal s \ddot{t} tr \ddot{a} kkes eventuelle rum, som skal anvendes til bev \ddot{a} ning eller kommando- og kontrolfunktioner, som normalt ikke findes i st \ddot{o} rre omfang i landgangsskibe.

Orlogskaptajn Engstr \ddot{o} m har i sin artikel konstateret, at transport af den internationale brigade (DIB) i sin helhed (ca. 4.500 personer og 21.300 m 2 d \ddot{a} ksplads til k \ddot{o} ret \ddot{o} jer) vil kr \ddot{a} ve en transport kapacitet som svarer til 10-12 DSB-f \ddot{a} rger af HEIMDAL-typen. Selv ved bygning af to kommando- og st \ddot{o} tteskibe vil der v \ddot{a} re s \ddot{a} stor underskud i transportkapacitet, at civil skibsfart m \ddot{a} anvendes, hvis DIB'en skal transporteres p \ddot{a} skibe. Selv om dele af DIB'en kan transporteres i gast \ddot{a} t citadel i et kommando- og st \ddot{o} tteskib, synes behovet minimalt, n \ddot{a} r hovedparten af styrken alligevel m \ddot{a} transporteres p \ddot{a} civile skibe uden gasbeskyttelse.

Hvis DIB'en skal inds \ddot{a} ttes efter transport med skib, m \ddot{a} det formodes, at forsyningerne til styrken ligeledes skal transporteres med skib. Hvis DIB'en inds \ddot{a} ttes, m \ddot{a} det formodes, at den kan komme i kamp, hvorfor der ogs \ddot{a} skal transporteres en passende m \ddot{a} ngde forsyningsgenstande, ammunition og drivmidler frem. Denne transportopgave skal udf \ddot{o} res samtidig eller n \ddot{a} sten samtidig med, at DIB'en n \ddot{a} r frem til bestemmelsesstedet.

Omfanget af transportopgaven kan m \ddot{a} ske bedst beskrives ved at betragte erfaringerne fra Golfkrigen, hvor en division fra USMC til 30 dages forbrug regnede med 265.000 tons ammunition¹⁰. Nu kan en dansk brigade n \ddot{a} ppe have det samme forbrug som 1/3 af en amerikansk marine division. Men der er ingen tvivl om, at mange civile skibe m \ddot{a} anvendes, hvis DIB med tilh \ddot{o} rende forsyninger skal sejles frem til sit bestemmelsessted. Et enkelt eller to danske orlogsskibe, der er i stand til at d \ddot{a} kke en minimal del af transportbehovet, vil v \ddot{a} re fuldst \ddot{a} ndig uden betydning for hele operationens gennemf \ddot{o} relse.

N \ddot{a} r lederen i tidsskriftets nr. 1/98 n \ddot{a} vner: "Ved anvendelse af et kommando- og st \ddot{o} tteskib kan danske styrker sendes af sted (og tr \ddot{a} kkes hjem) hurtigt og med stor politisk signalv \ddot{a} rdi", m \ddot{a} jeg p \ddot{a} pege, at denne signalv \ddot{a} rdi vil v \ddot{a} re indenrigspolitisk, idet skibets transportkapacitet vil svare til et, m \ddot{a} ske to kompagnier, hvilket n \ddot{a} ppe vil give nogen st \ddot{o} rre udenrigspolitisk signalv \ddot{a} rdi. Signalv \ddot{a} rdien vil v \ddot{a} re som ved det Hercules transportfly, som Danmark under den sidste krise i Irak stillede til r \ddot{a} dighed for de allierede styrker, som eventuelt skulle foretage et flyangreb p \ddot{a} Irak.

Endelig b \ddot{o} r man ikke overse, at det danske kommando- og st \ddot{o} tteskib ikke er et landgangsskib. Den havn, hvor til en dansk h \ddot{a} rstyrke skal transporteres,

skal være sikret af venlige styrker, inden skibet kan gå i havn. Der er altså ingen militær grund til at anvende et krigsskib til denne transportopgave.

Desuden findes behov for transport af den danske del af Multinational UN Stand-By Forces High Readiness Brigade (SHIRBRIG). Denne hurtige udrykningsbrigade tænkes kun indsat af FN ved fredsbevarende og humanitære operationer¹¹. Dette er altså en styrke, der ikke skal indsættes i krigslignende operationer, hvorfor transporten af styrken udemærket kan foregå på et civilt skib. Et stabskompagni (225 personer og 750 m² køretøjer), der er tilmeldt som muligt hovedkvarter for en FN mission, vil formodentlig kunne transporteres på et kommando- og støtteskib. men da det er en FN-mission, der skal gennemføres under fredsforhold, vil næppe noget land stille sig hindrende for hverken løsning eller passage af styrken. Umiddelbart ses ingen grund til at anvende et krigsskib til opgaven, der heller ikke vil kunne gennemføres med et kommando- og støtteskib, hvis de hærstyrker (en panserinfanteribataljon, et motoriseret infanterikompani, et panseringeniør kompagni, et forsyningskompagni, et transportkompagni og et mp-detachement), som er tilmeldt som yderligere optioner, også skal deltage. Endelig kan det ikke udelukkes, at et orlogsfartøj, der ikke er en del af FN-styrken, måske ikke kan få tilladelse til at anløbe udlosningshavnen.

Transport af minerydningsdroner (MRD) er som tidligere beskrevet nødvendig ved MCM-operationer med FLYVEFISKEN-klassen uden for nærområdet. Hvis kommando- og støtteskibet skal være transportfartøjet, skal skibet være i stand til at medbringe 2-3 MRD'er som dækslast. Hvis en egnet havn med tilstrækkelig krankapacitet ikke findes i nærheden af operationsområdet, skal skibet selv være i stand til løfte fartøjerne (min. 32 tons) fra dækket og i vandet. Større kraner ses ikke på den i tidsskriftet viste projektskitse af kommando- og støtteskibet, hvorfor det må formodes, at en transport af MRD'er om nødvendigt tænkes udført med et egnet civilt skib.

Et kommende kommando- og støtteskib vil have så lille transportkapacitet, at det kun vil kunne dække en lille brøkdel af det transportbehov, som vil opstå, hvis DIB'en skal sejles til et indsatsområde. Skal SHIRBRIG'en indsættes findes intet behov for kommando- og støtteskibet, idet en eventuel søtransport vil være en ren fredsmæssig transportopgave, som løses både bedre og billigere af den civile skibsfart. Transport af MRD'er til indsatsområder uden for nærområdet tænkes tilsyneladende gennemført med civil skibsfart.

Opgaver for den civile del af samfundet.

Kommando- støtteskibet tænkes anvendt til havundersøgelser, miljøindsats og søredning. Havundersøgelser har i de sidste mange år været en begrænset del af søværnets opgaver, der har kunnet foretages fra de eksisterende skibe. Ønskes et havundersøgelsesskib som Galathea, findes der ingen særlige krav til militært udstyr til et sådant skib. Hvis regeringen ønsker en ny Galathea-ekspedition udrustet, vil det være langt billigere at chartre et skib for den relativ begrænsede periode, som ekspeditionen skal sejle, end at bygge et krigsskib med en sådan eventuel ekspedition for øje.

Behovet for et kommando- og støtteskib ved en miljøindsats er beskrevet under afsnittet om assistance ved humanitære eller miljømæssige katastrofer og skal ikke gentages her.

At kommando- og støtteskibet også skal kunne deltage i søredning må betragtes som en selvfølge, idet alle skibe, både civile og militære, ifølge international lov og sædvane er forpligtet til at hjælpe ved nødsituationer på havet.

Et kommando- og støtteskib skal naturligvis kunne støtte det civile samfund ligesom resten af søværnets skibe. Men dette argument syntes ikke tilstrækkelig for, at vi netop skal bygge et kommando- og støtteskib, idet alle søværnets enheder må være parat til at støtte det civile samfund.

Maritime opgaver.

De maritime opgaver, som kommando- og støtteskibet skal kunne løse, omfatter overvågning, suverænitetsbevarelse, maritim tilstedeværelse og efterretningsindhentning, minelægning, antioverfladekrigsførelse, luftforsvar og antiubådskrigsførelse.

STANFLEX-fartøjerne af FLYVEFISKEN-klassen blev bygget til overvågning, suverænitetsbevarelse og maritim tilstedeværelse. Opgaver som skibstypen løser til alles tilfredshed og til en pris, der vil være langt under, hvad et kommando- og støtteskib vil koste at operere. Det må vurderes, at antallet af FLYVEFISKEN-klassen patruljebåde er tilstrækkeligt til at løse opgaverne. Hvis dette ikke er tilfældet, må det være billigere at bygge yderligere et par skibe af denne type, end starte bygningen af langt større skibe.

Efterretningsindhentning foretages bl.a. af den tyske og russiske marine med ubevåbnede skibe, mens andre mariner anvender krigsskibe til denne opgave. Hvorvidt FLYVEFISKEN-klassen er i stand til at løse denne opgave, eller indhentningsudstyret skal placeres i større skibe vil afhænge af operations-

området og afstanden til dette. Særligt indhentningsudstyr er dog en fordel for ethvert krigsskib i en kampsituation, hvorfor dette særlige udstyr måske burde placeres i korvetterne og de fremtidige patruljeskibe.

Inden afslutningen af den kolde krig bestod den danske flådes væsentligste minelægningskapacitet af 4 FALSTER-klasse og 2 LINDORMEN-klasse minelæggere. Ved udfasningen af FALSTER-klassen efter år 2000 vil søværnets minelægningskapacitet bestå af de 2 LINDORMEN-klasse minelæggere samt det antal FLYVEFISKEN-klassen patruljebåde, som konverteres til minelæggere under en minekampagne. Det bør vurderes, om det antal miner (60 stk.), som hvert skib af FLYVEFISKEN-klassen kan medføre sammen med minerne i minelæggerne af LINDORMEN-klassen, ikke dækker søværnets behov under den nuværende trussel.

Det bør desuden påpeges, at et kommando- og støtteskib vil have langt større dybgang end minelæggerne af FALSTER-klassen, hvorfor minefelterne ikke vil kunne lægges tæt ved kysterne og derfor vil kunne omstilles af mindre skibe end kommando- og støtteskibene.

Når den norske marine må konstatere, at et eskorteskib, der skal være i stand til at udføre antioverfladekrigsforelse, luftforsvar og antiubådskrigsforelse, koster mere end 2 mia. norske kroner, er det klart, at man for 950 mio. danske kroner ikke får et skib med en tilsvarende kapacitet som det norske. Når man så samtidig ser på de øvrige opgaver, som det danske skib skal være i stand til at løse, er det klart, at kommando- og støtteskibets evne til at udføre antioverfladekrigsforelse, luftforsvar og antiubådskrigsforelse er stærkt begrænset.

Flere af de maritime opgaver, som kommando- og støtteskibet skal løse, løses eller kan løses af skibe i den eksisterende flåde. De opgaver, som ikke kan løses eller ikke løses godt nok af de eksisterende skibe, vil kommando- og støtteskibet heller ikke kunne løse godt nok.

KONKLUSION

De opgaver, som et fremtidigt kommando- og støtteskib forudses at skulle kunne løse, kan deles i to klart adskilte opgaver.

- Opgaver som assistance ved humanitære eller miljømæssige katastrofer, hospitalsskibstjeneste (inkl. evakuering), transport af materiel og personel samt opgaver for den civile del af samfundet, der kun skal løses periodevis. Et skib, der skal løse disse opgaver, kræver ingen bevæbning eller militære sensorer. Enkelte af opgaverne vil formodentlig ikke kunne løses af et bevæbnet krigsskib. Forsvaret kan i fremti-

den forudse et stort eller lille transportbehov fra Danmark til et indsatsområde på havet eller i et fremmed land. Behovet kan forudses at opstå med adskillige års interval. Transportbehovet vil kun i meget begrænset omfang kunne dækkes af et kommando- og støtteskib, mens civile skibe evt. efter en mindre ombygning vil være i stand til at dække behovet.

- Kommando- og støttefunktionen samt de maritime opgaver skal løses af et krigsskib. Den eneste relevante opgave for Danmark er kommando- og støtteskibet til NATOs stående minerydningsstyrke. Denne opgave vil kunne løses af minelæggerne af FALSTER-klassen og i nogen grad af LINDORMEN-klassen, hvis disse skibe tilføres et moderne C3-system. Søværnet har, når FALSTER-klassen minelæggerne er udfaset, behov for et kommando- og støtteskib til NATOs stående minerydningsstyrke, hvis ikke minelæggerne af LINDORMEN-klassen kan ombygges til at opfylde kravene til et sådant skib. De specielle maritime opgaver, som ikke kan løses godt nok af den eksisterende flåde, vil heller ikke kunne løses af kommando- og støtteskibet. Søværnet har derfor behov for et større patruljeskib, der er i stand til at udføre effektiv antioverfladekrigsførelse, luftforsvar og antiubådskrigsførelse.

Det foreslåede kommando- og støtteskib vil ikke være i stand til at løse de beskrevne opgaver godt nok. De opgaver, som skibet kan løse, vil kunne løses billigere med andre skibe.

ANBEFALING

Forsvarets fremtidige transportbehov bør dækkes af civile skibe, der chartres og evt. ombygges, når behovet opstår. Selv en timechartre på et år hvert tiende år i de næste 30 år, vil være billigere end bygge et nyt skib. Om nødvendigt kan forsvaret indgå/købe en aftale med et større rederi om fast transport, hvis behovet opstår. Eventuelt kan regeringen forberede lovgivning til overtagelse af skibe (STUFT) efter de samme retningslinier som Storbritannien anvendte under Falklandskrigen.

Hvis minelæggerne af LINDORMEN-klassen ikke kan ombygges til at opfylde kravene til kommando- og støtteskibet til NATOs stående minerydningsstyrke, anskaffes et eller to mindre skibe, som er bygget specielt til denne opgave.

Hjælpekrydsere, som de foreslåede kommando- og støtteskibe, anskaffes ikke, men pengene investeres eventuelt i de ovenfor beskrevne kommando- og støtteskibe til minerydningsstyrken og i bedre udrustning i de kommende patruljeskibe, der tilstræbes bygget med næsten samme kapacitet som de kommende norske eskorteskibe.

- ¹ S.Engstrøm. "Kommando- og støtteskib", Tidsskrift for Søværnen nr.5 96 p. 274.
- ² Forsvarsministerens Rådgivnings- og Analysegruppe. "Fremtidige konflikttyper og konsekvenser for forsvaret " p. 122. APR 94.
- ³ FKO P&I 340.0/25436 af 10 DEC 1995.
- ⁴ S.Engstrøm. "Kommando- og støtteskib". Tidsskrift for Søværnen nr 5 96 p. 248.
- ⁵ GL O. Kandborg "Alliansens tilpasning". NATO Nyt/Orientering APR 97 p. 3.
- ⁶ Adm. F.B.Kelso II, USN. "The Naval Service Is Joint." Proceedings MAY 93. p.44
- ⁷ Air Chief Marshal Sir P. Hine, Joint Commander of Operation Granby. The London Gazette p. G 38, 28 June 91.
- ⁸ - Secretary of State for Defence. "The Falklands Campaign: The Lessons". Her Majesty's Stationary Office. London 1982.
- Head of Naval Historical Branch, U.K. D. Brown. "The Royal Navy and the Falklands War". Naval Institute Press, Md. 1987.
- Adm S. Woodward. "One Hundred Days. The Memoirs of the Falkland Battle Group Commander." Naval Institute Press, Md. 1992.
- ⁹ Proceedings. Jan 91 p. 83. U.S. Naval Institute, Md. USA.
- ¹⁰ BGEN J.A.Brabham, USMC. "Training, Education Were the Keys". Proceedings Nov 91 p. 52. Md. USA.
- ¹¹ Forsvarsministeren. "Multinational UN Stand-By Forces High Readiness Brigade (SHIRBRIG) begynder at tage form." FMN årlige redegørelse 1997 p.24.

DERFOR ET KOMMANDO- OG STØTTESKIB !

Af

orlogskaptajn N.C. Wang

INDLEDNING

Kommandørkaptajn K.T. Madsen (KTM) har i det foregående udarbejdet en artikel, der konkluderer, at Danmark ikke har brug for det i UFOM-rapporten skitserede kommando- og støtteskib. Artiklen, der har form som en analyse, inddrager bl.a. uddrag fra tidligere bragte ledere i Tidsskrift for Søværnen (TfS), og det påpeges, at "begejstringen" for et sådant skib må tilskrives en fortrængning af det, KTM kalder de "oprindelige forudsætninger, kendsgerninger og krav" til et sådant skib. Tages artiklen for pålydende, anklages jeg og andre indirekte for at promovere en fejlinvestering på et trecifret millionbeløb.

I håbet om frifindelse tillader jeg mig derfor at se lidt nærmere på KTM's analyse (i det følgende også kaldet *analysen*), mens læseren stadig har den i frisk erindring.

ANALYSENS HOLDNINGSMÆSSIGE UDGANGSPUNKT

Når KTM i sin indledning anvender formuleringen "Dansk bidrag (*til internationale operationer*) må være at støtte og hjælpe i den udstrækning og inden for de områder, som vi er i stand til, og hvor de andre deltagerlande i operationen finder det fornødent", mener jeg, at KTM allerede i udgangspunktet er ude af trit med det aktuelle danske udenrigs-, sikkerheds- og forsvarspolitiske ambitionsniveau. Det er evident, at Danmark kun skal bidrage med det, vi er i stand til, men baggrunden for at investere i materiel, der i højere grad kan bidrage til løsning af de internationale opgaver, herunder kommando- og støtteskibe, er jo netop et politisk ønske om, at Danmark bliver "i stand til mere" inden for dette område. Danmark har de senere år indtaget en langt mere fremtrædende rolle i international sammenhæng, end den KTM lægger op til. Det er klart, at et land som Danmark hverken kan eller skal stræbe efter at blive "lead nation" i kampagner som den seneste Golfkrig. Derimod er det et naturligt politisk mål, at Danmark søger mest mulig international indflydelse

bl.a. gennem deltagelse i fredsstøttende operationer. Danmarks fremtrædende rolle og gode renommé i FN-regi er jo ikke opnået gennem en reaktiv minimalindsats, hvor Danmark kun støtter og hjælper "hvor de andre deltagerlande ... finder det fornødent". Tværtimod aftvinger den danske indsats international respekt også blandt de store nationer.

Jeg mener således, at KTM giver udtryk for en forældet udenrigs-, sikkerheds-, og forsvarspolitisk virkelighedsopfattelse, der desværre medfører, at den videre analyse på afgørende punkter er parallelforskudt i forhold til forsvarrets aktuelle situation.

ANALYSEN

Analysens struktur virker umiddelbart enkel og logisk. Indledningsvis behandles nogle økonomiske og dimensioneringsmæssige forhold ud fra det kildemateriale, KTM har valgt at støtte sig til. Herefter analyseres de i UFOM-rapporten anførte delopgaver enkeltvis. Her burde alle de rent militære opgaver dog have været behandlet før de mere civilt prægede opgaver, da det jo er indlysende, at anskaffelsen af et orlogsskib først og fremmest skal drives af et påviseligt behov for skibets primære militære kapacitet – i dette tilfælde evnen til at levere kommando- og transportfaciliteter. Da KTM's analyse afviser sådanne behov, kunne delanalyserne af de øvrige opgaver reelt være udeladt, idet ingen af disse i sig selv kan berettige anskaffelsen. Jeg vil derfor lægge vægt på de dele af analysen, der behandler de rent militære opgaver og kun kortfattet behandle analysen af de civiltpægede opgaver.

Selv om jeg ikke finder analysens disposition hensigtsmæssig, vil jeg af overskuelighedshensyn gennemgå den fortløbende, idet jeg anvender samme overskrifter som KTM, for på den måde at angive, hvilke afsnit mine bemærkninger knytter sig til.

Skibet

KTM søger her at fastlægge en størrelse på skibet på ca. 4.600 tons displacement med henvisning til dels en af Søværnets Materiel Kommando (SMK) udarbejdet "foreløbig projektskitse", dels en artikel om kommando- og støtteskibet fra marts 1998 udgaven af Proceedings. Jeg har ikke læst den pågældende artikel og ved ikke, hvem forfatteren til den er. Det må imidlertid være indlysende, at størrelsen ikke kan være kendt af nogen på nuværende tidspunkt, da forudsætningen herfor, nemlig de "Grundlæggende Militære Krav" (GMK) til skibet endnu ikke er udarbejdede. I henhold til FKOVEJL MA. 600-1, af SEP 1993 kan GMK først udarbejdes, når der foreligger et

godkendt operativt grundlag i form af en delkoncept, der udarbejdes ved Søværnets operative Kommando (SOK) med SMK som materiefaglig bidrager. Denne delkoncept er mig bekendt endnu ikke godkendt af Forsvarskommandoen (FKO). Det er derfor ikke en foreløbig projektskitse fra en materielkommando, der afgør skibets dimensioner og udseende. Det gør derimod de ubetingede, betingede og ønskelige krav fastsat ud fra en operativ prioritering af de opgaver, skibet skal kunne løse, alt sammen med skyldig hensyntagen til de økonomiske rammer. Der kan naturligvis sættes en anslået øvre og nedre grænse for et sådant skib ud fra kendskabet til de mest pladskrævende roller samt det økonomiske råderum. Men om skibet bliver på 4.000, 6.000 eller måske 8.000 tons ved vel ingen på nuværende tidspunkt.

KTM stiller herefter spørgsmålstejn ved UFOM-rapportens økonomiske udregninger, idet der bl.a. foretages en sammenligning med det norske fregatprojekt. Jeg har ikke tilstrækkelig indsigt i de økonomiske forhold omkring projektet til at kunne be- eller afkræfte KTM's tvivl. I stedet må jeg nøjes med et acceptere UFOM-rapportens udregninger i tillid til, at de er udarbejdet af kompetente kolleger med adgang til relevante oplysninger, herunder sammenlignelige udenlandske projekter. Jeg mener i den forbindelse ikke, at et dansk kommando- og støtteskibsprojekt er umiddelbart sammenligneligt med et norsk fregatprojekt.

Opgaverne.

KTM hæfter sig ved de styrkebidrag NATO har anmodet Danmark om. Det giver anledning til at minde om, at NATO ikke er et selvstændigt supranationalt organ, der lever sit eget liv. Danmark er en del af NATO på lige fod med de øvrige nationer, og NATO anmoder naturligvis ikke nogen nation om bidrag, som nationen ikke råder over. En manglende anmodning fra NATO om et dansk kommando- og støtteskib (til andre formål end minerydningsoperationer (MCM)) kan derfor ikke anvendes som argument for, at et sådant skib ikke er ønsket af NATO. NATO har, som KTM rigtigt anfører, anmodet Danmark om at stille et kommando- og støtteskib til rådighed for den stående minerydningsstyrke. Det gør NATO naturligvis kun, fordi Danmark råder over enheder (LINDORMEN-klassen og FALSTER-klassen), der er fortrinlige til dette formål. Det er klart, at et kommende kommando- og støtteskib også vil kunne udfylde rollen som MCM-kommando- og støtteskib, men jeg kan ikke forestille mig, at et skib i den størrelsesorden (læg mærke til den upræcise angivelse) vi her taler om skal optræde som sådant, så længe LINDORMEN-klassen klarer opgaven til alles tilfredshed.

Kommando- og støttefunktion.

Med henvisning til mine bemærkninger ovenfor vedr. MCM-kommando- og støtteskibet er jeg helt enig i, at denne opgave sagtens kan løses af mindre enheder. Hvorvidt det er rimeligt at inddrage FALSTER-klassen til denne opgave kan diskuteres, når UFOM-rapporten, på baggrund af en levetidsanalyse, har konkluderet, at FALSTER-klassen skal udfases omkring årtusindskiftet.

Jeg er også enig i, at kommandofunktionen til rene maritime operationer på CTG niveau kan udøves fra en større kampenhed, hvorfor de kommende patruljeskibe naturligvis bør udrustes, så de også i den henseende opfylder "Bi-MNC Maritime Standards" (MARSTANS). Kommando- og støtteskibet er derimod helt centralt i relation til CJTF-koncepten i NATO/PfP regi. Det er derfor ærgerligt, at KTM's analyse her bygger på forældede oplysninger. For NATO har faktisk udtrykt et generelt ønske om søbårne hovedkvartersfaciliteter i varierende størrelse til løsning af opgaver i CJTF-regi. Jeg kan bl.a. henvise til en artikel i NATO Review No. 1, Spring 1998, p. 10-14 af Formanden for Militærkomiteen, General Klaus Naumann¹, der under overskriften "NATO's New Military Command Structure" bl.a. skriver:

"The new structure also had to incorporate ESDI and Combined Joint Task Force requirements. The minimum baseline for Alliance planning was the principle that at least two CJTF Headquarters (HQs) be able to undertake large-scale operations. This should be complemented by the ability to form a number of land-based and sea-based smaller-scale CJTF HQs, able to command land forces of brigade or division size with comparably sized maritime and air force components."

Ønskes en mere autoritativ kilde henvises til "ACE direktive 80-52 af 13 FEB 1998, der imidlertid er NATO CONFIDENTIAL, og derfor ikke kan citeres her. CJTF-koncepten er altså langt mere fleksibel, også f.s.v.a. størrelsen af søbårne hovedkvartersfaciliteter end den beskrives af KTM, der alene forholder sig til det, der kaldes "large-scale operations". Også KTM's behandling af CJTF-konceptens placering af de enkelte "Component Commanders" er præget af manglende kendskab til udviklingen på området. Der er således ikke noget krav om, at de enkelte "Component Commanders" er fysisk samplacerede i land eller til søs. Jeg kan blot henvise til øvelse "COOPERATIVE JAGUAR 98", hvor "Maritime Component Commander" (MCC), hvis stab bestod af ca. 50

¹ Artiklen kan hentes via NATO's hjemmeside på Internettet (www.nato.int/docu/review/1998/9801-03.htm). Ønskes yderligere opdaterede informationer om emnet kan disse findes via hovedsiden med søgeordet "CJTF".

mand, var embarkeret i den svenske minelægger CARLSKRONA, mens "Land Component Commander" (LCC) og "Joint Force Air Component Commander" (JFACC) befandt sig i Karup. Chefen for hele CJTF var i øvrigt COMBALTAP.

En stab, der skal lede en operation i brigadestørrelse med tilhørende maritime og luftmilitære styrker, vil have behov for stabsfaciliteter til 50 – 70 personer². Overføres KTM's regnemetoder f.s.v.a. transportkapacitet senere i analysen til dette område, kunne man jo dividere BLUE RIDGE-klassen's tonnage på 18.646 tons med antallet af stabsmedlemmer (250) for herved at fastslå, hvor meget tonnage f.eks. 70 mand kræver. Metoden er naturligvis behæftet med mange usikkerheder, og resultatet på ca. 5.200 tons kan da også kun give et lille fingerpeg om, at ambitionsniveauet nok ikke er urealistisk.

Analysens efterfølgende oplysninger fra amerikanske øvelser og Golfkrigen er formentlig rigtige, men er i relation til et dansk kommando- og støtteskib irrelevante og understreger efter min mening blot, at KTM ser skibet i en forkert kontekst.

Den her gennemgåede del af KTM's analyse er som tidligere nævnt meget central, fordi den beskæftiger sig med kommando- og støtteskibets militære berettigelse. Inden jeg går videre vil jeg derfor lige opsummere:

- NATO har påviseligt udtrykt ønske om tilvejebringelse af søbårne kommandofaciliteter til løsning af mindre opgaver i CJTF-regi.
- Ledelse af CJTF operationer til søs er ikke begrænset til SACLANT STRIKE FLEET.
- CJTF operationer kan lige som alle andre militære operationer variere i størrelse, og stiller dermed ingen specifikke eller ultimative krav til størrelsen af kommando- og støtteskibe endsige nationaliteten af disse.
- Man kan forestille sig en CJTF-operation, hvor JFACC og LCC befinder sig i land og MCC opholder sig til søs – f.eks. i et dansk kommando- og støtteskib, hvis et sådant findes. (Det er således koncepten som helhed, der sikrer "jointness" og ikke de fysiske rammer).

Hermed falder en af de helt afgørende grundpiller i KTM's analyse, hvorfor den tilhørende konklusion efter min opfattelse ikke er valid.

Assistance ved humanitære eller miljømæssige katastrofer

² Tallet er løseligt anslået på baggrund af indhentede oplysninger hos operative kolleger med international erfaring fra hhv. hæren og flyvevåbnet.

Jeg er som nævnt i min gennemgang af analysens struktur enig i, at det ikke er hensigtsmæssigt at bygge et kommando- støtteskib til dette formål, hvis der ikke er nogen militær berettigelse for skibet. Men da jeg netop har påvist, at KTM kommer til denne slutning på baggrund af forældede oplysninger, må denne humanitære rolle også ses i lyset af, at vi anskaffer skibet som følge af et militært behov. Opgaven går derfor ikke ud på at påvise alternative løsningsforslag, men derimod at optimere kommando- og støtteskibet til også at kunne løse denne opgave, uden at det sætter væsentlige begrænsninger for skibets primære funktioner. I den forbindelse mener jeg, at et kommando- og støtteskib også bør kunne assistere ved humanitære eller miljømæssige katastrofer ved Grønland og Færøerne, hvilket bl.a. stiller krav til isforstærkning.

Hospitalsskibstjeneste (inkl. evakuering).

I relation til anskaffelsesberettigelse henviser jeg til mine bemærkninger ovenfor. F.s.v.a. afmærkningsproblematikken, som KTM hæfter sig meget ved, vil jeg blot tilføje, at man ved containeriseret bestykning jo kan vælge at fjerne al bevæbning, så man – hvis man ønsker det - kan drage fordel af den folkeretslige beskyttelse afmærkning og notifikation giver. Herudover mener jeg, at operationerne i det tidligere Jugoslavien i perioder har aktualiseret behovet for et nationalt evakueringsberedskab. Hvis en operation af en eller anden grund kommer ud af kontrol, og der opstår et politisk ønske om tilbagetrækning, må man forvente, at de nationer, der i dag har et evakueringskapacitet, først og fremmest tænker på deres egne soldater/borgere.

Transport af materiel og personel.

KTM indleder her med en konstatering af, at ingen nationer har et kommando- og støtteskib som det foreslåede danske. Dette faktum er faktisk ret centralt i relation til store dele af KTM's argumentation, der netop tager udgangspunkt i kendte skibstyper. Reelt står vi i en situation, hvor vi med en anelse visionær nytænkning kan skabe et skib, der ikke alene kan vise sig at blive en efterspurgt "forcemultiplier", men også en dansk eksportartikel til glæde for samfundsøkonomien i almindelighed og dansk værftindustri i særdeleshed (se i øvrigt Forbundsformand Max Bæhring's artikel i TFS nr. 6/DEC 1997).

Den anførte oversigt over kendte skibstypers transportkapacitet pr. 1000 tons displacement finder jeg fortroingsfuld, idet den indikerer, at projektet i en dansk målestok virker realiserbart. Det er naturligvis KTM's hensigt at påvise det modsatte under anvendelse af nogle transportkrav, der efter min opfattelse

er grebet ud af luften. Således ekselerer KTM i transport af DIB'en i sin helhed, alle tilmeldte danske styrker i SHIRBRIG og et enkelt sted sniges også 30 dages krigsbeholdninger til en division fra US Marine Corps ombord.

Først sent i denne del af analysen kommer KTM til det væsentlige, nemlig der hvor det anføres, at et stabskompani med køretøjer (ca. 225 personer og 750 m²) vil kunne transporteres med et dansk kommando- og støtteskib. KTM bekræfter her endnu engang utilsigtet, at projektet ligger inden for mulighederens grænser.

Som eksempler på nogle "typiske" danske styrkebidrag vil jeg fremdrage de mest aktuelle, Albanien-operationen og den påtænkte operation i Vestsahara (MINURSO).

Operationen i Albanien omfattede 57 danske tropper med tilhørende grej. De særlige trusselsmæssige usikkerheder, der knyttede sig til netop denne operation, og som er godt beskrevet i kommandørkaptajn Jens Walther's artikel i TFS nr. 1/FEB 1998, understreger efter min opfattelse blot kommando- og støtteskibets fordele sammenlignet med andre transportformer.

MINURSO er endnu ikke gennemført, men det er overfor mig blevet oplyst, at der i f.m. planlægningen af operationen har været overvejet fra 80 – 200 mand. Anvendes KTM's mindste "transportfaktor" på 37/1000, fås ved 200 mand en tonnagestørrelse på ca. 5.400 tons.

Skulle det vise sig, at behovet til en given operation overstiger denne kapacitet, må man jo i den konkrete situation vurdere, om resten skal transporteres med tog, fly, civilt skib, begge kommando- og støtteskibe eller ved at kommando- og støtteskibet/skibene sejler flere gange.

Jeg er enig med KTM i, at losning af skibet normalt ikke vil volde problemer, og at der ikke er tale om et landgangsskib. Det kan dog ikke afvises, at manglende infrastruktur kan nødvendiggøre, at skibet ved egen hjælp skal kunne losse og laste, f.eks. under anvendelse af en form for Ro/Ro princip.

At inddrage detaljer som krankapacitet i forbindelse med losning af Minerydningsdroner (MRD) som argument imod et kommando- og støtteskib virker lidt søgt. Såfremt en alternativ teknisk løsning ikke er mulig, kunne man vel forestille sig, at kommende danske minerydningsoperationer uden for nærområdet bliver begrænset af, at MRD'erne selv må transportere sig fra nærmeste havn med kranfaciliteter til operationsområdet eller transporteres på anden vis.

KTM anvender også denne del af analysen til at komme ind på nogle betragtninger vedr. politisk signalværdi i relation til et kommando- og støtteskib. Jeg erkender, at vi her taler om en faktor, som kan være svær at hæfte størrelser på og som i høj grad beror på den enkeltes personlige opfattelse. Ikke desto mindre finder jeg det forstemmende, at en søofficer kan få sig til at gå så

vidt, som det her er tilfældet. Jeg vil ikke kommentere det yderligere, men blot udtrykke min lettelse over, at det ikke var KTM's holdning, der prægede de politisk ansvarlige, da Danmark i 1990 skulle bidrage militært til operationerne DESERT SHIELD og DESERT STORM ved Den persiske Golf.

KTM runder denne del af analysen af med at konkludere, at transportopgaverne løses bedre og billigere ved brug af civil skibstransport, idet der henviser til DIB'ens samlede størrelse og det forhold, at SHIRBRIG kun kan tænkes indsat under fredsmæssige forhold samt MRD'ernes krav til skibets krankapacitet. Da også denne del af KTM's analyse behandler kommando- og støtteskibets militære berettigelse, vil jeg kort opsummere:

- DIB'en tænkes ikke udsendt i sin helhed³.
- Transportkapacitet i kommando- og støtteskibet svarende til ca. kompagnistørrelse kan under "normale" omstændigheder dække dansk behov. Såfremt behovet overstiger kapaciteten må andre midler tages i anvendelse. At indsættelse af SHIRBRIG normalt vil foregå under fredsmæssige forhold taler ikke imod anskaffelse af et kommando- og støtteskib.
- Losning af MRD henhører under kategorierne "tekniske detaljer" eller "operative begrænsninger".

Jeg må igen konstatere, at også KTM's analyse af transportrollen hviler på en forkert opgørelse af det reelle behov. Konklusionen er derfor heller ikke på dette punkt valid. Samtidigt kan jeg dog med tilfredshed konstatere, at KTM – omend indirekte og utilsigtet – bekræfter, at det reelle transportbehov ikke virker urealistisk ved en grov sammenligning med kendte militære transportskibe.

Opgaver for den civile del af samfundet.

Her jeg enig i KTM's betragtninger, men mener dog samtidig, at GMK'erne til det kommende kommando- og støtteskib skal inddrage denne del af opgavespektret.

Maritime opgaver.

Det er vel ikke underligt, at kravene til et forholdsvis stort orlogsskib (læg igen mærke til den upræcise angivelse) omfatter overvågning, suverænitetsbev-

³ Dette fremgår også tydeligt af "Bemærkninger til folketingsbeslutning om etablering af en dansk international brigade".

delse, maritim tilstedeværelse og efterretningsindhentning. Det er alle sammen opgaver, som skal kunne løses af de fleste orlogsskibe. Det er omvendt også opgaver, der i udgangspunktet - bortset fra dele af efterretningsindhentningen - kun kræver et orlogsflag, en søofficer opført i rullen som chef samt en 20 mm maskinkanon.

Jeg er ikke uenig med KTM i, at FLYVEFISKEN-klassen klarer denne opgave udmærket i nærområdet. Taler vi derimod om maritim tilstedeværelse og overvågning i international sammenhæng (som må formodes at være den primære årsag til, at disse opgaver er nævnt i denne sammenhæng), kan de nuværende enheder (læs: korvetter) kun udføre dette med visse begrænsninger. Da erstatningsbyggeriet for bl.a. korvetterne også omfatter patruljeskibe er disse opgaver ikke i sig selv et argument for anskaffelse af kommando- og støtteskibet. Det er dog oplagt, at kommando- og støtteskibet også vil kunne løse disse opgaver både selvstændigt eller i tilknytning til transport- og/eller kommandoopgaver.

Jeg deler KTM's holdninger f.s.v.a. søværnets minelægningskapacitet. Det er dog også oplagt, at et kommando- og støtteskib også bør optimeres til denne rolle, da skibet qua de primære kapaciteter i sin natur udgør en oplagt minelægningsplatform. Hvorvidt kapaciteten skal ækvivalere en FALSTER-klasse kan efter min opfattelse diskuteres, når vi samtidig råder over et betydeligt potentiale i form af FLYVEFISKEN-klassen.

Med hensyn til skibets evne til at gennemføre de tre primære krigsførelsesformer, så er bevæbning og udrustning en del af det samlede projekt, der i modsætning til det norske fregatprogram kan udnytte de gevinster, som den danske flådes afprøvede container/modulkoncept frembyder, herunder de økonomiske. Det betyder selvsagt ikke, at kommando- og støtteskibet bliver en lige så god kampenhed som patruljeskibet, der jo optimeres til netop denne rolle, men den får en betydelig selvforsvarskapacitet, hvilket jo er nok så væsentligt - ikke mindst når lasten er fyldt med soldater. I den forbindelse finder jeg det unødigt begrænsende for begge skibstyper, hvis UFOM-rapportens formulering "...begge udgaver (*kommando- og støtteskibe og patruljeskibet*) konstrueres med det samme grunddesign..." kommer til at indebære, at de to skibstyper nødvendigvis skal have samme størrelse.

Jeg er således enig, når KTM som afslutning på denne delanalyse konkluderer, at flere af de maritime opgaver løses lige så godt af eksisterende enheder, nemlig suverænitethævdelse, maritim tilstedeværelse og efterretningsindhentning i nærområdet. Det er også rigtigt, at de primære kampopgaver bør kunne løses bedre af patruljeskibet. Her mener jeg imidlertid, at kommando- og støtteskibet skal ses i sammenhæng med patruljeskibet, hvor sidstnævnte kan

optræde i rollen som eskorteenhed for kommando- og støtteskibet. Det er derfor heller ikke de "almindelige" maritime opgaver, der isoleret set skal tjene som kommando- og støtteskibets berettigelse, men de skal naturligvis være et væsentligt element i GMK'erne.

AFSLUTNING

Jeg må efter en gennemgang af KTM's artikel konstatere, at analysen på alle væsentlige områder støtter sig til forældede oplysninger, der først og fremmest må tilskrives et uaktuelt og utilstrækkeligt kildemateriale. Det må især undre, at KTM ikke har søgt de nyeste informationer om CJTF-koncepten, når denne koncept er så centralt placeret i argumentationen imod kommando- og støtteskibet, og når KTM selv påpeger, at CJTF-koncepten er under stadig udvikling.

KTM anbefaler flere steder civil skibstransport som et alternativ til kommando- og støtteskibet, hvilket jeg kun har kommenteret indirekte i min gennemgang. Såfremt forsvaret forlader sig på denne transportløsning i fredsstøttende operationer, hvor betingelserne for udskrivning af civile skibe jo ikke er til stede, bør man være opmærksom på, at redere ikke længere er forpligtet til at sejle ind i krise- eller krigszoner. Denne ændring af Søloven fandt sted i 1994 og er bl.a. reflekteret i §394, stk. 1 og 3 under afsnittet om "Tidsbefragtning". Det er således ikke kun et spørgsmål om penge, når man sammenligner kommando- og støtteskibet's transportkapacitet med civil skibstransport.

Jeg er enig, når KTM i sin indledning anfører, at opgaverne i fremtiden er behæftet med en vis usikkerhed. Sådan er det nu, og sådan vil det formentlig vedblive med at være. Jeg mener imidlertid ikke, det er rigtigt, når KTM påstår, at de forestående opgaver "overstiger vores erfaringsgrundlag". I udviklingen siden 1990 ser jeg en klar tendens til et øget internationalt engagement i samarbejde med andre nationer. Antallet af engagementer er stigende, men omfanget af de enkelte operationer er ofte begrænset sammenholdt med koldkrigstidens scenarier. Denne udvikling taler efter min opfattelse for en anskaffelse af et dansk kommando- og støtteskib. Jeg finder det naturligvis legitimt, hvis man med baggrund i en anderledes forventning til fremtiden udtrykker tvivl om berettigelsen af en sådan materielinvestering, men så bør argumentationen begrænses til at underbygge denne forventning.

Jeg finder imidlertid, at KTM i bestræbelserne på at fremføre sin personlige holdning til et kommende kommando- og støtteskib i stedet har manipuleret

med mere eller mindre relevante oplysninger, hvilket jeg finder betænkeligt. Betænkeligt fordi artiklen på overfladen fremstår som en objektiv og sober analyse, der på baggrund af tilsyneladende fagligt uangribelige kendsgerninger når til det ønskede resultat.

Jeg håber, at man ved læsning af både KTM's og mit indlæg vil nå til samme konklusion.

01179 KHC
J P BONDE PETERSEN
NÆRUM VÆNGE 23
2850 NÆRUM

306

000

2850 a 3/31 1

0000240

En god samarbejdspartner

Raytheon Electronics



**THOMSON MARCONI
SONAR**

For yderligere information, kontakt Hans Buch+Co. A/S

Roskildevej 8-10
2620 Albertslund
Tlf.: 43 66 76 76
Fax: 43 66 76 06

e-mail: info@hansbuch.dk
www.hansbuch.dk

HANS BUCH+CO
INGENIØR OG HANDELSFIRMA A/S

*Tidsskrift
for
Søvesen*



Nr. 4 / AUG. 1998
169. ÅRGANG



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

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Sø-Lieutenant-Selskabet



Homepage: www.svn.dk/tfs

REDAKTØR

Orlogskaptajn Nils Wang
Hornemansgade 11
2100 København Ø
Telefon 39 18 31 48 eller 21 25 96 30
E-mail: nw@vip.cybercity.dk

Ekspedition og regnskabsafdeling

KK Stephen Dillevsen
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 45 67 34 33
E-mail: Per@post6.tele.dk

TRYKKERI:

Nørrebro Bogtryk &
Grafisk Center Kbh. ApS
Nørrebrogade 56
2200 København N
Telefon 35 39 61 33

Forsidebillede: Minelæggeren FYEN.

Eftertryk: Kun med redaktørens tilladelse.

Artikler til Tfs Nr. 5/OKT 1998 bedes indsendt til redaktøren inden 15 NOV 98.



Your reliable partner...



...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 AALBORG A/S

AARHUS FLYDEKOK A/S

LYNGSO MARINE A/S

MONBERG & THORSEN A/S

EIVA A/S

DESMI A/S

DANSK BOLIGSTÅL A/S

CUBIC-TAVLEPRODUKTION A/S

TERMA ELEKTRONIK AS

INFOCOM A/S

DANISH AEROTECH A/S

RESON A/S

PER UDSEN CO. A/S

NORDIC DEFENCE
INDUSTRIES A/S

LOGIMATIC A/S



INDHOLD

| | |
|--|-----|
| OM UDDANNELSE OG PERSONEL..... | 165 |
| Kommandør H. Elbro | |
| SØVÆRNETS OFFICERSUDDANNELSE..... | 175 |
| Kommandørkaptajn J.C. Walther | |
| SØK SUPPLERENDE BEMÆRKNINGER..... | 186 |
| Søværnets operative Kommando | |
| SØOFFICERSUDDANNELSEN – ET ANDET PERSPEKTIV..... | 190 |
| Kaptajnløjtnant N.O.R. Marcussen | |
| STUDIETUR TIL SOUTH AFRICAN NAVY..... | 199 |
| Premierløjtnant B. Bech-Larsen | |
| MARINENS BIBLIOTEK..... | 209 |

MARINENS BIBLIOTEK

HENRIK GERNERS PLADS, BYGNING 37

NYHOLM

1439 KØBENHAVN K

TELEFON: 32 54 73 82

TELEFAX: 32 96 31 71

ÅBNINGSTIDER

HVERDAGE 9-15

TIRSDAGE 9-18

Forfatteren har netop afsluttet tjenesten som Eskadrechef i 3. Eskadre og foretter nu tjeneste som Stabschef ved Chefen for Forsvarets Operative Styrker.

OM UDDANNELSE OG PERSONEL

Af

kommandør Henrik Elbro

Søværnet har de senere år oplevet stedse stigende vanskeligheder med at tilvejebringe personel med "Rigtige" uddannelser på det rette sted på det rigtige tidspunkt. I Tidsskrift for Søvæsen Nr. 6/1997 afrunder chefen for Søværnets operative Kommando artiklerien vedrørende værnepligtige i søværnet. Admiralen skriver bl.a. vedrørende artiklernes forskellige forslag - "*I hovedsagen har disse ideer imidlertid forbindelse til behovet foren mere generel vurdering af de muligheder og problemer, som den generelle tekniske og uddannelsesmæssige udvikling fører med sig*" -

Artiklens indhold og i måske særlig grad tankerne om ændrede principper for uddannelse og anvendelse af personellet, der skal beskæftige sig inden for tekniske/informationsteknologiske discipliner, har inspireret mig til at forsøge at studere flåden "udefra" med personel og uddannelse som indfaldsvinkel.

Mit indlæg vedrører søværnets militære personel og øvrige i forsvaret tjenestegørende, der bærer søværnets uniform. Udgangspunktet er den "Rene" personelstruktur af 1983 (P83). Det betyder at overgangsordninger, der blev introduceret med P83 og som vil bestå til år 2014 (Mig bekendt), kun berøres i det omfang jeg skønner de har betydning for udviklingen.

SØVÆRNET HER OG NU

Søværnets skibe og fartøjer er en blanding af enheder med ældre teknologi, som alligevel må betegnes som relativt komplicerede og moderne tidssvarende kompakte "High-Tech" enheder. Alle enheder er i større eller mindre omfang udrustet med automatiske databehandlingssystemer (Herefter kaldt Automated Data Processing \approx ADP) til støtte for varetagelsen af enhedens operative, tekniske samt administrative opgaver og funktioner.

Tilsvarende er søværnets stabe, marinedistrikter, flådestationer, skoler, marinestationer og mobile baser udstyret med ADP faciliteter til støtte for myndighedernes funktioner og til brug for uddannelse af personel.

Skibene og fartøjernes design og indretning er en løbende proces, der bliver dikteret af såvel de teknologiske muligheder, som søværnets bestræbelser på at minimere driftsomkostninger ved bl.a. at introducere små besætninger. Dette forhold og den begrænsede plads om bord har haft til følge, at der er ikke i søværnets skibsbemandsreglementer er plads til funktioner (Linienumre) alene motiveret af uddannelse.

Skibsorganisationen bliver med mellemrum tilpasset, følge af udviklingen af sensorer, våben, fremdrivning og navigationshjælpemidler mv. De nyeste illustrative eksempler er affødt af introduktionen af TRITON-klassen og STANDARD FLEX projektet. Disse fornyelser har foreløbig foranlediget én ændring af skibsorganisationen, nemlig sammenlægningen af O- og V-divisionen til Taktisk division. Ændringerne af arbejdsform og -metoder vedrørende intendanturopgaver i retning af centraliseret administration og forvaltning i land fremfor om bord, har ligeledes haft indflydelse på skibsorganisationen, idet f.eks. næstkommanderende er foresat for sig selv i funktionen som forvaltningsofficer.

Den interne organisation af landtjenestesteder er bestemmelsesmæssigt fastlagt til at følge skibsorganisationen i det omfang, det er hensigtsmæssigt. Strukturtilpasninger har i de senere år været styrende for denne udvikling snarere end søværnets policy og principper.

Søofficererne uddannes for tiden i to retninger, operation og teknik. Uddannelsesstrukturen og tjenesteomgangen er tilrettelagt med det formål, at uddanne ledere til skibsorganisationen og generalister til landbaserede myndigheder såvel i søværnet som det øvrige forsvar. Der er mangel på premier- og kaptajnlojtnanter og manglen er størst på det tekniske område.

Søofficerer med administration og forvaltning som hovedbeskæftigelse, den tidligere intendanturlinie, er ikke uddannet siden 1983/84. Enkelte officerer af P83 strukturen eller tidligere officersordninger er ved kursusvirksomhed søgt forberedt til at varetage forvaltningmæssige stillinger på landtjenestesteder og i kongeskibet.

Søofficerer uddannes for tiden ikke til specialister. Enkeltpersoners tjenesteforløb har medført, at de pågældende opfattes som specialister og således medvirker til i begrænset omfang at afhjælpe et udtalt behov for specialister i officersgruppen. Sergentgruppen kan ikke løfte alle specialistfunktioner, hvilket var forudsat i P83. Fagområder som kommunikation, sanitets- og sundhedstjeneste, ADP, informatik, forvaltning og administration er blot

eksempler på emner, som er nødlidende af mangel på specialister på lederniveau.

Søværnets faste stok, officielt benævnt stampersonel, er grupperet i tjenestegrene, der er søværnets gamle og traditionelle faglige og organisatorisk struktur. Den nuværende ordning har rødder i Flådens personelstruktur i midten af 1800-tallet. Fra de oprindelig to divisioner fremstod langsomt 4-5 korps og søværnsordningen af 1922 fandt det nødvendigt at øge antallet af tjenestegrene, som korpserne nu kom til at hedde, til 16. Dette var en konsekvens af den tekniske udvikling i fremdrivning, våben og kommunikation i løbet af f.eks. den 65 årige periode der var hengået siden dampfregatten JYLLAND blev kølstrakt i 1857.

Mange senere organisations- og strukturændringer har efterladt søværnet med de nuværende 14 tjenestegrene:

| | |
|--------------------|---|
| <u>Dæk:</u> | Våben artilleri, Våben mine, Våben torpedo Kampinformation og Kommunikation. |
| <u>Teknik:</u> | Maskin, Data, Elektron og Elektronik |
| <u>Frigængere:</u> | Sanitet, Proviant og Intendantur |
| <u>Andre:</u> | Militærpoliti samt Bevogning og nærforsvar (BON). |

Nogle af tjenestegrene f.eks. våben og maskin er store og "Nurses" af Søværnets Taktik- og Våbenskole (TVS) og Søværnets Teknikskole (TKS), medens andre som f.eks. Torpedo er små og "Nurses" af den eller de eskadrer, der anvender tjenestegrenen.

Introduktionen af ADP i søværnets operative verden begyndte i 1968 med udgivelsen af Chefen for Søværnets plan for operativ elektronisk databehandling (OEDB). Det tekniske område fulgte hurtigt efter og TB-68 projektet og AIS udflytning til Frederikshavn blev vel søværnets første ADP "Lokomotiver". ADP har i de forløbne mere end 25 år haft væsentlig indflydelse på hvordan søværnet tilrettelægger og løser sine opgaver samt dokumentere sin virksomhed. ADP hjælper til at organisere og "Køre" operationsrum, maskinkontrol- og kommandorum, tilrettelægge uddannelse og opsamling samt formidling af resultater og erfaringer.

ADP-baserede systemer fordrer langt færre folk end tidligere. Samtidig er kravene til personellet baggrund ændrede og indholdet i mange uddannelser er under forandring. Forståelse og indsigt i "Computere" som arbejdsredskab er i dag et alment krav for at virke på mange poster og i stillinger i søværnet.

Eksempelvis har OEDB-udviklingen medført at det styrende princip for at tilvejebringe forudsætningerne for et skibs operative indsats og ledelse over årene er ændret fra et satellitprincip til et centraliseringsprincip.

Satellitprincippet fulgte erfaringerne fra 2. Verdenskrig med et operationsrum (O-rum), der opbyggede billedet (Plottet) ved at indsamle, filtrere og bearbejde oplysninger, der tilflød fra andre rum eller funktioner. Artillericentral, EW-rum, Sonarrum, Radiostation, flag- og signalbro, styrehus, helodæk, havaricentral, maskinkontrolrum etc. bidrog hver især til enhedens operative og taktiske ledelse. Hvert rum/funktion krævede specialister/tjenestegrene med egen organisation og eget hierarki, individuelle procedurer og tilhørende uddannelser tilpasset personellets niveau og kategori. PEDER SKRAM-klassen var et eksempel på dette princip.

Centraliseringsprincippet tilstræber at alle ledelsesfunktioner er samlet i ét rum eller én lokalitet, der erstatter alle de tidligere nødvendige rum. Indsamling, bearbejdning (filtrering) og præsentation af informationer (data), interne som eksterne, der indgår i grundlaget for ledelsesbeslutninger, termineres ved hjælp af ADP i dette rum. Iværksættelsen af beslutninger, herunder interne som ekstern ordregivning, foregår i dette centrale rum hjulpet af ADP. Funktioner og formidling varetages fra det centrale rums standard ADP hardware (konsoller), hvis tilhørende software igangsætter og stopper funktionerne samt løbende rapporterer og melder status. THETIS- og FLYVEFISKEN-klasserne er eksempler på centraliseringsprincippet.

Centraliseringsprincippet har været årsag til den seneste godkendte justering af skibsorganisationen, den tidligere omtalte introduktion af Taktisk Division. Der pågår for tiden forsøg med skibsorganisationen i flere skibsklasser f.eks. NIELS JUEL-klassen og FLYVEFISKEN-klassen (MCM).

ADP-udviklingen har introduceret nye og i nogen grad vanskeligt håndterbare forhold vedrørende materielintroduktion. Populært beskrevet er moderne våben-, sensor- og materielssystemer i konstant udvikling i hele deres levetid, så overdragelse af materiel til operativ anvendelse i en "Færdigkonfiguration" er blevet vanskeligere. C 3 systemets Flexfiredel er et eksempel herpå. For våbensystemer er denne situation særlig ømfindelig i relation til sikkerhedsmæssige aspekter.

Udviklingen hen imod, at den driftsmæssige betjening af materiel og våbensystemer i betydeligt omfang er automatiseret og med en stor grad af

ubemandet "Handling" som en konsekvens, har som nævnt påvirket karakteren og indholdet af stadig flere uddannelser.

Den tekniske betjening af de moderne systemer, hovedsageligt omfattende vedligeholdelse, fejlfinding og -afhjælpning, fordrer fortsat personel i mere traditionelt omfang, men med krav om stadig mere viden om og indsigt i moderne processtyring.

Mange funktioner om bord og i land har undergået ændringer og bliver efterhånden varetaget fra arbejdsstationer/konsoller, der benytter sig af computerteknik. Denne teknik nødvendiggør en øget indsigt i det engelske sprog, såvel for operatører som for teknikere/systemmedarbejdere.

For at enhederne kan bringes til at fungere med sparsomme besætningsstørrelser, kan der spores en stedse tydeligere tendens til, at den traditionelle skelnen mellem "Operatører" og "Teknikere" bliver nedtonet såvel for officerer som for stampersonel. I øjeblikket sker det i praksis ved, at der efter behov meddeles enkeltpersoner supplerende uddannelser i emner tilhørende andre tjenestegrene. Et eksempel herpå er førerne af minerydningsdroner, der er overvejende sergenter af maskinlinien med en efterfølgende navigationsuddannelse.

Samfundets velkendte vanskeligheder ved at rekruttere unge til at gennemgå tekniske uddannelser er også mærkbare i søværnet. Der er i øjeblikket kritiske mangler på teknisk uddannet personel og der anes ikke traditionelle forbedringer i en overskuelig fremtid.

Søværnets økonomiske situation har over en årrække medført, at midler til indkøb af materielsystemer til anvendelse som skoleudstyr, har været sparsomme. Det har medført en uvelkommen forringelse af uddannelsesmulighederne. Det bør noteres, at moderne simulationsteknik mv. kan generere særdeles naturtro og livagtige træningsfaciliteter og undervisningsmiljøer samt at sådanne uddannelseshjælpemidler er billigere i anskaffelse end "Live" udstyr.

FREMTIDEN STARTER OM LIDT

Det er min vurdering, at omkostningerne til det personel søværnet rekrutterer og ansætter samt den investering i uddannelse som samme personel på et senere tidspunkt repræsenterer ikke er i balance med samfundsudviklingen i almindelighed og omfanget og tempoet af søværnets samtidige investeringer i materiel i særdeleshed. Denne udvikling vil givetvis fortsætte.

(fortsættes side 171)

MARINEMALERE

Jørgen Møller, Hjørnesteinen 35 i Nivå har indsendt dette Benjamin Olsen billede af INGOLF. TfS angav i APR nummeret Benjamin Olsens dødsår til 1934, men Jørgen Møller mener at billedet af INGOLF er fra 1936. I en TfS artikel skrevet af Benjamin Olsens søn i 1974 er dødsåret angivet til 1934. Måske er der læsere, der kan belyse dette nærmere.



Endvidere er det tendensen at den moderne orlogsgast, det være sig officer, sergent eller menig, ikke længere er synonym med "sømanden" med skæg, muskler og tatoveringer, men snarere er at sammenligne med hydrikitlede laboratoriemedarbejdere udrustet med EDB-orienterede arbejdsredskaber og avanceret teknik og komplicerede måleapparater som vigtige værktøjer.

Officerer og stampersonel bliver for tiden ikke uddannet optimalt til den flåde vi har eller den der tegner sig. Såvel personellets uddannelse som den senere tjeneste foregår om bord som på land i en velafprøvet og traditionsbunden organisation. Behovet for ændringer i sammenhængen mellem uddannelser og funktioner er betydeligt og karakteren af disse justeringer vil afføde et behov for organisationsjusteringer om bord og på land.

Generelt er der ingen tegn på, at den beskrevne udvikling i ADP, informations- og anden teknik samt personaleforbrug ikke vedvarer, men det må snarere antages at udviklingen vil accelerere. I en overskuelig fremtid vil det f.eks. betyde at det vi i dag opfatter som "High Tech" enheder om få år i studier og delkoncepter vil optræde som "arven"

Søværnet har allerede taget pejling af den teknologiske udviklings ubændige tempo ved at satse på standardisering, modularisering og systematisering i udviklingen af hele flåden. Dette princip er fornemt repræsenteret ved STANDARD FLEX programmet. På land er en tilsvarende udvikling i gang, for tiden bedst illustreret ved de værnssfælles DeMAP og DeMARS projekter.

Uddannelsesmæssigt er det min vurdering at søværnet ikke er "Up to date", bl.a. fordi undervisning og funktioner bygger på grupperinger og uddannelser af personellet, der ikke er tidssvarende og som, hvis disse bibeholdes, kun vanskeligt kan løfte fremtidens udfordringer.

Skibsorganisationen er i udvikling og det er vurderingen at der vil hengå rum tid før Søværnets operative Kommando kan lægge sig fast på en udgave, der vil kunne fastholdes i en periode af en længde, der tidligere var kendetegnende for så vigtigt en bestemmelse. Det må fortsat være ønskeligt at tilvejebringe længerevarende stabile forhold i skibsorganisationen ellers vil tjenesten og uddannelsesvirksomheden kunne udvikle sig i retning af det anarkistiske.

Forandringer i den interne organisation af landtjenestesteder vil givet også være aktuel. Det er opfattelsen, at især informatikudviklingen vil fortsætte og nå et omfang, hvor administration og forvaltning arbejdsmæssigt kommer til at influere på tilrettelæggelsen af tjenesten i en grad, der nærmer sig det arbejdsmæssige volumen, der medgår til at løse tjenestestedernes egentlige opgaver.

Virksomheden på tjenestestederne udgøres af operative, tekniske og service funktioner, der bliver udført på Ledelsesniveau (OFF), mellemlidelsesniveau (SG) og manuelt niveau (MG). Det er opfattelsen at den udviskning af "Faggrænser" der er pågået i en årrække vil blive forstærket, både som en konsekvens af den tekniske udvikling og skibenes indretning, men også fordi vanskelighederne ved at tilvejebringe personel vurderes at fortsætte.

Det antages at en afhjælpning af problemerne kan tilvejebringes ved at ændre traditionelle arbejdsgange, ved at justere faglige ambitioner så de modsvares aktuelle arbejdsfunktioner og ved at introducere kombinationer af uddannelser, der reflekterer arbejdssituationerne i en moderne flåde.

Kort sagt vurderes tiden moden til, at gennemføre en tilbundsående revision af sammenhængen mellem personel, uddannelse og funktioner for at sikre en hensigtsmæssig udvikling. Da alt personel fremover vil være beskæftiget med funktioner, der varetages fra computerudstyrede arbejdsstationer bør ADP være den "Røde tråd" i tilrettelæggelsen af funktioner, den arbejds-mæssige organisering af personellet og personellens uddannelse.

FORSLAG TIL KURS DER KUNNE SÆTTES

Alt personel kommer i berøring med EDB enten på primære poster eller på andre poster der besættes for at få en moderne high-tech enhed til at fungere. For at sikre en god udvikling af søværnet på de i samfundet herskende betingelser forekommer det nødvendigt at organisere og uddanne personellet til såvel en højere grad af funktional fleksibilitet som en afpasset faglig graduering for at varetage funktionerne. Uden omsvøb synes søværnets fremtidige professionelle stade at være afhængig af at personellet i udstrakt omfang kan besætte poster inden for alle de tre områder operation, teknik og service. Og det vil for det tekniske område være nødvendigt at meddele gradueret viden og indsigt, der er tilpasset enhedens eller tjenestestedets teknologiske niveau og placering i det logistiske hierarki (Echelon inddelingen).

En omkalfatring af sammenhængen mellem personel og uddannelse vil medføre efterfølgende behov for justeringer af skibsorganisationen og søværnets skolestruktur.

Søofficerernes uddannelsesretninger kunne øges med en intendanturretning. De tre uddannelsesretninger operation, teknik og intendantur ville herefter være det fremtidige grundlag for tre overordnede tjenestegrene Operation, Teknik og Service for stampersonel og værnepligtige.

Officererne uddannes i en af de tre retninger som "Hovedfag", og meddeles samtidig en "Bifagsuddannelse" i en af de to øvrige retninger. Hovedindholdet af uddannelserne er udover "Officersgerningen" følgende emner:

- | | |
|---------------|--|
| • Operation | Taktik og Navigation på skibsførerniveau |
| • Teknik | Teknik/Informatik på ingeniørniveau |
| • Intendantur | Administration, forvaltning og logistik på HD niveau |

Bifagsuddannelserne kunne eksempelvis være:

- | | |
|---------------|---|
| • Operation | Informatik på mellemteknikerniveau eller Merkonom i regnskabsvæsen eller Logistik |
| • Teknik | Navigation på styrmandsniveau eller Merkonom i regnskabsvæsen eller Logistik |
| • Intendantur | Navigation på styrmandsniveau eller Informatik på mellemederniveau eller Public relations |

Den praktiske tilrettelæggelse kunne ske efter det trinvis princip som det for nærværende praktiseres med officersgrunduddannelsen og den videregående uddannelse på trin 1. Jeg ønsker at understrege at forslaget hverken tids- eller indholdsmæssigt er givet "Organisme" og at der alene tænkes i principper.

Tjenestegrene for stampersonel og værnepligtige kunne afskaffes i nuværende form og erstattes af tre hovedtjenestegrene der kunne blive benævnt "Operation", "Teknik" og "Service" og der oprettes et "Søværnsregiment". Der skelnes ikke længere mellem "Operatører" og "Reparatører", men der introduceres et hoved- og bifagssystem i lighed med hvad der er foreslået for officerer.

Tjenestegrene kunne bestå af:

- | | |
|-------------|---|
| • Operation | operationsgaster, der gradueret arbejder med informatik/teknik Våbengaster der gradueret arbejder med teknik og informatik |
|-------------|---|

- Teknik Teknikgaster (Sorte områder) service teknikere med informatik
Teknikgaster (Øvrige områder) service-teknikere med betjening
- Service Kontor- og Proviantgaster med informatik
- Søværnsreg. Sanitet, Militærpoliti, BON og musikere

Tjenstegrene kunne etableres som korps med TVS og TKS som ansvarlige for "nursingen" af operationer og teknik medens servicegrenen kunne knyttes til SGS. Søværnsregimentet kunne være placeret på SGS og udgøre ryggraden i SGS bemanning.


På samme måde som vi kender det i dag kunne menig uddannelser bevares i et trinsystem, således at en lærlinguddannelse kunne samles sammen over flere år. En sådan graduering ville medvirke til at skibene bemandedes med netop det niveau der skal til for at holde skibet i gang uden at begå uddannelsesmæssige "Overkills", men samtidigt give mulighed for at udvide mulighederne for lærlinguddannelser.

HOTEL JUTLANDIA

FREDERIKSHAVN

TELEFON 98 42 42 00

"Hotellet helt på toppen"



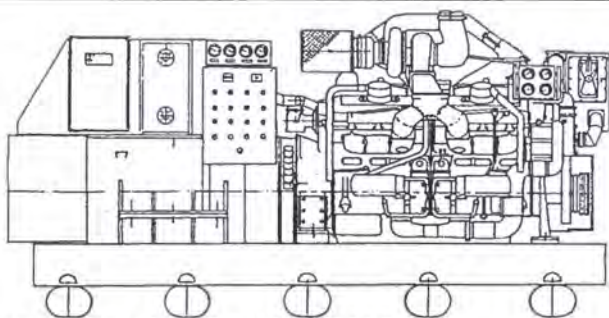
uni-safe

- 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

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 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.

Forfatteren var indtil 1 JUL i år chef for korvetten PETER TORDEN-SKJOLD og Division 21.

SØVÆRNETS OFFICERSUDDANNELSE - en revision er stærkt tiltrængt

Af

kommandørkaptajn J.C. Walther

INDLEDNING

En række artikler i Tidsskrift for Søværnen (TfS) har på forskellig vis strejft emnet 'Søværnets Officersuddannelse' siden "Funder-Rapporten" så dagens lys i foråret 1996. Emnet interesserer i sagens natur alle søofficerer, men på trods heraf er det kun blevet til perifere strejftog, og selve emnet har været omgærdet af en så larmende tavshed, at man næsten kunne få indtryk af, at det var tabu. Det er dog næppe tilfældet, og forklaringen er snarere, at vi i søværnet endnu ikke har fundet ud af, hvilket ben vi skal stå på.

Knap to års netop overstået tjeneste som korvetchef har imidlertid overbevist mig om, at vi nu må frigøre os for berøringsangsten og snarest påbegynde en gennemgribende revision af søværnets officersuddannelse, så søværnets behov anno 1998 tilgodeses.

BAGGRUND

TfS redaktør redegjorde i TfS nr. 3/1996 for "Funder-Rapportens" anbefalinger med hensyn til de fremtidige officersuddannelser i handelsflåden. Anbefalingerne var interessante, da søværnet traditionelt har uddannet officerer i overensstemmelse med de i handelsflåden anvendte retningslinier for ikke at få skudt i skoene, at søværnet ikke matchede de civile krav, men også for at sikre en civil kompetence.

Som følge af "Funder-Rapporten" har Søfartsstyrelsen fra årsskiftet 1998/1999 introduceret enhedsofficersbegrebet og et væsentligt ændret uddannelsesforløb. Søværnet står derfor nu ved en korsvej: Skal søværnets offi-

cersuddannelse fortsat styres af de beslægtede civile krav, eller bør uddannelsen i højere grad indrettes efter søværnets behov?

I TfS nr. 4/1996 gav fire udvalgte søofficerer deres bud på, hvad 'Funder-Rapporten' vil betyde for søværnets officersuddannelse. Alle indlægene opfordrede til nøje at følge udmøntningen af de i 'Funder-Rapporten' stillede forslag og nærmere analysere, om det i søværnet er muligt at anvende enhedsofficerer, men der var kun få umiddelbare bud på, hvilke konsekvenser 'Funder-Rapporten' bør få for søofficersuddannelsen. Følgende konkrete synspunkter af betydning for uddannelsen fremgår dog af indlæggene:

- "Søværnet bør udruste sine officerer med mindst samme navigatoriske og tekniske kundskaber, som de øvrige brugere af vandvejene".
- "Søværnets praksis med at følge den uddannelsesmæssige udvikling på det tilsvarende civile område bør fortsættes bl.a. for at sikre at uddannelserne fortsat kan være civilt kompetencegivende".
- "Der kunne defineres supplerende civile kompetenceniveauer foruden de eksisterende maskinmester/skibsfører".
- "Hvis der skal gennemføres grundlæggende ændringer af søværnets officersuddannelse, bør søværnet have et dokumenteret behov herfor".
- "Der må i princippet kun uddannes til opfyldelse af forsvarets behov".
- "Søværnet har i en lang årrække haft svært ved at rekruttere til den tekniske linie".
- "Der må ikke finde dobbeltuddannelse sted".
- "Der må ikke skabes karrieremæssige blindgyder".
- "Søværnet må kunne høste fordele af en fælles vagtofficersuddannelse".
- "En enhedsofficer kan formentlig varetage en samlet officersvagt under forlægninger og ukompliceret sejlads".
- "Uddannelsestidens længde kan meget vel være kritisk for søværnet".

Indledningsvis vil jeg kommentere "enhedsofficersmodellen" og ovennævnte konkrete synspunkter for med afsæt heri at skitsere en uddannelsesmodel, der tager udgangspunkt i søværnets behov.

ENHEDSOFFICEREN

Lad der ikke være tvivl om, at jeg er stærk modstander af at indføre "enhedsofficersmodellen" i søværnet. Det siger sig selv, at det faglige niveau vil lide på såvel det tekniske som det operative område, med mindre uddannelses-tiden udvides drastisk, hvilket forekommer helt urealistisk. Der er lov-mæssige bindinger på uddannelses-tiden, den skal være af tilnærmelsesvis samme længde som i de øvrige værn, og endelig skal uddannelseslængden harmonere med andre sammenlignelige akademiske niveauer. En markant forlængelse af uddannelses-tiden kan heller ikke argumenteres med henvisning til ændringer i den civile søfartsuddannelse, hvorfor en faglig forfladigelse vil blive det uundgåelige resultat.

Dette forhold vil navnlig være af betydning for mindre enheder, hvor det er af helt afgørende betydning for enhedens effektivitet, at selv yngre officerer besidder en meget høj faglig ekspertise. Hertil kommer at et system med mulighed for at skifte retning flere gange under et karrierforløb muligvis er attraktivt for den enkelte, men for søværnet vil vanskeliggøre en langsigtet personelplanlægning, som skal sikre, at søværnets personelbehov tilfredsstilles.

Argumenterne for at indføre enhedsofficeren skulle være opnåelse af en rationaliseringsgevinst og en øget rekruttering.

En rationaliseringsgevinst på officersområdet vil imidlertid være minimal i søværnets kampenheder, da beredskabsgrader og ABC- og havariorganisation sætter en naturlig nedre grænse på antallet af officerer (og andet personel). Forholdet er eksempelvis blevet nøje vurderet i f.m. MLU-projektet i korvetterne, hvor indførelse af ny teknik på en række områder ikke har gjort det muligt at reducere i officersbesætningen, og det er min overbevisning, at en reduktion heller ikke ville have været mulig, selv om officererne havde været uddannet efter en "enhedsofficersmodel".

Med hensyn til rekruttering er det mit synspunkt, at kun erfaringen vil kunne vise, om en "enhedsofficersuddannelse" vil være mere attraktiv end søværnets nuværende fagspecifikke officersuddannelser. Det forekommer imidlertid at være halsløs gerning at kaste sig ud i projektet blot for at afprøve en rekrutteringsteori. Det vil være en langt bedre vej at sørge for, at de fags-

pecifikke officersuddannelser hver især er så attraktive, at de nødvendige kvalificerede ansøgere kan tiltrækkes.

Det har også været anført, at en enhedsofficer vil kunne varetage såvel den navigatoriske som den maskinvagthavende funktion under forlægninger og ukompliceret sejlads. Det er utvivlsomt rigtigt, men for det første vil det ikke være ensbetydende med mulighed for reduktion i besætningens størrelse, og for det andet er det uhyre sjældent, at den tildelte sejltid og de uddannelsesmæssige krav tillader den form for sejlads med søværnets kampenheder. Alt i alt er det således vanskeligt at få øje på fordelene ved at indføre en fælles vagtofficersuddannelse i søværnet.

Det er et bredt accepteret synspunkt, at søofficerer ikke må stå tilbage for handelsflådens officerer, når det drejes sig om den faglige kompetence. Det er jeg meget enig i, når det gælder de fagområder, der er fælles for søofficeren og officeren i handelsflåden. På navigationsområdet bør den taktiske officer eksempelvis være væsentligt bedre uddannet end handelsflådeofficeren, som jo ikke har samme behov for at beherske grundlæggende dyder som optisk sejlads og parallelindeksteknik. Til gengæld har den taktiske søofficer ikke den store glæde af at vide ved hvilken temperatur og fugtighed, bananer skal opbevares, ligesom han ikke har behov for at være ekspert i lastekonditioner m.v., da hele stabilitetsområdet i søværnet varetages af de teknisk uddannede officerer. Tilsvarende betragtninger gør sig gældende på tekniksiden, hvor der ofres betydelige ressourcer på at uddanne i systemer, som ikke er relevante for tjenesten i søværnet.

Det er klart, at det - ikke mindst af rekrutteringsmæssige årsager - er ønskværdigt, at den meddelte uddannelse er civilt kompetencegivende. Men hvorfor skal den civile kompetence være som styrmand eller maskinmester? Når det kommer til stykket, er det jo de færreste af os, der drømmer om at forlade søværnet til fordel for et civilt job som styrmand, og det er jo heller ikke til sådanne stillinger, at vores kolleger går, når de forlader søværnet. Tilsvarende ser vi jo i disse år med al ønskelig tydelighed, at vi den civile kompetence som styrmand eller maskinmester ikke er tilstrækkelig som rekrutteringsmæssig lokkemad.

SØVÆRNETS BEHOV

Afvisningen af 'Funder-Rapportens' enhedsofficersmodel er imidlertid ikke ensbetydende med, at vi blot skal fortsætte som hidtil. Jeg mener afgjort, at der er væsentlige argumenter og et dokumenteret behov for at gennemføre grundlæggende ændringer af søværnets officersuddannelse. Tiden er kommet,

hvor søværnet bør frigøre sig for de uddannelsesmæssige bindinger, der har været en konsekvens af ønsket om fastholdelse af civil kompetence som skibsfører eller maskinmester.

Det dokumenterede behov er i al sin enkelthed, at søværnet p.t. ikke er i stand til at tiltrække et tilstrækkeligt antal kvalificerede ansøgere til officersuddannelserne, fordi de ikke opleves som attraktive sammenlignet med konkurrerende uddannelser. Problemet er navnlig alvorligt på teknikområdet, hvor en længere uddannelse og tilsyneladende ringere karrieremuligheder gør forholdet endnu værre.

Det ligger fast, at der principielt kun må uddannes til forsvarets behov, og at der ikke må finde dobbeltuddannelse sted. Ved slavisk at strukturere officersuddannelser, som skal give civil kompetence som styrmand eller maskinmester, går søværnet i dag på kompromis på dette område. Hvad værre er, så betyder den afmålte uddannelsestid, at der ikke er tid til at meddele anden uddannelse, som efter min mening i højere grad ville tilgodese søværnets behov. Men hvad er da søværnets behov? Det er vist på tide at få belyst det spørgsmål lidt nærmere.

Hvis jeg husker ret, så fastslår ledelsesprincip nr. 1, at forsvarets enheder skal kunne kæmpe, og uddannelsen af søofficerer skal derfor tilgodese dette formål. For at et skib kan kæmpe, skal der være opfyldt nogle grundlæggende forudsætninger:

- Skibet skal kunne flyde (og sejle).
- Skibets sensorer- og våbensystemer skal fungere.
- Skibet skal bringes til en position, hvorfra våbenanvendelse er mulig.

Disse tre pinde indikerer behov for tre fagretninger for søofficerer. Pind et og tre har berøringsflader med de civile søfartsuddannelser, men også et betydeligt rent militært islæt, mens pind to udspringer af et rent somilitært behov. For alle tre fagretninger er der behov for en lederuddannelse af høj kvalitet. Hvor det er naturligt og muligt, bør civilt kompetencegivende uddannelse indgå som en del af de respektive uddannelsesretninger på såvel OGU som VOU-niveau, dels af rekrutterings- og fastholdelsesårsager, men også for fortsat at kunne dokumentere uddannelsens niveau.

Jeg vil herefter skitsere uddannelsesmodeller for de tre antydede officersuddannelser og begynde med pind to, som er ensbetydende med en ny officersuddannelse i søværnet - en uddannelse i våben- og elektroniksystemer.

VABENELEKTRONIKOFFICER

I slutningen af 1980'erne ophørte søværnet med at grunduddanne elektronik- og artilleriofficerer. Det er mit indtryk, at denne uddannelse ophørte, fordi disse uddannelser opfattedes som karrieremæssige blindgyder, og fordi man mente, at en gængs teknikofficer - med nogle ekstra kurser - ville kunne bestride officersstillingerne indenfor våben- og elektronikområdet.

Der er næppe nogen med indsigt i vilkårene i søværnets kampenheder, der vil stille spørgsmålstegn ved, om søværnet har behov for officerer med en god våben- og/eller elektronikmæssig uddannelse. Jeg har aldrig selv været i tvivl, og min seneste tjeneste i korvetterne har kun styrket mig i min opfattelse. Behovet er endda større, end det tidligere har været, da søværnet ikke længere uddanner våbenofficerer af taktisk linje efter introduktionen af Taktisk Divisionsofficerskursus. Nogen vil sikkert hævde, at den våben- og elektronikmæssige ekspertise rettelig bør ligge på manuelt eller mellemliderniveau. Det er jeg ikke uenig i, når vi taler ekspertise på komponentniveau, men det ændrer ikke ved behovet for officerer med dybdegående systemkendskab på våben- og elektronikområdet. Som chef har man behov for at få et filtreret billede og ikke tekniske detaljer om, hvor mange lamper i missilsystemet, der lyser grønt, og hvor mange der lyser gult eller rødt. Det ansvar er kun officerer uddannet til at påtage sig, ligesom kun officerer på tilfredsstillende vis kan varetage den tilknyttede sagsbehandling og ansvar for de tekniske lærlinguddannelser.

Behovet for våbenelektronikuddannede officerer søges p.t. tilgodeset ved at tilbyde fuldt uddannede tekniske officerer nogle våbensystemkurser. Det håbløse i dette system er indlysende og veldokumenteret i PL Michael Winther-Jensens tankevækkende artikel i TFS nr. 6/1997, hvorfor jeg skal begrænse mine kommentarer til hovedpunkter.

Den aktuelle uddannelse kan rettelig betegnes som et uddannelsesmæssigt overkill. Først uddannes man til at blive teknikofficer, og herefter uddannes man - nødtorftigt - til at kunne bestride stillinger som artilleri- og missilofficer. Der er hermed tale om et eklatant brud på reglen om, at der ikke må finde dobbeltuddannelse sted, men værre er det, at uddannelsesstiden bliver så lang, at nyttejeneren af den uddannede officer bliver uforholdsmæssig kort, da man naturligvis ikke som udgangspunkt kan stille en officer, som har været under uddannelse i 7½ år ringere karrieremæssigt end en taktisk officer, som kun har været ca. 5 år om at gennemføre sin uddannelse.

Lad os også dvæle et øjeblik ved de rekrutteringsmæssige aspekter. Søværnet har alvorlige problemer med at rekruttere til den maskintekniske uddannelse. Det skyldes naturligvis i en vis udstrækning de små ungdomsorgan-

ge, men det ville ikke være noget problem, hvis uddannelsen var tilstrækkelig attraktiv. Af de - for få - uddannede tekniske officerer rekrutterer man et antal til at fortsætte med en våbenteknisk uddannelse og forværrer dermed tjenestebetingelserne yderligere for de - endnu færre - tilbageværende tekniske officerer. Ikke underligt at disse "Tordenskiolds Soldater" yderligere ansføres til at forlade søværnet. Det er naturligvis også tankevækkende, at det aktuelle system fuldstændig udelukker en betydelig potentiel rekrutteringsmasse - nemlig den del af søværnets stampersonel, som er uddannede våben- eller elektronikteknikere. Den gruppe har svært ved at se det attraktive i at skulle gennemføre en maskinmesteruddannelse, inden det er muligt at komme i gang med en våbenteknisk officersuddannelse.

Det er jo let at kritisere, men kritikken runger hult, hvis man ikke selv kan pege på en løsning. Det vil jeg så forsøge.

Lad os lære lidt af flyvevåbnet, som slet ikke har samme problemer med at rekruttere officerer. Hvorfor mon det, når søværnets navigations- og maskinmesteruddannelse giver en civil kompetence, som uddannelsen til officer i flyvevåbnet indenfor områderne kontrol- og varsling, missilforsvar og nærluftforsvar slet ikke kan konkurrere med? Det er min faste overbevisning, at flyvevåbnet får rekrutteret en lang række officerer til disse områder, fordi pilotuddannelsen er blevet brugt som 'lokkemad' - det er vel de færreste officerer i flyvevåbnet, som ikke først har forsøgt at blive pilot? I søværnet kan vi gøre præcis det samme, ved at skabe en attraktiv uddannelse - og karrieremulighed - som våbenelektronikofficer. En moderne lederuddannelse kombineret med en ingeniøruddannelse, med løn under uddannelsen, gode studenterboliger og garanteret beskæftigelse efter endt uddannelse.

Den første periode af knap et års varighed skal være den traditionelle indledende uddannelse, som skal være fælles for alle. Først efter dette år, skal man vælge linje: Våbenelektronik, Maskinteknik eller Operationer. Hvis der ikke er plads til alle, som ønsker en våbenelektronikuddannelse, kunne det jo være, at nogen af dem ville vælge maskinteknisk linje, da de nu har været i søværnet et års tid og måske er kommet til at sætte pris på tjenesten og de muligheder, der tegner sig, også selvom om man ikke kunne få sin drømmeuddannelse.

Efter valg af linje skal der gennemføres en uddannelse med en varighed på ca. 4 år. Den uddannelse skal indeholde tre moduler. Et ingeniørm modul, hvor der modtages uddannelse i udvalgte moduler fra elektronikingeniøruddannelsen, efterfulgt af et fagmodul, hvor der modtages uddannelse i missilsystemer og endelig et OGU-modul, som skal være fælles med maskinteknisk og operativ linje. OGU-modulet kan evt. tidsmæssigt placeres inden ingeniørmodulet.

Efter at have gennemført den skitserede uddannelse, vil OGU-officeren være i stand til at bestride en stilling som 2. Våbenelektronikofficer (2. VEO) i en større kampenhed eller som VEO i en mindre kampenhed (Standard FLEX i kamprollen).

I forbindelse med gennemgang af den videregående officersuddannelse (VOU) skal der meddeles yderligere uddannelse i et par elektronikingeniørmoduler, og den faglige uddannelse skal udbygges med mere elektronik og uddannelse i artillerisystemer, så der efterfølgende kan bestrides stillinger som VEO i en større kampenhed, ved MLOG eller som sagsbehandler i eskadrestabe eller ved kommandomyndigheder. I den forbindelse kan jeg nævne, at der i korvetterne (Division 21) med en fireårs forsøgsperiode er implementeret en organisation, hvor der bl.a. er oprettet en divisionsofficersstilling som VEO. Denne organisation er implementeret i erkendelse af, at der er behov for en våbendivision i en større kampenhed, og det har samtidig betydet, at den karrieremæssige blindgyde, der tidligere var tale om for elektronikofficerer i sejlende enheder, ikke gør sig gældende for VEO-uddannelsen.

Når VEO-officeren skal til at tænke på sit videre tjeneste- og karriereforløb, skal han have flere muligheder. Hvis han er blevet træt af tjenesten i søværnet, kan han naturligvis søge civile stillinger, som han vil have gode muligheder for at få med sin kombinerede lederuddannelse og beståede ingeniørmoduler. Han kan naturligvis også vælge selv at finansiere færdiggørelsen af ingeniøruddannelsen. Hvis han fortsat ønsker at blive i søværnet men er blevet træt af sit speciale, vil han naturligvis ved at gennemgå en VUT-II uddannelse kunne skifte til et mere generelt ledelsesmæssigt karriereforløb. Man kan imidlertid også forstille sig, at han fortsat ønsker at arbejde med sig fagområde på nogenlunde samme faglige og ledelsesmæssige niveau, som han hidtil har gjort. Han skal derfor have muligheder for et rimeligt attraktivt vandret karriereforløb i land, som typisk vil resultere i en slutgrad som orlogskaptajn. Ønsker han at blive i sit fag og udbygge sit faglige niveau, er det min anbefaling, at søværnet - i stedet for at finansiere hans VUT-II uddannelse - bekoster hans gennemførelse af den resterende del af ingeniøruddannelsen for efterfølgende at tilbyde tjeneste enten som civil ansat ingeniør, eller i en militær stilling. Hvis fortsat militær ansættelse ønskes, skal gennemførelsen af ingeniøruddannelsen naturligvis belønnes økonomisk, da karrieremulighederne som officer formentlig er begrænset af, at ingeniøruddannelsen er valgt på bekostning af VUT-II uddannelsen.

Det er min faste overbevisning, at det skitserede uddannelses- og karriereforløb for en våbenelektronikofficer er så attraktivt, at der uden problemer kan rekrutteres og fastholdes det nødvendige antal officerer. Med hensyn til

den operative og den maskintekniske uddannelsesretning, anbefales modellen kopieret i mulig udstrækning.

TAKTISK OFFICER

Uddannelsen af officerer af operativ linje behøver kun få justeringer i forhold til den aktuelle uddannelse. Det afgørende er, at søværnet bryder med praksis om fuldt ud at skulle leve op til søfartsstyrelsens krav på alle områder. Søværnet må ikke gå med på enhedsofficersgalejen men skal tværtimod fokusere på de relevante nøgleområder. I forhold til den civile uddannelse skal der lægges større vægt på grundlæggende navigatoriske færdigheder. Til gengæld bør eksempelvis lastbehandling og andre - sømilitært set - værdiløse fag udgå, ligesom der bør bruges langt mindre tid på et hidtil meget omfattende fag som skibsteknik, da dette fagområde på betryggende vis i søværnet varetages af de maskintekniske officerer. Den uddannelsestid, der herved frigøres, anbefales brugt til at styrke uddannelsen i ledelse og økonomi - helst ved gennemførelse af egentlige HD-moduler. For at drage parallellen til våbenelektronikuddannelsen, skal operativ linje også bestå af tre moduler, et navigationsmodul, et ledelsesmodul og endelig OGU-modulet fælles for alle tre uddannelsesretninger.

Strukturen fortsættes i f.m. VOU-uddannelsen, og jeg vil i den forbindelse understrege betydningen af, at den pålagte tjenesteplicht skal harmonere med den civile kompetence, der meddeles i f.m. VOU-uddannelsen. Det er et vigtigt punkt. Der er aktuelle eksempler på, at yderst velkvalificerede officerer afstår fra at søge VOU-uddannelse, fordi de ikke finder, at der er rimelighed i den pålagte tjenesteplicht, når den sammenholdes med den modtagne uddannelse. Det er dybt beklageligt og bør undgås, ikke mindst da vi alle kan være enige med Forsvarschefen i, at den bedste rekruttering er fastholdelse.

TEKNISK OFFICER

Vores aktuelt største rekrutteringsproblem i søværnet er på maskinofficersområdet. Civilt var det en af årsagerne til indførelse af enhedsofficersbegrebet, men da jeg håber at have argumenteret tilstrækkeligt for, at det ikke vejen frem i søværnet, må vi finde på noget andet.

Arsagen til problemet er jo ganske enkelt, at uddannelse og tjeneste ikke opfattes tilstrækkeligt attraktivt. Der er ingen af de unge, som længere finder det specielt fascinerende at blive 'maskinmester' eller 'stå til søs', så derfor er jeg også på dette punkt overbevist om, at søværnet ikke længere skal give en fuld maskinmesteruddannelse. Rekrutteringsproblemet har naturligvis også bund i den kendsgerning, at belønningen for at gennemføre en uddannelse, der er længere end den operative linje, tilsyneladende er ringere karrierevil-kår.

Uddannelsestiden skal reduceres, og der skal udelukkende fokuseres på de områder, der er relevante for søværnet. Hvis det overhovedet er muligt, bør den faglige del af uddannelsen være (maskin)ingeniørmøder udbygget med en søværnsspecifik faglig del - fuldstændig efter samme model som våben-elektroniklinjen. Da uddannelsen udelukkende skal tilgodese søværnets be-hov, er det ydermere tænkeligt, at et antal af de faglige moduler kan samlæses med våbenelektroniklinjen. De egentlige OGO- og VOU-moduler skal være fælles for alle tre linjer, og også for maskinteknisk linje skal der i f.m. VOU-uddannelsen meddeles ingeniør- eller ledelsesmoduler på højt niveau.

AFSLUTNING

Det har været mit formål med denne artikel at argumentere for, at Søværnets Officersuddannelse snarest bliver grundigt revideret.

Udmøntningen af 'Funder-Rapporten' er en kærkommen anledning til at bryde med de gamle normer. Det er nødvendigt at distancere os fra de traditionelle søfartsuddannelser og påbegynde uddannelse af officerer med udgangspunkt i søværnets behov.

Søværnets behov er unge, moderne ledere, som har faglig ekspertise indenfor et af områderne navigation, våbenelektronik eller maskinteknik. Uanset hvilken uddannelsesretning der vælges, skal uddannelsestiden være ens, og den bør ikke overstige 5 år, fra man møder i søværnet, til man er fuldt uddannet OGU-officer.

Den grundlæggende officersuddannelse skal være så attraktiv, at den kan rekruttere de rette, og på VOU niveau skal uddannelsen være så attraktiv, at den kan rekruttere til dette niveau og medvirke til fastholdelse. Der skal meddeles progressiv akademisk, civil kompetence på alle niveauer, og den meddelte civile kompetence skal harmonere med den afkrævede tjenestepligt. Den bedste rekruttering er fastholdelse, hvorfor der skal være attraktive tjene-ste- og karrieremuligheder for alle uddannelsesretninger. Der skal i den for-

bindelse tages behørigt hensyn til de officerer, som på et givet tidspunkt ønsker at prioritere et vandret karriereløb.

I skibe og på landtjenestesteder skal organisationen sikre, at der ikke skabes karrieremæssige blindgyder.

Det skal være min afsluttende påstand, at en vidende og visionær arbejdsgruppe hurtigt vil kunne detailplanlægge uddannelser i overensstemmelse med de principper, der er skitseret i denne artikel. Opgaven for os andre vil være at holde skibene sejlede, til de "nye" officerer kan udklækkes tidligst om fem år. Det bliver ikke let, men hvis alle kan se lyset fra officersskolen, vil loyaliteten hos søværnets officerskorps sikre, at der til sin tid vil være et søværn til at praktisere den nye, moderne sofficersuddannelse i.

Det er nødvendigt - og det haster.

Tidsskrift for Søværnen har anmodet Søværnets operative Kommando om at kommentere artiklen "Søværnets Officersuddannelse" af kommandørkapitajn J.C. Walther.

SUPPLERENDE BEMÆRKNINGER TIL ARTIKLEN "SØVÆRNETS OFFICERSUDDANNELSE"

Af

Søværnets operative Kommando

Hensigten med nærværende supplerende bemærkninger er ikke at gå i rette med artiklens forfatter, men som supplement hertil at redegøre for de overvejelser og tiltag Søværnets operative Kommando (SOK) allerede har eller påtænker iværksat. Dermed også sagt, at SOK i vid udstrækning kan følge forfatterens ræsonnementer og forslag.

Søværnet har igennem en længere årrække meddelt sine kommende officerer en (funktions-)uddannelse, der har ækvivaleret den tilsvarende civile uddannelse for henholdsvis skibsfører/styrmænd og udvidede-/maskinmestrer. Dette forhold har blandt andet haft baggrund i et vurderet behov, ønsket om civil kompetence samt rekruttering og fastholdelse. Dette er, som ganske rigtigt anført, sket på bekostning af, at en række fag/fagområder af mindre relevans for søværnet har måtte bibeholdes i uddannelserne for både operative men især tekniske officerer.

Omlægningen af den civile skibsofficersuddannelse - som resultat af "Funder-rapporten" - er blandt andet afledt af, at der kun vil være behov for/økonomi i at ansætte højt kvalificerede danske seniorofficerer¹ i den danske handelsflåde. Juniorofficererne vil således reelt være avancerede aspiranter indtil de opnår den fulde kompetence/sønæringsbevis som seniorofficerer. Med den udvidede samlede uddannelsestid på 7 år opnår de dog et højere akademisk niveau svarende til "MBA", hvilket skulle styrke rekruttering og fastholdelse. Det skal i øvrigt bemærkes, at det først nu er under overvejelse at meddele juniorofficerer den fulde kompetence (sønæringsbevis) som både

¹ Skibsførere, overstyrmænd og maskinchefer.

vagthavende maskinmester og styrmand af 3. grad. Denne omlægning er efter SOK opfattelse hverken forenelig med P83-strukturen og især ikke med søværnets behov for fuldt kvalificerede officerer på laveste funktionsniveau.

Forsvarskommandoen iværksatte i AUG 1996 et udredningsarbejde med henblik på at afdække sammenhængen i videreuddannelsestrin I for ledere (VUT I/L) og den efterfølgende værnsspecifikke og -fælles efteruddannelse. Til løsning af søværnets andel i dette arbejde nedsatte SOK arbejdsgruppen vedrørende revurdering af sammenhængen i officersuddannelserne i søværnet (AG/VUT-SVN), der afgav rapport² i MAR 1997. anbefalingerne i denne rapport har blandt andet afledt den netop implementerede reviderede VUT I/L. Samtidig pegede AG/VUT-SVN på behovet for en snarlig revision af Officersgrunduddannelsen (OGU) blandt andet som følge af den civile udvikling, men specifikt også de uddannelsesmæssige konsekvenser af den teknologiske udvikling i søværnet. Rapporten behandler netop forholdene og uhenigtsmæssighederne omkring tjenesteforløb og den efterhånden meget voldsomme efteruddannelsesbyrde tekniske officerer pålægges som teknikofficer (TKO) i FLYVEFISKEN-klassen og våbenteknikofficer i NIELS JUEL-klassen (NIJU-kl.).

Samtidig hermed, men afventende arbejdet i AG/VUT-SVN, blev der nedsat en arbejdsgruppe (AGKRAV), der skulle vurdere og komme med forslag til fastlæggelse af de operative- og tekniske krav til drift, vedligeholdelse og reparation af våben- og elektronikmateriel i NIJU-kl. På baggrund af anbefalingerne i AG/KRAV rapporten udarbejdede en tredje arbejdsgruppe (AG ENO/ARO) en rapport, der beskrev funktionsområderne som elektronik (ENO) og artilleriofficer (ARO) i NIJU-kl. samt grænsefladerne mellem disse. Denne rapport konkluderede, at ENO- og ARO-funktionen i fremtiden med fordel kunne slås sammen ved at kombinere/justere de 2 uddannelser samt ændre karriereforløbet for den nye officer – våbenelektronikofficeren (VEO).

Med hensyn til uddannelsen af den fremtidige VEO foreslog AG ENO/ARO 2 modeller:

- a. Der oprettes en særskilt OGU-linie, der målrettes mod våbenelektronikområdet. Uddannelseslængden tilpasses øvrige OGU-linier.

² Rapport fra arbejdsgruppen vedrørende revurdering af sammenhængen i officersuddannelserne i søværnet (SOK skr. 180.12/PU2-1868/97 af 07 MAR 1997).

Tilsvarende justeres VUT I/L på sigt til også at tilgodese våbenelektronikområdet.

- b. Stillingerne som VEO og 2.VEO varetages af officerer af teknisk linie. Uddannelseslængden for OGU teknisk linie søges samtidig tilpasset OGU operativ linie og målrettes i muligt omfang så den sammen med en eventuel kortvarig efteruddannelse danner grundlaget for besættelse af 2. VEO stillinger. Den nuværende VUT I/L teknisk linie justeres således, at den også tilgodeser våbenelektronikområdet. Eventuel taktisk baggrund kan meddeles ved gennemgang af TDK-moduler.

I fortsættelse af AG ENO/ARO rapporten afholdtes i APR 1998 et mindre seminar i SOK med henblik på afklaring af fremtidig bemanning af NIJU-kl. og nyt bemandingsreglement efter MLU med deltagelse af blandt andet artiklens forfatter. Det blev her besluttet, at det nye bemandingsreglement skulle afspejle AG ENO/ARO rapportens anbefalinger foreløbig for en forsøgsperiode.

Som en naturlig fortsættelse af det påbegyndte arbejde er der i SOK og SMK regi nedsat en studiegruppe vedrørende den fremtidige løsning af tekniske opgaver i søværnets operative enheder (STU/TEK). STU/TEK overordnede formål er at udarbejde forslag til en fremtidig teknisk uddannelses-, udviklings- og karrierestruktur for søværnets militære personel baseret på de tekniske opgaver, der afledes af søværnets fremtidige drift- og vedligeholdelsespolitik. Det er hensigten, at dette arbejde blandt andet skal danne grundlag for en kommende revurdering af OGU.

Som det fremgår af den ovenfor beskrevne proces vil de fremtidige (officers)uddannelser i søværnet, uden at resultatet af STU/TEK arbejde dog skal foregribes, i endnu højere grad end tidligere være styret af søværnets behov. Der vil som følge af søværnets opgaver til stadighed være behov for en grad af civil kompetence/bred anerkendelse, der som minimum ækvivalerer STCW-konventionens internationale uddannelseskraV til officerer og besætning i sikkerhedsmæssig og juridisk forstand. Der vil således formentlig ikke længere være tale om fuld kompetencegivende civil uddannelse for søværnets officerer, men nærmere tale om meritgivende dele af den civile uddannelse.

Forfatteren fremhæver ved flere lejligheder uddannelsernes civile kompetence som en vigtig del af rekrutteringen. Det skal dog nævnes, at det andre steder i artiklen påpeges, at manglende civil kompetence i andre uddannelser ikke hindrer en tilfredsstillende søgning til netop disse uddannelser.

Det er SOK vurdering, der bl.a. er baseret på en række møder med yngre officerer, at andre faktorer som personlig udvikling og karrieremuligheder samt et rimeligt forhold mellem arbejdsindsats og løn, spiller en større rolle end en specifik civil kompetence i uddannelsen. Disse faktorer gælder for såvel rekruttering som fastholdelse.

Denne vurdering er for nylig blevet underbygget af nye undersøgelser af ungdommens holdninger og socialkarakter³. De siger bl.a., at ungdommen lægger vægt på fleksibilitet både i uddannelse og videreuddannelse, samt at det er vigtigt, at der kan skiftes kurs i løbet af karrieren. De fastholdende faktorer i jobbet vedrører ikke blot arbejdsindholdet og -tilrettelæggelsen, men også oplevelsen og vurderingen af det personlige fremtidsperspektiv samt indflydelsen på familielivet, herunder økonomien. Samarbejdsforhold og det sociale klima spiller en stadig større rolle.

Afslutningsvis skal det nævnes, at ikke mindst det omliggende samfunds anerkendelse af jobbet både socialt og arbejdsmarkedsmæssigt spille en ikke uvæsentlig rolle i de unges valg af uddannelse. Det er derfor en forudsætning for en tilfredsstillende rekruttering og fastholdelse, at søværnet er synligt i dagligdagen for offentligheden, og at opgaverne og dermed arbejdet fremstår positivt og respektabelt.

Udviklingen af det civile uddannelsesforløb har ikke i tilstrækkelig grad indfriet vores forventninger. Det opnåede resultat synes således ikke anvendeligt som model for revurdering af OGU. Set i bakspejlet må det konstateres, at søværnet kunne have påbegyndt revurdering af OGU uden at afvente den civile udvikling.

³ "Den moderne ungdoms socialkarakter" af Merete Lindholm, FCL, august 1998.

Forfatteren var i perioden NOV 97 - JUN 98 projektofficer på udviklingen af søværnets nye enstrengede VUT-I/L på Søværnets Officersskole. Artiklen skal dog ikke forbindes med forfatterens tidligere funktion, men udelukkende ses som et personligt bidrag til Tidsskriftets uddannelsesdebat.

SØOFFICERSUDDANNELSEN - ET ANDET PERSPEKTIV

Af

kaptajnløjtnant N.O.Raafeldt Marcussen

INDLEDNING

Det er med blandet fornøjelse, at jeg har læst KD H.Elbro's og KK J.Walthers artikler om uddannelse, da det generer min oprørske sjæl, at jeg må give disse to ældre kollegaer ret på mange punkter. Begge artikler er interessante og usædvanligt visionære. På et punkt er vi i særdeleshed enige: Søværnets uddannelser bør moderniseres.

I det efterfølgende vil jeg kort skitsere mit bud på søværnets (SVN) fremtidige lederuddannelse. Af hensyn til mit relativt overfladiske kendskab til de tekniske uddannelser vil jeg ikke kommentere disse i detaljer. Endvidere er de mere juridiske aspekter ved forslaget ikke kortlagt.

Bortset fra opgøret med skibsfører- og maskinmesteruddannelserne kunne mit forslag tolkes som en mere operationel videreførelse af KD H.Elbro's forslag, men med vægt på lederuddannelsen.

SKIBSFØRER OG MASKINMESTER

At SVN i mange år har fokuseret intenst på maskinmester og skibsføreruddannelsen anser jeg som et stort fejltrin. Begge uddannelser, men i særdeleshed skibsføreruddannelsen, er målrettet mod en karriere i den civile skibsfart - altså indenfor "transport til søs". At stort set alle søofficerer meddeles disse uddannelser i deres helhed svarer jo til, at flyvevåbnet (FLV) grundlæggende skulle uddanne alle officerer til piloter eller flyteknikere og at hæren

(HRN) skulle uddanne alle officerer som automekanikere eller indenfor landtransportområdet. Skal vi endelig sammenligne os med et civilt firma, kunne det jo være et rederi, men også her er jeg ganske sikker på, at ikke alle rederis ledere er uddannet som skibsførere eller maskinmestre.

Jeg tror det er vigtigt, at slå fast, at SVN netop ikke er et rederi, men en moderne offentlig virksomhed med et utroligt bredt virkefelt i fred, krise og krig, nationalt og internationalt, på land, på havet, under havet og i luften. Det er stort set umuligt at finde en virksomhed med et bredere virkefelt. SVNs ledere skal altså både besidde bredde og tyngde. De to civile søtransportuddannelser udgør i de nuværende uddannelser tyngden, men tilgodeser langtfra SVN behov. Uddannelserne indeholder dog elementer som naturligvis kan anvendes som følge af, at dele af SVNs virksomhed foregår til søs. På det operative område begrænser dette behov sig i store træk til fag som navigation, søvejsregler samt national og international maritim lovgivning.

At de to civile uddannelser har været et misforstået attraktions- og fastholdelsesmiddel er der efter min opfattelse ingen tvivl om. En misforståelse fordi disse to uddannelser ikke normalt appellerer til den gruppe af unge mennesker som forsvaret rekrutterer fra til officersuddannelserne. De to civile uddannelser kræver bl.a. ikke en foruddannelse på gymnasialt niveau, hvorfor uddannelserne i de unges øjne end ikke tangerer en sygeplejerske- eller pædagoguddannelsen.

Den nye ambitiøse og meget lange "Funderuddannelse" virker interessant, men er jo blot de gamle uddannelser i ny forklædning suppleret med en lidt højere administrativ uddannelse, som niveaumæssigt svarer til en mellemting mellem merkonom og HD. Uddannelsen vil under alle omstændigheder stadig være fokuseret på "søtransportområdet" - altså et område som SVN kun i begrænset omfang beskæftiger sig med.

GENERALIST/SPECIALIST

P83 strukturen er baseret på "generalisttanken" og tager som udgangspunkt, at der ikke er behov for specialister på lederniveau. Jeg tror, at man i dag må erkende, at der også på lederniveau er behov for specialisering - også tidligt i karriereløbet. Som et eksempel på et operativt område der er særdeles komplekst og kræver specialisering kunne nævnes hele ASW-området. Specialisten på lederniveau bør blot, i højere grad end specialisten på mellemleder- eller manuelt niveau, besidde et helhedssyn/en helhedsforståelse.

Der bør derimod åbnes mulighed for en akademisk specialisering allere-

de på OGU-niveau samtidigt med, at kadetten gives en grundig metodemæssig basis, der også kan anvendes på mange andre områder.

HVORFOR MELLEMLADERUDDANNELSE ?

Det lange forberedende uddannelsesforløb før optagelse på officersskolen virker ulogisk. Grundlæggende er de unge kandidater rekrutteret og udvalgt som lederaspiranter. Det må derfor forudsættes at kandidaterne besidder det fornødne ledelsesmæssige potentiale, besidder modenhed og er studieegnede. Hvorfor skal en kommende leder så gennemgå mellemladeruddannelsen? Skal direktøren nødvendigvis have været arbejdsleder? Bliver direktøren en bedre direktør, hvis han har været arbejdsleder?

I stedet bør kandidaten kastes direkte ud i en intensiv og målrettet basisuddannelse, hvor der i højere grad fokuseres på, at skabe en leder og bibringe ham de fornødne faglige funktionsredskaber inden for den valgte retning. Aspiranten skal naturligvis have kendskab til mellemledernes arbejdsområder, idet mellemlederne jo er særdeles vigtige medarbejdere i officerens hverdag.

HVAD LAVER EN SØOFFICER

Søofficeren er en professionel militær leder, som tilbringer det meste af sin tid bag et skrivebord og en PC. Ser vi på den typiske søofficers karriereforløb vil ca. 1/3 af tiden foregå til søs og 2/3 med uddannelse, stabs- og skoletjeneste.

En meget stor del af søofficerens tid, - også tiden til søs - anvendes på administration/forvaltning (ressourcestyring). Uanset hvilken retning den unge officer vælger, er det sikkert, at han stort set altid mere eller mindre direkte vil være i berøring med forvaltningsmæssige og administrative opgaver. Og uanset opgave og funktion vil søofficeren - som alle moderne ledere - næsten konstant være i berøring med IT.

Ordet "administrator" i bredeste betydning beskriver ganske godt officersgerningen.

UDDANNELSESMODEL

Som moderne højteknologisk virksomhed med et bredt virkefelt i en verden, hvor den teknologiske udvikling har taget os alle i foregreb og i høj hastighed driver os afsted mod ukendte mål, burde SVN i højere grad satse på at meddele de kommende ledere en moderne metodepræget akademisk ud-

dannelse, der i langt højere grad giver officeren mulighed for at følge med udviklingen. Af hensyn til SVN særlige behov på en række områder, bør der dog stadig være mulighed for, også på baggrund af en kortere officersuddannelse, at søge en militærfaglig specialisering - f.eks. pilot- og frømandsuddannelsen. Den kortere uddannelse kunne også anvendes som en avancementsmulighed for de i stampersonelgruppen, der allerede har en relevant faguddannelse og som søger et ledelsesmæssigt ansvar eller blot være et godt tilbud til unge mennesker, der ønsker en mellemlang lederuddannelse i forsvaret.

BASISUDDANNELSEN (der henvises til figuren på side 194)

Den operative basisuddannelse opbygges af tre moduler:

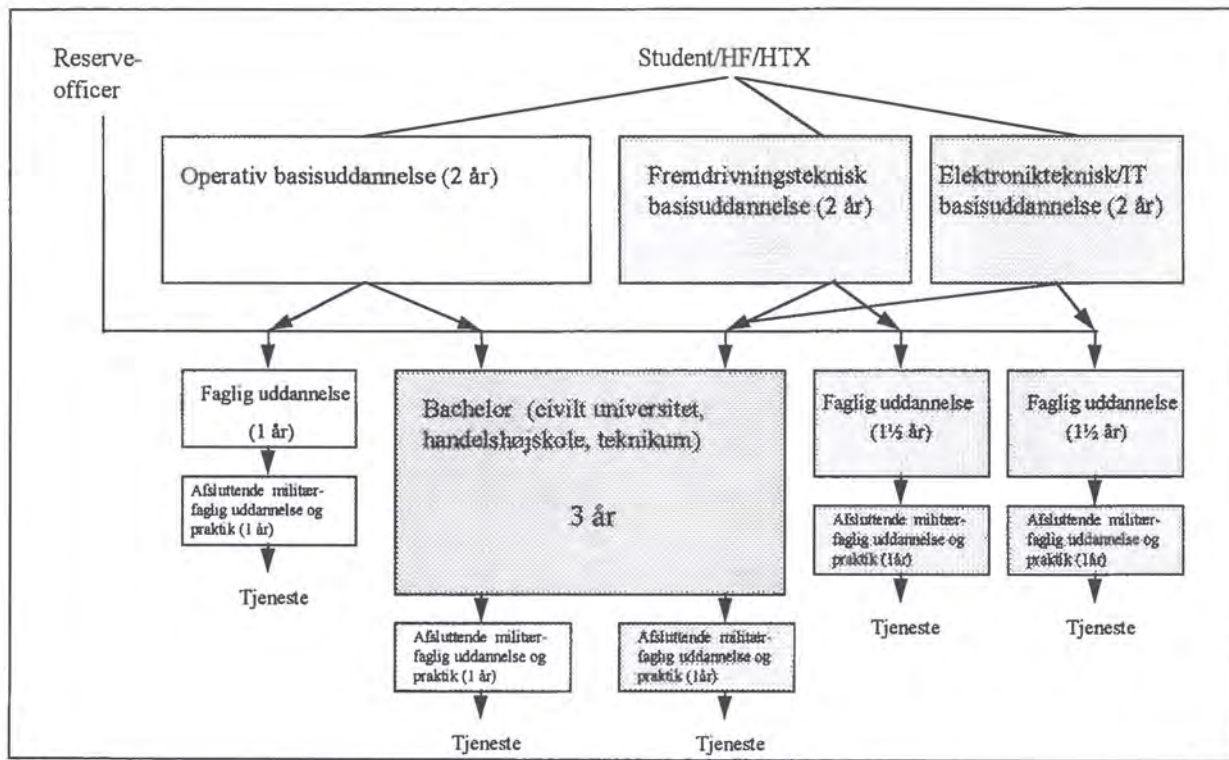
- 4 mdrs. militær grunduddannelse (SGS og Skoleskib)
- 12 mdrs. modul I. Grundlæggende leder og funktionsuddannelse. Teori 9 mdr. praktik 3 mdr.
- 8 mdrs. modul II. Fortsat funktions- og lederuddannelse. Teori 6 mdr., praktik 2 mdr.

Basisuddannelsen skal være en "boost" uddannelse og samtidigt give aspiranten en grundig indføring i den praktiske tjeneste, herunder, hvilke krav og forventninger den kommende tjeneste stiller til vedkommende. På sidstnævnte område er praktiktjenesten særdeles vigtig, idet eleven her ser den verden han skal virke i. Aspiranten skal i praktiktiden indføres i alle officerens virkeområder, så vedkommende får et grundigt kendskab til den kommende tjeneste. Herved kan man forhåbentlig undgå "fejluddannelse". Konsekvenserne heraf så vi glimrende beskrevet i PL M. Winther-Jensen's artikel i TFS nr. 6/1997. For at undgå fejluddannelse, og derved tab af en millioninvestering, bør aspiranterne så tidligt som muligt opleve hvad den kommende tjeneste byder.

FAGLIG UDDANNELSE

Efter basisuddannelsen kan kandidaten (kadetten) vælge to retninger: Bachelor og en kortere officersuddannelse, der køres i rent militært regi.

Af relevante bacheloruddannelser kan nævnes følgende:



- Teknikumingeniør (maskin, skibs, elektronik, produktion og IT).
- HA (herunder også den erhvervsjuridiske retning (HJ) og IT retningen (HA-DAT)).
- Naturvidenskab (datalogi, matematik, fysik, oceanografi, meteorologi osv.)
- Statskundskab.
- Økonomi.
- Jura.
- Sprog (engelsk, tysk, fransk, polsk, russisk)

Bachelorforløbet suppleres med praktik ved SVN enheder, fjenundervisning (evt. via IT) og teoretiske kurser i weekends og ferier evt. ved en "klippekorst-model", hvor eleven selv skal tilsikre sig mindst f.eks. 20 sejldage/praktikdage om året.

På den kortere overbygningsuddannelse skal der på den operative uddannelse fokuseres på fag som:

- Ledelse og organisationsteori,
- Ressourcestyring,
- Stabstjeneste og tjenestekendskab,
- IT
- Engelsk,
- Krigshistorie,
- Søkrig/taktik,
- Landkrig,

- Luftkrig.
- Statskunskab,
- Metode og
- Våbenteknik.

AFSLUTTENDE UDDANNELSE

Det sidste år, som vil være fælles for de enkelte retninger, anvendes primært til en grundig målrettet teoretisk og praktisk forberedelse til den kommende tjeneste. Den afsluttende operative uddannelse kunne indeholde følgende elementer:

- Grundlæggende kampinformationskursus.
- Kommunikationskursus.
- Grundlæggende artillerikursus.
- Sejlende praktik og udcheckning (4 - 6 mdr).

OPTAGELSESKRITERIER

Kan man ikke blive andet, kan man altid blive officer !! En sætning som mange nok kender fra gymnasietiden. Specielt i 80'erne hvor adgangskravene til de videregående uddannelser blev højere. På mange områder oplevede man endog, at uddannelserne blev mere attraktive med højere adgangskrav, - en effekt som også virker i dag, og som SVN af rekrutteringsmæssigt kunne nyde godt at, ligesom skærpede adgangskrav ville markere, at SVN tilbyder en eliteuddannelse med løn og bolig mv. og at vi derfor ikke er interesserede i hvem som helst. En sådan markering ville efter min opfattelse også forbedre virksomhedens anseelse i omverdenen.

Karaktergennemsnittet (gymnasie, HF, HTX) for optagelse på officersuddannelse burde være lige over gennemsnitskarakteren, altså i området 8.0 - 8.5.

HUMAN RESSOURCE MANAGEMENT

Et uddannelsessystem som det skitserede vil stille store krav til personaleforvaltningen. Kerneproblemet i den stadigt stigende officersafgang er i virkeligheden dårlig personaleforvaltning. Den højt uddannede leder vil givetvis stille krav om relevant beskæftigelse, hvilket vil stille højere krav til udstikningen af officerer end hidtil, hvor tjenestepligten har været det væsentligste fastholdelsesmiddel. Velordnede tjenesteforhold og langsigtet personaleplanlægning (som overholdes) vil udgøre et særdeles tungtvejende fastholdelsesaspekt. Den eneste faste faktor på Human Ressource (HR) området vil være lønnen, hvor vi nok ikke umiddelbart kan forvente relative bedringer. Alle andre forhold på dette område er variable, stort set omkostningsfrie og styres af søværnets ledelse. En veletableret, veluddannet HR funktion ved NIV II og III er derfor et vigtigt fastholdelsesinstrument.

OPFØLGENDE UDDANNELSE/EFTERUDDANNELSE

Udover de i SVN allerede eksisterende efteruddannelses tilbud er det nødvendigt, at SVN åbner sig mere mod den civile verden, hvor der er et næsten ubegrænset tilbud af uddannelser, som også har relevans for en virksomhed som vores. En række uddannelses tilbud vil kunne tilpasses tjenesten - f.eks. HD, MPA, MBA, datanom og Åbent Universitet.

Dele af disse uddannelser er forbundet med omkostninger (kursusafgifter og bøger) som kunne finansieres af SVN, såfremt uddannelsen vurderes relevant for officerens kommende tjeneste. Denne praksis ses bl.a. anvendt i vores naboland Norge.

Det kunne ligeledes overvejes at lade officererne konvertere opsparret frihed til "uddannelsesdage", hvilket f.eks. kunne gøre det muligt for en officer med en bacheloruddannelse, at tage hele eller dele af overbygningsuddannelsen sideløbende med tjenesten.

AFSLUTNING

Jeg er klar over, at mit bud på en fremtidig officersuddannelse kan virke provokerende, men det har nu ikke været et mål i sig selv. Jeg har derimod forsøgt med udgangspunkt i de svagheder, der efter min opfattelse er indbygget i den nuværende uddannelse, at ridse en uddannelse op, der dels kaster

kadettten direkte ud i det det egentlig drejer sig om, dels integrerer søofficersuddannelsen i den ikke-maritime uddannelsesverden uden for hegnet.

Ved udnævnelsen til premierløjtnant ved Søværnets Officersskole 27 JUN 1997 blev der uddelt adskillige legater og præmier. Et af dem er et rejselegat fra Krista og Viggo Petersens Fond på 35.000 kr. til studiebesøg hos en fremmed flåde. Legatet blev givet til PL Bjarne Bech-Larsen og traditionen tro bringes her en artikel om turen.

Studietur til SAN - South African Navy

Af

premierløjtnant Bjarne Bech-Larsen

Studieturen var planlagt til at vare fra 01 NOV 1997 til 30 NOV 1997. Turen skulle være en rundtur i den Sydafrikanske Flåde (SAN) med både sejlads med forskellige skibe samt rundvisning på land- tjenestesteder. Undervejs ville der være tid til et par afstikkere til sightseeing af Sydafrika (SA).

Jeg vil indlede med lidt fakta om SAN. SAN har eksisteret siden 1922 og fejrede således 75 år i 1997. Dette foregik i april 1997 med deltagelse af nationer fra hele verden, herunder DK.

SAN består af i alt 24 overfladeskibe og 3 undervandsbåde. Det er dog langt fra alle der er operative. Antallet af operative skibe er ca. 10 overfladeskibe og måske 1 undervandsbåd. Usikkerheden ligger i, at det var svært at skelne mellem egentlige operative skibe og skibe der sejler, når der er økonomiske midler hertil. Iregnet disse skibe er 2 hjælpskibe med mange civile opgaver, 1 dykkerskib og 1 skib til hydrografiske undersøgelser. Tilbage er en lille flåde af både gamle og nyere skibe. Af hensyn til graden af detaljer vil jeg nøjes med at beskrive de skibe, som jeg selv sejlede med og kun nævne de øvrige med navn.

Valget af netop SAN var lagt i hænderne på Søværnets Officersskole (SOS), Søværnets Operative Kommando (SOK) og med input fra Naval Team Denmark. Valget var efter min mening et særdeles spændende valg, da landet såvel politisk, geografisk samt militært, er meget forskelligt fra Danmark. Politisk, p.g.a det forholdsvis nye demokrati fra 1994, geografisk p.g.a. det barske farvand omkring kysterne, især ud for Cape Point, hvor det Indiske Ocean og Atlanterhavet mødes.

Da SA et par år siden ønskede nye korvetter som afløsning for fregatterne af President-class, var det danske program med til det allersidste, faktisk blandt de 5 der skulle afgive det sidste afgørende tilbud.

At Danmark og Naval Team Denmark ikke fik kontrakten skyldes forskellige politiske faktorer samt det forhold, at SA ønskede en meget høj grad af returkøb i SA for det beløb, der skulle finansiere købet af nye korvetter. Endelig blev licitationen ændret så, det omfattede materiel til alle tre værn.

Jeg har ved samtaler med indtil flere officerer konstateret, at der er en meget stor interesse for det danske korvetprogram, men de fleste har den mening, at det er meget svært for flåden at få disse skibe, da SAN altid har været det Sydafrikanske forsvars lillebror, så de nedskæringer regeringen foretager går ud over netop dette program. Det betyder efter disse officerers mening, at korvetprogrammet betyder mindre og mindre i bestræbelserne på at få "nyt" materiel i både hæren og flyvevåbnet i det sydafrikanske forsvar.

Det betyder jo, at det danske program var/er oppe imod en hård konkurrence fra flere internationale koncerner med en omsætningsmæssig størrelse svarende Danmarks BNP. Jeg så det som min opgave under besøget at udbrede kendskabet til det danske søværn, Danmark i øvrigt, samt at fortælle om vores nyeste skibe, som de altså i første omgang gik glip af!!

Jeg holdt bl.a. to én-times foredrag om det danske søværn, med hovedvægten lagt på Standard Flex 300, de seneste inspektionsskibe IS86, samt hvorledes et kommende kommandostøtteskib kunne se ud (nævnt i forrige udgave af Tidsskrift for Søværnen). Foredragene blev holdt ombord på SAS OUTENQUA, samt SAS DRAKENSBERG og tilbagemeldingerne var, at de synes, at det havde været interessant og det afstedkom en masse samtaler på to og firemandshånd, hvor det var muligt at gå i detaljer om lige netop det som var deres fagområde eller interesse. Især SF 300's flexprincip vakte stor interesse, ligesom anvendelsen af moderne teknologi gjorde det.

Jeg vil nu kronologisk fortælle, hvorledes turen forløb og til slut fortælle noget om de erfaringer jeg tog med mig hjem.

Jeg tilbragte den første uge med base i Simonstown. Det er her størstedelen af SAN holder til. Jeg tilbragte tid i SAS CHAPMAN, som er hvad vi på dansk ville kalde mineskibeskadren. Jeg blev pænt modtaget af Capt. Barnard, som bød mig velkommen til hans eskadre. De næste par dage blev jeg vist rundt på skibe, værksteder, laboratorier, tegnestuer samt på skibsværftet. Det var yderst interessant for en teknisk officer som jeg ikke mindst deres laboratorium, hvor de tester metaller, olieprøver, vandprøver, samt foretager røntgenbilleder af metaldele for at undersøge det for metaltræthed, indhold, styrke og lign. Skibsværftet var også et spændende bekendtskab, selvom de ikke havde nogle nybygninger, men udelukkende havde arbejde med at levetidsforlænge skibene. Et af de mere spændende skibe/projekter var levetidsforlængelsen af SAS EAST LONDON.

SAS EAST LONDON er den tidligere HMS CHILTON bygget i England i 1957. Nu mere end 40 år efter at skibet løb af stablen i England, bliver skibet levetidsforlænget i Sydafrika. EAST LONDON har et displacement på 440 tons fuldtlastet og har dimensionerne 47m x 8,8m X 2,5m. Besætningen er på 39 mand inkl. 7 officerer, topfart på 15,5 knob. Hovedmaskineriet, det var det der imponerede mest hos mig, består af to dobbeltvirkende dieselmaskiner på hver 3000 hestekræfter, Napier Deltic 18A-7A. Disse gamle maskiner startes v.h.a. en krudtladning og er livsfarlige at arbejde med. Under mit ophold blev jeg fortalt, at en teknisk officer blev forbrændt da tændladningen sprang uden for motoren og skadede personen på armen. Trods dette ville det have været spændende at opleve disse kæmper arbejde, der trods deres uberegnelighed, har fungeret i over 40 år. George Kunz, en chefsergent med 15 års erfaring i sejlads med disse maskiner, fortalte, at de tit "stak et ben ud af siden", hvilket betød at et stempel farer ud gennem motoren. Det ville have været som en tur med et museumsskib, hvis jeg havde fået lejlighed til at sejle med et sådant skib, en chance jeg desværre ikke fik. Lederen af værfet mr. Thorpe sagde, at når de var færdige med skibet, ville det kunne holde 20 år til!! Til den tid vil skibet være 60 år gammelt !!

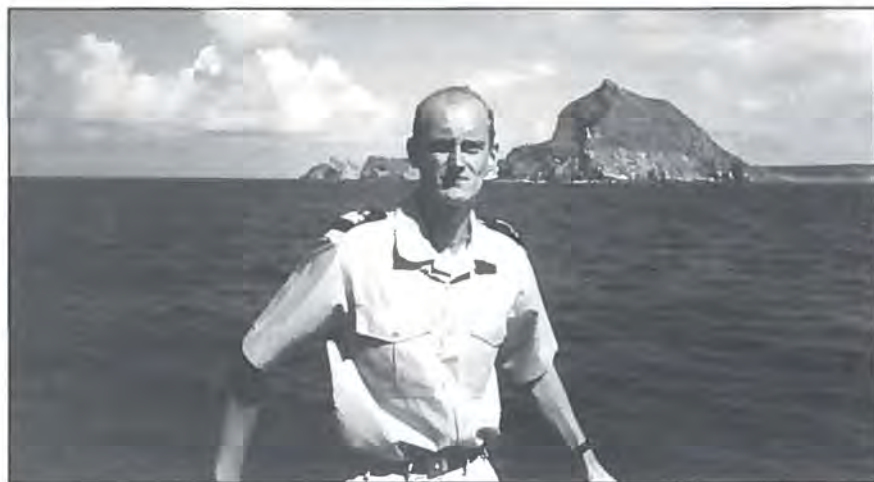
Den første uge bød også på sejlads med SAS UNKUMAAS. En tur på 3,5 time fra Simonstown til Cape Town med rounding af Cape Point for første gang. Jeg havde været på udflugt en eftermiddag til Cape Point og set reservatet omkring Cape'en og set, hvor de to have mødes og fik i tilgift set både bavianer, antiloper og murmeldyr. Nu skulle jeg for første gang sejle rundt om Cape Point.

Cape Point eller Kap Det Gode Håb, som det også kaldes, refereres ofte som Afrikas sydligste punkt, men det er ikke rigtigt. Det sydligste punkt er Cap Agulhas, som ligger på Det Indiske Oceans side ikke langt fra Cape Point og på en god dag kan man på Cape'en se, at dette punkt er mere sydligt.

Bugten mellem Cape Point og Cape Agulhas kaldes på det første stykke efter Cape Point for False Bay. Dette skyldes at mange sømænd, der gennem tiderne har troet, at de havde rundet det sydligste punkt, når de sejlede fra Atlanterhavet ind i Det Indiske Ocean blot for at opdage, at der var endnu en halvø at sejle udenom.

SAS UMKUMAAS er en minejager, der indgår i Sydafrikas MCM-flåde. Skibet har et displacement på 380 tons og har dimensionerne 48m X 8,45m X 2,5m. Topfarten er 16,5 knob og aktionsradius er 2000 sømil ved 13 knob. Skibets bevæbning er en 20 mm pjece samt to let maskingevær 12,7 mm. Skibet har derudover to remote operated vehicles (rov'er) til at placere og bortsprænge evt. miner på havbunden.

Skibet er udstyret med flere typer sonar og computere til detektion og klassifikation af miner, der gør det til et effektivt forsvar af kystnære områder. Skroget er af hardwood og plywood og skibets fremdrivningssystem er af letmetal og bronze alt sammen for at mindske skibets magnetiske karakteristik. Hovedmaskeriet er to 12 cyl. dieselmotorer, der hver driver et kugleformet vertikalt ophængt fremdrivningssystem (Vollschneider), der både giver variabel hastighed samt fungerer som manøvreringsenhed i stedet for ror. Dette giver meget gode manøvemuligheder og er mere støjsvagt end konventionelle fremdrivningssystemer. Det betyder samtidigt, at skibet er meget krængningsfølsomt for store rorvinkler, hvilket var tydeligt, når en ikke-erfaren rorgænger var på vagt. Krængninger på 10-20 grader var således ikke usædvanlige ved et drej. Besætningen består af 40 mand heraf 7 officerer.



Forfatteren på vej rundt om Cape Point med SAS UNKOMAAS

Turen rundt om Cape Point var en oplevelse. Søen var vel kun 2 meter høj, men ved selve Cape'en var bølgerne uregelmæssige og krappe. Det betød at skibet blev kastet en del rundt, hvilket dog havde størst indflydelse på de 10 soldater fra hæren, der var inviteret med.

Lørdagen bød også på sejlads med SAS UNKUMAAS. Det blev dog ikke til meget sejlads, men en del venten ud for Cape Town havn. Skibet skulle nemlig huse løbskomiteen for Whitbread sejladsen. Jeg var således ombord, da feltet skulle starte på andet ben fra Cape Town til Sydney. Det blev til et par interessante timer, hvor jeg fulgte det hele fra tæt hold. Der var inviteret 20-30 gæster, sponsorer, leverandører samt en del "spidser" fra Cape Town og SAN. Her havde jeg bl.a. fornøjelsen af at hilse på borgmesteren for Cape Town.

admiralen for materielkommandoen i SAN, løbsdirektøren for Whitbread samt en del andre pinger fra både SA, England, Tyskland og Sverige.

Hvis man synes at starten på Sjælland Rundt er kaotisk, så findes der næppe ord for starten på Whitbread. Små og store fritidssejlere forsøgte at få en plads på første række under starten. Hvad de ikke tog højde for var, at Whitbread sejlerne blot ville sejle i den retning de ønsker for at få en så god start som muligt. Det resulterede i at Whitbread sejlerne efter startsalutten fra "vores" skib sejlede direkte ind imellem "lørdagssejlerne". Det er ikke overdrevet, når jeg fortæller, at der ved flere lejligheder var mindre end 2 meter imellem Whitbread sejlerne og de andre. Det så helt vanvittigt ud. Der er nok en og anden fritidssejler der skulle have "rent på" efter den sejlopvisning af kaptajnerne på de prægtige sejlmaskiner. Det var en oplevelse jeg aldrig vil glemme.

Efter den første uge skulle jeg påmonstre SAS OUTENIQUA. Denne enhed er oprindeligt et russisk RO/RO stykgods skib og isbryder bygget i Ukraine i 1991 ved navn Alexandr Sledzuk. SAN købte skibet i 1993 som erstatning for SAS TAFELBERG. Skibet blev modificeret og efter intensiv træning indgik det i SAN i juli 1993. Efter yderligere ombygning i 1994 var skibet i stand til at kalde sig et krigs-støtteskib med helikopterhangar med plads til 2 Oryx helikoptere.

Skibets dimensioner er 166m X 23m X 8m og deplacementet fuldtlastet er 21000 tons hvoraf 7000 tons kan være gods eller 2 Delta både, 10 køretøjer og op til 600 tropper. Hovedmaskineriet er en MAN B&W 8 cylindret totakts dieselmotor, med en stilbar propeller bygget på licens i Rusland. Besætningen består af 17 officerer og 109 menige inkl. personel fra flyvevåbnet til bemanning og handling af helikopterne.

Skibets opgaver har været mange og omfatter bl.a. aflevering af det dengang største mobile hospital til Trieste i Italien for ofre for krigen i Bosnien-Hercegovina i 1993.

En anden meget historisk opgave var da SAS QUTENIQUA i februar 1995, på 5-års dagen for Præsident Nelson Mandela befrielse, bragte 2000 tidligere politiske fanger fra det berygtede fængsel på Robben Island ud for Cape Town til en tilværelse i frihed. Skibet bruges dog mest til forsyningskib til de britiske øer, Gough Island og Tristan de Cunha samt til de meteorologiske baser på Antarktis.

Lige netop Gough og Tristan de Cunha var destinationen for den 12-dages sejlads jeg skulle på. Som nævnt tidligere er skibet et hjælpeskib dog med en organisation som ethvert andet krigsskib. Der blev således ikke afholdt nogle militære øvelser under mit ophold, men kunne for så vidt havde været et fragtskib med en kæmpe besætning.

Efter 3 dages sejlads stik øst for Cape Town, anløb vi reden ud for Gough Island. Øen er en vulkano kun beboet af et team af metrologer og biologer, der

studerer dyrelivet. Havet omkring øerne er meget fiskerige og har en stor bestand af hummere, som der naturligvis fiskes efter. Øerne minder i påfaldene grad om Færøerne ligesom klimaet dernede også er meget lig klimaet i Nordatlanten.

Efter ombordtagning af 30 tons hummere og udskiftning af personel på vejrstationen satte vi kurs mod Tristan De Cunha ca. 24 timers sejlads sydøst for Gough Island.

Tristan De Cunha er en britisk koloni, hvor hovedøen har været beboet siden slutningen af 1700-tallet. Beboelsen af øen går helt tilbage til tiden, hvor Napoleon blev holdt fanget på St. Helena. De engelske soldater skulle ved ophold på øen sørge for, at ingen kom Napoleon til undsætning. Der bor i dag 310 indbyggere, alle britiske statsborgere. De siges at være temmelig indavlede, da der kommer meget få tilflyttere til øen. Jeg var selv i land sammen med 30 andre fra skibet og vi gik rundt i det som kaldtes byen, hvor vi fik talt lidt med indbyggerne. De virkede nu ikke spor indavlede trods det, at der kun var 7 forskellige efternavne. Det var uden tvivl studieturens højdepunkt at besøge disse øer, der meget betegnende kaldes for de mest afsides øer i verden. Indbyggerne var glade og ville ikke bo andre steder i verden. Beboerne har kun en gang forladt deres ø, det var 1963, da vulkanen var i udbrud og befolkningen måtte flygte til England. Her blev de modtaget, som om de havde pest og behandlet herefter, hvorfor de alle vendte hjem, da dette var muligt. Der er folk der er født og opvokset på øen uden at have været andre steder end da de flygtede. Isolationen er dog et stort problem for de unge, når de bliver teenagere og senere når de skal giftes. Der er nemlig ikke er så mange mulige emner at vælge imellem. Det er ligeledes så som så med aktiviteter for de unge og de længes efter en tur til Cape Town. En sådan tur med fx SAS OUTENIQUA koster dog 5-7000 kr., som er en enorm sum penge for oboerne. Derfor søger man også sponsorer til disse unge mennesker, så de kan komme til Cape Town eller England.

Økonomien er meget skrøbelig da hovedindkomsten (90%) kommer fra fiskeri. Øen har en fabrik, selvfølgelig en fiskefabrik, der både forarbejder fisk og hummere, som efter min egen vurdering er blandt verdens bedste.

BBC havde været ude at lave en udsendelse året før, som jeg fik lejlighed til at se på skibet. Den gav et godt indtryk af livet på godt og ondt i et så lille samfund.

En anden pudsig oplevelse jeg havde på øen var, at jeg sammen med 5 andre blev medlem af Tristan De Cunha's golfklub. Det er kun den britiske administrator, der spiller golf på øen og golfbanen var lige uden for administrationsbygningen. Den bestod af en mark med køer, får og høns med dertil hørende små bygninger til at holde kræene varme ved dårligt vejr. Der var bakker og huller (store) allevegne. En golfbane uden green's, huller og flag, men en del rough !!. Kvalifikationskravet til optagelse som medlem var, at man med administratorens golf udstyr slår nogle slag ud over marken. Vi skulle dog blot

helst undgå at ramme kreaturerne, hvilket lykkedes, men det var tæt på flere gange. Som bevis på medlemskabet fik vi et meget flot diplom, hvor administratoren skrev under. (Jeg har ikke modtaget invitation til Tristan De Cunha Open, men tror jeg springer lige netop den turnering over, så administratoren vinder nok uden kamp som i de foregående år!!).

Efter ombordtagning af personel, der skulle til England, sejlede SAS OUTENIQUA tilbage til Cape Town.

Allerede to dage efter ankomsten til Cape Town påmønstrede jeg SAS DRAKENSBERG, der var det sidste skib jeg skulle sejle med i SAN.

SAS DRAKENSBERG er det mest moderne skib i SAN og samtidig hele flådes yngling. Dette skyldes nok at skibet er bygget af SAN selv i 1986, da handelsembargoen stadig var gældende. Der er også grund til at være stolte, da SAS DRAKENSBERG er et meget flot og moderne skib. Det er ligesom SAS OUTENIQUA også et krigs-støtteskib, men her slutter enhver sammenligning også. Skibets fuldtlastede deplacement er 12500 tons og dimensionerne er 147m X 19,5m X 7,9m. Skibet kan sejle mere end 20 knob i kraft af to dieselmotorer på hver 6000 kW, som er forbundet til et reduktionsgear til én propeller med variabel stigning. Besætningen består af 10 officerer, 86 menige, 10 personer fra flyvevåbnet samt mere end 22 elever under uddannelse. Bevæbningen er to 20 mm maskinkanoner samt 6 let maskingevær 12,7 mm.

Skibet har ligeledes plads til 2 Oryx helikoptere, et antal af større og mindre gummibåde samt 2 Delta både. Skibet er udrustet med et moderne maskinovervågnings anlæg der bl.a. omfatter et stort afsnit vedrørende cargo pumper og tanke til forsyning af andre skibe med brændstof, vand og gods.

Det ville være alt for omfattende at nævne, hvor dette skib har været og hvilke aktioner det har deltaget i, så jeg skal blot konstatere, at dette skib stort set har været overalt i verdenen. Heriblandt den store tur: "Friendship Cruise" i maj 1994, der bl.a. bragte skibet til Danmark.

Turen jeg skulle med på ville vare 5 dage og vi skulle på sejlads op langs vestkysten med øvelsessejladts for kadetter. Selve sejladsen er der ikke så meget at fortælle om, men for en tekniker var der en del interessante ting at se på. En af de ting der undrede mig - og så alligevel ikke - var at de fortalte, at de havde bygget skibet helt selv uden andre nationers indblanding p.g.a. blokaden. Det kan derfor undre, at der stod Siemens overalt i skibet på generatorer, eltavler, maskinovervågningsanlæg osv. Danmark var også repræsenteret, idet der var en dansk produceret incinerator ombord.

Hvad turen ikke havde af interessante momenter fra operativ side, sørgede den tekniske afdeling for. Der var således hver dag en brandalarm, der fik alle til at reagere som ønsket. To gange var der endda brand ombord. Dette skyldes et uheld med en cargopumpe, der skød en flange af og lækkede dieselolie ud på dækket. NK mente at det kun drejede sig om " et par liter", da det var under en

tripping (vandudskilning) af brændolie tankene. Derfor blev olien skubbet overbord på trods af muligheden for at samle det op. Jeg vil skyde på, det drejede sig om et par hundrede liter. Men et uheld kan ingen jo gardere sig imod selvom jeg - og andre - var uenige i måden, det blev lost på. Det gav da heldigvis muligheden for en diskussion i messen senere, som var -lad os sige - lærerig.

Det var dette olie spill, der var indirekte skyld i branden ombord. Der gik nemlig ild i et par dieselklude, som var blevet smidt i en sæk i malershoppen. Kludene bestod af polyester og bomuld, så i løbet af et par timer brød de spontant i brand. Ilden blev dog hurtigt slukket og jeg fulgte på tæt hold deres indsats, som var upåklagelig. Branden blev fulgt op af en regulær påtale (læs skideballe) til besætningen om at tænke sig om og smide kludene i incineratoren. Skibet blev gennemsoget for flere klude og der var flere steder der var dieselvædede klude. Dagen efter gik alarmerne i gang igen og denne gang var det i incinerator rummet. Her havde nogle ubetænksomme sjæle smidt de fornævnte klude i sorteringsafsnittet for faste stoffer til brænding, men ikke i selve incineratoren som ordren lod på!!

Dagene gik med at tale med alle typer folk, som jeg havde gjort på de tidligere skibe jeg havde været ombord på. Samt at indsamle viden om flåden, med hovedvægten lagt på uddannelse og teknik.

Min 30 års fødselsdag blev i øvrigt holdt på behørig vis ombord. De gjorde virkelig noget ud af det både med mad og drikke. Især det sidste var næstkommanderende en sand mester i. Der blev blandet adskillige drinks, som jeg måtte indtage (i retstilling naturligvis) og som jeg aldrig håber at smage igen. NK spillede rugby og var hvad man i dag vil betegne som en "kamp suger", jeg var i hvert fald imponeret, da han bl.a. inhalerede et "beer shot" på ca. 1.5 sekund. Om denne disciplin indgår i rugby træningen vides ikke.

Efter endt togt havde jeg en aften samt en formiddag i Cape Town inden turen atter gik til Danmark.

Turen gav en masse oplysninger og viden om både mennesker og selve landet Sydafrika. Jeg fik en masse nye kontakter og nogle vil jeg betegne som mine venner på trods af den korte tid vi havde sammen. På det tekniske område har jeg høstet en masse erfaringer, som jeg også kan bruge i det daglige. Det være sig både på det personelmæssige som det tekniske område. Jeg deltog aktivt i de få øvelser der blev afholdt på skibene og havde herved mulighed for at præge deres øvelser samt lære noget selv.

Det for mit vedkommende mest interessante ved denne studietur var at forsøge at komme tæt på disse folk, som til at starte med virkede meget forskellige fra os. Det viste sig dog, at vi havde mere til fælles end først antaget. Generelt kan man sige, at SAN virker meget britisk - uden at jeg dog har været i den britiske flåde. Det skyldes naturligvis den arv som SAN har overtaget fra briterne, der kommer til udtryk i både traditioner, uddannelse og organisation.

Da der ikke var nogle decideret krigsøvelser, havde jeg ikke det store med hjem i rygsækken på den front. Til gengæld blev der øvet på havari og brand, hvilket for en teknisk officer jo har stor interesse.

Jeg må sige, at jeg er imponeret over den gejst, der hersker i SAN og stolthed de har i relation til flåden og landet Sydafrika. De klarer sig for små midler, mindre end det danske søværn, og alligevel udviser de både faglig kompetence og en ildhu, som vi kunne lære af herhjemme.

Det er jo ikke nogen hemmelighed, at det kan være svært at tilpasse sig forandringer. For SAN vedkommende var det et positivt skift, da de første frie valg i mange år kom til SA. De folk jeg talte med, var alle positive over skiftet, om end det har betydet omskiftninger og reducerede budgetter.

Efter jeg er vendt hjem, er jeg ofte blevet spurgt om forholdet mellem sorte og hvide i SAN og der er stadig en stor forskel i antallet af sorte og hvide officerer. Jeg oplevede ikke at have nogle sorte officerskollegaer i de messer jeg sejlede med. Til gengæld var der mange sorte blandt sergentgruppen og de menige. På SAS DRAKENSBERG var der blandt kadet aspiranterne ca. 20 % sorte og 10 % farvede. Så om nogle år er der uden tvivl flere, sådan som regeringen ønsker det. Det blev flere gange nævnt, af de hvide naturligvis, at de sorte officersaspiranter fik positiv særbehandling. Jeg oplevede selv et eksempel på dette.

Mange af de sorte der var ombord som menige, havde aldrig set havet før og nogle var direkte bange for det, men jobbet og pengene tilsidesatte frygten. Der er jo også det forhold, at der ikke blandt de sorte har været tradition for dette erhverv, hvilket også hører med til forklaringen.

En anden klar forskel mellem det danske søværn og SAN er, at gennemsnitsalderen for sergentgruppen er højere. Der er mange sergenter på over 45 år og i det tekniske departement er de skibenes "backbone". Mange af dem har sejlet på det samme skib i 10-15 år eller i hvert fald i samme skibsklasse. Det betyder utrolig meget for et skibs effektivitet at have denne kontinuitet. Samtidig er de utroligt loyale over for flåden og der er flere eksempler på, at folk bliver på skibet selvom de kan opnå en højere løn i det private. For som de siger: "der er ikke nogen til at erstatte mig". Det er jo en beundringsværdig holdning, men det medfører også sårbarhed og mangel på fleksibilitet.

Det blev også til et par sightseeing ture som jeg vil nævne. Jeg landede i Johannesburg og kørte til Pretoria, hvor jeg så Union-buildings, hovedsædet for republikken Sydafrika, der blev dannet i 1922. I samme by så jeg rådhuspladsen samt hovedkvarteret for flåden. En anden var turen på Tristan De Cunha, som var en fantastisk oplevelse. Så var der turen på Cape Point reservatet, hvor jeg sammen med 3 andre turister købte en times flyvetur i helikopter over Cape halvøen. Det betød at jeg oplevede Cape Point i 3 dimensioner på 3 uger. Til

fods, til vands (med SAS UNKOMAAS) og i luften. Det er ikke alle og enhver beskåret og jeg føler mig meget privilegeret over, at jeg fik denne mulighed.

Jeg vil godt til sidst takke Krista og Viggo Petersens Fond, der har gjort denne tur og dermed alle mine oplevelser mulig samt Søværnets Officersskole for valget og planlægningen af studieturen.

MARINENS BIBLIOTEK**ERHVERVELSER MAJ/JUNI 1998****ENCYKLOPÆDIER**

Bruce, Anthony & William Cogar: An Encyclopedia of Naval History.
New York 1998. 440 s. ill. index. Kun Læsesal.

Den Store Danske Encyklopædi. Bd. 10: Jantra-knjaz.
Kbh. 1998. 632 s. ill. Ej til Udlån.

HISTORIE

Andersen, Tom H.: 1958-1998. Hjemmeværnsflotille 365 40 år.
Kbh. 1998. 31 s. ill. index. bibl.

Barlow, Jeffrey G.: Revolt of the Admirals. The Fight for Naval Aviation,
1945-1950.
Washington 1994. 420 s. ill. index. bibl.

Breyer, Siegfried: Flottenparaden und Repräsentationen der Marine 1925-
1940.
Wölfersheim-Berstadt 1997. 80 s. ill.

Gabrielsen, Vincent: The Naval Aristocracy of Hellenistic Rhodes. Serie:
Studies in Hellenistic Civilization VI.
Århus 1997. 260 s. ill. kort. index. bibl.

Lund, Niels: De hærger og de brænder. Danmark og England i Vikingetiden.
Kbh. 1997. 212 s. ill. kort. index. bibl.

Undervandsvåbenskolen. Søværnets Våbenskole.
Kbh. 1986. 12 s. ill. kort. Kun Læsesal.

Usorterede udklip fra aviser og blade vedr. Søværnets Intendanturs tjenesteområde (påbegyndt i 1958 - afsluttet 1961/62).
Kbh. 1961/62. upag. ill. Ej til Udlån.

KRIGSHISTORIE

Den danske Flaades Kamp og Sænkning d. 29-8-1943.
u.st. 1943. 10 s. kort. Kun Læsesal.

Dickens, Peter: Brennpunkt Erzhafen Narvik. Zerstörer in Norwegens Fjorden.
Stuttgart 1996. 323 s. ill. kort. index. bibl.

El-Shazly, Nadia El-Sayed: The Gulf Tanker War. Iran and Iraq's Maritime Swordplay.
London 1998. 403 s. ill. kort. index. bibl.

Holmes, Tony: Combat Carriers. Flying Action on Carriers at Sea.
Shrewsbury 1998. 143 s. ill.

Kopi af autentisk beretning om Den Danske Flådes kamp og sænkning 29 august 1943.
Kbh. 1997. 10 s. ill.

Korthals, Werner: ...ihre Hilferufe erstickten im Meer. Vorpostenboote die unentbehrlichen Einheiten der Kriegsmarine im 2. Weltkrieg.
Ötigheim 1990. 220 s. ill. kort. bibl.

Die Kriegsmarine, Heft 9/1940. Dänemark-Norwegen Heft.
Berlin 1940. 23 s. ill. Ej til Udlån.

Larzelere, Alex: The Coast Guard at War. Vietnam, 1965-1975. Annapolis
1997. 345 s. ill. kort. index. bibl.

Price, Alfred: The History of US Electronic Warfare. Vol. II: The Renaissance Years, 1946 to 1964.
Rutland 1989. 391 s. ill. index. bibl.

Shirokorad, A.B.: Korabelnaya artilleriya rossiyskogo flota 1867-1922./ Den russiske flådes skibsartilleri 1867-

1922. Serie: Morskaya Kolleksiya 2/1997.
Moskva 1997. 41 s. ill.

Shirokorad, A.B.: Sovetskiye povodnyye lodki poslevoyennoy postroyki./
Sovjetiske ubåde bygget efter krigen (1945-ca.
1970).
Moskva 1997. 208 s. ill. bibl.

Sindrom Tsusimy./ Tsushima-syndromet.
Skt. Petersborg 1997. 88 s. ill.

Wragg, David: Carrier Combat.
Stroud 1997. 291 s. ill. kort. index. bibl.

PERSONALHISTORIE

Durand, James R.: The Life and Adventures of James R. Durand.
Sandwich 1995. 139 s. ill.

Ewing, Steve & John B. Lundstrom: Fateful Rendezvous. The Life of Butch
O'Hare.
Annapolis 1997. 358 s. ill. kort. index. bibl.

Graemer, Diet: Gejagte Retter. Ostsee 1945. Eine verratene Generation.
Hamburg 1996. 262 s. ill. kort. bibl.

Intendanturpersonalet. Intendanturkorpsets Personale fra 1ste Januar 1881.
u.st. 1881-84. 20 s. Ej til Udlån.

Kongeskibet Dannebrog. Officersbesætning siden første kom-
mandohejsning 1932 (1932-1988).
u.st. 1988. 12 s. Kun Læsesal.

Michel, John J.A.: Mr. Michel's War. From Manila to Mukden. An American
Navy Officer's War with the Japanese, 1941-1945.
Novato 1998. 297 s. ill. kort.

Semmes, Raphael: Memoirs of Service Afloat during the War between the
States.
Baton Rouge 1996. 894 s. ill. index.

POLITIK

Madsen, Chris: *The Royal Navy and German Naval Disarmament, 1942-1947*. Cass Series: *Naval Policy and History* 4.
London 1998. 277 s. ill. index. bibl.

Mitchell, Brian: *Women in Military. Flirting with Disaster*.
Washington 1998. 390 s. index.

STRATEGI & TAKTIK

Koburger, Charles W.: *Sea Power in the Twenty-First Century. Projecting a Naval Revolution*.
Westport 1997. 167 s. ill. index. bibl.

Ljungberg, S.: *Sjökrigskonstens grunder och utveckling. Almänn sjökrigshistoria t o m ryska-japanska kriget*.
Näsby 1945. 42 s. kort.

Menon, Raja: *Maritime Strategy and Continental Wars*. Cass Series: *Naval Policy and History* 3.
London 1998. 215 s. kort. index. bibl.

Stanley, Roy M.: *To Fool a Glass Eye*.
Shrewsbury 1998. 192 s. ill. index. bibl.

SKIBE & SKIBBYGNING

Bergström, Hans & Paul Swahn: *Minsvepare. Med svenska flottans minsvepare under 100 år*.
Falkenberg 1996. 289 s. ill. kort. bibl.

Fischerström, Staffan: *Isbrytare. Med statens idbrytare under 80 år*.
Falkenberg 1997. 322 s. ill. kort.

The Maritime Compendium. An Encyclopedia of Designs and Motifs.
London 1998. 192 s. ill.

Melnikov, R.M: *Bronenostsy tipa Borodino. / Panserskibe af Borodino-klassen. Serie: Bronenstsy Russkogo Flota III*.

Skt. Petersborg 1996. 100 s. ill.

Olsen, Gunnar & Svenn Storgaard: Flådens skibe og fartøjer 1945-1995.
Serie: Marinehistoriske Skrifter 28.
Kbh. 1998. 317 s. ill. index. bibl.

Prager, Hans G. & Chr. Ostersehle: Dampfeisbrecher STETTIN + die
Eisbrecher der Welt. Vom Holzschlitten zu den Polar-
Giganten.
Hamburg 1995. 351 s. ill. kort. index. bibl.

BJÆRGNINGSVÆSEN, SØMANDSKAB m.v.

Carlin, Michael J.: Trial. Ordeal of the USS Enterprise 14 January, 1969.
West Grove 1993. 256 s. ill. bibl.

Havnelodsen. Lillebælt og farvandet syd for Fyn 1998. 81 havne.
Kbh. 1998. 213 s. ill. kort.

Havnelodsen. Smålandsfarvandet og Østersøen 1998. 73 havne.
Kbh. 1998. 215 s. ill. kort.

Havnelodsen. Østersøen omkring Bornholm 1998. 26 danske og 13 svenske
havne.
Kbh. 1998. 101 s. ill. kort.

McDermott, James: The Navigation of the Frobisher Voyages. Serie: Hakluyt
Society Annual Talk 1997.
London 1998. 24 s.

Symboler, forkortelser og begreber i danske søkort. Kort 1. INT 1.
Kbh. 1997. 89 s.

Waypoints i danske farvande 1998. 5. udg.
Kbh. 1998. 96 s. kort.

VÅBENTEKNIK

Wittwer, Christian: Schiffsartillerie an Land. Serie: Marine-Arsenal. Special
Band 7.

Wölfersheim-Berstadt 1997. 48 s. ill. bibl.

Williams, Kathleen B.: Secret Weapons. U.S. High Frequency Direction Finding in the Battle of the Atlantic. Annapolis 1996. 289 s. ill. kort. index. bibl.

ARKTISKE OMRÅDER

Elander, Magnus & Staffan Widstrand: Ajunngilaq - Arktiske øjeblikke. Kbh. 1997. 208 s. ill. kort. index.

Map of US Naval Station Grondal, Greenland, showing conditions on June 30, 1951.
u.st. 1951. kort. Ej til Udlån.

Spies, Marijke: Arctic Routes to Fabled Lands. Olivier Brunel and the Passage to China and Cathay in the Sixteenth Century. Amsterdam 1997. 168 s. ill. kort. bibl.

Stuster, Jack: Bold Endeavors. Lessons from Polar and Space Exploration. Annapolis 1996. 377 s. ill. index. bibl.

PERIODIKA

Baker, A.D. (ed.): Combat Fleets of the World, 1998-1999. Their Ships, Aircraft, and Systems. Naval Institute Guide. Annapolis 1998. 1200 s. ill. index.

Jane's Fighting Ships 1998-99.
Coulson 1998. 912 s. ill. index.

Sjöhistorisk Årsbok 1998-1999. Människor och båtar i Norden. Stockholm 1998. 338 s. ill. kort. bibl.

ERHVERVELSER JULI/AUGUST 1998**ADMINISTRATION & BIBLIOGRAFI**

Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie- og Samfundsforskning. Årsbibliografi 1997.

Kbh. 1998. 28 s. index. Ej til udlån.

Pool, Bernard: Navy Board Contracts 1660-1832. Contract Administration under the Navy Board.

Hamden 1966. 158 s. index. bibl.

HISTORIE

Arthur, Max: The Navy 1939 to the Present Day.

London 1997. 416 s. ill. index.

Barfod, Jorgen H.: Holocaust Failed in Denmark.

Kbh. 1985. 48 s. ill.

Disher, Sharon Henley: First Class Women Join the Ranks at the Naval Academy.

Annapolis 1998. 362 s.

Evans, David C. & Mark P. Peattie: Kaigun. Strategy, Tactics, and Technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941.

Annapolis 1997. 661 s. ill. kort. index. bibl.

Friedrich, Paul: Hansekogge "Drögbrod". Kapitän Tode stellt einen Seeräuber. Serie: SMS Nr. 47.

Hamburg u.år. 46 s. ill.

Hærens Operative Kommando - ved artusindsiftet. Army Operational Command - at the Millenium Change.

Karup 1998. 55 s. ill.

Jansen, Jan P. & Per Chr. Blichfeldt: Havets voktere. Historien om Kystvakten.

u.st. 1998. 261 s. ill. kort. index. bibl.

Julebogen 1942 + 1946-1954. (Julehefter fra Søminevæsenet).
Holmen 1942-1954. forsk.pag. ill. Ej til udlån.

Konkurrence om Søfort Trekroner.
Kbh. 1987. 16 s. ill.

Lavery, Brian (ed.): Shipboard Life and Organisation, 1731- 1815. Serie:
Navy Records Society Vol. 138.
Aldershot 1998. 656 s. ill. index. bibl.

Mangor, Thomas K. (1775-1800): Dagbog fra Freyas Togt 1798- 99.
u.st. u.år. upag. Kun Læsesal.

Mielke, Otto: Linienschiff "Queen Charlotte". Das Ende einer Seeräuber-
Festung. Serie: SMS Nr. 44.
Hamburg u.år. 46 s. ill. kort.

Møller, Anders Monrad: Dansk Søfarts Historie 4. 1814-1870: Med korn og
kul.
Kbh. 1998. 253 s. ill. index. bibl.

Noble, Dennis L.: Lighthouses & Keepers. The U.S. Lighthouse Service and
Its Legacy.
Annapolis 1997. 244 s. ill. kort. index. bibl.

Reynolds, Clark G.: Navies in History.
Annapolis 1998. 280 s. ill. kort. index. bibl.

Schulze-Wegener, Guntram: Deutschland zur See. 150 Jahre
Marinegeschichte.
Hamburg 1998. 301 s. ill. kort. bibl.

Silver Jubilee Fleet Review. Official Souvenir Programme.
u.st. 1977. 32 s. ill.

Simmons, Joe J.: Those Vulgar Tubes. External Sanitary Accommodations aboard European Ships of the Fifteenth through Seventeenth Centuries. Serie: Studies in Nautical Archaeology No. 1.

London 1998. 97 s. ill. index. bibl.

Skaarup, H.E.: Rønne. Fæstningsby og forsvarsanlæg.
Rønne 1995. 17 s. ill.

Slagdornen 1948-1951. (Julehefter fra Søartilleriet).
Holmen 1948-1951. forsk.pag. ill. Ej til udlån.

Steinar, Max: Isbjørn - på togt med isbryder.
Kbh. 1993. 45 s. ill.

Williams, Marion D.: Submarines under Ice. The U.S. Navy's Polar
Operations.
Annapolis 1998. 223 s. ill. index. bibl.

Wimmel, Kenneth: Theodore Roosevelt and the Great White Fleet. American
Sea Power Comes of Age.
Washington 1998. 273 s. ill. index. bibl.

KRIGSHISTORIE

Alexander, Joseph H.: Storm Landings. Epic Amphibious Battles in the
Central Pacific.
Annapolis 1997. 242 s. ill. kort. index. bibl.

Bauer, Eddy: Anden Verdenskrig. Slaget om Atlanten.
Kbh. 1991. 143 s. ill. kort.

Canney, Donald L.: Lincoln's Navy. The Ships, Men and Organization, 1861-
65.
Annapolis 1998. 232 s. ill. kort. index. bibl.

Do, Kiem & Julie Kane: Counterpart. A South Vietnamese Naval Officer's
War.
Annapolis 1998. 233 s. ill.

Gannon, Michael: Black May. The Epic Story of the Allies' Defeat of the
German U-Boats in May 1943.
New York 1998. 492 s. ill. index. bibl.

Jackson, Robert: *The Royal Navy in World War II.*
Annapolis 1997. 176 s. ill. kort. index.

Jefferson, David: *Coastal Forces at War. Royal Navy "Little Ships" in World War 2.*
Yeovil 1996. 208 s. ill. kort. index. bibl.

Jones, Jerry W.: *U.S. Battleship Operations in World War I.*
Annapolis 1998. 170 s. ill. index. bibl.

Kaplan, Philip & Jack Currie: *Convoy. Merchant Sailors at War 1939-1945.*
London 1998. 224 s. ill. index. bibl.

Kemp, Paul: *U-Boats Destroyed. German Submarine Losses in the World Wars.*
Annapolis 1997. 288 s. index. bibl.

Kieser, Egbert: *Hitler on the Doorstep. Operation "Sea Lion". The German Plan to invade Britain, 1940.*
Annapolis 1997. 287 s. ill. kort. index. bibl.

Lavery, Brian: *Nelson and the Nile. The Naval War against Bonaparte 1798.*
London 1998. 318 s. ill. kort. index. bibl.

Lenton, H.T.: *British & Empire Warships of the Second World War.*
London 1998. 766 s. ill. index.

Niestlé, Axel: *German U-Boat Losses during World War II. Details of destruction.*
Annapolis 1998. 305 s. kort. index. bibl.

Record, Jeffrey: *The Wrong War. Why We lost in Vietnam.*
Annapolis 1998. 217 s. index. bibl.

Reynolds, L.C.: *Dog Boats at War. A History of the Operations of the Royal Navy D Class Fairmile Motor Torpedo Boats and Motor Gunboats, 1939-1945.*
Stroud 1998. 289 s. ill. kort. index. bibl.

Southby-Tailyour, Ewen: Reasons in Writing. A Commando's View of the Falklands War.

London 1993. 383 s. ill. kort. index. bibl.

White, John F.: U Boat Tankers 1941-1945. Submarine Suppliers to Atlantic Wolf Packs.

Shrewsbury 1998. 251 s. ill. kort. index. bibl.

Woodman, Richard: The Victory of Seapower. Winning the Napoleonic War 1806-1814. Serie: Chatham Pictorial Histories.

London 1998. 192 s. ill. kort. index. bibl.

Wynn, Kenneth: U-Boat Operations of the Second World War. Vol. 2: Career Histories U511-UIT25.

London 1998. 312 s. kort. index. bibl.

Ødegaard, Torbjørn: Den spanske Armada og Norge. Om en flåtes undergang, om "Santigos" forlis ved Moster, om Fransisco Cuellars flukt, om det spanske Norge.

Fredrikstad 1997. 121 s. ill. kort. bibl.

PERSONALHISTORIE

Alden, John D.: Salvage Man. Edward Ellsberg and the U.S. Navy.

Annapolis 1998. 301 s. ill. kort. index.

Arendt, Rudolf: Letzter Befehl versenken. Deutsche U-Boote im Schwarzen Meer 1942-1944. Erinnerungen eines U-Boot-Kommandanten.

Hamburg 1998. 236 s. ill. kort. index. bibl.

Fairbanks, Jr., Douglas: A Hell of a War.

London 1993. 278 s. ill. index.

Gill, Harold B. & Joanne Young (eds.): Searching for the Franklin Expedition. The Arctic Journal of Robert Randolph Carter.

Annapolis 1998. 201 s. ill. kort. index. bibl.

Grant, James Shaw: Morrison of the Bounty. A Scotsman: Famous but Unknown.

Stornoway 1997. 201 s. ill.

Hay, Ian: Singapore repulsed. The Battlecruiser Repulse.
Durham 1998. 230 s. ill.

Kofod-Hansen, Mogens: "Andy" - et portræt af danskeren, major Anders Lassen som - efter at være faldet i anden verdenskrig - blev tildelt Victoriakorset.
Kbh. 1987. 65 s. ill. bibl.

Pedersen, Aage V.: Et maritimt minde.
Esbjerg 1988. 22 s. ill. manuskript. Ej til udlån.

Pedersen, Ole: Marinesoldat 1953-1955.
Brønshøj 1998. 22 s. ill. Ej til udlån.

Perrett, Bryan: The Real Hornblower. The Life of Admiral of the Fleet Sir James Alexander Gordon, GCB. The Last Governor of the Royal Naval Hospital, Greenwich.
Annapolis 1997. 160 s. ill. kort. index. bibl.

Raymer, Edward C.: Descent into Darkness. Pearl Harbor 1941.
A Navy Diver's Memoir.
Novato 1996. 214 s. ill.

Roll, Hans Ulrich: Als Meteorologe auf dem Hilfskreuzer "Pinguin". Seekriegserlebnisse 1940/41. Serie: SMS - Spezial Nr. 5.
Hamburg 1996. 64 s. ill. kort.

Urban, Frank: Ned's Navy. The Private Letters of Edward Charlton from Cadet to Admiral. A Window on the British Empire from 1878 to 1924.
Shrewsbury 1998. 176 s. ill. index. bibl.

POLITIK m.v.

Bové, Margrethe: Jens Sørensen. Spion og korttegner for Christian V.
Århus 1998. 80 s. ill. kort.

Heuser, Beatrice: NATO, Britain, France, and FRG. Nuclear Strategies and Forces for Europe, 1949-2000.

London 1997. 256 s. kort. index. bibl.

Polmar, Norman m.fl.: Chronology of the Cold War at Sea, 1945-1991, Annapolis 1998. 241 s. index. bibl. Kun Læsesal.

STRATEGI & TAKTIK

Gouré, Daniel (ed.): The Role of Sea Power in U.S. National Security in the Twenty-First Century. A Consensus Report of the CSIS Working Group on Undersea Warfare. Washington 1998. 42 s.

SKIBE, SKIBBYGNING m.v.

Antonow, Alexander m.fl.: Sowjetisch-russische Atom-U-Boote. Gefahr aus der Tiefe. Berlin 1998. 144 s. ill. bibl.

Breyer, Siegfried: Hochseeflotte 1907-1918. Deutschlands "Schwimmender Wehr". Serie: Marine-Arsenal 41. Wölfersheim-Berstadt 1998. 48 s. ill.

Brzezinski, Slawomir: Brytyjski Krazownik Liniowy HMS Repulse. Serie: Profile Morskie 4. Warszawa 1996. 34 s. ill. kort. bibl.

Elliott, Peter: American Destroyer Escorts of World War 2. London 1974. 128 s. ill.

Friedman, Norman: Navies in the Nuclear Age. Warships since 1945. Serie: Conway's History of the Ship. Annapolis 1993. 224 s. ill. index. bibl.

Gomm, Bernhard: Die russischen Kriegsschiffe 1856-1917. Bd. VII: Ballonschiffe, Flugzeugmutterschiffe, Schulschiffe, Lazaretschiffe, Depot- und Mutterschiffe, Werkstadtschiffe, Eisbrecher. Wiesbaden 1997. 135 s. ill. index.

Högel, Georg: Embleme, Wappen, Malings deutscher U-Boote 1939-1945. 3.rev.udg.

Hamburg 1996. 227 s. ill. index.

Israel, Ulrich & Jürgen Gebauer: Panzerschiffe um 1900.
Berlin 1998. 144 s. ill. bibl.

Killi, Hendrik: Die Schnellboote der Bundesmarine.
Hamburg 1997. 162 s. ill. index. bibl.

Koop, Gerhard & Klaus-Peter Schmolke: Battleships of the Bismarck Class.
Bismarck and Tirpitz. Culmination and Finale of German Battleship
Construction.
Annapolis 1998. 159 s. ill. index. bibl.

Koop, Gerhard & Klaus-Peter Schmolke: Die grossen Kreuzer Von Der Tann,
Moltke-Klasse, Seydlitz, Derfflinger-Klasse. Serie: Vom Original zum
Modell.
Bonn 1998. 48 s. ill. bibl.

McGrail, Sean: Ancient Boats in North-West Europe. The ar-
chaeology of water transport to AD 1500.
London 1998. 324 s. ill. kort. index. bibl.

Mark, Chris: Schepen van de Koninlijke Marine in W.O. II.
Alkmaar 1997. 184 s. ill. index. bibl.

Mielke, Otto: Linienschiff "Schlesien". In drei deutschen Marinern, Serie:
SMS Nr. 48.
Hamburg u.år. 46 s. ill.

Schneider, Gerd-Dietrich: "Plattbugkreuzer". Artillerie-
träger im Einsatz.
Hamburg 1998. 195 s. ill. kort. bibl.

Wachsmann, Shelley: Seagoing Ships & Seamanship in the Bronze Age
Levant.
London 1998. 417 s. ill. index. bibl.

Whitley, M.J.: The Fairmile Motor Launches. Uddrag af: Marine News
1973/74.
Kendal 1973/74. forsk.pag. ill. bibl.

BJÆRGNINGSVÆSEN, DYKNING m.v.

Fiskekutter "Ane Katrine" S 219 af Skagen trukket ned af ubåden "Simpson"
29.3.1984. Div. udklip.

Kbh. 1984. upag. ill. Ej til udlån.

Kaharl, Victoria A.: Water Baby. The Story of Alvind.

New York 1990. 356 s. ill. kort. index.

Michelsen (Fregattenkapitän): Unterseeboot "U 3". U-Boot- Unfälle in
Friedenszeiten. Serie: SMS Nr. 45.

Hamburg u.år. 42 s. ill. kort.

PERIODIKA

Danish Foreign Policy Yearbook 1998.

Kbh. 1998. 181 s. ill. bibl.

DUPIDOK 1997. Dansk Udenrigspolitisk Dokumentation.

Kbh. 1998. 982 s. ill. index. bibl.

Havnen, nr. 3/1998 f.f.

Lystrup 1998. 24 s. ill.

Soredningstjenesten. 2. halvårsrapport 1. JUL-31.DEC 97.

Århus 1998. forsk.pag. kort.

Ulykker til søs 1996 & 1997.

Kbh. 1997 & 1998. 48 s.+ 48 s. ill.

Weyers Flottentaschenbuch 1997/98. Warships of the World

Bonn 1997. 882 s. ill. index.

ROMANER

Waine, Charlton: Sweepers.

London u.år. 224 s.

KANNIKE TRYK præsenterer

NY UDGIVELSE

Margrethe Bové

“Jens Sørensen

Spion og søkorttegner for Chr. V

Spy and hydrographer to the Royal Danish Navy”

Jens Sørensen (1646-1723) indtager en central rolle i dansk søkorthistorie. Som den første udarbejdede han præcise søkort med danske navne over vore farvande.

Med Ole Rømer som en indflydelsesrig modstander, men med Chr. V og Niels Juel bag sig, tog Jens Sørensen afsted på sine opmålingsrejser med kongens skib, kompas og sin milevogn rundt i landet. Samtidig kunne han foretage afstikkere til de svenske kyster for at indhente strategisk vigtige oplysninger til flåden. Det var Jens Sørensens ønske, at kortene over de danske farvande måtte komme ikke blot orlogsflåden, men også handelsskibene til gode. Admiralitetet fandt dem imidlertid så militært værdifulde, at de blev hemmeligholdt og aldrig publiceret.

En del af Jens Sørensens kort findes stadig bevaret, størstedelen i Kort- og Matrikelstyrelsen. 40 af disse smukke håndtegnede kort indgår i bogen sammen med uddrag af hans breve og private optegnelser fra rejserne (bevaret på Rigsarkivet).

Bogen giver på én gang et rids af dansk kartografisk udviklingshistorie, en biografi af en personlighed med et begivenhedsrigt, dramatisk liv og et indblik i flådepolitik og hofintriger i Danmark under den tidlige enevælde.

Bogens forord er skrevet af Ole Lisberg Jensen, direktør for Orlogsmuseet i København.

Bogen koster 298 kr. og kan bestilles ved

Margrethe Bové
Vestervang 19, 3. th.
8000 Århus C

TechnoScan as

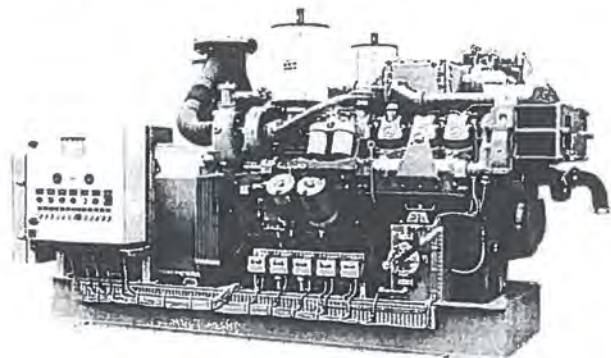
Generalagent for:

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

mtu



Marinediesellaggregater 23-6875 kW
Marinefremdrivningsanlæg 52-7400kW



TechnoScan as
Postbox 180
Tåstrupgårdsvej 20-22
2630 Tåstrup

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

Q1179 KHC
J P BONDE PETERSEN
NÆRUM VÆNGE 23
2850 NÆRUM

306

000

2850 0 3/31 1

00000263

En god samarbejdspartner

Raytheon Electronics



**THOMSON MARCONI
SONAR**

Roskildevej 8-10
2620 Albertslund
Tlf. 43 66 76 76
Fax: 43 66 76 06

e-mail: info@hansbuch.dk
www.hansbuch.dk

For yderligere information, kontakt Hans Buch+Co. A/S

HANS BUCH+CO
INGENIØR OG HANDELSFIRMA A/S

*Tidsskrift
for
Søvesen*



Nr. 5 / OKT. 1998
169. ÅRGANG

KOMMISSIONSBERETNING



TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



Homepage: www.svn.dk/tfs

REDAKTØR

Orlogskaptajn Nils Wang
Hornemansgade 11
2100 København Ø
Telefon 39 18 31 48 eller 21 25 96 30
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 45 89 22 55 - 3433
E-mail: Starklint@post6.tele.dk

TRYKKERI:

Nørrebro Bogtryk &
Grafisk Center Kbh. ApS
Nørrebrogade 56
2200 København N
Telefon 35 39 61 33

Forsidebillede: Ubåd.

Eftertryk: Kun med redaktørens tilladelse.

Artikler til TFS Nr. 6/DEC 1998 bedes indsendt til redaktøren inden 01 JAN 99.



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 AALBORG A/S

AARHUS FLYDEDOK A/S

LYNGSO MARINE A/S

MONBERG & THORSEN A/S

EIVA A/S

DESMI A/S

DANSK BOLIGSTÅL A/S

CUBIC-TAVLEPRODUKTION A/S

TERMA ELEKTRONIK AS

INFOCOM A/S

DANISH AEROTECH A/S

RESON A/S

PER UDSEN CO. A/S

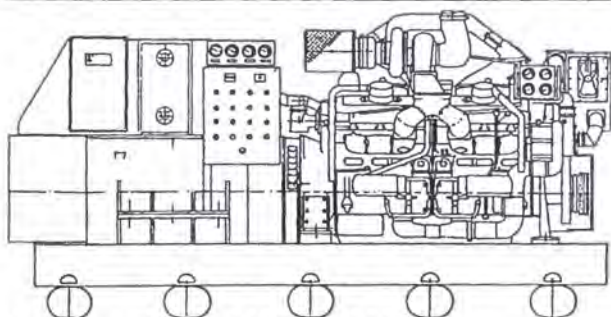
**NORDIC DEFENCE
INDUSTRIES A/S**

LOGIMATIC A/S



SR Motorteknik A_pS

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.

INDHOLD

| | |
|--|-----|
| FORSVARSKOMMISSIONEN AF 1997..... | 224 |
| Orlogskaptajn K.M. Fisker | |
| KOMMISSIONSBERETNING - SØVÆRNET..... | 230 |
| Forsvarskommissionen af 1997 | |
| OPERATIVE KONSEKVENSER FOR DEN FREMTIDIGE FLÅDE..... | 297 |
| Kontreadmiral K. Winther | |

MARINENS BIBLIOTEK

HENRIK GERNERS PLADS, BYGNING 37

NYHOLM

1439 KØBENHAVN K

TELEFON: 32 54 73 82

TELEFAX: 32 96 31 71

ÅBNINGSTIDER

HVERDAGE 9-15

TIRSDAGE 9-18

Forfatteren har under hele kommissionens arbejde været sekretær i Forsvarskommandoen vedrørende Forsvarskommissionen af 1997.

FORSVARSKOMMISSIONEN AF 1997

Af

orlogskaptajn Kalle Fisker

INDLEDNING

Jeg vil med denne artikel skitsere baggrunden for arbejdet med og det overordnede resultat af arbejdet i Forsvarskommissionen af 1997. Herefter benævnt FKOM97.

Som led i aftalen af 8. december 1995 om forsvarets ordning 1995-1999 (sidste forsvarsforlig) blev det besluttet at nedsætte en Forsvarskommission omfattende politikere, repræsentanter for forsvaret og særlige sagkyndige. FKOM97 påbegyndte sit arbejde den 15. januar 1997 og det blev afsluttet med sidste møde den 18. november 1998.

KOMMISSORIUM

FKOM97 skulle overveje, hvilke ændringer til Lov om forsvaret, der måtte være nødvendige. FKOM97 skulle endvidere udarbejde en trusselsvurdering.

Overvejelserne blev baseret på forudsætningen om fortsat aktivt dansk medlemskab af FN, OSCE og NATO som grundlag for dansk forsvars- og sikkerhedspolitik. FKOM97 foretog en afvejning af forsvaret af nærområdet i forhold til den internationale indsats. FKOM97 vurderede indstillingen fra "Udvalget vedrørende forsvarets materiel", som afgav sin rapport i august 1997. På baggrund heraf og i fortsættelse af eventuelle forslag til Loven om forsvaret blev der fremsat forslag til større materielanskaffelser i de kommende år.

FKOM97 kunne tilkalde sagkyndige og afgive delindstillinger. Endvidere havde personelorganisationerne mulighed for at fremsætte synspunkter.

Den endelige beretning kan danne grundlag for drøftelserne op til indgåelse af et forsvarsforlig fra år 2000 og et antal år frem.

MEDLEMMER

Forhenværende minister, Knud Heinesen, har været formand for FKOM97. Der var repræsentanter fra alle Folketingets partier. Denne repræsentation blev justeret efter Folketingsvalget den 11. marts 1998.

Forsvaret var repræsenteret på forsvarskommandoniveau ved general Christian Hvidt, Forsvarschef, generalløjtnant Ove H.-G. Hoff, Chef for Forsvarsstaben, generalmajor Jan Scharling, Chef for Planlægningsstaben, og kontreadmiral Paul B. Sørensen, Chef for Materielstaben. Sidstnævnte deltog som tilforordnet i sin egenskab af formand for "Udvalget vedrørende forsvarrets materiel". Endvidere var generalmajor Jørgen O. Hjorth, Chef for Forsvarets Efterretningstjeneste, og generalmajor Ulf Scheibye, Chef for Hjemmeværnet, medlemmer.

Grønlands Hjemmestyre og Færøernes Landsstyre havde mulighed for deltagelse på politisk niveau i kommissionens møder, når forhold af betydning for Grønland og Færøerne blev behandlet i kommissionen. Derudover havde de observatørstatus på embedsmandsniveau lige som Finansministeriet.

Endelig var der de særlige sagkyndige, som hovedsageligt bestod af forskere samt repræsentanter fra Udenrigsministeriet og Statsministeriet. Hvad angår de faglige organisationer var der nedsat en "kontaktgruppe", hvor kommissionsformanden orienterer organisationerne, og disse havde mulighed for at fremsætte synspunkter vedrørende forsvarrets formål, opgaver, struktur og naturligvis personelforhold.

TIDSPLAN

I 1997 gennemførte FKOM97 udover de planlagte møder en række besøg og rejser til udlandet. Dette for at give FKOM97 det optimale beslutningsgrundlag.

Folketingsvalget den 11. marts 98 betød en midlertidig pause i arbejde i FKOM97. Møder og aktiviteter blev aflyst i marts og først genoptaget efter at partierne havde udpeget de nye repræsentanter i FKOM97.

FKOM97 gennemførte sit resterende arbejde i 1998 og holdt i alt 20 møder. Udover møderne blev der gennemført en rejse til de nordiske lande og forsvaret i Danmark blev besøgt. Endvidere aflagde FKOM97 besøg på Grønland og Færøerne.

BAGGRUNDSNOTATER

Til brug for arbejdet rekvirerede FKOM97 en række notater ved Forsvarskommandoen, Hjemmeværnskommandoen og Forsvarets Efterretnings-tjeneste. Personelorganisationerne HKKF og CS samt Værnepligtiges Forret-ningsudvalg indgav endvidere bemærkninger og notater. Disse notater indgik som baggrundsmateriale i FKOM97's arbejde og er efterfølgende vedlagt den endelige beretning som bilag.

UDREDNINGS- OG UNDERARBEJDSGRUPPER

Det sikkerhedspolitiske udredningsarbejde blev opdelt i en række grup-per. Forsvarskommandoen var repræsenteret i alle grupperne.

- Udrednings-/koordineringsgruppen med politisk direktør, ambassa-dør Per Poulsen-Hansen, Udenrigsministeriet, som formand.
- Underarbejdsgruppen vedrørende "Europæisk sikkerhedspolitik, herunder NATO, WEU, OSCE og EU" med kontorchef C. Søndergaard, Udenrigsministeriet, som formand.
- Underarbejdsgruppen vedrørende "Samarbejdet med Central- og Østeuropa på det forsvarsmæssige område med særlig vægt på lan-dene i Østersområdet, herunder Rusland" med afdelingschef P. Carlsen, Forsvarsministeriet, som formand.
- Underarbejdsgruppen vedrørende "Konfliktforebyggelse, krisesty-ring, fredsbevarelse og fredsskabelse, herunder erfaringer på omra-det og mulig udvikling" med kontorchef C. Søndergaard, Uden-rigsministeriet, som formand.

Udredningsgruppernes rapporter blev sammenskrevet til beretningens kapitel vedrørende de sikkerhedspolitiske præmisser for dansk forsvar.

DE SIKKERHEDSPOLITISKE PRÆMISSER FOR DANSK FORSVAR

Der er her opstillet tre mulige scenarier for den fremtidige globale ud-vikling:

- **Scenarie 1, Global, samarbejdende orden.** Den globale magtstruktur vil være præget af vidtgående stormagtssamarbejde og prioritering af økonomiske målsætninger. Samarbejdet vil handle om sikkerheden i udvidet forstand. De egentlige militære sikkerhedsproblemer udgår fra trusler om "statsterrorisme" og de stater, som kan karakteriseres som "rogue states", dvs. problematiske stater. Der vil fortsat være lokale konflikter, der dog som udgangspunkt ikke vil være en trussel mod den globale orden.
- **Scenarie 2, EU som pol i en global multipolaritet:** I dette scenarie vil der opstå en polarisering mellem regionale magtcentre. En af dens poler er EU. Vidtgående stormagtssamarbejde er muligt, men vil ikke finde alt for faste institutionelle udtryk. En af drivkræfterne bag europæisk integration er via interessevaretagelse at hævde sig i den globale økonomiske konkurrence med USA og Japan.
- **Scenarie 3, Multipolaritet (renationalisering) i Europa:** I dette scenarie vender Europa tilbage til normalbilledet fra før den kolde krig. Udviklingen i Europa præges af forholdet mellem de europæiske stormagter - herunder de konflikter og alliancer de danner - og småstaterne manøvrerer mellem disse centre i Europa. Et dominerende sikkerhedsproblem vil være subregionale konflikter. Der opstår næppe krige mellem vesteuropæiske magter, men der er klart tale om en national forsvarsplanlægning og om indblanding i konflikter i Sydøsteuropa og Nordafrika ud fra nationale motiver.

På baggrund af disse tre scenarier konkluderer Kommissionen følgende:

"Det er Kommissionens opfattelse, at Danmark i dag nyder godt af en sikkerhedsgeografiske placering, der indebærer tryghed nærmest uden fortillfælde. Det er endvidere Kommissionens vurdering, at der ikke i de næste 10 år vil opstå en direkte konventionel militær trussel mod Danmarks sikkerhed.

Kommissionen anser det ligeledes for sandsynligt, at fremtidens sikkerhedspolitik i høj grad vil være præget af bestræbelser på at skabe indirekte sikkerhed gennem forskellige bidrag til befæstelse af det internationale system. Den høje grad af direkte sikkerhed i scenarie 1 og 2 vil

tillade en prioritering af de ressourcer, som er nødvendige for at sikre evnen til at kunne bidrage til den indirekte sikkerhed. Uanset scenarie 3 ikke bør være dimensionerende for forsvaret, er det imidlertid nødvendigt, at den generelle sikkerhedspolitiske udvikling fortsat følges nøje med henblik på at sikre mulighederne for – så tidligt som muligt – at kunne reagere på en scenarie 3 udvikling, skulle dette scenarie mod forventning opstå. Det er derfor Kommissionens samlede opfattelse, at det bør sikres, at de nødvendige grundlæggende militære strukturer og kapaciteter er til stede eller kan tilvejebringes. Det må her indgå, at eksistensen af fungerende, duelige strukturer og kapaciteter til løsning af opgaver forbundet med den direkte sikkerhed typisk er nødvendige forudsætninger for at kunne påtage sig at bidrage til de med indirekte sikkerhed forbundne opgaver, herunder bl.a. i forbindelse med internationale fredsstøttende operationer samt i samarbejdet med landene i Central- og Østeuropa.”

FORSVARETS FORMÅL OG OPGAVER

Sammenfattende er det Kommissionens vurdering, at forsvarets formål, som det fremgår af 1993-loven, generelt fortsat er i god overensstemmelse med de sikkerhedspolitiske præmisser og perspektiver. Efter Kommissionens opfattelse er der imidlertid behov for en justering af loven. Udover at fastlægge dansk forsvars formål bør loven således efter Kommissionens opfattelse justeres i relation til beskrivelsen og vægtningen af opgavekomplekset. Rigsrevisionens betragtninger om hjemmelsgrundlaget for forsvarets løsning af andre opgaver må afspejles, idet de civilrelaterede opgaver ikke fremgår eksplicit af selve lovteksten.

Efter Kommissionens opfattelse bør dansk forsvars fremtidige formål uændret være at bidrage til at fremme fred og sikkerhed. Forsvaret bør som et væsentligt sikkerhedspolitisk middel have til formål: 1) at hævde Danmarks suverænitet og sikre landets fortsatte eksistens og integritet, 2) at forebygge konflikter og krig, samt 3) at fremme en fredelig udvikling i verden med respekt for menneskerettighederne.

Forsvarets opgaver defineres som: 1) krisestyrings- og forsvarsopgaver, 2) suverænitets- og myndighedsopgaver, 3) tillidsskabende og stabilitetsfremmende opgaver, primært østsamarbejde 4) fredsstøttende opgaver samt 5) andre opgaver.

Der er ikke tale om en prioriteret rækkefølge. Forsvaret skal kunne løse alle 5 opgavetyper, men tidsforskudt afhængig af den sikkerhedspolitiske situation.

FORSVARETS UDVIKLING (GENERELT):

FKOM97 fastslår, at den overordnede udvikling af forsvaret kan ske i overensstemmelse med den sikkerhedspolitiske situation ved at udbygge de organisatoriske og personelmæssige forudsætninger for den internationale indsats og ved at gennemføre påkrævede materielmæssige forbedringer. Samtidig vil evnen til umiddelbar forsvar af dansk område kunne nedprioriteres, idet der må bevares en kapacitet til at genopbygge denne evne, hvis udviklingen gør det påkrævet.

Herefter fremsætter FKOM97 specifikke anbefalinger til udviklingen af de enkelte værn, det værnsfælles område og hjemmевærnet, som jeg ikke skal komme nærmere ind på i denne artikel.

AFSLUTNING

Beretningen peger på to væsentlige områder. En styrkelse af den internationale kapacitet, som er en naturlig fortsættelse af forsvarets tilpasning til den sikkerhedspolitiske udvikling. Endvidere peger beretningen også på en række strukturelle og organisatoriske ændringer, som skal sikre overensstemmelse mellem de stillede opgaver og de tildelte ressourcer.

Kommissionen har lagt et stort set uændret budget til grund for beretningens anbefalinger. Det materielmæssige ambitionsniveau er generelt i overensstemmelse med anbefalingerne fra Udvalget vedrørende forsvarets materiel baseret på samme disponeringsramme, som er gældende under det nuværende forlig.

Det vil naturligvis nu være op til den kommende politiske proces, at udmønte beretningen i konkrete målsætninger. Denne udmøntning forventes at ske i det kommende forsvarsforlig.

Tidsskrift for Søværnen bringer her søværnsuddraget af beretning fra Forsvarskommissionen af 1997

KOMMISSIONSBERETNING - SØVÆRNET -

Af

Forsvarskommissionen af 1997

INDLEDNING

Omfatter en kort introduktion til udviklingen af søværnet

I dette afsnit gives indledningsvis en status for søværnet ved udgangen af 1999. Beskrivelsen indeholder en kort redegørelse for tilpasningerne af søværnet siden 1989 og en gennemgang af søværnets struktur. Endvidere gives en status for søværnets personelmæssige, materielmæssige og driftsøkonomiske forhold. Afslutningsvis gennemgås søværnets opgaveløsning.

Statusredegørelsen efterfølges af en udviklingsdel, hvor udviklingstendenserne inden for søværnet skitseres med henblik på at udlede strukturelle udviklingsperspektiver og -behov.

STATUS FOR SØVÆRNET

Omfatter en beskrivelse af tilpasningerne af søværnet siden 1989 samt en gennemgang af søværnets nuværende struktur. Desuden gives en status for søværnets personel, materiel og økonomi. Endelig gives en overordnet beskrivelse af søværnets opgaveløsning efterfulgt af en afslutning.

Tilpasning af søværnet siden 1989

I lyset af den sikkerhedspolitiske udvikling er der gennem forsvarsaftaler og tillægsaftaler for perioden 1989-1999 iværksat en betydelig tilpasning og rationalisering af søværnets struktur, herunder en reduktion i antallet af operative enheder, en omfattende omlægning af især støttestrukturen og en reduktion af krigs- og fredsstyrken. Endvidere er opgavekomplekset udvidet med en række

civile opgaver, og der er lagt øget vægt på løsning af internationale opgaver og på styrkebidrag til NATO's reaktionsstyrker.

Af væsentlige tilpasninger kan nævnes:

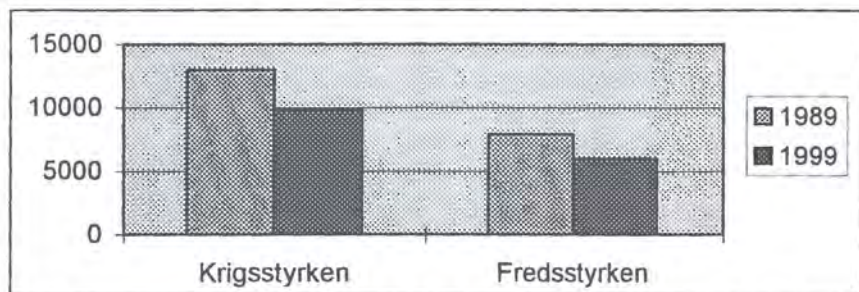
- Endelig udfasning af fregatterne, reduktion i antallet af ubåde, reduktion i antallet af mindre overfladeenheder i forbindelse med nyanskaffelse samt reduktion i anskaffelsen af Standard Flex 300 enheder til 14 i stedet for de oprindeligt planlagte 16.
- Generel sænkning af beredskabs-, aktivitets- og udrustningsniveauet, herunder oplægning af et antal enheder af Willemoes-klassen, således at der i dag er fire fuldt operative enheder ud af ti. Endvidere er 2 enheder af Falster-klassen oplagt, således at kun en enhed er operativ som minelægger og en enhed anvendes som skoleskib.
- Driftseffektiviseringer ved marinedistrikterne.
- Udflytningen af skibe, eskadrer og specialværksteder mv. fra Holmen til flådestationerne i Korsør og Frederikshavn, nedlæggelse af Orlogsværftet samt indskrænkning og reduktionen af Flådestation København til anløbshavn (Marinestation).
- Omlægningen af søværnets logistiske støttestruktur i øvrigt, herunder tilpasning af Søværnets Materielkommando og overførsel af større skibsvedligeholdelsesarbejder til civile værfter.
- Forenkling af skolestrukturen og reduktion fra syv til fem skoler.
- Reduktion af krigsstyrken fra ca. 13.000 til knapt 9.800 (inkl. civile), svarende til ca. 25%.
- Reduktion af fredsstyrken fra ca. 7.900 til ca. 6.000 (inkl. civile), svarende til ca. 24%.

Udviklingen inden for søværnet kan skitseres således:

| Udfaset eller nedlagt | Erstatning eller tilgang |
|---|--|
| 2 fregatter - Peder Skram-klassen | Ingen |
| 2 ubåde - Delfinen-klassen (sidste 2 af 4) | 2 ubåde - Tumleren-klassen (sidste 2 af 3) |
| 6 torpedobåde - Soloven-klassen | 14 Standard Flex 300 |
| 3 minestrygere - Sund-klassen (sidste 3 af 8) | |
| 8 bevogtningsfartøjer | |
| Ingen | 2 landbaserede sømålsmissilbatterier |
| 4 inspektionsskibe - Hvidbjørnen-klassen | 4 inspektionsskibe - Thetis-klassen |
| 2 inspektionsskuttere - Mågen-klassen | Ingen |
| Ingen | 4 isbrydere (fra andre ministerier) |
| Ingen | 6 miljøenheder (fra andre ministerier) |
| Langelandsfort | Ingen |
| Flådestation København | Marinestation Holmen |
| Orlogsværftet | Ingen |

Fregatterne er således udfaset uden erstatning, antallet af ubåde er reduceret med 1 og 14 Standard Flex 300 enheder har erstattet i alt 22 enheder omfattende torpedobåde, minestrygere og bevogtningsfartøjer (idet 5 minestrygere blev udfaset før 1989).

Den personelmæssige udvikling i krigs- og fredsstyrken kan skitseres som følger:



For fredsstyrken kan udviklingen inden for de forskellige personalekategorier nærmere skitseres som følger:

uni-safe

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



Tlf. 32 58 16 15

SAFETY AT SEA

TechnoScan as

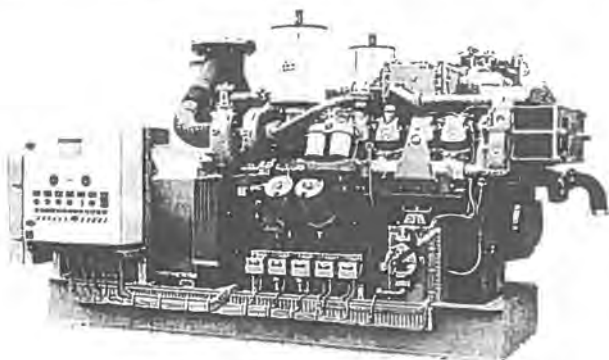
Generalagent for:

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

mtu

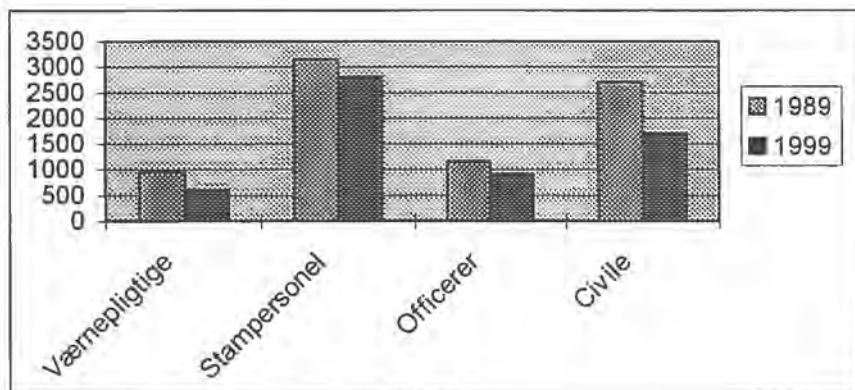


Marinediesellaggregater 23-6875 kW
Marinefremdrivningsanlæg 52-7400kW



TechnoScan as
Postbox 180
Tåstruggårdsvej 20-22
2630 Tåstrup

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



Søværnets struktur

Generelt

Søværnet er et udpræget materielorienteret værn med et generelt højt teknologisk stade, hvilket, sammenholdt med fredstidsopgavernes karakter og omfang, betinger, at en række enheder til stadighed er udrustet, bemandet og uddannet, og at der er stor lighed mellem freds- og krigsstrukturen.

I forbindelse med en eventuel overgang til krigsstrukturen bevares den grundlæggende organisation, bortset fra at den uddannelsesmæssige støttestruktur (skolerne) ophæves, og personalet tilgår de øvrige strukturer.

Den operative struktur

Den centrale bestanddel er de operative enheder, som ultimo 1999 omfatter:

Sejlende kampenheder:

- 3 korvetter af Niels Juel-klassen
- 10 torpedomissilbåde af Willemoes-klassen
- 5 ubåde af Narhvalen- og Tumleren-klasserne (hhv. 2 og 3)
- 4 minelæggere af Falster-klassen
- 2 kabelminelæggere af Lindormen-klassen
- 14 patruljefartøjer af Flyvefisken-klassen med tilhørende moduler

Landbaserede enheder:

- Frømandskorpset
- En Mobil Base med 2 mobile landbaserede sømålsmissilbatterier
- En Mobil Logistikenhed
- Stevnstort
- 2 stk. 76 mm-kystbatterier
- Slædepatruljen Sirius

Helikoptere:

- 8 Lynx-helikoptere

Enheder til særlige formål:

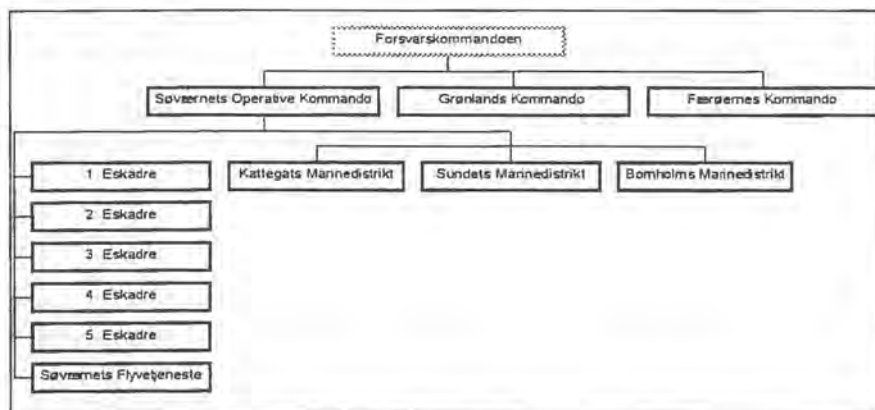
- 5 inspektionsskibe af Thetis-klassen samt "Beskytteren" (hhv. 4 og 1)
- 3 inspektionsskuttere af Agdlek-klassen
- 9 orlogsskuttere af Barse-klassen
- 6 miljøfartøjer af Supply-, Seatruck- og Miljø-klasserne (2 af hver)
- 4 isbrydere
- Diverse mindre specialfartøjer
- Kongeskibet

En nærmere beskrivelse af enhederne gives under status for søværnets materiel.

De operative enheder er - med enkelte undtagelser - typemæssigt organiseret i fem eskadrer under Søværnets Operative Kommando. Helikopterne er organiseret i Søværnets Flyvetjeneste, der ligeledes er underlagt Søværnets Operative Kommando. Operativt kan enhederne grupperes efter behov i henhold til et fleksibelt Task Group system, som muliggør optimal sammensætning af grupper på tværs af eskadrerne til løsning af aktuelle opgaver.

Strukturen omfatter herudover Grønlands Kommando og Færøernes Kommando samt marinedistrikter med overvågnings-, kommunikations- og informations-systemer mv.

Organisationen kan illustreres således:



Søværnets operative struktur omfatter samlet:

- Søværnets Operative Kommando, beliggende i Århus, som har operativ kommando over hele søværnets operative struktur. Operativ kontrol med dele af den operative struktur kan efter behov delegeres til de nordatlantiske kommandoer, styrkechefer, marinedistrikter eller til NATO-kommandoer. Fredstidsbemandingen er godt 290 personer, heraf 122 personer til døgnbemanding af operationsrum, kommunikationsrum mv.
- Grønlands Kommando, beliggende i Grønndal, som normalt råder over 1-2 inspektionsskibe med helikopter, 2-3 inspektionskuttere. Slædepatruljen Sirius samt 1 inspektionsfly fra flyvevåbnet. Fredstidsbemandingen er ca. 60 personer, heraf 15 personer til døgnbemanding af operationsrummet.
- Færøernes Kommando, beliggende i Torshavn, som normalt råder over 1 inspektionsskib med helikopter samt lejlighedsvist 1 inspektionsfly. Fredstidsbemandingen er knapt 40 personer, heraf 15 personer til døgnbemanding af operationsrummet.
- 1. Eskadre placeret på Flådestation Frederikshavn med 4 inspektionsskibe af Thetis-klassen, inspektionsskibet "Beskytteren". 3 in-

spektionskuttere af Agdlek-klassen og 4 isbrydere. Den samlede fredstidsbemanding inkl. skibsbesætningerne er ca. 540 personer.

- 2. Eskadre placeret på Flådestation Korsør med 3 korvetter af Niels Juel-klassen, 7 patruljefartøjer af Flyvefisken-klassen i antiubåds-, farvandsovervågnings- og civile roller samt 9 orlogskuttere af Barsø-klassen. Den samlede fredstidsbemanding inkl. skibsbesætningerne er ca. 390 personer.
- 3. Eskadre placeret på Flådestation Frederikshavn med 4 minelæggere af Falster-klassen, 2 kabelminelæggere af Lindormen-klassen, 3 patruljefartøjer af Flyvefisken-klassen i minerydningsrollen samt 6 miljøenheder og et transportfartøj. Patruljefartøjerne er baseret på Flådestation Korsør, og miljøenhederne er baseret i København og Korsør. Den samlede fredstidsbemanding inkl. skibsbesætningerne er ca. 400 personer.
- 4. Eskadre placeret på Flådestation Korsør med 4 patruljefartøjer af Flyvefisken-klassen i kamprollen, 10 missilbåde af Willemoes-klassen, en mobil base med 2 landbaserede sømålsmissilbatterier samt en mobil logistikenhed. Den samlede fredstidsbemanding inkl. skibsbesætningerne er ca. 320 personer.
- 5. Eskadre placeret på Flådestation Frederikshavn med 2 ubåde af Narhvalen-klassen, 3 ubåde af Tumleren-klassen samt Frømandskorpset. Sidstnævnte er placeret på Hoveddepot Kongsøre. Den samlede fredstidsbemanding inkl. skibsbesætningerne er ca. 140 personer.
- Søværnets Flyvetjeneste på Flyvestation Værlose med 8 Lynx-helikoptere. Søværnets Flyvetjeneste stiller helikoptere med besætninger til bl.a. inspektionsskibene. Fredstidsbemandingen er knapt 30 personer (hertil kommer ca. 50 teknisk og administrativt personale fra flyvevåbnet).
- Kattegats Marinedistrikt beliggende i Frederikshavn, Sundets Marinedistrikt beliggende på Stevns og Bornholms Marinedistrikt beliggende på Rytterknægten på Bornholm. Den samlede fredstidsbemanding udgør, efter driftseffektivisering, ca. 190 personer (ca. 80 ved Kattegats Marinedistrikt, ca. 50 ved Sundets Marinedistrikt

og knapt 60 ved Bornholms Marinedistrikt, heraf i alt 115 personer til døgnbemanning af operationsrum, udkigsstationer mv.).

Herudover indgår et antal særlige enheder og installationer i den operative struktur, så som Søværnets Elektroniske Krigsforelsesgruppe, flåderadioanlæg, kystradarstationer, kystudkigsstationer, minortjenesten samt sodefensionsafsnit til beskyttelse af havne- eller redområder. Dele af disse enheder er normalt ikke bemanded i fredstid.

Skibene er typemæssigt organiseret i fem eskadrer. De respektive eskadrechefer støttes af en eskadrestab. Der er typisk tale om enkeltpersoner til varetagelse af tjenesteområderne inden for operationer, materiel og forvaltning. Den samlede bemanning er normalt ca. 10 personer. En af hovedopgaverne for eskadrerne er at fastholde og udvikle viden og ekspertise inden for de sømilitære discipliner, som er en forudsætning for at bevare indsatsberedskabet, ligesom eskadrerne har ansvaret for udrustning og bemanning af enhederne. Dette indebærer bl.a. ansvar for koordinering af enheds- og typeuddannelse. Eskadrestabene videreføres i krise- og krigstid, idet de fortsat løser planlægnings- og støtteopgaver for de underlagte enheder, herunder personeladministration, teknisk rådgivning mv., samt løser operative opgaver.

Marinedistrikterne forestår den lokale ledelse af søværnets opgaver inden for deres ansvarsområde, herunder bl.a. farvandsovervågning, suverænitetshævdelse, eftersøgnings- og redningsopgaver, assistance til andre myndigheder samt bekæmpelse af grænseoverskridende kriminalitet. Marinedistrikterne opbygger et situationsbillede af den maritime aktivitet ved hjælp af fjernbetjente radarer og elektrooptisk materiel, udkigsstationer samt sejlede- og flyvende enheder. Dette billede behandles, filtreres og videresendes til Søværnets Operative Kommando samt til det maritime forbindelsesled i Flyvertaktisk Kommando. Marinedistrikterne er således det lokale udførende led.

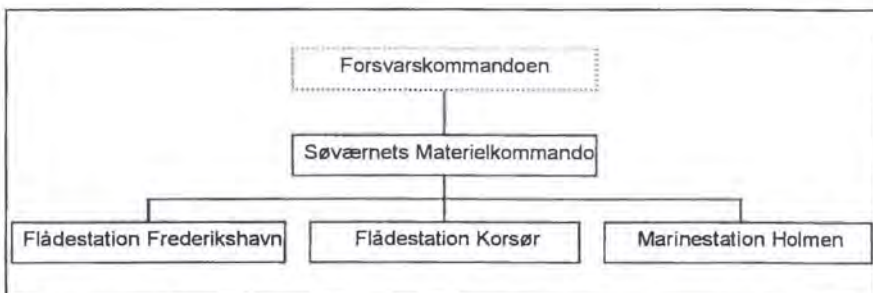
Endelig er der i forbindelse med etableringen af de faste forbindelser over henholdsvis Storebælt og Øresund under Søværnets Operative Kommando's myndighedsområde etableret to Vessel Traffic Service (VTS) centre til vejledning og støtte af skibsfarten. Omkostningerne afholdes af A/S Storebælt og A/S Øresund. VTS Storebælt er etableret med et center på Flådestation Korsør og et reservecenter på Sprogø. Desuden er til VTS Storebælt tilknyttet et afviserfartøj. Drogden VTS, som er midlertidigt, er placeret ved Dragør, og centeret har ligeledes et afviserfartøj til rådighed. Den samlede bemanning af VTS centrene udgør 46 personer.

I NATO-sammenhæng indgår søværnets operative enheder enten som reaktionsstyrker eller som hovedforsvarsstyrker, visse specialfartøjer dog undtaget.

I krise og krig prioriteres evnen til at opbygge krigsstyrken samt at indsætte denne operativt. Ved overgang til krigsstrukturen indgår enhederne i et fleksibelt Task Group system, som er rettet mod løsning af aktuelle operative opgaver. Enheder, som kun er delvist udrustede og bemandede, er til værftseftersyn eller som er oplagte, klargøres.

Den logistiske støttestruktur

Den logistiske støttestruktur består af Søværnets Materielkommando med underlagte myndigheder og enheder, herunder flådestationer og anløbshavne (Marinestation Holmen) samt hoveddepoter. Organisationen kan illustreres således:



Strukturen omfatter:

- Søværnets Materielkommandos Centralledelse beliggende på Holmen. Den samlede fredstidsbemanning er ca. 370 personer.
- Flådestation Frederikshavn med værksteder og forsyningstjeneste samt to underlagte hoveddepoter. Den samlede fredstidsbemanning er godt 800 personer.
- Flådestation Korsør med værksteder og forsyningstjeneste samt tre underlagte hoveddepoter. Den samlede fredstidsbemanning er ca. 770 personer.
- Marinestation Holmen. Fredstidsbemanningen er ca. 140 personer.

Hertil kommer Nyboders Kommandantskab med en bemanning på ca. 20 personer.

Den logistiske støttestruktur projekterer, anskaffer, klargør, vedligeholder, modificerer og reparerer søværnets materiel, varetager søværnets teknologiske udvikling i øvrigt samt yder den nødvendige logistiske støtte til gennemførelsen af søværnets operationer, herunder til enheder, der er deployeret til internationale operationer.

Den logistiske støttestruktur har gennemgået væsentlige tilpasninger siden udflytningen af skibene, eskadrerne og specialværkstederne fra Holmen. Orlogsværftet blev i samme forbindelse nedlagt, og søværnet har efter udbud indgået et antal rammeaftaler med civile værfter med henblik på udførelse af større skibsreparationer samt eftersyns- og vedligeholdelsesarbejder. Resterende eftersyns- og reparationsarbejder udbydes til civile værfter. Søværnet koncentrerer i højere grad egne vedligeholdelsesressourcer omkring vedligeholdelse af militærspecifikke materielssystemer og overlader de mere generelle vedligeholdelsesarbejder til civile firmaer og værfter.

I krise og krig prioriteres evnen til at klargøre og udruste de operative enheder samt til udførelse af intensiverede støtteopgaver. Den logistiske støttestruktur bevares i sin fredsopbygning, men kapaciteten udvides med mobiliseringspersonnel til flådestationer og hoveddepoter samt ved øget udnyttelse af civile virksomheder.

Den uddannelsesmæssige støttestruktur

Søværnets skoler er underlagt Søværnets Operative Kommando og udgøres af tre hovedskoler:

- Søværnets Officersskole beliggende på Marinestation Holmen
- Søværnets Sergent- og Reserveofficersskole beliggende i Frederikshavn
- Søværnets Grundskole beliggende i Avderød

samt af to specialskoler:

- Søværnets Taktik- og Våbenskole beliggende dels på Marinestation Holmen, dels på Sjællands Odde (Artillerikursus Sjællands Odde) og dels på Flådestation Frederikshavn (Kampinformationskursus)
- Søværnets Teknikskole beliggende på Marinestation Holmen med underlagt Havarikursus ved Hvims i Nordjylland

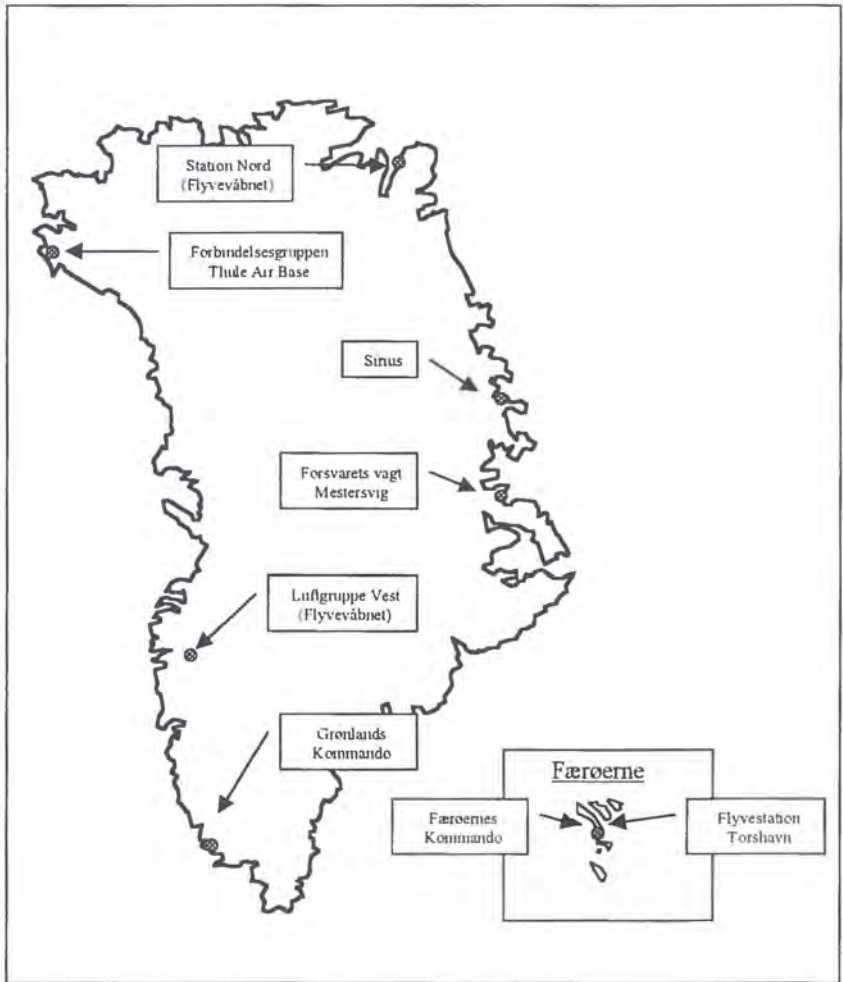
Søværnets skoler gennemfører inden for respektive fagområder uddannelsesvirksomhed for søværnets personel. Efter grund- og funktionsuddannelse ved skolerne finder uddannelse i hovedsagen sted direkte i den operative struktur, som operativ samvirkeuddannelse. Herudover deltager skolerne i forsvarrets studie- og udviklingsvirksomhed. Skolernes faste stabe omfatter i alt ca. 550 fuldtidsstillinger.

Søværnets enheders i almindelighed højteknologiske materielmæssige stade kræver generelt specialuddannet personel inden for alle specialer. Disse uddannelser er normalt af længere varighed, og som følge heraf kan værnepligtige med relativ kort tjenestetid kun anvendes i begrænset omfang. En del af de værnepligtige med visse typer af uddannelse indgår efter endt værnepligt kontrakt som stampersonel. Søværnet rekrutterer ca. 60% af stampersonellet fra værnepligtsgruppen, mens andre gennemfører uddannelsen som officer af reserven.

Efter endt grund- og funktionsuddannelse ved søværnets hovedskoler gennemføres den nødvendige uddannelse og træning som en kombination af uddannelse ved søværnets specialskoler og træning i den operative struktur. Denne uddannelse og træning gennemføres som "on the job training" på flere niveauer og sker hovedsageligt i sammenhæng med og som en integreret del af enhedernes løsning af opgaverne.

Uddannelsen består af:

- Enkeltmandsuddannelse til funktioner om bord og i land, herunder uddannelse i rutiner, der er nødvendige for sikkerhed til søs for såvel den enkelte som for enheden
- Enhedsuddannelse, der sigter mod, at hver enkelt enhed kan fungere som sådan



Status for søværnets personel

Søværnets fredsstyrke forventes i 1999 at udgøre ca. 6.000 årsværk fordelt på ca. 900 officerer, ca. 2.800 stampersonel, ca. 600 værnepligtige samt ca. 1.700 civile (se også skitsen om fredsstyrkens udvikling inden for de forskellige

personelkategorier under tilpasning af søværnet). Krigsstyrken forventes at udgøre ca. 9.800 (inkl. knapt 1.400 civile).

Oversigt over søværnets fredsstyrke og krigsstyrke ultimo 1999 (afrundede tal):

| Kommandomyndigheder/underlagte myndigheder | Fredsstyrken | Krigsstyrken |
|--|--------------|--------------|
| Søværnets Operative Kommando SOK stab Eskadrer, skibe og Søværnets Flyvetjeneste Marinedistrikter mv. Soopmålingen VTS Storehælt og Drogden Skoler | 3500 | 5100 |
| Søværnets Materielkommando SMK centralledelse Flådestationer og Marinestation Holmen Nyboders Kommandantskab | 2100 | 4200 |
| Grønlands Kommando | 60 | 200 |
| Færøernes Kommando | 40 | 50 |
| Værnsfælles område | 300 | 250 |
| I alt | 6000 | 9800 |

* Det værnsfælles område indeholder personelnormer, der er afgivet til internationale stabe, herunder NATO stabe, samt personelnormer, der anvendes ved bl.a. Forsvarsministeriet, Forsvarskommandoen, Forsvarets Efterretningstjeneste, Forsvarsakademiet, ved øvrige værn samt ved andre myndigheder og institutioner, som ikke er underlagt kommandomyndighederne.

Opgavernes karakter samt materiellets kompleksitet betinger, at søværnets skibe hovedsageligt bemannes med fast personel, suppleret med værnepligtige og - ved mulighed for deltagelse i fredsskabende operationer - om fornødent med personel på rådighedskontrakt. Operation af en række enheder kræver en stor specialviden og rutine, ligesom et relativt højt udrustnings- og aktivitetsniveau med regelmæssig deltagelse i øvelsesaktiviteter, herunder i international ramme, er nødvendigt for at opretholde den nødvendige ekspertise og professionalisme med henblik på forsvarlig, professionel løsning af opgaverne.

Der er imidlertid fortsat behov for værnepligtigt personel i søværnet. Værnepligtige, og især værnepligtige til sejlene tjeneste, udgør tillige et betydeligt rekrutteringsgrundlag for stampersonel. Godt halvdelen af de værnepligtige gør sejlene tjeneste, mens resten uddannes til bevogtning- og nærforsvarsenheder samt til krigssanitettjeneste. Menige til sejlene tjeneste er indkaldt i 9 måneder og menige til landtjeneste i 4 eller 5 måneder som anført nedenfor. Befalingsmænd og officerer er indkaldt i 17 måneder.

| Værnepligtige menige | Antal mdr. |
|--------------------------|------------|
| Sejlende tjeneste mv. | 9 |
| Bevogtning og nærforsvar | 5 |
| Sanitetstjeneste | 4 |

En mobiliseringspulje af værnepligtige og tidligere fast personel inden for de forskellige kategorier er en forudsætning for i tilfælde af forhøjet beredskab og i krig at kunne krigsbemandede strukturerne og give dem den fornødne udholdenhed.

Med hensyn til stampersonel er der generelt god overensstemmelse mellem antal normer og antal ansatte. På konstabelniveauet er der imidlertid mangler inden for uddannelsesretningerne kommunikation og kampinformation (ufaglært personel) samt elektronikmekanikere og datamekanikere (faglært personel).

Officerssituationen er ikke i balance, idet der pr. den 1. maj 1998 manglede 42 officerer i forhold til årsværksrammen på 939. Ud over et samlet underskud er der en ujævn fordeling på de forskellige niveauer. Særlig markant er manglen på kaptajnløjtnanter, både teknisk og operativt uddannet, idet kun ca. 82% henholdsvis 64% af kaptajnløjtnantsstillingerne er besat med personel af denne grad. Denne ubalance forventes fortsat at være til stede ud over 1999. En uforudset stor afgang har skabt en alvorlig mangel på piloter ved Søværnets Flyvetjeneste. Ud af de normerede 15 operative piloter rådes der således for øjeblikket kun over ca. halvdelen til udstationering på inspektionsskibe i Nordatlanten. Der er iværksat foranstaltninger for at bedre forholdet.

For alle personelgrupper gælder, at udflytningen fra Holmen og de medfølgende personelmæssige konsekvenser har haft en negativ indflydelse på fastholdelsesmulighederne, idet spredning af søværnets tjenestesteder har medført et øget behov for forflytninger mv. i løbet af personellens karriereforløb samt øget rejseaktivitet i forbindelse med videreuddannelser og kurser. Generelt er der således sket en stigning i den uforudsete afgang, hvilket også er blevet afspejlet i planlægningstallene for personelområdet.

Rekrutteringen er generelt præget af mindre tilfredsstillende tilgang til uddannelserne (små ungdomsårgange). Herudover er der for stampersonelgruppen en stigende afgang under det militære uddannelsesforløb, idet ansøgernes generelle forudsætninger er vigende. Såvel rekruttering af fagligt personel (datamekani-

kere og elektronikmekanikere) til mellemliderniveauet som fastholdelse af mellemlidere med tilsvarende uddannelse er problematisk, idet erhvervslivet i høj grad efterspørger personel med de pågældende uddannelser. Forsvaret kan ikke konkurrere på lønniveau og sikkerhed for permanent geografisk placering. For officerspersonallets vedkommende er der for nærværende problemer med at rekruttere et tilstrækkeligt antal kadetaspiranter til uddannelse som teknisk officer i søværnet.

Personelmangler på de nævnte enkeltområder samt fravær i kraft af orlovsordninger og civilundervisning mv. medfører vanskeligheder med at opretholde det krævede aktivitetsniveau.

For civilt personel er rekrutteringen generelt tilfredsstillende, men der viser sig stigende vanskeligheder med at fastholde specialister, herunder især teknisk personel, efter at disse har modtaget nødvendig efteruddannelse og opbygget specialviden. Ved Søværnets Materielkommando gælder dette især ingeniører og ved Flådestationerne især faglærte med omfattende specialviden.

Status for søværnets materiel

Søværnet er som nævnt på materielområdet karakteriseret ved et højt teknologindhold og en teknisk kompleksitet, der har væsentlig betydning for strukturen. Betjening og vedligeholdelse af materiellet forudsætter i overvejende grad en længerevarende teknisk og/eller operativ uddannelse.

Materiellet omfatter skibe, helikoptere, landbaserede systemer, moduler samt våbensystemer mv. af varierende alder og med forskelligt udviklingspotentiale. I det følgende gives en summarisk beskrivelse af materiellet og en vurdering af materiellets tilstand i perioden frem til år 2011 på baggrund af rapporten fra Udvalget vedrørende forsvarets materiel (UFOM). For nærmere oplysninger henvises til rapporten.

Korvetterne af Niels Juel-klassen er 84 meter lange, har et deplacement på ca. 1.300 tons og en besætning på ca. 90. De er konstrueret og velegnede til operationer i nærområdet og har evnen til at holde søen under de forekommende vejrforhold i Østersøen og de danske farvande. De udgør samtidigt søværnets primære internationale sømilitære instrument og deltager regelmæssigt i NATO's stående flådestyrker, idet operationer i åbne farvandsområder dog gennemføres med visse begrænsninger, som knytter sig til det forholdsvis lille deplacement. De er fra slutningen af 1970'erne og har gennemgået en levetids-

forlængelse af skrog og maskineri samt af udvalgte dele af elektronikudrustningen. Endvidere er luftforsvarsmissilsystemet Sea Sparrow installeret i containere til lodret affyring af missilerne. Enhederne er generelt teknisk slidt, men deres operative tilstand vurderes indledningsvis tilfredsstillende. Fra midten af perioden vurderes de teknisk og økonomisk mindre tilfredsstillende. Levetiden vurderes til omkring år 2008-2011.

Missilbådene af Willemoes-klassen er 46 meter lange, har et displacement på ca. 260 tons og en besætning på 24. De er konstrueret til operationer i Østersøen og de danske farvande. De er kendetegnet ved en begrænset størrelse, ringe dybgang, høj fart og en kraftig bevæbning mod overflademål, og den operative anvendelse er snævert knyttet til enhedernes karakteristika og særlige evner til indsats i kystfarvande. De er fra midten og slutningen af 1970'erne og har fået renoveret dele af skrog og maskineri. Klassens samlede udrustningsniveau er reduceret fra 1996. Den tekniske tilstand vurderes mindre tilfredsstillende og den operative tilstand tilfredsstillende til midt i perioden. Levetiden vurderes til omkring år 2005-2008.

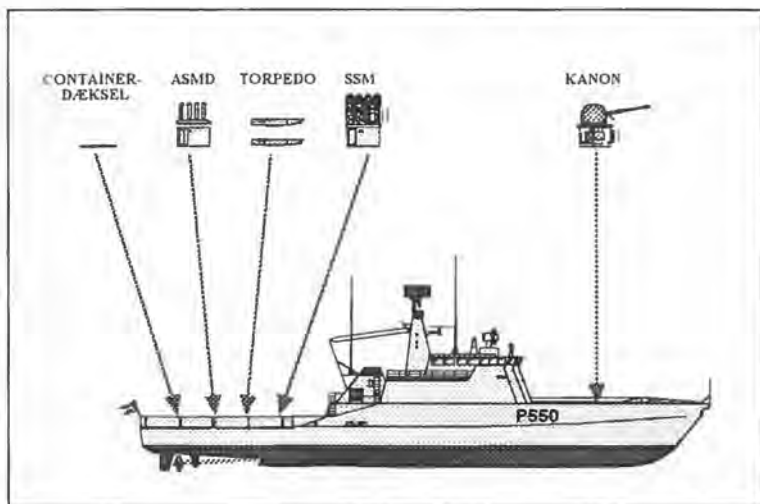
Undervandsbådene af Narhvalen-klassen er 44 meter lange, har et neddykket displacement på ca. 450 tons og en besætning på 24. Undervandsbådene af Tumleren-klassen, som er anskaffet efter udfasning i den norske marine, er 47 meter lange, har et neddykket displacement på ca. 550 tons og en besætning på 24. Begge klasser er fra 1960'erne og har gennemgået levetidsforlængelser. De vil snart være nedslidte, hvilket i løbet af få år vil medføre sikkerhedsbestemte sejlads- og dykkebegrænsninger. Sammenfattende vurderes Narhvalen-klassen mindre tilfredsstillende og Tumleren-klassen ikke tilfredsstillende. Levetiden vurderes til omkring år 2001-2005.

Minelæggere af Falster-klassen er 77 meter lange, har et displacement på ca. 1.900 tons og en besætning på ca. 75. De er konstrueret til minelægningsoperationer med selvvirkende miner i nærområdet, men anvendes også som skoleskib og lejlighedsvist som kommando- og støtteskib for NATO's stående minerydningsstyrke. De er fra begyndelsen af 1960'erne og har gennemgået levetidsforlængelse. Enhedernes tekniske og operative tilstand vil i år 2000 generelt være mindre tilfredsstillende. Levetiden vurderes til omkring år 2003-2007.

Kabelminelæggere af Lindormen-klassen er 45 meter lange, har et displacement på ca. 580 tons og en besætning på 27. De er konstrueret til minelægningsoperationer med kontrollerede - og selvvirkende - miner i det kystnære område, men har også været anvendt som kommando- og støtteskib for NATO's stående

minerydningsstyrke i nærområdet. De er fra slutningen af 1970'erne og vurderes operativt og teknisk tilfredsstillende med levetid til omkring år 2011.

Patroljefartøjer af Flyvefisken-klassen, også benævnt Standard Flex 300, er 54 meter lange. Standardskibet har et displacement på ca. 300 tons og en besætning på 19-29 afhængig af rolle. Standard Flex konceptet baseres på, at et standardskib kan udrustes til at løse forskellige roller ved omskiftning af moduler. Disse moduler består af en kombination af forskellige containeriserede våben- og materielsystemer, der eventuelt suppleres med andet tilhørende udstyr. Der er anskaffet moduler til farvandsovervågning, minelægning, minerydning, kamp og antiubadskrigsførelse. Endvidere er der anskaffet moduler til de civilrelaterede opgaver oceanografi og miljøkontrol, forureningsbekæmpelse samt søopmåling. Flyvefisken-klassen er fra slutningen af 1980'erne og begyndelsen af 1990'erne og vurderes tilfredsstillende med en levetid til efter år 2011.



*Flyvefisken-klassen i kamprolle
(torpedobevæbningen er ikke anbragt i container)*

Helikoptere af Lynx-typen er anskaffet omkring 1980. De anvendes til opgaverne i Nordatlanten og til støtte for søværnets øvrige operationer. Levetidsforlængelse er indledt og helikopterne vurderes derefter at være tilfredsstillende med en levetid efter år 2000 på ca. 15-20 år.

Inspektionsskibe og -kuttere omfatter Thetis-klassen, "Beskytteren" og Agdlek-klassen. De er konstrueret til løsning af opgaverne omkring Grønland og Færøerne. Thetis-klassen er 112 meter lange, har et displacement på ca. 3.500 tons og en besætning på ca. 60. De er fra slutningen af 1980'erne og begyndelsen af 1990'erne og vurderes tilfredsstillende med en levetid til efter år 2011. "Beskytteren", som er eneste enhed i sin klasse, er 74 meter lang, har et displacement på ca. 1.900 tons og en besætning på ca. 60. Den er fra midten af 1970'erne og vurderes tilfredsstillende, men forventet nedslidning vurderes efter år 2005 at gøre driften urentabel. Agdlek-klassen er 31 meter lange, har et displacement på 330 tons og en besætning på 14. De er fra midten og slutningen af 1970'erne og vurderes mindre tilfredsstillende med en levetid til omkring år 2005-2008.

Orlogskuttere af Barsø-klassen er 26 meter lange, har et displacement på ca. 150 tons og en besætning på 9. De er fra slutningen af 1960'erne og begyndelsen af 1970'erne og vurderes mindre tilfredsstillende - for enkelte enheder dog ikke tilfredsstillende. Levetiden vurderes til omkring år 2002-2006.

Øvrigt sejlene materiel omfatter miljøfartøjer, isbrydere, tankfartøjer, mindre kuttere, transportfartøj, bugserbåde, torpedoindbjærgningsfartøjer, bevogtningsbåd, VTS-fartøjer, opmålingsfartøjer, sejlkuttere samt kongeskibet. Miljøfartøjernes tilstand er efter afleveringen af materielrapporten blevet vurderet som tilfredsstillende med en levetid til omkring år 2010. Isbrydernes levetid er p.t. ikke vurderet. Maskinhavari på den ældste isbryder "Elbjørn" har medført beslutning om at placere den i lavt beredskab og under isvintre indtil videre alene anvende "Danbjørn", "Isbjørn" og "Thorbjørn" suppleret med indcharrede isbrydende slæbebåde. Tankfartøjer vil være oplagt med sejlforbud primært af miljømæssige årsager og afventer endelig udfasning. Torpedoindbjærgnings- samt opmålingsfartøjer vil være i en mindre tilfredsstillende tilstand og de mindre kuttere under udfasning. Øvrige enheder vil generelt være i en tilfredsstillende tilstand med en restlevetid på op til ca. 15 år. Kongeskibet forudsættes bevaret.

Landbaseret materiel omfatter blandt andet mobil base med sømålsmissilbatterier, kommando- og informationssystemer, kystfort og batterier, taktisk træner og flåderadioer. Materiellet til ovennævnte funktioner er generelt løbende blevet opdateret og tilpasset og må betegnes som tilfredsstillende. Kystradarmateriellet vurderes dog som mindre tilfredsstillende.

Våbensystemer omfatter missil-, artilleri-, torpedo-, antiubådsvåben-, missilvildlednings- og søminesystemer. Våbensystemerne er løbende blevet opdateret og moderniseret og vurderes generelt tilfredsstillende gennem perioden. Der anvendes missilsystemet Harpoon mod sømål, missilsystemerne Sea Sparrow og Stinger mod luftmål samt 76 mm kanon mod både sø- og luftmål. Torpedosystemet 613 er fortsat velegnet mod skibsmål, men henset til manglende udviklingspotentiale vurderes restlevetid til slutningen af perioden. Antiubådsvåbensystem forventes operativt omkring år 2002. Til forsvar mod missiler er søværnets enheder udrustet med vildledningssystemet Sea Gnat. Søværnets minebeholdning består af forankrede miner, selvvirkende bundminer samt kabelkontrolrede miner og vurderes generelt tilfredsstillende.

Ved udgangen af 1999 vil materielstandarden i søværnet på visse områder være tilfredsstillende, mens den på andre områder må betegnes som mindre eller ikke tilfredsstillende. Nogle enheder vil stå foran en snarlig udfasning, herunder ubådene og orlogskutterne, derefter følger minelæggere, missilbåde og inspektionskuttere samt en række mindre fartøjer, medens andre - herunder korvetterne efter gennemgang af levetidsforlængelse - vurderes operativt tilfredsstillende yderligere nogle år. For opretholdelse og tilpasning af søværnets materielstruktur er situationen imidlertid kritisk, da skibsanskaffelser gennemføres over en så relativ lang periode, at snarlig beslutning er nødvendig, for at der kan skabes den nødvendige sammenhæng mellem operativ ibrugtagen af nye enheder og udfasning af nedslidte enheder.

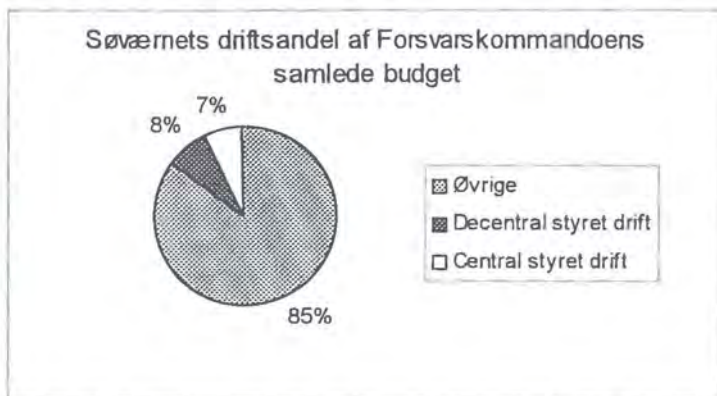
Materiellet er i stigende grad baseret på standardisering af materielkomponenter, herunder i særdeleshed på modularisering og containerisering efter Standard Flex konceptet, der anvendes i Flyvefisken-klassen samt i nogen grad også i Thetis- og Niels Juel-klasserne.

Søværnets materielmæssige sammensætning afspejler den mangeårige tilpasning og optimering til Øst-Vest-modsætningens sikkerhedspolitiske situation. Søværnet eksisterende kampenheder er således primært konstrueret til løsning af opgaver i nærområdet, forstået som danske farvande og området i umiddelbar tilknytning hertil, mens inspektionsenhederne er optimeret til løsning af opgaverne i Nordatlanten. Materiellet er grundlæggende NATO-interoperabelt, og en række af enhederne deltager regelmæssigt i NATO's stående flådestyrker. Overfladekampenhedernes størrelse og egenskaber medfører dog visse begrænsninger hvad angår især udholdenhed og operationer under dårlige vejrforhold i åbne farvandsområder.

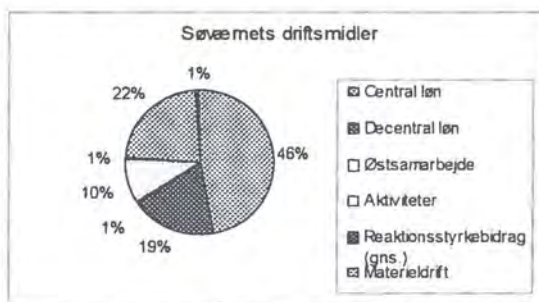
Søværnets driftsøkonomi

Forsvarskommandoens del af det samlede forsvarsbudget udgør i 1999 ca. 15.900 mio. kr. i pris- og lønniveau 1999. Heraf udgør søværnets driftsandel ca. 2.400 mio. kr. svarende til ca. 15%.

Søværnets andel af beløbet til decentral styret driftsvirksomhed og materieldrift udgør ca. 1.250 mio. kr., mens den centralt styrede drift udgør ca. 1.150 mio. kr.



Disponeringsrammen til decentralt styret drift, som søværnet kan råde over, anvendes hovedsageligt til decentral løn, merudgiftsgodtgørelse og arbejdstidsbestemte ydelser mv., uddannelse og opstilling af reaktionsstyrkebidrag, materieldrift samt til søværnets aktiviteter i øvrigt. Den centralt styrede drift omfatter primært central løn samt østsamarbejde og øvrige centrale posteringer inden for generel drift. Fordelingen af driftsmidlerne på disse budgetområder kan skitseres således:



I forhold til søværnets samlede driftsbudget udgør centralt og decentralt styret løn godt 1.600 mio. kr., svarende til ca. 66% af søværnets driftsudgifter.

Søværnets opgaveløsning

Søværnet deltager i løsning af forsvarets opgaver, som fastlagt i lov nr. 909 af 8. december 1993 om forsvarets formål, opgaver og organisation. Opgaverne, der tidligere er blevet beskrevet i den generelle del af udviklingskapitlet, omfatter:

- Suverænitets- og myndighedsopgaver
- Krisestyrings- og kollektive forsvarsopgaver
- Tillidsskabende og stabilitetsfremmende opgaver
- Fredsstøttende opgaver
- Andre opgaver

Søværnets opgaver er en kombination af opgaver af international karakter, som i den nuværende sikkerhedspolitiske situation tillægges betydelig vægt, og traditionelle, principielt tidløse og nationalt betonedede opgaver i nærområdet. Mens visse opgaver i nærområdet under de nuværende omstændigheder kan anses for mindre krævende og mindre tidsmæssigt påtrængende end før, er den fredsmæssige del af opgavespektret stort set uændret eller endog i enkelte tilfælde øget. Der er generelt en betydelig grad af gensidig nytteværdi forbundet med opgaveløsningen inden for de forskellige kategorier. Nedenfor gives en kort beskrivelse af opgaveområderne.

Suverænitets- og myndighedsopgaver

Opgaveområdet omfatter overvågning og suverænitetshævdelse, efterretningsvirksomhed, myndighedsudøvelse alene eller i samarbejde med andre statsinstitutioner i områder underlagt dansk jurisdiktion inkl. Grønland og Færøerne samt stations- og fiskeriinspektionstjeneste.

Opgaverne løses i Danmark under ledelse af Søværnets Operative Kommando ved anvendelse af søværnets sejlene, flyvende og landbaserede enheder. Suverænitets- og myndighedsopgaver i Grønland og på Færøerne gennemføres af henholdsvis Grønlands Kommando og Færøernes Kommando ved anvendelse af kommandoernes tildelte enheder.

Overvågning og suverænitetshævdelse er tæt forbundet med rigets eksistens som suveræn stat. Gyldig suverænitetsadkomst fordrer således hensigt og vilje til at udøve sådan suverænitet samt fornødent ydre udtryk for statsvirksomhed. Danmarks territorialfarvand omfatter bl.a. adgangsvejene til Østersøen, hvilket stiller ganske særlige krav til nationens evne til at kunne overvåge og kontrollere gennemsejlingsfarvandene, herunder stræderne. Løsning af opgaverne kræver, at dele af strukturen opererer i døgtjeneste, samt en kombination af sejlede og landbaseret indsats med evne til graderet reaktion over for krænkelse af søterritoriet, national lovgivning mv. eller det folkeretlige regime til søs. I den udstrækning marinehjemmeværnets fartøjer er på patrulje indgår de i farvandsovervågningen i de kystnære farvandsafsnit. Opgavekomplekset er udvidet som konsekvens af etableringen af den Eksklusive Økonomiske Zone (EEZ) og den forventede udvidelse af territorialfarvandsgrænsen til 12 sømil samt af den øgede økonomiske aktivitet og skibstransport i Østersøområdet og Nordsøen. Der er ingen radarovervågning i Nordsøen i dag. Overvågning baseres på visuelle observationer fra land og lejlighedsvis deployering af en enhed til Nordsøen for overvågning, tilsyn og myndighedsudøvelse. Endvidere overvåges Nordsøen lejlighedsvis med fly. Overvågning og suverænitetshævdelse i Nordatlanten påhviler forsvaret på samme måde som for øvrige dele af riget og fordrer enheder, som er afpasset til de samlede opgavers karakter og omfang, land- og havområdenes betydelige geografiske udstrækning og de ekstreme klimatiske vilkår.

Efterretningsvirksomhed skaber grundlag for vurdering af situationen i nærområdet og sker under anvendelse af den eksisterende overvågningskapacitet, suppleret med rutinemæssige eller særlige patruljer, herunder med ubåde, der er velegnede til skjult indhentning.

Myndighedsudøvelse omfatter udøvelse af politimyndighed til søs og anden myndighedsudøvelse i dansk jurisdiktionsområde, herunder assistance til politi og toldvæsen, særlig indsats mod illegale aktiviteter på havet, illegal indrejse via søterritoriet, anden grænseoverskridende kriminalitet, terrorvirksomhed mv.

Stations- og fiskeriinspektionstjeneste omfatter en række særlige opgaver samt fiskeriinspektion og -kontrol især inden for fiskeriterritorierne ved Grønland og Færøerne med henblik på at hindre, at ulovligt fiskeri kan foregå systematisk eller uobserveret over en længere periode. Fiskeriinspektion ved Grønland og Færøerne er et rigsansliggende og en samfundsopgave, som udøves af forsvaret i fortsættelse af hævdelsen af suveræniteten omkring Grønland og Færøerne. Opgaven løses, som de øvrige opgaver, i kraft af forsvarets permanente tilstede-

værelse i området året rundt med kommandomyndigheder, skibe, helikoptere, fly, slædepatrulje mv.

Krisestyings- og kollektive forsvarsopgaver

Opgaveområdet omfatter forberedelse til og løsning af krisestyings- og forsvarsopgaver inden for NATO's område, herunder i nærområdet.

Løsning af krisestyings- og kollektive forsvarsopgaver involverer søværnets samlede struktur. Søværnets operative enheder indgår som reaktionsstyrker og hovedforsvarsstyrker og kan anvendes til både krisestyng og kollektivt forsvar i NATO-regi.

Krisestyng kan omfatte stort set alle typer af somilitære operationer, fra forebyggende diplomati, signalgivning, demonstration af politisk vilje og alliancesolidaritet, handelsembargo og håndhævelse af sanktioner, egentlig blokade, overvågning og kontrol med relevante farvandsområder til advarende foranstaltninger som f.eks. styrkeopbygning og anden, gradueret magtanvendelse med henblik på at afværge eller stoppe aggression. Specifikt for nærområdet omfatter krisestyng intensiveret tilstedeværelse, overvågning og suverænitetsbevarelse, førelse af beredskabet, indledende forsvarsforanstaltninger, mineombordtagning, minelægning, kontrol med farvandene, herunder de internationale stræder mv.

Søværnet deltager regelmæssigt i NATO's stående flådestyrker med korvetter og ubåde, med minerydningsfartøjer samt med mineskibe i kommando- og støtteskibsrollen. Bidraget til NATO's umiddelbare og hurtige reaktionsstyrker omfatter konkret følgende, idet øvrige enheder er tilmeldt som hovedforsvarsstyrker - visse specialfartøjer undtaget:

| Umiddelbare Reaktionsstyrker | | Hurtige Reaktionsstyrker | |
|--|--------------|---|--|
| Multinational Maritime Forces | Area Forces | Multinational Maritime Forces | Area Forces |
| 1 korvet 1 Standard Flex i minerydningsrolle (1 kommando- og støtteskib) | Intet bidrag | 1 ubåd 1 Standard Flex i minerydningsrolle | 1 korvet 1 ubåd 4 Willemoes-klasse 6 Standard Flex i kamp-, antiubåd og patrulje-fartøjsrolle 1 Standard Flex i minerydningsrolle 2 inspektionsskibe 2 inspektionsskuttere |

- * Det kan oplyses, at begrebet "Area Forces" fra 1999 ikke længere vil blive anvendt, idet alle reaktionsstyrker i princippet skal være deployerbare til hele Alliancens ansvarsområde. Danmark har dog taget det forbehold, at de hidtidige "Area Forces" primært er til anvendelse i Nordsøen og Østersøen.

Ultimativt skal søværnet kunne løse forsvarsopgaver i nærområdet i samarbejde med øvrige værn og allierede styrker. Opgaverne omfatter i givet fald fastholdelse af soherredomme, gennemførelse af minelægning, beskyttelse af minefelter, sikring af kontrollen med gennemsejlingsfarvanderne og operativt relevante farvandsområder, sikring og forsvar af forbindelseslinierne til og mellem landdelene, samarbejde med og modtagelse af allierede reaktions- og hovedforsvarsstyrker, etablering af dybdeforsvar samt imodegæelse af angreb. Krisestyring og egentligt forsvar af Grønland og Færøerne gennemføres i samarbejde med allierede styrker.

Tillidsskabende- og stabilitetsfremmende opgaver

Opgaveområdet omfatter tillidsskabende og stabilitetsfremmende opgaver inden for østsamarbejdet, Partnerskab for Fred samt indgåede bi- og multilaterale samarbejdsaftaler.

Løsning af tillidsskabende og stabilitetsfremmende opgaver sker såvel i NATO-regi som bi- og multilateralt og involverer søværnets samlede struktur.

Opgaverne, der i hovedsagen er rettet mod samarbejde med landene i Østersøområdet, omfatter blandt andet proceduretræning og øvelser i relation til humanitære og fredsstøttende operationer i FN- og OSCE-regi. Opgaverne har samtidigt til formål at bringe de Central- og Østeuropæiske lande tættere på de vesteuropæiske sikkerhedsstrukturer og normer. De årlige samarbejdsprogrammer består af et bredt spektrum af øvelser og uddannelsesmæssige aktiviteter.

Fredsstøttende opgaver

Opgaveområdet omfatter søværnets deltagelse i konfliktforebyggende, fredsbevarende, fredsskabende, humanitære og andre lignende opgaver på mandat fra FN eller OSCE, enten direkte eller gennem NATO.

Løsning af fredsstøttende og humanitære opgaver finder sted i forbindelse med søværnets deltagelse i NATO's stående flådestyrker eller flådestyrker, der sammensættes til lejligheden. Det høje beredskab for søværnets reaktionsstyrker gør

dem til primære kandidater til at indgå i en styrke, men deltagelse kan afhænge af den konkrete situation og den foreliggende opgaves karakter. Til "UN Departement of Humanitarian Affairs Register for Military Civil Protection and Civil Defense Assets in Disaster" (MCDA-registret) er forhåndstilmeldt et inspektionsskib samt et hospitalsskib (sidstnævnte vil kræve indchartring og omfattende ombygning af civil tonnage).

Fredsstøttende operationer er endvidere kendetegnet ved at blive udført opgavebestemt og ofte iværksat med et kort varsel. Internationale operationer vil ofte foregå i områder, hvor der er ingen eller begrænsede logistiske støttepunkter og kommando- og kontrolfaciliteter.

En nærmere konkretisering af indsættelsesområder og opgavernes præcise karakter er vanskelig, men opgavespektret vil primært omfatte humanitær indsats, som f.eks. nød- og katastrofehjælp og evakuering, forebyggende diplomati, signalgivning, overvågning og kontrol med relevante farvandsområder, håndhævelse af sanktioner, handelsembargo eller regulær blokade. Egentlige kamp-handlinger vil kunne forekomme i selvforsvar og i forbindelse med f.eks. alvorlige embargobrud, beskyttelse af skibsfarten, advarende foranstaltninger for at afværge eller stoppe aggression samt ved egentlige fredsskabende operationer.

Overvågning og kontrol med relevante farvandsområder samt håndhævelse af sanktioner er f.eks. sket i forbindelse med korvetternes deltagelse i operationerne i Golfen fra september 1990 til september 1991 og i Adriaterhavet i 3-6 måneder om året i årene 1992 til og med 1996. Operationerne har involveret alle tre korvetter.

Det er kendetegnende, at opgaver, der hidtil har været opfattet som krise- eller "krigs" opgaver, skal kunne løses med deltagelse af enheder fjernt fra nærområdet, medens den resterende del af søværnet fortsætter løsning af opgaver under fredsmæssige beredskabsforhold.

Andre opgaver

Opgaveområdet omfatter en bred vifte af opgaver til støtte for den civile sektor, og har blandt andet til formål at udnytte de tilstedeværende ressourcer optimalt til gavn for det samlede danske samfund. Også disse opgaver er øget i omfang med etablering af den Eksklusive Økonomiske Zone (EEZ).

Losning af opgaverne involverer søværnets samlede struktur, herunder i nogen udstrækning specialiserede enheder, og de udgør en væsentlig del af aktiviteterne i nærområdet.

Opgaverne omfatter blandt andet eftersøgnings- og redningstjeneste, isbrydning og ismeldetjeneste, miljøopgaver, soopmaling, uskadeliggørelse af miner og sprængstoffer, gasrensning, dykkeruddannelse og -assistance, navigatoriske serviceydelser, oceanografiske, seismiske og videnskabelige målinger samt drift af skibstrafiksystemerne (VTS) ved Storebælt og Øresund.

For eftersøgnings- og redningstjenesten gælder, at Danmark internationalt har forpligtet sig til at organisere og opretholde en eftersøgnings- og redningstjeneste, herunder ved Grønland og Færøerne. Den operative og daglige ledelse af søredningstjenesten inden for dansk ansvarsområde udøves af Søværnets Operative Kommando. Grønlands og Færøernes Kommandoer er ansvarlige for ledelsen af søredningstjenesten inden for deres ansvarsområder. De centrale led i eftersøgnings- og redningstjenesten er den landbaserede farvandsovervågningsorganisation, herunder underredningscentralerne, samt skibe og fly. Opgaven løses i tæt samarbejde med Flyvevåbnets Redningscentral, politiet m.fl. Eksempelvis iværksættes i Søværnets Operative Kommandos ansvarsområde årligt 500-600 eftersøgnings- og redningsoperationer.

Miljøopgaverne omfatter maritim miljøovervågning og forureningsbekæmpelse som fastlagt i delegeringsaftalen mellem Miljø- og Energiministeriet og Forsvarsministeriet. Der er i forbindelse hermed tilført dedikeret stabspersonel til Søværnets Operative Kommando, som udøver den daglige operative ledelse og koordination af de maritime miljøopgaver, herunder også med udenlandske samarbejdspartnere. Miljøindsatsenheder og olieforureningsbekæmpelsesmoduler disponeres efter en trafikintensitetsbestemt afvejning, idet farvandsafsnit med tæt trafik prioriteres frem for mindre befærdede områder og tildeles et varsel afpasset til situationen og ambitionsniveauet. Efter omstændighederne kan øvrige operative enheder samt marinehjemmeværnsfartøjer indsættes i miljøovervågnings- og bekæmpelsesopgaver og tildeles varsel i overensstemmelse hermed. Søværnets Operative Kommando modtager årligt mellem 350 og 400 meldinger om olieforurening fra fly, erhvervs- og fritidsfartøjer m.fl., som behandles og vurderes med henblik på beslutning om yderligere undersøgelse eller iværksættelse af egentlig forureningsbekæmpelse.

Uskadeliggørelse af miner, sprængstoffer og krigsgasser, herunder varetagelse af gasberedskabet ved Bornholm, involverer specialistuddannet personel på

varsel til løsning af opkommende opgaver og - periodevis - anvendelse af fartøjer.

Søværnets Operative Kommando er ansvarlig for tilvejebringelse af følgende navigatoriske serviceydelser til skibsfartens betryggelse i de danske farvande: SHIPPOS (et meldesystem for større skibe, der besejler danske farvande), "Navigational Warnings", Farvandsefterretninger, EU-meldepligtsystemet og VTS.

Løsningen af dette opgavespektrum kræver en døgnbemandet struktur med den nødvendige ekspertise og med rådighed over nødvendige kommunikationsmidler til andre myndigheder, således at påkrævet initiering af opgaveløsning kan ske hensigtsmæssigt.

Afslutning

I lyset af den sikkerhedspolitiske udvikling har søværnets freds- og krigsstruktur løbende gennemgået betydelige tilpasninger og rationaliseringer på såvel det operative område som i støttestrukturen. Antallet af operative enheder og flådestationer er reduceret, Orlogsværftet er nedlagt og depotstrukturen samt skolestrukturen er tilpasset, ligesom krigs- og fredsstyrken er reduceret.

Søværnets struktur er karakteriseret ved en stor lighed mellem freds- og krigsstrukturen. Fredtidsopgavernes karakter og omfang betinger, at en række enheder til stadighed er i drift, udrustet, bemandet og uddannet.

Ved udgangen af 1999 vil den generelle materielstandard i søværnet på visse områder være tilfredsstillende, mens den på andre områder må betegnes som mindre tilfredsstillende. Nye fleksible enheder er tilført efter udfasning af ældre og udslidte enheder. Strukturen har desuden fået tilført isbrydere og miljøfartøjer efter overførsel af istjenesten og miljømæssige opgaver til søværnet. Nogle enheder vil stå foran en snarlig udfasning, herunder ubådene og orlogskutterne, derefter følger minelæggere, missilbåde og inspektionskuttere mv. Der er derfor behov for fremadrettet at sikre et tilfredsstillende materielmæssigt niveau gennem snarlig beslutning om nyanskaffelser samt opdatering af udslidt materiel for at bringe dette på fortsat tidssvarende og operativt tilfredsstillende niveau.

Tilpasningen af søværnet til den ændrede sikkerhedspolitiske situation har været rettet mod en begyndende ændring af den hidtidige flådestruktur til fordel for evnen til at deltage i løsning af internationale opgaver. De eksisterende kampenheder er dog primært konstrueret til løsning af opgaver i nærområdet,

forstået som danske farvande og området i umiddelbar tilknytning hertil. Løsning af opgaver uden for nærområdet sker således med nogle begrænsninger, og den ændrede situations opgaver og behov giver derfor anledning til overvejelser om søværnets fremtidige udvikling.

SØVÆRNETS UDVIKLING

Omfatter en kort beskrivelse af udviklingen inden for søværnets opgaver og betydningen heraf for søværnets struktur. På baggrund heraf udledes strukturelle og materielmæssige udviklingsperspektiver og behov. Afslutningsvis gives kommissionens anbefaling vedrørende søværnets udvikling.

Udvikling inden for søværnets opgaver

Udvikling inden for suverænitet- og myndighedsopgaver

Suverænitet- og myndighedsopgaverne er af principielt tidløs karakter.

Overvågning og suverænitetshævdelse omkring Danmark, Grønland og Færøerne er i sin grundlæggende nationale og folkeretmæssige betydning uændret, men har - sammen med myndighedsudøvelse til søs - i stigende grad ændret karakter til også at være rettet mod en større mangfoldighed af områder, bl.a. i form af grænseoverskridende kriminalitet, illegal indrejse via søterritoriet, særlig indsats mod illegale aktiviteter på havet og anden assistance til politi og toldvæsen, miljøovervågning mv. Opgavekomplekset er som nævnt udvidet som konsekvens af etableringen af den Eksklusive Økonomiske Zone (EEZ), der øger kyststatens rettigheder og pligter, samt af forøgelsen af den i forvejen intensive økonomiske aktivitet og skibstransport i Østersøområdet og Nordsøen. Målsætninger om at flytte en større del af godsmængden fra landevejen til søen vil betyde, at skibstrafikken gennem danske farvande vil tiltage yderligere. Opgaverne vil blive yderligere udvidet med den forventede udvidelse af territorialfarvandsgrænsen fra 3 til 12 sømil den 1. januar 1999 og ved eventuel erklæring af økonomiske zoner omkring Grønland og Færøerne.

Opgaverne indebærer således, at der vil være et relativt konstant og på visse områder øget behov for, at forsvaret kan overvåge og hævde suveræniteten, og at der herunder også kan udøves graduerede magtbeføjelser og tilvejebringes nødvendigt grundlag for evt. retsforfølgelse. Tilpasning af havområdernes folkeretlige status medfører behov for visse justeringer af den sejlene og landbaserede indsats, herunder i Nordsøen. I Nordatlanten vil den økonomiske

udvikling, herunder eventuel etablering af EEZ, efterforskning og udvinding af kulbrinter og mineraler samt øget turisme, kunne kræve en intensiveret indsats.

En tilbagegang i fiskeriet omkring Grønland og Færøerne vil kunne influere på intensiteten af fiskeriinspektionen og -kontrollen, men denne må også være effektiv i perioder med mindre fangster, bl.a. fordi ulovligt fiskeri da vil have mere mærkbare følger for samfundets økonomi, end når ressourcerne er rigelige. Grønlands Hjemmestyre og Færøernes Landsstyre har til opgavevaretagelsen fremført, at de opgaver, som forsvaret udfører i og omkring Grønland og Færøerne, er af stor værdi for henholdsvis det grønlandske og færøske samfund, og at eventuelle indskrænkninger vedrørende disse opgaver anses at kunne få vidtrækkende konsekvenser for Grønland og Færøerne. Grønlands Hjemmestyre har på den baggrund opfordret til, at opgaverne i og ved Grønland i fremtiden udføres på samme niveau som hidtil, mens Færøernes Landsstyre på det kraftigste har frarådet en nedprioritering på dette område.

Udvikling inden for krisestyrings- og kollektive forsvarsopgaver

Forberedelse til og løsning af krisestyrings- og kollektive forsvarsopgaver inden for NATO's område og i nærområdet bør - som fastslået under de sikkerhedspolitiske præmisser samt under forsvarets formål og opgaver - ses i sammenhæng med et fortsat aktivt medlemskab af NATO.

Nødvendigheden af at kunne bidrage solidarisk til den fælles indsats indebærer, at søværnet i lighed med de øvrige værn må kunne bidrage substantielt til NATO's reaktions- og hovedforsvarsstyrker.

I betragtning af reaktionsstyrkernes betydning for NATO's samlede strategi er et substantielt og synligt bidrag til disse af særlig værdi, også for at markere Danmarks vilje og evne til at opfylde gensidigheden inden for NATO samarbejdet og for at blive opfattet som ydende et passende og rimeligt bidrag.

Reaktionsstyrkernes og herunder specielt de stående flådestyrkers evne til hurtigt at kunne deployere multinationale styrker til alle dele af Alliancens område med henblik på solidarisk indsats, forebyggelse af konflikter, krisestyring mv. samt deres evne til også - som allerede demonstreret i praksis - at blive indsat i fredsstøttende opgaver på mandat af f.eks. FN, ventes i høj grad udnyttet. Indsatsen kan omfatte stort set alle typer af sømilitære operationer.

Reaktionsstyrker udsendt i en Artikel 5 operation kan kun vanskeligt hjemkal- des, mens reaktionsstyrker, der måtte være udsendt i fredsstøttende opgaver uden for NATO's område, lettere kan hjemtages, såfremt hensynet til krisesty- rings- og forsvarsopgaver i NATO-regi måtte kræve det.

For at sikre, at Alliancens samlede ressourcer kan udføre opgaverne, deltager de lande, som indgår i det militære forsvarssamarbejde, i den fælles styrkeplan- lægning. Som nævnt under statusdelen vil begrebet "Area Forces" fra 1999 ikke længere blive anvendt, og NATO har i den forbindelse angivet følgende styrke- mål for de umiddelbare og hurtige reaktionsstyrker (se tidligere skema i status- delen til sammenligning):

| Umiddelbare Reaktionsstyrker | Hurtige Reaktionsstyrker | |
|---|---|--|
| højt beredskab | højere beredskab | lavere beredskab |
| 1 korvet 1 Standard Flex i minerydningsrolle 1 kommando-støtteskib (periodevis) | 1 ubåd 2 Standard Flex i minerydningsrolle 3 Standard Flex Willemoes | 1 korvet 1 ubåd 7 Standard Flex Willemoes 2 inspektionsskibe |

Der er således i disse styrkemål lagt op til et uændret bidrag til de umiddelbare reaktionsstyrker samt til visse justeringer af bidraget til de hurtige reaktions- styrker, som nu er opdelt i to beredskabskategorier og ikke er geografisk betin- get. Danmark har dog fortsat taget det forbehold, at de tidligere "Area Forces" primært er til anvendelse i Nordsoen og Østersøen.

Som for alle værn er der stedse anledning til at overveje mulighederne for at styrke bidraget til reaktionsstyrkerne, både på grund af reaktionsstyrkernes betydning og den bevågenhed, der er rettet mod dette mest synlige udtryk for alliancesolidariteten, men også - og ikke mindst - for herigennem at styrke evnen til med kort varsel at kunne bidrage til løsning af internationale opgaver. Et styrket bidrag kan opnås ved øget deltagelse, ved tilmelding af flere enheder eller gennem en kvalitativ forbedring. De to første muligheder kan realiseres på kortere sigt.

Øget deltagelse med en korvet i NATO's stående flådestyrke i Atlanten - eventuelt suppleret med en stedvis deltagelse af en korvet i NATO's stående flådestyrke i Middelhavet - kan herunder overvejes. Det vil imidlertid nok være vanskeligt at opnå mere end en beskednen forøgelse af deltagelsen på grund af antallet af korvetter og besætninger samt de erkendte størrelsesbetingede

begrænsninger. Fra 1. januar 1999 stiller NATO krav om, at maritime enheder tilmeldt de umiddelbare reaktionsstyrker indgår kontinuerligt i en stående flådestyrke. Dette gælder også, når enheden ikke opererer sammen med flådestyrken. Under forudsætning af en fælles NATO-beslutning om deltagelse i en opkommende operation, kan styrkechefen således rekvirere enheden inden for det givne korte beredskab.

Antalsmæssigt må det skitserede reaktionsbidrag på kort sigt anses for passende og realiserbart. Søværnets størrelse rummer næppe mulighed for en substantiel forøgelse, men en ændret deltagelse i form af f.eks. Task Groups vil kunne give samme eller øget effekt og synlighed. Dette beskrives kort senere.

En kvalitativ forbedring vil være mulig på længere sigt med indførelse af nye platforme.

Udviklingen siden 1989 og udvidelsen af NATO er faktorer, der påvirker betydningen af Danmarks militærgeografiske placering inden for Alliancen. Den tidligere fremskudte geografiske position i Alliancen er afløst af en indledningsvis status som baglandsområde.

Ud fra en isoleret geografisk betragtning kan et eventuelt ønske hos en fremmed magt om at beherske de danske stræder eller dele af dansk territorium dog inddrage dansk område i en eventuel konflikt. Herudover vil dansk område bevare værdi som forbindelsesområde med mulige terminaler for modtagelse af allierede styrker, herunder civile og militære havne samt lufthavne. Det er fortsat Alliancens koncept at bringe en eventuel aggression til standsning så tidligt som muligt, og dermed i princippet før dansk territorium berøres.

Under hensyntagen til den alliancemæssige gensidighed og solidaritet samt opretholdelse af vor politiske og militære indflydelse i NATO er det nødvendigt, at forsvaret udgør et substantielt bidrag også til Alliancens hovedforsvarsstyrker.

Det er derfor opfattelsen, at der er behov for en struktur, der muliggør en tilfredsstillende deltagelse i NATO's reaktionsstyrker og i NATO's hovedforsvarsstyrker.

Udvikling inden for tillidsskabende- og stabilitetsfremmende opgaver

Søværnets deltagelse i tillidsskabende- og stabilitetsfremmende opgaver har været jævnt stigende, og der gennemføres efterhånden en omfattende maritim øvelsesvirksomhed. Det vurderes, at såvel det bilaterale samarbejde som PfP samarbejdet vil blive yderligere intensiveret, bl.a. ud fra ønsket om at skabe endnu tættere relationer til de lande, som ikke omfattes af den forestående NATO udvidelse. Erfaringerne fra de seneste års østsamarbejde har vist, at disse opgaver i stigende grad kræver dedikerede personelressourcer og aktiviteter.

Udvikling inden for fredsstøttende opgaver

Det er med de gældende sikkerhedspolitiske omstændigheder opfattelsen, at forsvarrets internationale indsats og evne til aktivt at bidrage til at understøtte og fremme fred, stabilitet og den fælles sikkerhed må tillægges yderligere vægt. Søværnet må følgelig med kort varsel kunne bidrage med relevante enheder hertil, enten direkte eller gennem NATO.

NATO-landene skal således være forberedt på at kunne deltage i løsning af fredsstøttende opgaver på mandat af FN og OSCE, også uden for Alliancens primære ansvarsområde. NATO's opgaver er herved blevet mindre forudsigelige såvel opgavemæssigt som geografisk. Søværnets deltagelse kan f.eks. finde sted i forbindelse med deltagelsen i de stående flådestyrker - som periodevis demonstreret gennem fire år i Adriaterhavet - eller i anden sammenhæng som demonstreret gennem et år i Golfen.

Såfremt særlige flådestyrker sammensættes til lejligheden udtages enhederne principielt fra den pulje, som er tilmeldt NATO's reaktionsstyrker. Kravene til reaktionsstyrkerne vil således generelt være dækkende for andre internationale operationer. Andre enheder kan dog komme på tale afhængig af den konkrete situation og den foreliggende opgaves karakter, f.eks. i forbindelse med humanitære operationer. Til FN's MCDA-register er som tidligere nævnt forhåndstilmeldt et inspektionsskib samt et hospitalsskib.

Der vil ofte være tale om længerevarende operationer over større afstande og under eventuelt uvante geografiske og klimatiske forhold. Selve indsatsen, som typisk vil foregå i kystfarvande, spænder fra humanitær indsats til egentlig fredsgennemtvungelse, hvilket er kort beskrevet i statusdelen. Udsendte enheder vil i ekstreme situationer skulle operere under krigslignende forhold.

Flådestyrker karakteriseres generelt ved stor mobilitet, fleksibilitet og rækkevidde, og kan demonstrere tilstedeværelse i længere tid i et potentielt eller aktuelt kriseområde uden at være stærkt afhængig af lokale base- og forsyningsfaciliteter. Flådestyrker er velegnede til deployering til f.eks. internationalt farvand tæt på et kriseområde, uden at krænke de involverede parters suverænitets eller uden deres accept og uden nødvendigvis at forpligte til egentlig militær indsats. De kan medtage betydelige forsyninger og derfor være relativt mere uafhængige af forsyningslinier. Som instrument i sikkerhedspolitikken er flådestyrkers fremmeste politiske fortrin populært sagt, at de er "lette at sætte ind og lette at trække ud", samt at deres indsats umiddelbart og smidigt kan gradueres.

Den sikkerhedspolitiske udvikling, det påviste og forventede fremtidige behov for at kunne deltage i løsningen af fredsstøttende opgaver og den øgede vægtning af den internationale indsats peger sammenfattende på, at de fredsstøttende opgaver i stigende omfang får indflydelse på strukturens udvikling.

Udvikling inden for andre opgaver

Løsning af de mange og forskelligartede civilrelaterede, maritime opgaver, herunder blandt andet eftersøgnings- og redningstjeneste, istjeneste, miljøopgaver, soopmåling, mine-/ammunitionsuskadeliggørelse, navigatoriske serviceydelse mv., udgør en væsentlig del af aktiviteterne i nærområdet og vurderes fortsat at skulle ydes i et omfang, der mindst svarer til det eksisterende niveau. Miljøopgaver og opgaver i relation til den Eksklusive Økonomiske Zone (EEZ) må f.eks. forventes øget, bl.a. i forbindelse med yderligere delegering af miljøopgaver til søværnet. I forbindelse med indførelsen af EEZ og udvidede territorialgrænser ses en generel tendens i retning af forstærket statslig indsats i de berørte farvande. Dette kan medføre øgede opgaver til forsvaret.

En forudsætning for løsningen af de ovennævnte opgaver er den etablerede farvandsovervågning med dens maritime indsatsenheder. De vil i vid udstrækning være det umiddelbare redskab, der bringes til anvendelse ved opgaveløsningen, alene på grund af det høje beredskab og tilstedeværelsen. Det sikres herigennem, at nytteværdien af den daglige indsats er høj også ud fra en bredere samfundsmæssig betragtning. Samtidig løses en række af opgaverne i den etablerede hovedkvarters- og marinedistriktsstruktur. For visse af opgaverne stilles krav om en særlig struktur, herunder især istjenesten og den maritime miljøovervågning og forureningsbekæmpelse.

Udvikling af søværnets struktur

Generelt

Ud fra opgaverne er det muligt at opstille en række generelle krav til søværnets struktur. Opgaver og strukturens størrelse og indhold bør være afstemte størrelser.

Overskriften for søværnets udvikling er en strukturel forskydning til fordel for evnen til løsning af det internationale opgavesæt samtidig med, at de nødvendige kapaciteter til brug for løsning af opgaver i nærområdet og herunder også til opretholdelse af den direkte sikkerhed er til stede eller kan etableres rettidigt.

Der bør derfor lægges vægt på etablering af en struktur, der tilvejebringer den fornødne mulighed for at forskyde og regulere indsatsen. Alsidighed bør derfor vægtes frem for specialisering - såvel operativt som geografisk.

Krav i relation til den internationale indsats

Med den øgede prioritering af det internationale opgavesæt er det operative miljø, hvori søværnets enheder skal kunne løse sine opgaver, blevet mere varieret og kommet til at omfatte nye farvandsområder og elementer. Der stilles på en række områder betydeligt større krav til enheder, der indsættes i fredsstøttende operationer end under normale fredstidsvilkår, idet enhederne må forventes i ekstreme situationer at skulle operere under krigslignende forhold, mens den øvrige del af forsvaret virker under fred. NATO's opgaver er tilsvarende blevet mindre forudsigelige såvel opgavemæssigt som geografisk. Opgaverne stiller krav til medlemslandene om opbygning af mere alsidige og hurtigt reagerende styrker, der skal kunne indsættes over større afstande samt igennem længere perioder, og som skal kunne operere i andre geografiske områder end hidtil.

Udviklingen må afspejle dette, og der stilles dermed en række særlige krav til strukturen og til enhedernes egenskaber, herunder til de operative og geografiske anvendelsesmuligheder samt til den operative og logistiske udholdenhed.

Strukturen må generelt sikre en troværdig løsning af opgaverne, en fyldestgørende indsats på ligeværdigt niveau med andre NATO-lande samt forsvarlig indsats også i et miljø, hvor trusler og fjendtlige hensigter ikke kendes præcist.

Enhederne må således materiel-, personel- og uddannelsesmæssigt kunne beherske de forskellige somilitære operationer på et højt niveau, ligesom de må besidde tilstrækkelig kamp- og selvforsvarsevne, der af hensyn til personelsikkerheden fuldt modsvarer risikoen eller truslen i - og under forlægning til og fra - et indsættelsesområde.

I et kystnært operationsmiljø kan der med kort varsel - afhængig af kriseniveau og modstander - være akut risiko for angreb fra luft-, sø- og landsiden, herunder fra ubåde, fly, missiler og fra miner. Disse forhold kræver alsidige enheder, som kan løse pålagte opgaver og samtidigt forsvare sig mod en kombination og koncentration af våbensystemer. Et orlogsskib anses for alsidigt, når det har evne til umiddelbart at løse flere forskellige opgaver og herunder kan gennemføre såvel overfladekrigsførelse, antiubådskrigsførelse som luftforsvar. Dette nødvendiggør typisk en vis størrelse, mens mindre enheder normalt er opgaveoptimeret (mod f.eks. minerydning) eller kun kan udføre to af de tre nævnte discipliner.

Selv om risikoen for at skulle imødegå modstandere, som råder over kvantitativt meget store styrker, formentlig vil være begrænset, betyder den større geografiske spredning af opgaver og den stigende spredning af højteknologiske våben, at en modstander i hvert fald for nogle våbensystemers vedkommende kvalitativt kan være på højde med egne styrker. Søværnets enheder skal således også ved operationer mod sådanne modstandere kunne forsvare sig mod moderne, effektive våbensystemer.

Kamp mellem overfladeskibe gennemføres hovedsageligt med sømålsmissiler. Bevæbning med et effektivt og langtrækkende sømålsmissilsystem må blandt andet derfor indgå som en væsentlig del af våbenudrustningen i søværnets kampenheder.

Truslen i især kystfarvande fra stadigt mere støjsvage ubåde med forbedret neddykket udholdenhed hører - selv for de store dominerende sømagter - til blandt de farligste og allervanskelligste trusler at håndtere. Under kriseforhold kan ubådsbekæmpelse yderligere vanskeliggøres ved en fortsat neutral skibstrafik i kriseområdet. Dette medfører behov for rettidige efterretninger og moderne sensorer og våben.

Søværnets luftforsvar vil som følge af systemernes relativt begrænsede rækkevidde generelt bestå i forsvar af egen eller nærtliggende enhed mod fjendtlige fly eller sømålsmissiler. Sidstnævnte kan være affyret fra fly, overfladeskibe,

ubåde eller landbaserede missilbatterier. Lufttruslen stiller krav om tidlig detektion af indkommende mål og såvel passive som aktive forsvarssystemer.

Søminer er relativt billige i anskaffelse og vedligeholdelse, har en meget lang operativ og teknisk levetid og er selv i moderne udgaver til rådighed i betydelige mængder på det internationale marked. Også økonomisk og teknologisk tilbagestående nationer kan derfor forholdsvis hurtigt opbygge betydelige lagre af effektive søminer. Minerydning vil fortsat være en kostbar og langsom proces, der kræver et relativt stort antal specialiserede enheder med højteknologisk udstyr.

Udviklingen inden for de sømilitære operationsmiljøer stiller således krav om enheder, som er alsidige eller i visse tilfælde, så som minerydning, opgaveoptimeret. Enhederne skal kunne forsvare sig mod moderne, effektive våbensystemer, hvilket kræver rettidige efterretninger, kommunikation samt moderne sensorer og våben, herunder luftforsvarsmissiler og langtrækkende sømålsmissiler.

Behovet for at kunne virke i et multinationalt miljø uden forudgående og længerevarende operativ, teknisk og logistisk forberedelse stiller herudover store krav til interoperabilitet og evne til effektivt samarbejde med NATO-styrker, styrker fra andre lande og relevante kommandomyndigheder i operationsområdet, suppleret med sikker forbindelse til hjemlige beslutningstagere. NATO har opstillet specifikke krav i form af standarder til enhedernes operative formåen, udstyr og uddannelsesmæssige stadi.

Evne til længerevarende operationer i en bredere geografisk ramme stiller udover øgede krav til enhedernes egen udholdenhed særlige krav til den logistiske støttestruktur.

En kvalitativ forbedring inden for de kapacitetsområder, der i dag repræsenterer søværnets bidrag til NATO's reaktionsstyrker, vil i nogen grad kunne begrunde en kvantitativ reduktion.

Krav i relation til opgaveløsning i nærområdet

Samtidig med at den internationale indsats stiller særlige krav til strukturen, må der tillige tages hensyn til, at der finder en udvikling sted i relation til den fredsmæssige opgaveløsning i nærområdet. Dette berører især suverænitets- og myndighedsopgaverne samt forsvarets andre opgaver og relaterer sig bl.a. til

etableringen af den Eksklusive Økonomiske Zone samt til den forventede udvidelse af søterritoriet. Hermed udvides kyststatens rettigheder og muligheder, men også pligter, til at gribe ind over for f.eks. dumpning og forurening, og der må forudses stigende behov for overvågning samt tilstedeværelse til søs, herunder for evnen til at udføre myndighedsudøvelse i Nordsøen.

Med suverænitetets- og myndighedsopgaverne samt andre maritime opgaver løser søværnet i fredstid en række krævende opgaver på permanent basis. En afpasset del af søværnet må derfor være indsatsberedt døgnet rundt for at varetage sådanne opgaver. Dette gælder såvel de enheder, der fysisk løser de nævnte opgaver, som de hovedkvarterer og de dele af den logistiske støttestruktur, der leder og støtter indsatsen. Fredstidsopgavernes karakter og omfang betinger således, at en række enheder til stadighed er udrustet, bemannet og uddannet, og at der er stor lighed mellem freds- og krigsstrukturen.

Der er behov for både større og mere sødygtige enheder samt et antal mindre enheder til varetagelse af de kystnære opgaver. Enhederne skal kunne disponeres til farvandsafsnittene ved de naturlige adgangsveje til dansk farvand, i Nordsøen samt efter omstændighederne i øvrige farvandsafsnit. Der er samtidig behov for enheder til overvågning af hovedsejlruterne i de indre farvande, for et kontinuert helikopterberedskab og for en døgnbemandet landorganisation, der på baggrund af sammenhængende radardækning, kystudkigs- samt marineudkigsstationer via et kommando-, kontrol-, kommunikations- og informationssystem kan tilvejebringe og vedligeholde et identificeret maritimt situationsbillede. I forbindelse med assistance til politi og toldvæsen er der i visse tilfælde et særligt behov for frømandskorpset. Andre opgaver løses først og fremmest ved anvendelse af den etablerede struktur til varetagelse af suverænitetets- og myndighedsopgaverne. Enkelte af opgaverne kræver særligt uddannet personel og materiel. Hertil hører miljøopgaver, søopmåling, isbrydning samt mine- og sprængstofuskadeliggørelse. Marinehjemmeværnet indgår som et vigtigt led i opgaveløsningen i de kystnære farvandsafsnit. Til løsning af opgaverne i Nordatlanten er der behov for isforstærkede, helikopterbærende skibe, inspektionsfartøjer, slædepatrulje og kommandomyndigheder.

Den ultimative forsvarsopgave er under de nuværende omstændigheder mindre tidsmæssigt påtrængende end før, men alliancegensidigheden indebærer, at søværnets bidrag til NATO's hovedforsvarsstyrker og de kollektive forsvarsopgaver i nærområdet må opretholdes på et niveau, der kendetegner en troværdig og ligeværdig samarbejdspartner. Dansk forsvars troværdighed er et overordnet mål for Danmark som loyal alliancepartner. Den regionale og internationale

forpligtelse til at kunne overvåge og kontrollere de internationale stræder vil desuden kræve fortsat, fornøden opmærksomhed. Krisestyring og egentligt forsvar af Grønland og Færøerne gennemføres i samarbejde med allierede styrker.

De basale militære færdigheder og kapaciteter, som er nødvendige i forbindelse med løsning af opgaver relateret til den direkte sikkerhed, er endvidere en forudsætning for troværdig deltagelse i internationale operationer og i internationalt samarbejde. I relation hertil kan nævnes, at særlige danske kvalifikationer og ekspertise inden for operationer i kystnære farvande, herunder overfladekrigsførelse, ubådskrigsførelse, minekrigsførelse mm., vurderes at være et betydningsfuldt bidrag i international og alliancemæssig sammenhæng. Fastholdelse og videreudvikling af denne ekspertise vurderes af stor værdi henset til Danmarks førende placering på disse områder med heraf afledt synliggørelse og indflydelse.

Opgaven forudsætter generelt, at søværnet er indrettet og dimensioneret hertil, og at man herunder råder over enheder med uddannede besætninger, som er fortrolige med indsats i nærområdet.

I tider, hvor mange af de hidtidige grundlæggende faktorer for indretning og dimensionering af dansk forsvar er ændret, må strukturen i højere grad end tidligere baseres på opretholdelse af en række kapaciteter end på en forholdsmæssig styrkevurdering i relation til en defineret trussel.

Strukturen må herunder gøres så robust, at den også vil være egnet ved fremtidige ændringer i det sikkerhedspolitiske miljø. Dette forhold har særlig betydning for fastsættelsen af strukturens materielindhold, som med en typisk levetid på 30 år vil skulle honorere behovet under sikkerhedspolitiske forhold ud over, hvad der i dag kan fremstå med blot rimelig tydelighed. Dette nødvendiggør i sig selv en tilstrækkelig balanceret, alsidig og fleksibel flåde, dvs. en flådestruktur med fornøden spændvidde, god umiddelbar evne til at løse forskellige opgaver samt en smidig omstillingsevne.

For at kunne bidrage effektivt til krisestyrings- og kollektive forsvarsopgaver i nærområdet må der opretholdes evne til løsning af de relevante maritime opgaver, herunder intensiveret tilstedeværelse, overvågning og efterretningsindhentning, gennemførelse af minelægning, sikring af forbindelseslinierne til og mellem landsdelene, fastholdelse af søherredømme og imødegåelse af angreb.

Intensiveret maritim tilstedeværelse, overvågning og efterretningsindhentning er af central betydning både som signalgivning i krisestyringsøjemed, som grundlag for beslutningsprocessen og som forberedelse til eventuel kamp. Den intensiverede indsats tilvejebringes mest effektivt ved en geografisk udvidet og kontinuerlig indsættelse af overfladekampenheder, der synligt kan demonstrere tilstedeværelse og vilje, samt af ubåde, der kan gennemføre fremskudte og skjulte patruljer. Ubåde spiller en vigtig rolle i krisestyringen som følge af deres evne til at optræde relativt risikofrit, uopdaget og dermed ikke eskalerende for krisen, men med mulighed for at indhente vigtige varslingsgivende informationer i modpartens nøgleområder. Den samlede struktur må have en sådan elasticitet og udholdenhed, at indsatsen kan øges eller mindskes i takt med en krises udvikling.

På et relativt tidligt tidspunkt kan det være nødvendigt at iværksætte særligt tidskrævende foranstaltninger som f.eks. minelægning samt sikring af vitale søværts forbindelseslinier og havne mv. Evnen til at gennemføre minelægning er på grund af Danmarks beliggenhed og de danske farvandes beskaffenhed et vigtigt element i krisestyringen og er af tilsvarende stor betydning for det egentlige søforsvar, såvel i antipassage- som antiinvasionsøjemed. Kampenheder vil blive deployeret til beskyttelse af minelægningsoperationer, forbindelseslinier samt vitale objekter, så som olie- og gasinstallationer samt rørledninger i Nordsoen. I sikringen af forbindelseslinierne og operationsfriheden indgår også minerydningsenheder.

I takt med en krises udvikling vil muligheden for bl.a. at gennemføre en ønsket tilstedeværelse og demonstration af vilje være afhængig af evnen til at besidde og fastholde søherredømmet i operationsområdet. Deltagende enheder, som ikke selv besidder et tilstrækkeligt selvforsvarspotentiale, skal beskyttes for at opgaverne kan løses med tilstrækkelig operativ sikkerhed. I sidste instans må der kunne etableres et fornødent dybdeforsvar.

Krisestyrings- og kollektive forsvarsopgaver i nærområdet løses mest effektivt af en balanceret flåde indeholdende såvel større som mindre overfladekampenheder og ubåde. Ved Grønland og Færøerne vil et dansk bidrag primært omfatte inspektionsenheder og eventuelle øvrige egnede reaktionsstyrkebidrag.

Rådighedsaspekter

De nærmere strukturbehov vurderes i de efterfølgende afsnit. Da søværnets evne til at løse opgaverne er snævert knyttet til materielindholdet i form af art og antal af skibe mv., og herunder til den mulige rådighedsfaktor i fredstid, gennemgås efterfølgende kort overordnede rådighedsaspekter i relation til udrustnings- og aktivitetsniveau.

Som en hovedregel vil det i fredstid være muligt at holde ca. 75% af en given skibsklasse operative. Den sidste fjerdedel må påregnes at være til eftersyn, såvel diverse korterevarende sikkerhedseftersyn som længerevarende hovedeftersyn, der tillige ofte kombineres med opdatering og modernisering af våben- og elektroniksystemer. Fire enheder vil således højst kunne holde tre operative, mens f.eks. de tre korvetter kan holde to operative. Der vil selvfølgelig være variationer inden for dette, idet nyere - eller teknisk ukomplicerede - enheder kan forventes at have en højere grad af operativ rådighed, mens ældre - eller teknisk komplicerede - enheder ofte vil kræve eftersyn og vedligeholdelse i et omfang, der betyder, at det mulige udrustningsniveau vil være noget under 75%. Det konkrete udrustningsniveau kan herefter bestemmes af økonomiske forhold samt af de operative behov, herunder de nationale fredstidsopgavers omfang og af forpligtigelserne i relation til dansk bidrag til NATO's reaktionstyrker. Således er der f.eks. i dag fire operative missilbåde ud af ti, selv om det teknisk set ville være muligt at holde syv-otte operative.

Det mulige aktivitetsniveau til søs bestemmes af behovet for ophold i basehavn til vedligeholdelse- og uddannelse mv. samt af belastningen af besætningen. Et skib med én besætning kan som en gennemsnitsbetragtning præstere mellem 120 og 140 dage til søs om året. Komplicerede enheder vil her igen fordrer noget mere tid i havn til materielvedligeholdelse og uddannelse end en mere enkel enhed. 120 dage vil således være typisk for en korvet og 140 dage typisk for en orlogskutter med én besætning.

Der kræves således tre enheder og besætninger for at holde en enhed kontinuerligt indsat året rundt - med hver enhed og besætning fire måneder til søs. Som eksempel kan der med de seks operative orlogskuttere holdes to kuttere kontinuerligt på station i de indre danske farvande.

Såfremt der med det enkelte skib skal produceres flere dage til søs kræves der mere end en besætning til rådighed. For de fem inspektionsskibe, hvor aktiviteterne foregår i et fast rutinepræget mønster, er der således i alt syv besætninger.

Hermed kan målsætningen om et til to skibe kontinuerligt ved Grønland og et ved Færøerne opfyldes. Som tommelfingerregel kan to operative enheder og tre besætninger holde en enhed kontinuerligt indsat året rundt, hvor "dobbeltbemanding" kan accepteres.

Hvis der inden for en skibstype kun rades over få enheder, vil sårbarheden over for f.eks. havarier og dermed risikoen for alvorlige opgaveudfald øges. Samtidig er der et kritisk mindste antal, under hvilken en skibsklasse ikke længere er meningsfyldt i operativ sammenhæng og i forhold til følgeomkostningerne. Findes der således færre enheder end det kritiske mindste antal, vil det ikke være muligt at løse opgaverne og fastholde den krævede ekspertise.

Ved deltagelse i internationale operationer er der også i søværnet behov for at sikre, at engagementet ikke medfører for stor belastning af personalet. Som for det øvrige forsvar skal for hyppige udsendelser undgås. Når der i øvrigt hersker fredstilstand i nærområdet, bør besætninger - med de nuværende enheders underbringelsesforhold - udskiftes hver tredje måned. Samme besætning kan udsendes to gange, hvorefter besætningen gør 2.5 års tjeneste i Danmark før næste udsendelse. Selve skibet vil normalt kunne deployeres i en tidsperiode på op til et år. Herunder kan besætningsomskiftning både ske på lokaliteten for deployeringen eller ved omskiftning hjemme. Samlet set vil en deployering på et år altså som minimum kræve rådighed over en platform og to besætninger, samt at der er en platform til rådighed for uddannelse og opkøring af besætningerne før udsendelse. Ved deployering ud over et år bliver der dels behov for en ny platform, dels behov for en eller flere nye besætninger afhængig af deployeringstiden.

Behov for sejlede kampenheder

Den ændrede situations opgaver og behov må umiddelbart søges tilgodeset af den eksisterende struktur. En række enheder deltager som nævnt regelmæssigt i NATO's stående flådestyrker, ligesom erfaringerne viser, at mulighederne for at løse internationale opgaver er til stede. Enhederne er imidlertid primært konstrueret til løsning af opgaver i nærområdet, og opfylder derfor kun i nogen grad de ændrede krav.

Da over halvdelen af søværnets kampenheder - 5 ubåde, 4 minelæggere, 10 missilbåde og senere de 3 korvetter, dvs. 22 enheder ud af i alt 38 - bliver operativt forældede og teknisk nedslidte i perioden 2000-2011, er der imidlertid såvel

behov for som god anledning til at overveje, hvordan søværnet skal se ud i fremtiden og hvilke skibstyper, der hensigtsmæssigt skal indgå i fladen.

I udviklingen må sikres en strukturel forskydning til fordel for evnen til løsning af det internationale opgavesæt samtidig med, at de nødvendige kapaciteter til brug for løsning af opgaver i nærområdet er til stede. Strukturen må herunder sammensættes således, at der tilvejebringes den fornødne mulighed for at forskyde indsatsen, og strukturen må tillige gøres så robust, at den også vil være egnet ved fremtidige ændringer i det sikkerhedspolitiske miljø. Dette nødvendiggør som allerede nævnt en flådestruktur med fornøden spændvidde, god umiddelbar og troværdig evne til at løse opgaverne samt en smidig omstillings-evne.

Ubåde

De fem ubåde vil som de første stå foran snarlig forældelse, og spørgsmålet om det fremtidige behov for ubåde i dansk forsvar er derfor centralt og trænger sig allermost på.

En beslutning om eventuelt at nedlægge ubådsvåbnet skal træffes med meget stor sikkerhed. Det vil være overordentligt kompliceret og langvarigt at genopbygge en reel kapacitet på området, og selv i en situation, hvor indsatsen prioriteres, vurderes en sådan genopbygning med erhvervelse af ubåde - hvis dette overhovedet kan lade sig gennemføre i situationen - samt tilhørende tilvejebringelse og uddannelse af personalet ikke at kunne foretages inden for et varsel på selv 10 år. Dette skyldes ikke mindst, at viden, erfaring og faglig ekspertise med ubåde i det danske forsvar da vil være mistet.

Ved en eventuel fremtidig ændring i det sikkerhedspolitiske miljø vil ubåde som hidtil indgå som et afgørende middel for evnen til effektivt og troværdigt at løse krisestyrings- og kollektive forsvarsopgaver. Ubåde er fortsat det våbensystem, som er sværest at håndtere for selv en massivt overlegen magt, og de kan, ved deres blotte eksistens og tilstedeværelse, udøve en afgørende indflydelse på en eventuel modstanders overvejelser og dispositioner. Effekten blev blandt andet demonstreret under Falklandskrigen, hvor eksistensen af ganske få argentinske ubåde tvang den britiske flåde til meget intensive antiubådsoperationer. Samtidig havde tilstedeværelsen af atomdrevne britiske ubåde en så stor psykologisk effekt, specielt efter sænkningen af den argentinske krydser General Belgrano, at den argentinske flåde helt afstod fra yderligere operationer med overfladeenheder. Senest tvang frygten for ældre og formentlig ikke operative ubåde ved

den eks-Jugoslaviske flåde bl.a. NATO flådestyrker i Adriaterhavet til at foretage en række beskyttende foranstaltninger. Ubådes effekt og erfaringer fra Golfkrigen, hvor den manglende ubådstrussel var afgørende for koalitionen uhindrede styrkeopbygning, har desuden haft en ikke uvæsentlig indflydelse på visse staters opfattelse af ubådsvåbnet som "et *es* små lande må satse på og som selv de store frygter".

Ubåde anses således som det middel, der mest afgørende og lønsomt kan true og imødegå selv større nationers maritime kapacitet og operationer. Anskaffelsesomkostningerne er relativt høje, men drifts- og levetidsomkostningerne relativt lave, og samlet udgør ubåde en meget betydelig kampeffekt i forhold til omkostningerne.

Udviklingen inden for luftafhængige fremdrivningssystemer og dermed forbedret neddykket udholdenhed samt inden for reduktion af signaturerne vil yderligere forbedre den konventionelle undervandsbåds evne til at operere uopdaget. Samtidigt forventes der fortsat ikke teknologiske gennembrud på antiubådsområdet, der vil kunne ændre ubådenes fordel. Havet udgør et særdeles komplekst miljø, som ikke er, og fortsat ikke vil være, fuldt udforsket. Store variationer hvad angår saltholdighed, temperatur, topografi, bundforhold, havstrømme, ferskvandstilstrømning, dyreliv, organiske forekomster, baggrundsstøj og forurening mv. favoriserer undervandsbåden og gør antiubådskrigsførelse vanskelig, især i kystnære områder.

Cirka 20 meters dybde anses almindeligvis for mindstedybden for effektiv operativ indsats for mindre ubåde. Dette forhindrer dog ikke, at ubåde kan operere på mindre vanddybder. Hertil kommer, at torpedoer fra dybere vand uden vanskeligheder kan styres ind på mere lægt vand.

Fredstidsopgaverne i nærområdet omfatter primært overvågning og efterretningsindhentning samt uddannelse og træning, herunder optræning og vedligeholdelse af egne og allierede enheders evne til antiubådskrigsførelse. Om end efterretningsindhentningen under de nuværende omstændigheder er reduceret i omfang har ubåde en særlig evne til at indsamle både visuelt og elektronisk vigtige informationer i situationer, hvor åbenlys indsats ikke er ønskelig, eller hvor de rigtige informationer ikke vil kunne tilvejebringes ved en erkendt tilstedeværelse. Undervandsbåde muliggør endvidere særlig, skjult overvågning og indsats i forbindelse med f.eks. illegale aktiviteter på havet, grænseoverskridende kriminalitet, terrorvirksomhed mv.

Overvejelser om behovet for ubåde i dansk forsvar må desuden relateres til deres evne til at bidrage til varetagelse af det internationale opgavesæt. Danske ubåde indgår i NATO's reaktionsstyrker og vil dermed kunne deployeres til alle dele af Alliancens område med henblik på solidarisk indsats, forebyggelse af konflikter og krisestyring mv. Betydningen heraf er beskrevet tidligere, og deployering af ubåde vil være et vigtigt krisestyringssignal, som kan medvirke til at bringe en krise under kontrol og tilbage mod normale tilstande. I relation til fredsstøttende opgaver må ubåde karakteriseres som et supplement, men også her tilbydes - med de særlige egenskaber, som bevirker, at de kan optræde uopdaget under havets overflade i lange perioder - en unik kapacitet ved særlige behov og ønsker.

Ubåde er således den eneste enhedstype, der kan indsættes ubemærket, uden politiske følgevirkninger og med lav risiko, hvor åbenlys indsats enten ikke er mulig eller ønskelig, eller hvor risikoen ved indsættelse af f.eks. overfladeenheder eller fly er specielt høj. Deres evne til at optræde uopdaget, og dermed også ikke eskalerende for en krise, giver herunder mulighed for overvågning samt indhentning af vigtige informationer i farvandsafsnit, hvor andre sensorer ikke findes eller vanskeligt kan fremføres. Også konventionelle ubåde besidder en evne til at forblive neddykket på patrulje i en til to måneder uden støtte, og den store udholdenhed og en relativ uafhængighed af vejrliget betyder, at monitoringen kan pågå i en meget lang periode.

De vil desuden kunne indsættes til særlig, skjult overvågning i bl.a. kyst- og havneområder i forbindelse med f.eks. embargooperationer, mens den psykologiske effekt ved en erklæret tilstedeværelse vil kunne udnyttes ved en regulær blokade. For såvel fredsbevarende som fredsskabende operationer kan overvågning, rapportering og eventuel blokering af de stridende parters flådestyrker, herunder ubåde, være en vigtig opgave, idet disse styrker kan udgøre en trussel mod de overfladeskibe, der udfører blokade eller embargo. Sådanne operationer blev udført i Adriaterhavet for at hindre, at enheder fra det tidligere Jugoslavien kunne deployeres og udgøre en trussel. Dette var en forudsætning for de allierede overfladeenheders operationsfrihed. Flere nationer blev i fortrolighed spurgt, om man ville stille en ubåd til rådighed for disse operationer.

Ubåde vil endvidere kunne anvendes til skjult transport af materiel eller personel, til fremføring af specialstyrker samt til særlige evakuerings- og undsætningsoperationer.

Deltagelse med en ubåd i internationale sammenhænge er ud fra en driftsmæssig betragtning forbundet med meget lave omkostninger.

Samlet repræsenterer ubåde og den solide danske evne, erfaring og ekspertise i kyst- og lægtvandsoperationer en unik kapacitet, kun få lande i NATO kan tilbyde. Danske ubåde indgår i reaktionsstyrkerne, og i overvejelserne om det fremtidige behov for ubåde må NATO's ønsker til nationernes bidrag og herunder til den danske styrkestruktur inddrages. I NATO-samarbejdet afhænger nationens troværdighed også af partnernes vurdering af nationens vilje og evne til at yde et passende bidrag. NATO's Militærkomité har udtrykt bekymring for det dalende antal kystubåde i Alliancen, og i den fælles styrkeplanlægning har NATO udtrykt ønske om, at Danmark erstatter de nuværende ubåde og fastholder bidraget til reaktionsstyrkerne.

Med de egenskaber og den effekt, som ubåde tilbyder i fred, krise og krig i nærområdet og ved internationale operationer, og såfremt strukturen skal være så robust, at den også vil være egnet ved fremtidige ændringer i det sikkerhedspolitiske miljø, er der militært set behov for at opretholde et dansk ubådsvåben af passende størrelse. Ubåde udgør sammen med andre enheder en helhed, og vurderes således at være en integreret bestanddel af et balanceret og alsidigt sammensat dansk forsvar, som ikke umiddelbart kan kompenseres af andre enhedstyper eller af andre nationer.

Udvalget vedrørende forsvarets materiel har på baggrund heraf peget på anskaffelse af fire nye ubåde. I fredstid vil det dermed være muligt at holde op til tre operative, hvilket - med en enhed til uddannelse og opkøring - vurderes at kunne tilfredsstille behovet for to i reaktionsstyrkerne på henholdsvis højere og lavere beredskab. Fire ubåde vurderes samtidigt at være en forsvarlig kapacitet også i relation til den kollektive forsvarsopgave samt til bevarelse af den strengt nødvendige ekspertise.

Større overfladekampenheder

For overfladekampenheder medfører den strukturelle forskydning til fordel for evnen til løsning af det internationale opgavesæt bl.a., at vægtningen mellem større og mindre enheder må overvejes, og at der herunder må sigtes mod færre, men mere fleksible og udholdende enheder, som bedre kan honorere den ændrede situations behov.

Behovet for at styrke kapaciteten til løsning af internationale opgaver vurderes i første omgang at kunne ske i forbindelse med udfasning af de fire store minelæggere, som - udover deres primære minelægningsrolle - også anvendes til skoleskibsformål og lejlighedsvist som kommando- og støtteskib for bl.a. NATO's stående minerydningsstyrke.

Under de nuværende omstændigheder vurderes der ikke længere behov for dedikerede, større minelægningsplatforme. Der vurderes derimod behov for en større og mere alsidig skibstype med en bedre evne til at løse et bredt spektrum af humanitære og militære internationale opgaver, og som kan være tilmeldt og periodevist deltage som kommando-støtteskib for bl.a. NATO's minerydningsstyrke. Skibstypen må herudover kunne anvendes til de mere traditionelle opgaver og herunder til minelægning.

NATO har anmodet nationerne om at anskaffe kommando-støtteskibsfaciliteter til minerydningsstyrker og har opstillet krav til sådanne enheder. Skibene skal kunne støtte minerydningsfartøjer og -helikoptere med kommandofaciliteter og logistik, når styrken ikke kan modtage landbaseret støtte. Skibene skal bl.a. være udstyret med helikopter og dekompressionstank til behandling af dykker-syge.

Til operationer på "Task Group"-niveau og i forbindelse med tillidsskabende- og stabilitetsfremmende samarbejdsaktiviteter er der en generel mangel på kommando-støtteskibe. Som eventuel kommandoplatform i en mindre Combined Joint Task Force-operation eller som led i en større vil der være behov for faciliteter til en stab på ca. 70 personer til føring af en styrke omfattende en maritim Task Group, en landstyrke af brigadeværdi og en tilsvarende luftstyrke.

Udover at kunne indgå som kommandoplatform og logistisk støtteenhed for en NATO-, CJTF- eller national styrke bør en sådan skibstype kunne anvendes til bl.a. transportopgaver i størrelsesordenen en opklaringsenhed, til evakueringsopgaver og til humanitære opgaver, herunder f.eks. til nød- og katastrofehjælp og som hospitalsskib i FN-regi. Angående transportopgaven har det vist sig hensigtsmæssigt at tilvejebringe en transportkapacitet, som relativt hurtigt kan flytte styrker og forsyninger såvel inden for operationsområdet som fra Danmark til operationsområdet. Ved en indsættelse i kystnære områder vil et tæt samvirke mellem enheder fra de øvrige værn og søværnet normalt være hensigtsmæssigt.

Af hensyn til bl.a. overvågning, indsættelse og beskyttelse af entringshold, transport af forsyninger samt af syge og sårede har erfaringerne med stor tydelighed vist, at større enheder bør medbringe en eller flere helikoptere.

Selv om det med de nuværende omstændigheder vurderes muligt at erstatte søværnets større dedikerede minelægningsplatforme med mere alsidige enheder, repræsenterer minevåbnet fortsat en betydelig politisk signalværdi og forsvarsmæssig kapacitet, og det vurderes derfor nødvendigt at opretholde en vis kapacitet og herunder evne til gennemførelse af minelægning under alle vejrforhold med minelast under dæk. Det mindre behov forudsætter, at et længere varsel kan anvendes til tidlig iværksættelse af minering, eller at et ændret styrkeforhold indebærer, at minering kan gennemføres over længere tid uden indgriben fra en modstander. Skibstypens minelægningskapacitet bør som minimum svare til kapaciteten for en Falster-klasse enhed.

Endelig er der et fortsat behov for en stor enhed til skoleskibsformål.

Konstruktion og størrelse må bestemmes af opgaverne og af behovet for at kunne operere i såvel kystfarvande som på det åbne hav under forskellige klimatiske forhold. Skibstypen må besidde en tilstrækkelig selvforsvarsevne overfor både luft-, overflade- og undervandstrusler.

Falster-klassen forudses således i denne udvikling afløst af kommando-støtteskibe med forbedrede operative og geografiske anvendelsesmuligheder. Udvalget vedrørende forsvarets materiel har peget på anskaffelse af to kommando-støtteskibe. Med to enheder vil det i fredstid normalt være muligt at holde en enhed operativ, og muligheden for periodevis at bidrage med et kommando-støtteskib til f.eks. NATO's stående minerydningsstyrke og for at deltage i fredsstøttende operationer i en periode af op til seks måneders varighed vil være tilstede. Dette skal ses i sammenhæng med muligheden for at løse andre opgaver, herunder opgaven som skoleskib. To kommando-støtteskibe vurderes umiddelbart at være en forsvarlig kapacitet også i relation til den kollektive forsvarsopgave.

Vægtningen i strukturen mellem større og mindre enheder kommer særligt til udtryk i forbindelse med udfasning af de ti missilbåde af Willemoes-klassen og de tre korvetter af Niels Juel-klassen.

Mindre overfladekampenheder som Willemoes-klassen har altid indgået som et væsentligt element i danske flådestrukturer, og trusselsbilledet og styrkebalan-

cen i Østersøområdet har typisk ført til valget af et større antal mindre kampenheder frem for færre, men større enheder.

Willemoes-klassen er optimeret til forholdsvis kortvarig, intens indsats mod overflademål i nærområdet og er kendetegnet ved en begrænset størrelse og udholdenhed, hvilket i relation til den nuværende og forudsete situation er mindre aktuelt og indsnævrer anvendeligheden. Willemoes-klassen er ikke så fleksibel som f.eks. Standard Flex 300, der kan skifte rolle og dermed tidsfor-skudt løse forskellige opgaver.

Med en fortsættelse af den nuværende sikkerhedspolitiske udvikling ses ikke samme udprægede behov for netop missilbåde og for mindre kampenheder som sådan, og vægten i flådens struktur kan dermed skiftes til færre større, men mere fleksible og bredere anvendelige platforme.

NATO har i styrkemålsprocessen anmodet Danmark om at erstatte korvetterne med større enheder, og erstatning af missilbådene og korvetterne bør ses i sammenhæng.

En større, bredere anvendelig platform til afløsning for missilbåde og korvetter skal dels kunne tilfredsstille behovet for at deltage i fredsstøttende operationer og i NATO's stående flådestyrker, dels kunne medvirke i opgaveløsningen i nærområdet, herunder også i relation til bl.a. overvågnings- og jurisdiktions-mæssige opgaver i Nordsøen og øvrige farvandsafsnit under ugunstige vejrforhold.

Som for kommando-støtteskibstypen må konstruktion og størrelse bestemmes af opgaverne og af behovet for at kunne operere i såvel kystfarvande som på det åbne hav under forskellige klimatiske forhold. Skibstypen må besidde en god kamp- og selvforsvarsevne, og helikopter bør jf. erfaringerne medbringes af hensyn til bl.a. overvågning, indsættelse og beskyttelse af entringshold, transport af forsyninger, redningsindsats mv.

De nuværende ti missilbåde af Willemoes-klassen og senere de tre korvetter af Niels Juel-klassen forudses således i denne udvikling afløst af en skibstype med bredere operative og geografiske anvendelsesmuligheder. Udvalget vedrørende forsvarets materiel har peget på anskaffelse af en type - med benævnelsen patruljeskib - der anvender samme grundkonstruktion som kommando-støtteskibet, men uden den omfattende transport- og minelægningskapacitet. Til gen-

gæld vil de bedre kunne opfylde de nødvendige fartkrav knyttet til operationer med f.eks. NATO's stående flådestyrke i Atlanten.

Udvalget har peget på anskaffelse af fire patruljeskibe, men gør samtidig opmærksom på, at der inden for den nuværende disponeringsramme kun synes økonomisk råderum til at gennemføre anskaffelse af to enheder.

Med fire enheder vil det i fredstid være muligt at holde op til tre operative, hvilket vurderes at kunne tilfredsstillende behøvet for at deltage i fredsstøttende operationer i op til et års varighed og for et reaktionsstyrkebidrag på to enheder, herunder en tilmeldt de umiddelbare reaktionsstyrker. Fire patruljeskibe vurderes samtidigt at være en forsvarlig kapacitet også i relation til den kollektive forsvarsopgave, under forudsætning af, at alle fire patruljeskibe deltager i det regionale forsvar ved en krise eller krig, der involverer nærområdet. Med to enheder vil det i fredstid normalt være muligt at holde en enhed operativ, og muligheden for periodevis at bidrage til f.eks. NATO's stående flådestyrke i Atlanten, for at deltage i fredsstøttende operationer i en periode af op til seks måneders varighed og for at løse de øvrige opgaver vil være indsnævret for denne skibstype.

Minelæggere af Falster-klassen, missilbåde af Willemoes-klassen og korvetter af Niels Juel-klassen afløses således i denne udvikling af en ny større standard-skibstype i to udgaver benævnt henholdsvis kommando-støtteskibe og patruljeskibe, som bedre kan honorere den ændrede situations behov. Begge udgaver forudses baseret på samme grundkonstruktion samt på vidtstrakt og konsekvent anvendelse af det til Standard Flex koncepten hørende containeriserings- og modulariseringsprincip, hvorved den aktuelle udrustning vil kunne optimeres til løsning af mange forskellige civile og militære opgaver i såvel internationalt som nationalt regi. Enhederne forudses indrettet med kapacitet til at operere med to helikoptere.

Mindre overfladekampenheder

De to kabelminelæggere af Lindormen-klassen har en levetid til efter år 2011. Selv om der er tale om ret specialiserede enheder og behovet for minelægningskapacitet ikke er så påtrængende, er der imidlertid behov for at bevare ekspertisen til at udlægge kontrollerede minefelter. Det vurderes endnu for tidligt at udtale sig om udfasingstidspunkt og deres eventuelle erstatning. Med den begrænsede kapacitet, som udgøres af de to kommando-støtteskibe, vil kabelminelæggerne kunne medvirke til at opretholde en acceptabel minelægningskapa-

citet under de nuværende sikkerhedspolitiske vilkår. Samtidig vil de kunne medvirke til at løfte noget af behovet for skoleskibsfunktionen.

De 14 enheder af Flyvefisken-klassen har en lang restlevetid, der strækker sig til et godt stykke efter år 2011. De er samtidigt fleksible enheder, og de vil i reaktionsstyrkesammenhæng og i fredsstøttende operationer kunne deltage i typisk minerydnings-, antiubåds- og kamprollen i kystnære sammenhænge og til opgaver, hvortil de er beregnet. Den nuværende og forudsete situation ses ikke at rumme samme udprægede behov for mindre kampenheder, og selv om Standard Flex 300 programmets numeriske størrelse ikke var dimensioneret til at honorere behovet for mindre overfladekampenheder - og herunder ikke var tænkt som erstatning for 32 enheder men derimod for 22 - vurderes det, at de i takt med tilgangen af moduler vil kunne opfylde kapacitetsbehovet for mindre overfladekampenheder, med mindre det sikkerhedspolitiske miljø eller omfanget af maritime samfundsopgaver måtte ændre sig drastisk.

Behov for landbaserede enheder

Enheder fra Frømandskorpset indgår som en integreret og uundværligt del af besætningen på enheder, som indsættes i internationale operationer, og har herunder varetaget opgaver i såvel Golfen som Adriaterhavet i forbindelse med indsættelse og beskyttelse af entringshold mv.

Frømandskorpsets støtte til de maritime operationer omfatter herudover særlig, skjult overvågning og andre specialopgaver, ligesom korpset yder en betydelig støtte til politiet. Sådan indsats omfatter bl.a. dykkeropgaver med henblik på eftersøgning af f.eks. gerningsvåben og bevismateriale samt støtte til politiet i forbindelse med illegale aktiviteter på havet, grænseoverskridende kriminalitet, beskyttelse mod terrorvirksomhed mv.

Der er således et samlet behov for at opretholde frømandsenheder og herunder løbende forbedre deres evne til at udføre opgaverne.

De stationære artilleribatterier som Stevnsfort og 76 mm kystbatterier ved Dragør og Grønsund er teknologisk forældede, og det vurderes, at disse kan nedlægges. Det regionale landbaserede kystforsvar, som knytter sig til forsvaret af nærområdet, bevares dog i tilfredsstillende omfang som følge af de mobile sømålsmissilbatterier, der har en lang restlevetid.

Den Mobile Base yder operativ støtte til overfladeenheder og helikoptere samt virker som føringsorgan for sømålsmissilbatterierne. Organiseringen af basens operative kapacitet bør indgå i overvejelserne omkring den fremtidige eskadrestruktur.

Den Mobile Logistikenhed bør - under fastholdelse af den militære bemanding - fortsat optimeres til at yde kortvarslet logistisk støtte til søværnets enheder i nærområdet samt mobil støtte på brugerniveau til søværnets enheder, herunder til enheder, der er indsat i internationale operationer.

Der vurderes fortsat behov for Slædepatruljen Sirius til hævdeelse af suveræniteten i den ubeboede nordøstlige del af Grønland i et areal på 165.000 kvadratkilometer, hvilket svarer til ca. 4 gange Danmarks areal. Slædepatruljens personel er tildelt politimyndighed i tilsynsområdet.

Behov for helikoptere

Levetiden for søværnets Lynx-helikoptere vil - efter levetidsforlængelse - strække sig til efter år 2011.

Kommando-stotteskibene samt patruljeskibene vil i lighed med inspektionsskibene have behov for helikoptere, der opfylder kravene til gennem længere tid at kunne operere i et maritimt miljø. Det øgede behov, der opstår med de nye skibstyper, forventes dog indledningsvis dækket gennem prioriteret anvendelse af de eksisterende 8 Lynx-helikoptere.

Et eventuelt yderligere, opgavebestemt behov for helikopterkapacitet under en kommando-stotteskibsoperation forventes tilvejebragt gennem midlertidig deployering ombord af hertil egnede helikoptere fra andre værn, som indgår i operationen.

Der forudses således ikke umiddelbart behov for anskaffelse af helikoptere til erstatning for eller supplerende af de nuværende helikoptere.

Som behandlet under det værnssfælles område undersøges det, hvorvidt Søværnets Flyvetjeneste, Hærens Flyvetjeneste og flyvevåbnets redningseskadrille bør indplaceres under én operativ kommando.

Behov for enheder til særlige formål

Rigsrevisionen har i forbindelse med beretningen om forsvarets aktiviteter i Nordatlanten fundet det hensigtsmæssigt med en vurdering af det forventede fremtidige behov for forsvarets maritime tilstedeværelse i Nordatlanten.

Det må på baggrund heraf overvejes, om opgaverne kan varetages på et andet niveau eller på en mindre ressourcekrævende måde end hidtil.

Der forudses overordnet set ikke væsentlige ændringer i omfanget af forsvarets opgaver i Nordatlanten. Mens nogle opgaver som tidligere nævnt vil kunne blive udvidet, vil andre i perioder kunne prioriteres lavere. En tilbagegang i fiskeriet vil således kunne indvirke på intensiteten af fiskeriinspektionen og -kontrollen. Den vil imidlertid ikke ændre det overordnede motiv for forsvarets indsats i de nordatlantiske dele af riget, nemlig udøvelsen af suverænitet og højhedsrettigheder.

Grønlands Hjemmestyre og Færøernes Landsstyre har understreget værdien af varetagelsen af disse opgaver. Der henvises til den tidligere beskrivelse af udviklingen inden for suverænitets- og myndighedsopgaver.

Forsvarets hovedopgaver i Nordatlanten omfatter overvågning og suverænitetshævdelse, fiskeriinspektion og eftersøgnings- og redningstjeneste. Hertil kommer en række andre opgaver som f.eks. stationstjeneste og isrekognoscering samt - ultimativt - opgaver i relation til krisestyring og kollektivt forsvar i samarbejde med allierede styrker. Fredstidsopgaverne løses i kraft af forsvarets permanente tilstedeværelse i området, og den ressourceindsats, der hidtil har været anvendt til løsning af opgaverne, har været afpasset de forventninger, som er udtrykt af Folketinget, samt de samlede opgavers karakter og omfang, land- og havområdernes betydelige geografiske udstrækning og de ekstreme klimatiske vilkår.

Opgaverne varetages ved Grønland i et område, der strækker sig fra ca. 200 sømil syd for Grønlands sydspids til ca. 77 graders nordlig bredde på vestkysten og til ca. 71 graders nordlig bredde på østkysten i et havområde på ca. 470.000 kvadratsømil, svarende til ca. 14 gange Danmarks maritime overvågningsområde. I hovedsagen er der tale om områder med store vanddybder, idet der dog i indenskærs områder på Grønlands øst- og vestkyst forekommer områder med begrænsede vanddybder og vanskeligt sejlbare farvandsafsnit, som kun kan besejles med mindre skibe med begrænset dybgang. Den hidtidige ressourceind-

sats hertil har været 1-2 inspektionsskibe med helikopter, 2-3 inspektionskuttere, Slædepatruljen Sirius samt 1 inspektionsfly fra flyvevåbnet.

Opgaverne varetages ved Færøerne i et område, der strækker sig ca. 200 sømil fra Færøerne i et havområde på ca. 130.000 kvadratsømil, svarende til ca. 4 gange Danmarks maritime overvågningsområde. Den hidtidige ressourceindsats hertil har været 1 inspektionsskib med helikopter samt lejlighedsvist 1 inspektionsfly.

Den samlede opgaveløsning vurderes fortsat at forudsætte danske myndigheders fysiske tilstedeværelse i områderne i et sådant omfang, at myndighedsopgaverne rent faktisk kan udøves og øvrige opgaver kan løses, herunder et permanent redningsberedskab. Fysisk tilstedeværelse kan ikke erstattes, hvis der er et reelt ønske om at kunne hævde suveræniteten, om et eftersøgnings- og redningsberedskab, om fiskerikontrol mv. Overvågning af de store geografiske områder med f.eks. satellitter eller fly vil ikke i sig selv være tilstrækkeligt.

Forholdene taler ikke for en enkelt enhedstype til løsning af opgaverne, men for en kombination af større inspektionsskibe med helikoptere, mindre inspektionsenheder og inspektionsfly. Helikopterkapaciteten er med de nye behov kun netop tilstrækkelig. Kun behovet for sejlene enheder behandles derfor i det følgende.

En kombination af større og mindre inspektionsenheder findes som nævnt fortsat bedst egnet til at løse opgaverne ved Grønland og Færøerne. Der stilles krav om særligt robust materiel af en sikkerhedsmæssig meget høj standard, både af hensyn til opgavernes løsning og det involverede personels sikkerhed. Ved Grønland kræves isforstærkede enheder.

Inspektionsskibene af Thetis-klassen har en lang restlevetid og en tilfredsstillende anvendelighed. De tre inspektionskuttere vil derimod være udtjente omkring år 2005 og kunne hensigtsmæssigt afløses af et inspektionsfartøj med noget forbedrede egenskaber. Inspektionsskibet Beskytteren vil ligeledes være udtjent omkring år 2005, men kan overvejes udfaset tidligere.

Udvalget vedrørende forsvarets materiel har således peget på, at Beskytteren og de tre inspektionskuttere af Agdlek-klassen i forbindelse med udfasning ca. år 2005-2008 erstattes af tre inspektionsfartøjer med forbedret sødygtighed og med helikopterplatform, således at en helikopter kan lande med ophold i en kortere periode for bl.a. at kunne genforsyne og medtage inspektionshold mv.

Med anskaffelse af tre inspektionsfartøjer med noget forbedrede egenskaber vurderes Thetis-klassen at kunne opfylde behovet for større inspektionenheder, og målsætningen for skibsindsatsen vil dermed kunne reduceres til et inspektions-skib med helikopter og to inspektionsfartøjer ved Grønland samt et inspektions-skib med helikopter ved Færøerne.

Andre enheder til særlige formål

For at sikre en tilstrækkelig farvandsovervågningsindsats i danske farvandsområder - men også til løsning af en række forefaldende maritime arbejdsopgaver - ses fortsat behov for et mindre fartøj til afløsning for orlogskutterne efter årtusindskiftet. Udvalget vedrørende forsvarets materiel har peget på, at de 9 orlogskuttere af Barsø-klassen, der planlægges udfaset i perioden 2002-2006, erstattes af 6 standardfartøjer MK II med to containerpositioner.

Hvad angår søværnets øvrige mindre enheder har Udvalget vedrørende forsvarets materiel peget på anskaffelse af 10 mindre standardfartøjer MK I med én containerposition. Standardfartøj MK I skal i fredstid kunne løse et varieret antal opgaver som skolebåd, soopmåling, stations- og bugserfartøj mv. samtidigt med, at de indgår som redundans for minerydningsdroner.

Miljøopgaverne kan løses med de 6 fartøjer, der er overført til søværnet. Ændringer af det nuværende opgavekompleks kan medføre en justering af ressourcer, stationeringshavne samt udstyr. Effektiviteten må - gennem nødvendig udvikling - opretholdes på et niveau, der som minimum svarer til det nuværende. Overordnet set er det Miljø- og Energiministeriet, der fastlægger dimensionering af miljøberedskabet.

Til varetagelse af isbrydning og istjeneste er der fortsat behov for isbrydere. Forsvarsministeriet har efter isbryderen Elbjørns maskinhavari i 1996 ladet gennemføre en undersøgelse af behovet for fremtidig dedikeret statslig isbrydningskapacitet. I behovsopgørelsen er bl.a. konsekvenserne af etablering af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund samt den forventede trafikudvikling i de indre danske farvande medtaget. Behovet vurderes under normale isvintre at svare til 4 isbrydere, heri inkluderet 3 dedikerede isbrydere. I strenge isvintre kan der være behov for at supplere kapaciteten yderligere. Undersøgelsen har været forelagt Isbrydningsrådet, og det blev på baggrund heraf besluttet at bevare "Elbjørn" i lavt beredskab, og under isvintre indtil videre alene anvende

“Danbjørn”, “Isbjørn” og “Thorbjørn” suppleret med indchartrede isbrydende slæbebåde.

Herudover ses fortsat behov for VTS-fartøjer og kongeskibet mv.

Øvrige strukturforhold i den operative struktur

Udviklingen inden for den operative struktur og prioriteringen af den internationale evne vurderes at give anledning til etablering af en permanent, internationalt orienteret stab underlagt Søværnets Operative Kommando.

Formålet hermed vil bl.a. være at fokusere og styrke ressourceanvendelsen til fordel for den internationale indsats samt at styrke evnen til at lede mindre flådestyrker, herunder særlige Task Groups.

Staben bør tillægges ansvaret for den overordnede operative samvirkeuddannelse og bør endvidere - eventuelt med personeltilskud udefra - forestå planlægning samt operativ ledelse ved etablering af Task Groups i forbindelse med internationale operationer, i reaktionsstyrkesammenhæng, i samarbejdsaktiviteter og i udvalgte øvelsesaktiviteter. Staben bør herunder kunne udsendes med henblik på gennemførelse af den operative ledelse fra f.eks. et kommando-støtteskib eller fra en lokalitet i nærheden af operationsområdet, f.eks. ved udnyttelse af den mobile bases operative føringkapacitet.

De operative enheder bør fortsat typemæssigt organiseres i eskadrer med ansvar for udrustning og bemanning af enhederne, for enhedsuddannelse, for forvaltningsopgaver og for de specialer, der knytter sig til den enkelte eskadre, herunder for fastholdelse og udvikling af specialiseret ekspertise. Eskadrestrukturen skal således danne grundlag for udrustning og bemanning af enheder til løsning af de forskellige typer af opgaver, herunder til opgavebestemte Task Groups. Evnen til at lede operationer, f.eks. kystoperationer og minerydning, der kræver specialiseret ekspertise, må samtidig bibeholdes i eskadrestrukturen.

Den ændrede skibssammensætning giver grundlag for en tilpasning af eskadrestrukturen, herunder for en reduktion i antallet af eskadrestabe.

Om end personelsammensætningen i den nye foreslåede struktur vil være forskellig fra den i dag kendte, forudses det, at omlægningerne, ud over den operative tilpasning til et ændret opgavekompleks, vil kunne udmøntes i nomi-

nelle samlede besparelser i størrelsesordenen som en af de nuværende eskadrestabe.

På baggrund af den teknologiske udvikling inden for informationsområdet, herunder evnen til hurtig og sikker transmission af radar- og videobilleder over store afstande, pågår en driftseffektivisering af farvandsovervågningens landbaserede komponenter. Efter driftseffektiviseringen vil de operative døgnfunktioner ved Sundets Marinedistrikt være fordelt til de to øvrige distrikter, som opretholder det maritime situationsbillede i det regionale ansvarsområde. Kattegats Marinedistrikt og Bornholms Marinedistrikt vil samtidigt være reserver for hinanden, og Kattegats Marinedistrikt kan tillige fungere som reserve for Søværnets Operative Kommando. Ved etablering af et element til varetagelse af lokale opgaver vil evnen til at løse fredstidsopgaverne i det sjællandske område kunne opretholdes, og Sundets Marinedistrikt vurderes dermed helt at kunne nedlægges.

Resulterende operative struktur

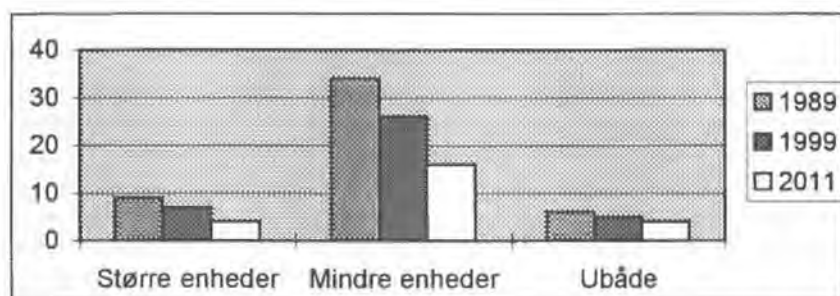
For de operative enheder kan den beskrevne model for udviklingen sammenfattes som følger:

| Operativ struktur i 1999 | Operativ struktur år 2011 |
|---|---|
| <i>Sejlende kampenheder</i> 3 korvetter 10 missilbåde 4 minelæggere 5 ubåde 2 kabelminelæggere 14 patruljefartøjer | <i>Sejlende kampenheder</i> } 2 patruljeskibe (+) } } 2 kommando-støtteskibe 4 ubåde 2 kabelminelæggere 14 patruljefartøjer |
| <i>Landbaserede enheder</i> 1 frømandskorps 1 mobil base med 2 sømålsmissilbatterier 1 mobil logistikenhed 1 kystfort 2 76 mm kystbatterier 1 slædepatrulje | <i>Landbaserede enheder</i> 1 frømandskorps 1 mobil base med 2 sømålsmissilbatterier 1 mobil logistikenhed 1 slædepatrulje |
| <i>Helikoptere</i> 8 helikoptere | <i>Helikoptere</i> 8 helikoptere |
| <i>Enheder til særlige formål</i> 5 inspektionsskibe 3 inspektionskuttere 9 orlogskuttere 6 miljøfartøjer | <i>Enheder til særlige formål</i> 4 inspektionsskibe 3 inspektionsfartøjer 6 standardfartøj II 6 miljøfartøjer |

| | |
|--|--|
| 4 isbrydere diverse mindre specialfartøjer kongeskibet | 3 isbrydere et antal mindre standardfartøjer kongeskibet |
|--|--|

Vægtningen mellem hovedbestanddelene inden for sejlede kampenheder vil således ændres fra de nuværende 7 større overfladekampenheder, 26 mindre overfladekampenheder og 5 ubåde til 4 større overfladekampenheder (+), 16 mindre overfladekampenheder og 4 ubåde. Der vil med andre ord være tale om en reduktion inden for større overfladekampenheder på fra 14% til 43% (afhængig af det endelige antal patruljeskibe), på 38% inden for mindre overfladekampenheder, og på 20% inden for ubåde. Samlet vil der være tale om en reduktion fra 38 til 24-26 sejlede kampenheder svarende til ca. en tredjedel.

Udviklingen inden for større overfladekampenheder, mindre overfladekampenheder og ubåde fra 1989 og frem kan skitseres som følger:



Siden murens fald vil der samlet være tale om en reduktion i antallet af søværnets kampenheder på tæt ved 50%.

Med den skitserede model for udviklingen vil der opnås en hensigtsmæssig kombination af større og mindre overfladeenheder samt ubåde i en afbalanceret helhed, hvis egenskaber muliggør effektiv anvendelse såvel i som uden for nærområdet og mulighed for efter behov at forskyde indsatsen.

Fremtidigt bidrag til NATO's reaktionstyrker

Søværnets fremtidige bidrag til NATO's reaktionstyrker vil kunne være som følger:

| "Umiddelbare" Reaktionsstyrker | "Hurtige" Reaktionsstyrker |
|---|--|
| 1 patruljeskib 1 kommando-støtteskib | 1 patruljeskib |
| 2 Standard Flex med moduler efter behov | 2 ubåde 3 Standard Flex med moduler efter behov 2 inspektionsskibe |

Hertil kommer den nødvendige logistiske støtte, herunder udsendelse af personale og materiel til fremskudte logistiske støttepunkter.

Med denne tilmelding kan der opstilles og udsendes en selvstændig Task Group i hver styrke-/beredskabskategori.

Bidrag til internationale operationer

Bidrag kan bestå af enkeltenheder, der principielt tages fra den pulje, som er tilmeldt NATO's reaktionsstyrker. Andre enheder kan dog komme på tale afhængig af den konkrete situation og den foreliggende opgaves karakter.

Indsættelse af et samlet styrkebidrag i form af Task Groups vil ligeledes kunne komme på tale i forbindelse med internationale fredsstøttende operationer, samarbejdsaktiviteter og udvalgte øvelsesaktiviteter. Hermed kan opnås et styrket, mere kvalificeret og synligt bidrag til løsning af opgaverne. En samarbejdet Task Group vil i højere grad kunne pålægges løsning af selvstændige operative opgaver inden for den samlede operation - eventuelt i forbindelse med udnyttelse af særlig dansk viden og erfaring - med deraf følgende tyngde og effektivitet i opgaveløsningen. Det vil tillige kunne indebære, at andre styrkebidrag vil kunne blive underlagt en dansk styrkechef. Betydningen af deltagelse med en samlet Task Group frem for individuelle enheder har nyligt været demonstreret i øvelsessammenhæng.

Task Groups bør sammensættes efter behov med den til lejligheden optimale kombination af enheder. Efterfølgende angives nogle eksempler på sammensætning af opgavebestemte Task Groups. Det skal understreges, at kombination af kapacitet og platforme ikke begrænses alene til de anførte eksempler, og at de enkelte typer af platforme ikke begrænses geografisk til indsættelse i eller uden for nærområdet.

En minerydnings Task Group kunne sammensættes som følger:

- 3-5 Standard Flex 300 i minerydningsrollen

- 1 kommando-støtteskib

En antiubåds Task Group med Standard Flex 300 enheder i antiubådsrollen kunne sammensættes som følger:

- 3-4 Standard Flex 300 i antiubådsrollen
- 1-2 ubåde
- 1 kommando-støtteskib

En overfladekamp Task Group med patruljeskibe kunne sammensættes som følger:

- 2 patruljeskibe
- 1-2 ubåde
- 1 kommando-støtteskib

Deltagelse i reaktionsstyrker og opstilling af Task Groups må indledningsvist ske med søværnets nuværende enheder (korvetter og minelæggere mv.).

Udvikling af den logistiske støttestruktur

Den logistiske støttestrukturens fremtidige opgaver vil i hovedsagen være lig de nuværende. Søværnets Materielkommandos opgaveløsning bør således videreføres.

Strukturens hovedelementer vil grundlæggende forblive uændrede i antal, men strukturen må - udover at tilgodeses opgaverne i nærområdet - i højere grad rumme den fornødne kapacitet til at kunne indgå og yde støtte i internationalt regi. Evne til at betjene de operative enheder hurtigt og over store afstande bør således tilgodeses. Et effektivt logistisk system er en forudsætning for effektiv indsættelse af styrkebidrag i internationale operationer i såvel NATO- som ikke-NATO-regi.

Erfaringerne fra det hidtidige maritime engagement i international sammenhæng viser behov for såvel en specialiseret værkstedskapacitet som en mobil logistisk kapacitet. Logistik er ikke længere alene et nationalt ansvar, men tilrettelægges og gennemføres som en kollektiv og koordineret indsats, hvor støtten ydes fra fremskudte logistiske baser. Udsendte danske enheder vil imidlertid fortsat være afhængige af national vedligeholdelses- og reparationsstøtte mv. Denne støtte kan, afhængig af den aktuelle situation og de geografi-

ske forhold, ydes fra en landbaseret støttebase – eventuel multinational – eller fra et støtteskib.

Styrkelse af den logistiske støttestruktur vurderes at kunne ske ved at samle og udnytte mobiliteten fra den militært bemandede Mobile Logistikenhed med ekspertisen fra de civilt bemandede værksteder på flådestationerne. Den militære del vil kunne optimeres for udsendelse i internationale operationer og situationsbestemt styrkes med civile specialister i kortere perioder ved alvorligere reparationsbehov. Størrelse og sammensætning af den udsendte logistiske styrke vil afhænge af hvilke skibe, der udsendes samt af opgavesæt og operationsområde, og endelig om der deltager støtteskibe med forsynings-, vedligeholdelses- og reparationskapacitet til de danske enheder.

Tilgang af nye og mindre vedligeholdelseskrævende skibe vil forbedre søværnets logistiske situation, idet der med ældre materiel ofte følger stigende driftsudgifter, driftsproblemer, havarirate og vanskeligheder med at skaffe reservedele. Det store sammenfald i konstruktion og udrustning mellem kommando-støtteskibe, patruljeskibe og Standard Flex 300 vil give øget teknisk fleksibilitet og redundans skibene imellem.

Udvikling af den uddannelsesmæssige støttestruktur

Skolestrukturens nuværende organisation vurderes hensigtsmæssig. Den eksisterende skolestruktur er nødvendig for at kunne bevare og udvikle ekspertisen og for at personalet kan opnå nødvendig viden og færdigheder forinden den operative uddannelse ved enhederne påbegyndes. Udviklingen på uddannelsesområdet må til stadighed tilgodesee de nødvendige operative behov.

Der er fortsat behov for rådighed over et antal dedikerede skoleskibe. For at tilgodesee maritime krav til personeluddannelsen kræves som minimum én stor sejlsende enhed, periodevis et antal mindre enheder, herunder sejlkuttere med henblik på uddannelse i grundlæggende sømandsskab, samt uddannelsespladser i sejlsende operative enheder.

Personelforhold

Søværnets fredsstyrke vil på grundlag af den skitserede udvikling blive på omkring 5.800 årsværk som anført nedenfor. Krigsstyrken vil blive ca. 9.000, idet bevogtnings- og nærforsvars personel indtil videre er indregnet heri. Over-

sigten, som selvsagt er behæftet med nogen usikkerhed, er opgjort i årsværk (runde tal):

| Kommandomyndigheder/underlagte myndigheder | Fredsstyrken | Krigstyrken |
|--|--------------|-------------|
| Søværnets Operative Kommando SOK stab Eskadrer, skibe og Søværnets Flyvetjeneste Marinedistrikter mv. Søopmålingen VTS Storebælt og Drogden Skoler | 3400 | 4300 |
| Søværnets Materielkommando SMK centralledelse Flådestationer og Marinestation Holmen Nyboders Kommandantskab | 2000 | 4200 |
| Grønlands Kommando | 60 | 200 |
| Færøernes Kommando | 40 | 50 |
| Værnsfælles område | 300 | 250 |
| I alt | 5800 | 9000 |

- * Bevognings- og nærforsvarspersonel indgår indtil videre i opgørelsen over søværnets krigstyrke.
- * Det værnsfælles område indeholder personelnormer, der er afgivet til internationale stabe, herunder NATO stabe, samt personelnormer, der anvendes ved bl.a. Forsvarsministeriet, Forsvarskommandoen, Forsvarets Efterretningstjeneste, Forsvarsakademiet, ved øvrige værn samt ved andre myndigheder og institutioner, som ikke er underlagt kommandomyndighederne.

Opgavernes karakter samt materiellets kompleksitet betinger fortsat, at søværnets enheder hovedsageligt bemannes med fast personel. For at løse fredstidsopgaverne, herunder imødekomme tilmeldingen til NATO's reaktionsstyrker, vil der kræves en stadig tilgang af egnet personel såvel kvantitativt som kvalitativt.

Et relativt højt udrustnings- og aktivitetsniveau, herunder regelmæssig deltagelse i øvelsesaktiviteter, er nødvendigt for at opretholde den nødvendige ekspertise og professionalisme med henblik på forsvarlig, professionel løsning af opgaverne. Enheder og besætninger forudsættes at være uddannet og trænet til det krævede niveau, inden de indsættes i bl.a. reaktionsstyrkesammenhæng, og uddannelsens kvalitet udgør grundlaget for troværdig indsats.

I søværnet kan de værnepligtige principielt deles i to grupper. Den ene gruppe uddannes til bevognings- og nærforsvarsopgaver ved flådestationer, hoveddepoter og kystanlæg, mens den anden gives en operativ funktionsuddannelse og indgår i de operative enheder og disses løsning af opgaver. Bevognings- og nærforsvarsopgaver vurderes at kunne overgå til den militærregionale struktur. Funktionsuddannelse til deltagelse i løsning af operative opgaver er

væsentlig forskellig fra andre værnepligtsuddannelser. Den grundlæggende militære uddannelse er reduceret til det absolutte minimum. Derefter gives funktionsuddannelser målrettet mod bemandingsposter på skibe som kampinformationspersonel, kommunikationspersonel, våbenpersonel til kanoner og søminer samt sanitetspersonel. Såfremt værnepligtige ikke er til stede, vil bemandingsposterne skulle udfyldes med fast personel. Ved nedlæggelse af Stevnfort og overførelse af uddannelsen til bevogtnings- og nærforsvaropgaver bliver søværnets behov for værnepligtige til landtjeneste stærkt reduceret. Da det værnepligtige personel er af afgørende betydning for rekrutteringen til faste stillinger på alle niveauer og til reaktionsstyrkekontrakter, er det ønskeligt fortsat at have værnepligtige i søværnet. Endvidere er det værnepligtige islet i søværnet med til at sikre værnets tætte forhold til det omgivende samfund, herunder også samfundets kendskab til værnets opgaver og funktionsvilkår. Det bør derfor overvejes at anvende værnepligtige i større omfang i søværnets sejlede enheder, hvor dette kan lade sig gøre under hensyntagen til beredskabet til løsning af internationale opgaver. På grund af det reducerede behov for værnepligtige til landtjeneste vurderes antallet af værnepligtige i søværnets dog samlet at kunne reduceres med ca. 100 årsværk.

Materielanskaffelser

I rapporten fra Udvalget vedrørende forsvarets materiel foreslås følgende materielanskaffelser til søværnet i perioden 2000-2011

På kort sigt (år 2000-2003):

- Fire ubåde.
- Et kommando-støtteskib.
- Seks mindre standardfartøj MK II.
- Kommunikationssystemer.

På mellemlangt sigt (år 2004-2007):

- Supplerende udrustning til kommando- og støtteskib.
- Et kommando-støtteskib med supplerende udrustning.
- Et patruljeskib med supplerende udrustning.
- Combined Joint Task Force (CJTF) modul.
- Tre inspektionsfartøjer.
- Ti mindre standardfartøjer MK I.
- Kystradarmateriel.

- Ammunition til Standard Flex udrustede enheder.

På langt sigt (år 2008-2011):

- Et patruljeskib med supplerende udrustning.
- Modulpakke til kommando-støtteskibe og patruljeskibe.
- Ammunition.

Der peges endvidere på følgende materielanskaffelser, der ligger ud over ovennævnte projekter, og som vil kræve yderligere bevillinger til materiel:

På langt sigt (år 2008-2011):

- To patruljeskibe med supplerende udrustning.
- Modulpakke.
- Ammunition.

Inden for den nuværende disponeringsramme udgør beløbet ca. 8.500 mio. kr. Uden for disponeringsrammen udgør beløbet ca. 2.300 mio. kr. (beløb angivet i prisniveau 1997).

ANBEFALING

Den skitserede udvikling af søværnet er baseret på de udledte, langsigtede udviklingsperspektiver i de forudgående kapitler om de sikkerhedspolitiske præmisser, forsvarets formål og opgaver samt forsvarets generelle udvikling. Forslagene til søværnets udvikling må således ses som én model, der ligger inden for disse rammer.

Det er kommissionens opfattelse, at søværnet fortsat må kunne bidrage substantielt og synligt til NATO's umiddelbare og hurtige reaktionsstyrker. En styrket bidrag ved øget deltagelse i de stående flådestyrker eller gennem Task Groups bør overvejes, og på længere sigt vil en kvalitativ forbedring være mulig med indførelse af nye platforme. Det er i den forbindelse opfattelsen, at strukturen må sikre en troværdig løsning af opgaverne, en fyldstgørende indsats på ligeværdigt niveau med andre NATO-lande samt en forsvarlig indsats også i et usikkert miljø.

Kommissionen finder samtidigt, at søværnets bidrag til NATO's hovedforsvarsstyrker og de kollektive forsvarsopgaver i nærområdet må opretholdes på et niveau, der kendetegner en troværdig og ligeværdig samarbejdspartner.

Det er kommissionens opfattelse, at det internationale engagement i fremtiden vil være en højt prioriteret opgave og i stigende omfang får indflydelse på strukturens udvikling. Den resulterende overskrift for søværnets udvikling vil derfor være en strukturel forskydning til fordel for evnen til løsning af det internationale opgavesæt samtidig med, at de nødvendige kapaciteter til brug for løsning af opgaver i nærområdet og herunder også til opretholdelse af den direkte sikkerhed er til stede eller kan etableres rettidigt. Kommissionen finder, at der derfor bør lægges vægt på etablering af en struktur, der tilvejebringer den fornødne mulighed for at forskyde og regulere indsatsen, og strukturen må tillige gøres så robust, at den også vil være egnet ved fremtidige ændringer i det sikkerhedspolitiske miljø.

Da over halvdelen af søværnets kampenheder bliver forældede i perioden 2000-2011 er der såvel behov for som god anledning til at overveje, hvordan søværnet skal se ud i fremtiden og hvilke skibstyper, der hensigtsmæssigt skal indgå i flåden. Da søværnets evne til at løse opgaverne er snævert knyttet til materielindholdet i form af art og antal af skibe mv., og da behovet for materieludskiftning er påtrængende, er der et særligt behov for konkrete anbefalinger vedrørende materiel.

Spørgsmålet om det fremtidige behov for ubåde i dansk forsvar er herunder centralt. Der er - med de egenskaber og den effekt, som ubåde tilbyder - militært set behov for at opretholde et dansk ubådsvåben af passende størrelse. Udvalget vedrørende forsvarets materiel har på baggrund heraf peget på anskaffelse af fire nye ubåde. Det er også kommissionens vurdering, at ubåde er en nyttig kapacitet, der - som andre anskaffelser - selvsagt bør afvejes i forhold til øvrige materielanskaffelser. Udviklingen på ubådsområdet bør følges.

Med en fortsættelse af den nuværende sikkerhedspolitiske udvikling og med den strukturelle forskydning til fordel for evnen til løsning af det internationale opgavesæt vurderes der ikke samme udprægede behov for mindre overfladekampenheder, og vægten i flådens struktur kan dermed skiftes til færre større, men mere fleksible og bredere anvendelige platforme.

De fire minelæggere af Falster-klassen, de ti missilbåde af Willemoes-klassen og de tre korvetter af Niels Juel-klassen bør derfor afløses af en ny større

standardskibstype i to udgaver benævnt henholdsvis kommando-støtteskibe og patruljeskibe, som bedre kan honorere den ændrede situations behov. Begge udgaver forudses baseret på samme grundkonstruktion samt på vidtstrakt og konsekvent anvendelse af det til Standard Flex koncepten hørende containeriserings- og modulariseringsprincip.

Udvalget vedrørende forsvarets materiel peger på anskaffelse af to kommando-støtteskibe og fire patruljeskibe. Vedrørende patruljeskibe gør udvalget samtidig opmærksom på, at der inden for den nuværende disponeringsramme kun synes økonomisk råderum til at gennemføre anskaffelse af to enheder.

Det er kommissionens anbefaling, at der anskaffes to kommando-støtteskibe og to patruljeskibe, og at det endelige antal patruljeskibe derudover først fastlægges, når de økonomiske muligheder og den internationale udvikling har manifesteret sig tydeligere.

Vedrørende enheder til særlige formål finder kommissionen, at de nuværende tre inspektionskuttere samt inspektionsskibet Beskytteren bør erstattes af tre inspektionsfartøjer med forbedret sødygtighed i forhold til inspektionskutterne samt med helikopterdek. Der foretages hermed en reduktion fra de nuværende fem inspektionsskibe og tre inspektionskuttere til i alt fire inspektionsskibe og tre inspektionsfartøjer. Målsætningen for skibsindsatsen i Nordatlanten vil dermed kunne reduceres til et inspektionsskib med helikopter og to inspektionsfartøjer ved Grønland samt et inspektionsskib med helikopter ved Færøerne.

Det er alt i alt kommissionens vurdering, at de i rapporten fra Udvalget vedrørende forsvarets materiel anførte materielanskaffelser afspejler søværnets fremtidige behov. Der kan dog med udgangspunkt i den beskrevne udvikling vise sig behov for en ændret prioritering af konkrete materielanskaffelser.

Det fremtidige bidrag til reaktionsstyrkerne bør justeres, hvormed der kan opstilles og udsendes en selvstændig Task Group i hver styrkekategori.

Det er opfattelsen, at anvendelse af Task Groups også i forbindelse med internationale fredsstøttende operationer, samarbejdsaktiviteter og udvalgte øvelsesaktiviteter vil kunne styrke og synliggøre søværnets bidrag til løsning af internationale operationer.

Kommissionen finder, at udviklingen inden for den operative struktur og prioriteringen af den internationale evne taler for en styrkelse af Søværnets Operative

Kommando's mulighed for at håndtere den internationale operative virksomhed. Kommissionen anbefaler, at der oprettes en permanent, internationalt orienteret stab, der blandt andet kan forestå operativ ledelse ved etablering af Task Groups i forbindelse med internationale operationer, samvirkeøvelser o.lign. Endvidere tilpasses eskadrestrukturen og antallet af eskadrestabe i takt med udviklingen inden for de sejlene enheder.

Med hensyn til de landbaserede enheder er det kommissionens opfattelse, at Stevnsfort og 76 mm kystbatterier kan nedlægges.

Herudover vurderes det, at antallet af marinedistrikter kan reduceres.

Kommissionens har konstateret, at det undersøges, hvorvidt Søværnets Flyvetjeneste, Hærens Flyvetjeneste og flyvevåbnets redningseskadrille bør indplaces under én operativ kommando.

For den logistiske og uddannelsesmæssige støttestruktur må generelt gælde, at de i størrelse og indretning afstemmes efter den operative strukturs behov.

Kommissionen støtter en justering i anvendelsen af værnepligtige, således at en større del af de indkaldte anvendes til sejlene tjeneste primært med det formål at sikre et tilstrækkeligt rekrutteringsgrundlag til søværnet.

Sammenfattende er det kommissionens opfattelse, at den anførte udvikling medfører en ændring af søværnets profil til fordel for de internationalt relaterede opgaver. Med de beskrevne materielanskaffelser vil der opnås en hensigtsmæssig afbalanceret helhed, hvis egenskaber muliggør effektiv anvendelse såvel i som uden for nærområdet og mulighed for efter behov at forskyde indsatsen.

OPERATIVE KONSEKVENSER FOR DEN FREMTIDIGE FLÅDE?

Af

*kontreadmiral K. Winther
Chef for Søværnets operative Kommando.*

Tidsskriftet har ønsket, at afsnittet vedrørende søværnets udvikling fra beretningen fra Forsvarskommissionen af 1997 skulle følges af min vurdering af beretningens operative konsekvenser for den fremtidige flåde.

Disse konsekvenser lader sig imidlertid ikke i den øjeblikkelige situation vurdere, fordi de slet ikke kendes endnu – og de vil næppe kunne konkretiseres i helhed før et forsvarsforlig for årene efter 1999 er på plads.

Derfor har jeg tilføjet et spørgsmålstegn til dette indlægs titel. Jeg kan ikke foretage en endelig vurdering, men jeg kan naturligvis gøre en række betragtninger over kommissionens analyser, konklusioner og anbefalinger for så vidt angår søværnets udvikling.

OPGAVERNE

Det har været en del af kommissionens opgave at foretage en afvejning af forsvaret af nærområdet i forhold til den internationale indsats, og kommissionen har tillige skullet vurdere indstillingen fra udvalget vedrørende forsvarets materiel ("UFOM"). På baggrund heraf og i fortsættelse af kommissionens eventuelle forslag til ændring af forsvarets formål, opgaver og struktur skulle der fremsættes forslag om større materielanskaffelser i de kommende år.

Kommissionen har i sin beretning bekræftet forsvarets formål og i moderat grad udviklet forsvarets opgaver.

Afvejningen mellem forsvaret af nærområdet og den internationale indsats er indgående og gentagne gange behandlet. Konklusionen synes at være den, at forsvaret skal fastholde evne til begge dele, men med en yderligere nedtoning af beredskabskravet i relation til forsvarets af nærområdet og et ønske om en vis

stærkelse af evnen til international indsats. Udviklingen af strukturer og beredskab overfor de internationale opgaver er efterfølgende ganske godt beskrevet, medens der ikke tilbydes eksplicit struktur og beredskabskrav overfor evnen til forsvar af nærområdet. I stedet må det vurderes, at svaret på dette spørgsmål skal findes implicit i den evne, man kan udlede af de resulterende strukturfor-slag.

For så vidt angår søværnet ventes suverænités- og myndighedsopgaver noget udvidet, krisestyrings og kollektive forsvarsopgaver skal ses i sammenhæng med NATO medlemskabet. Dansk indflydelse forudsætter substantielle og synlige bidrag til alle styrkekategorier – altså til såvel hovedforsvarsstyrker (på et længere beredskab) som til reaktionsstyrker (på et højere beredskab). Specifikt anvises reaktionsstyrke-tilmeldinger videreført på det nuværende niveau. Tillidsskabende og stabilitetsfremmende opgaver noteres som hidtil jævnt stigende, og det noteres, at udviklingen af Partnerskab for Fred opgaverne kræver dedikerede personel-ressourcer og aktiviteter. Fredsstøttende opgaver ses i stigende grad at få indflydelse på strukturens udvikling – blandt andet for at tilgodese længerevarende indsatser i større afstand fra Danmark. Andre opgaver – herunder en række af de civiltbetonede ventes enten uændrede eller øgede.

Der ses ikke anledning til at betvivle disse fremskrivninger, der dels svarer godt til den rent faktiske udvikling over de seneste år, dels svarer til den opfattelse jeg selv har af, hvad der lige i øjeblikket forekommer den mest sandsynlige udvikling. Også vel vidende, at det usandsynlige jo netop er det, vi ikke evner at forudse, selvom usandsynlig ikke er lig med umulig – og vel vidende, at verden i værste fald kan ændres fra den ene dag til den anden.

OVERORDNEDE STRUKTURFORHOLD

Ud fra opgaveprognosen opstiller kommissionen en række krav til vores struktur, hvor der peges på en strukturel forskydning til fordel for evnen til at løse det internationale opgavesæt, samtidigt med at de nødvendige kapaciteter til brug for løsning af opgaver i nærområdet og herunder også til opretholdelse af den direkte sikkerhed er til stede eller kan etableres rettidigt. Der bør derfor lægges vægt på etablering af en struktur, der tilvejebringer de fornødne muligheder for at forskyde og regulere indsatsen. Aلسidighed bør vægtes frem for specialisering – såvel operativt som geografisk.

International indsats følges af en række kvalitetskrav, hvor der kræves evne til at operere under krigslignende forhold – altså evne til at operere og overleve i kamp, geografisk anvendelsesmulighed, hvilket vil sige evne til at

operere i de fleste klima- og farvandsforhold. Det skal her bemærkes, at de seneste års deployeringer til Golfen, Middelhavet og til den amerikanske østkyst, klart har vist nødvendigheden af at kunne nedkøle skibene til tålelige indenskabstemperaturer af hensyn til både personel og materiel. Det er til gengæld i den bestående struktur vores væsentligste "deployeringsbegrænsning". Der kræves videre at vore enheder skal kunne yde en indsats på ligeværdig niveau med andre NATO lande. Vi skal kunne levere kvalificerede krigsskibe, der er til nytte – ikke til besvær – i en international styrke. Og der kræves evne til at beherske sømilitære operationer på højt niveau – et krav om både personelmæssig og materiel "professionalisme" – og evne til at operere i og overleve i et højt trusselsmiljø. Samlet kræves evne til overfladekamp, luftforsvar, undervandskamp, minelægning og minerydning – behov for alsidighed – men også for opgaveoptimering for eksempel til minerydning – udholdenhed og evne til logistisk at understøtte operationer "i bredere geografisk ramme".

Kommissionen finder, at en kvalitativ forbedring i nogen grad vil kunne begrunde en kvantitativ reduktion.

De særlige krav til løsning af opgaver i nærområdet bliver i denne systematik til de særlige krav, der følger af de fredsmæssige opgaver i nærområdet herunder de forskellige "civile" opgaver, medens det for egentlige forsvarsopgaver er det afgørende, at den struktur, der kan løse internationale opgaver, også er kampduelig i nærområdets geografi samt at personellet også er uddannet til disse forhold.

Før kommissionen på dette grundlag behandler søværnets fremtidige strukturbehov anføres i afsnittet om "Rådigheds-aspekter" en række meget væsentlige faktorer omkring faktisk rådighed "på havet" i relation til et totalt antal skibe, antal besætninger og den udnyttelse, der kan opnås under hensyn til normalsituationens arbejdstidsvilkår. Vigtigt fordi selv byrdefulde kriseoperationer må forudses at skulle løses også i situationer, hvor nationen som sådan i øvrigt fungerer under fredstidsforhold, og hvor derfor naturligvis også forsvarets personel ikke skal levere mere tid til tjeneste, end hvad der svarer til de normalt aftalte rammer.

SØVÆRNETS OPERATIVE STRUKTUR

Kommissionens forslag til udviklingen af søværnets operative struktur er illustreret skematisk med en opstilling af henholdsvis "Operativ struktur 1999" og "Operativ struktur 2011". Sidstnævnte er et perspektiv for den fremtidige flåde

og tages derfor som udgangspunkt for betragtninger over en sådan strukturs duelighed.

Patruljeskibe- og kommando-støtteskibe

Først skal det noteres, at beretningen i de senere afsnit alene angiver disponeringstidspunkter for nybyggerier – ikke det faktiske operative ibrugtagningstidspunkt. Realistisk kunne disse være ét kommando-støtteskib i 2005 og ét i 2007, ét patruljeskib i 2008 og ét i 2011, samt eventuelt yderligere to patruljeskibe, som angivet i UFOM rapport. i årene efter 2011.

Virkelighedens verden i perioden 1999-2011 vil være en skiftende kombination af nuværende enheder og kommende, nye enheder. Forsvarskommissionen giver intet bud på denne konkrete udviklingstakt, men kun slutmålet i 2011.

Dernæst er spørgsmålet om to plus to nye enheder – deres kvalitet til trods – nu også hvad angår operativ evne kan udfylde opgavespektret for 17 ældre enheder.

De vil hver for sig have en bedre "international" evne end de nu kendte enhedstyper, men de vil hver for sig også kun kunne være et sted ad gangen. Med de angivne rådigheds-faktorer – der ikke kan ventes væsentligt ændret – vil som en hovedregel kun en af hver type til enhver tid være deployeringsklar. Den mulige deployeringslængde vil derefter afhænge af muligheden for at udskifte besætninger undervejs – hvilket atter forudsætter rådighed over et antal uddannede besætninger.

I relation til forsvar af nærområdet vil der være tale om en meget væsentlig reduktion af den samlede kapacitet. Spørgsmålet er så, hvad behovet vil være i år 2011. Og det kan ingen i dag svare på. Det er i denne sammenhæng vigtigt, at holde sig tidsaspektet for øje. Projektering af disse enhedstyper og bygning af de første enheder er et afgørende kvalitativt skridt fremad, og der vil være tid til siden at udvide antallet, såfremt det er hvad kommende opgave- og strukturvurderinger – om 5-6 år fra nu - tilsiger.

Undervandsbåde

Kommissionsberetningen indeholder en solid argumentation for videreførelse af et moderne undervandsbådsvåben som et uundværligt effektivt element i søværnet såvel til internationale som til nærområde opgaver. Den afsluttende anbefaling er, som det er kendt fra presseomtalen, blødere end både analyse og konklusion, men det har sine ligeledes kendte årsager. Også her er tidsaspektet imidlertid vigtigt, såfremt der skal skabes forbindelse fra den nuværende til den kommende struktur.

Patruljefartøjer

Patruljefartøjer – det vil sige FLYVEFISKEN-klassens 14 enheder – vil være et af de bærende elementer i hele den betragtede periode frem til 2011, hvor der så til gengæld vil være behov for at projekttere næste generation. Erfaringerne indtil nu bekræfter at de kvalitetsmæssigt vil kunne udfylde de tiltænkte roller, men de vil kvantitetsmæssigt blive stærkt belastet af også at skulle udfylde de WILLEMOES-klasse opgaver, der ikke kan overtages af de nye større enheder. I en krigsstruktur er der ikke meget at gøre ved dette. I fredstrukturen og i relation til især suverænitets- og myndighedsopgaverne vil dobbeltbemanding af et antal af disse enheder i nogen grad kunne kompensere for det lavere antal af fartøjer til rådighed i strukturen.

Landbaserede enheder

Kommissionen foreslår i kraft af den allerede igangværende udvikling af marinedistriktsorganisationen, at Sundets Marinedistrikt nedlægges som myndighed idet opgaverne overføres til henholdsvis Kattegats Marinedistrikt og Bornholms Marinedistrikt samt til et marinedistriktselement placeret på Sjælland. Dette er en naturlig konsekvens af den nye teknik, der her er ved at blive taget i brug.

Det foreslås videre, at Stevnsfortet og de resterende 76 mm kanonbatterier nedlægges. Det er tillige en naturlig konsekvens af såvel udviklingen i de operative opgaver og den begrænsede militære nytteværdi, disse anlæg vil repræsentere efter år 2000.

Øvrige enheder

Den skitserede udvikling af helikopterantal og enheder til særligt formål repræsenterer en videreførelse med trinvis udskiftninger for opretholdelse og til dels forbedring af nuværende niveau, og det giver ikke anledning til anden betragtning, end at der her lægges op til en rimelig fornyelsestakt.

DEN OPERATIVE ORGANISATION OG STRUKTUR

Kommissionen påpeger behovet for dels etablering af en permanent, internationalt orienteret stab underlagt Søværnets operative Kommando samt

sideløbende hermed behovet for en udvikling af eskadrestrukturen, så den svarer til udviklingen af skibstyper.

Der gives hermed støtte til, at den stabs- og kommandofunktion, der er afprøvet i 1998 som "Commander Danish Task Group", kan udvikles og etableres permanent. Det vil i hovedsagen sige som en "eskadrechef" med en udvidet operativ stab, som skal kunne lede enheder der tildeles af Søværnets operative Kommando for at løse opgaver, der tildeles af den operative kommando eller af en international kommando-myndighed.

Den sideløbende udvikling af eskadrestrukturen er ikke umulig, men kræver et grundigt forarbejde for at sikre, at vi ikke i processen taber den specifikke operative ekspertise indenfor de forskellige operationsarter, som i dag er etableret ved og fastholdes i netop eskadrene. De her nævnte udviklinger er ikke særligt politisk afhængige, og det forberedende arbejde er derfor nu sat i værk, således at en implementering kan begyndes fra starten af år 2000.

Personellet

Søværnets personelstruktur forudses i hovedsagen opretholdt på det nu kendte grundlag, idet dog uddannelse af værnepligtige til bevogtnings- og nærforsvarsopgaver ved flådestationer og øvrige anlæg i land foreslås at ophøre – og opgaven overflyttet til "den regionale struktur", hvilket vil sige enten hæren eller hjemmeværnet. Til gengæld foreslås det at øge anvendelse af værnepligtige i skibene.

Der er ikke meget dramatik i dette. Til gengæld savnes i beretningen generelt nogle forhold omkring personelstyrkens udvikling. Personellet er vores vigtigste ressource – det både siger og mener vi oprigtigt i forsvaret. Desværre er det også en dyr ressource, og det er let at prifsætte, når der skal ses på besparelsesmuligheder – eller muligt provenu om man vil. Samtidig er det kendt og erkendt overalt internt i forsvaret, at vores personel er presset mere end godt er i det lange løb.

Vi er ikke ubekendt med det, der i den netop udsendte britiske "Strategic Defence Review" betegnes som "overstretched and undermanned". Paradoksalt nok blandt andet fordi forbedring i ferie og frihedsordninger reducerer den rådige arbejdstid i et år, og dermed gør det vanskeligt at skabe balance mellem aktivitet – såvel operativ indsats som efteruddannelser – og ressourcer målt i rådige arbejdstid. Et problem der ikke bliver mindre vanskeligt af, at en meget stor del af søværnets operative aktivitet skal fungere døgnet rundt, året rundt. Og hvor overenskomstmæssige løn- og tillægsforbedringer normalt finansieres via overenskomstmidlerne, så den samlede aktivitet i princippet ikke berøres, så

gælder det samme ikke for ekstra frihedsgoder. Egentlig burde de modsvares af en tildeling af ekstra normer og lønsummer i forhold til den arbejdstidsressource, der dermed tages bort fra al døgn tjeneste, men det sker ikke. De teknologiske og bemandingsmæssige muligheder for at gøre mere med mindre er kun i meget begrænset omfang til stede og kun i enkelte dele af aktiviteterne. Mulighederne for at produktivitetforbedre os ud af mindre ressourcetildeling er dermed meget begrænsede.

Personelmæssigt kan vi ikke i de nærmeste år påregne at kunne gøre mere – eller lige så meget – med mindre. Og det er her vigtigt at mindre ikke alene er i normtal, men også i den arbejdstid, den samlede personelmasse skal producere.

KONSEKVENSER FOR DEN FREMTIDIGE FLÅDE

Forsvarskommissionens beretning er blevet betegnet som et grundlag – af nogle som et godt grundlag – for de forestående drøftelser om et forsvarsforlig for år 2000 og følgende år. Det er betonet, at det ikke er den eneste mulige udvikling, og forsvarsministeren har i sin pressemeddelelse ved beretningens offentliggørelse udtalt, at "...Beretningen indeholder (også) en skitse til forsvarrets fremtidige udvikling, men kommer ikke med nogen anbefaling til forsvarrets økonomiske rammer eller til indholdet i et nyt forsvarsforlig. Det har heller ikke ligget i kommissionens mandat, men er op til de kommende politiske drøftelser om et nyt forsvarsforlig." Videre hedder det efter oplysning om, at regeringen inden 1 marts 1999 vil præsentere sit forhandlingsudspil, at "... Forsvarskommissionens beretning vil være et godt udgangspunkt for de politiske drøftelser om et nyt forsvarsforlig, idet beretningen blandt andet indeholder en skitse for forsvarrets udvikling, der kan bruges som en slags opslagsværk med velbelyste "strukturbrikker". Det er ikke muligt på nuværende tidspunkt at forudsige det eksakte udkomme af forligsforhandlingerne. Men jeg forudser ikke et resultat, som afviger fra den hovedlinje, som er skitseret i kommissionsberetningen. Et forsvar rettet mod de mange internationale opgaver som vi – knap 10 år efter den kolde krigs afslutning – må forudse også vil være del af fremtiden."

Såfremt Forsvarskommissionens fremskrivning af opgaverne holder, er jeg enig i, at den foreslåede strukturudvikling kan føre til et søværn, der svarer til opgaverne, idet jeg forudsætter, at der undervejs mod år 2011 vil være grundlag for at justere i strukturens tal for nye skibe, efterhånden som de nuværende ældre enheder – og de, der bliver ældre undervejs – udgår. Og her er vi ved et andet afgørende forhold, som kommissionen ikke har behandlet, men som også

vil blive bestemt af såvel et nærmest kommende forsvarsforlig og efter al sandsynlighed i et eller to yderligere forlig inden vi er ved år 2011. Det er spørgsmålet om den konkrete udviklingstakt. Hvornår bevilges og ibrugtages nye skibe, hvornår udgår ældre enheder, hvordan bliver den personelmæssige forbindelse fra ældre til nye enheder, bliver der en jævn strukturudvikling og – overgang, så opgaverne kan løses med kontinuitet. Kort sagt hvordan er struktur, bemanning, opgaver og driftsmidler ikke blot i 1999 og i 2011, men også i hvert af årene 2000, 2001, 2002... og så videre. Det er det, der er søværnets virkelighed, og det, der afgør om de operative opgaver kan løses, således som de er politisk bestemt.

01179 KHC 306
J P BONDE PETERSEN
NÆRUM VÆNGE 23
2850 NÆRUM

000

2850 o 3/31 1

0000156

En god samarbejdspartner

Raytheon Electronics



**THOMSON MARCONI
SONAR**

For yderligere information, kontakt Hans Buch+Co. A/S

Roskildevej 8-10
2620 Albertslund
Tlf: 43 66 76 76
Fax: 43 66 76 06

e-mail: info@hansbuch.dk
www.hansbuch.dk

HANS BUCH + CO
INGENIØR OG HANDELSFIRMA A/S

Tidsskrift for Søvæsen



Nr. 6 / DEC. 1998
169. ÅRGANG



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

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

Udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet



Homepage: www.svn.dk/tfs

REDAKTØR

Orlogskaptajn Nils Wang
Hornemansgade 11
2100 København Ø
Telefon 39 18 31 48 eller 21 25 96 30
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 45 89 22 55 - 3433
E-mail: Starklint@post6.tele.dk

TRYKKERI:

Nørrebros Bogtryk &
Grafisk Center Kbh. ApS
Nørrebrogade 56
2200 København N
Telefon 35 39 61 33

Forsidebillede: Olfert Fischers nyrenoverede gravsted.

Eftertryk: Kun med redaktørens tilladelse.

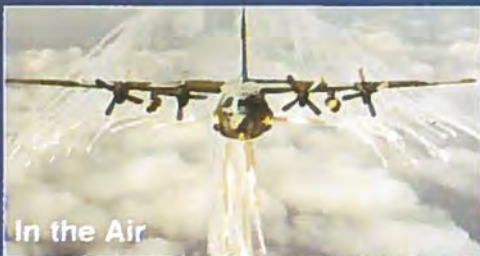
Artikler til TFS Nr. 1/FEB 1999 bedes indsendt til redaktøren inden 15 MAR 99.



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 AALBORG A/S

AARHUS FLYDEKOK A/S

LYNGSØ MARINE A/S

MONBERG & THORSEN A/S

EIVA A/S

DESMI A/S

DANSK BOLIGSTÅL A/S

CUBIC-TAVLEPRODUKTION A/S

TERMA ELEKTRONIK AS

INFOCOM A/S

DANISH AEROTECH A/S

RESON A/S

PER UDSEN CO. A/S

NORDIC DEFENCE
INDUSTRIES A/S

LOGIMATIC A/S



INDHOLD

| | |
|--|-----|
| FORORD..... | 305 |
| KOMMENTAR TIL SVENSKT SJÖFÖRSVAR I DET NYA EUROPA..... | 306 |
| Kaptajnløjtnant A.P. Damm | |
| SVENSKT SJÖFÖRSVAR I DET NYA EUROPA..... | 309 |
| Kungl Örlogsmannssällskapet | |
| THE STRATEGIC DEFENCE REVIEW..... | 329 |
| Kommandør P. Grooss | |
| DET HOLLANDSKE FREGATPROJEKT..... | 338 |
| Kommandørkaptajn U.M. Berthelsen | |
| OLFERT FISCHERS GRAV PÅ REFORMERT KIRKEGÅRD..... | 341 |
| FORMANDENS BERETNING..... | 345 |
| BOGANMELDELSE..... | 350 |
| MARINENS BIBLIOTEK..... | 353 |

MARINENS BIBLIOTEK

HENRIK GERNERS PLADS, BYGNING 37

NYHOLM

1439 KØBENHAVN K

TELEFON: 32 54 73 82

TELEFAX: 32 96 31 71

ÅBNINGSTIDER

HVERDAGE 9-15

TIRSDAGE 9-18

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN



DEN GAMLE REDACTEUR TAKKER AF

Efter mere end 3 år som redaktør af vores gamle tidsskrift er tiden inde, hvor nye og yngre kræfter må overtage det ærefulde hverv. Da jeg tiltrådte redaktørposten ved udgivelsen af nr. 5-1995, lovede jeg læserne, at "...vort øjemed stedse (ville) være, at vinde et oplyst Publicums Bifald" – et citat hentet fra den første tidsskriftsudgivelse i 1827.

Hvorvidt dette er lykkedes, må være op til læserne at bedømme, men øjemedet har stedse været at give abonnenterne et læseværdigt og levende Tidsskrift, der behandler, kommenterer og om nødvendigt selv rejser aktuelle spørgsmål med betydning for forsvaret i almindelighed og søværnet i særdeleshed. Det har samtidig været vigtigt at fastholde den faglige integritet, der har kendetegnet Tidsskriftet gennem 169 årgange og som udgør selve Tidsskriftets sjæl. Jeg har i den forbindelse med glæde kunnet konstatere, at Tidsskriftet læserskare omfatter såvel Sø-Lieutenant-Selskabets medlemmer som beslutningstagere i forsvaret og forsvarspolitiske meningsdannere.

Jeg vil slutte denne udgangsreplik med en tak til alle, der har bidraget med indlæg til Tidsskriftet i de forgangne 3 år, til de der har bistået mig i redaktionsudvalget og til Sø-Lieutenant-Selskabets sekretær. Til min afløser, orlogskaptajn Klaus Bolving ønsker jeg held og lykke med det forestående arbejde.

Som oplæg til artiklen "Svenskt Sjöförsvar i det nya Europa" bringes her en kommentar fra KL A.P. Damm, der for tiden er elev på Försvarshögskolan i Stockholm, hvor han gennemgår den toårige Chefsutbildning (VUT II).

Med denne indledning sættes debatoplægget fra Kungl Örlogsmannasällskapet ind i en realpolitisk kontekst, der i foruroligende grad minder om den, vi selv befinder os i.

KOMMENTAR TIL

"SVENSKT SJÖFÖRSVAR I DET NYA EUROPA"

Af

kaptajnløjtnant Alan Damm

Debatindlægget "Svenskt sjöförsvar i det nya Europa" er skrevet i en krisetid og skal læses på den baggrund. Det svenske forsvar er præget af dels en kraftig identitetskrise og dels en akut økonomisk krise, hvortil kommer, at den svenske marine i høj grad er marginaliseret i det svenske forsvar.

Det svenske forsvars identitetskrise er en følge af den kolde krigs ophør. Som debatindlægget beskriver, var det tidligere det svenske forsvars opgave gennem et stærkt mobiliseringsforsvar at gøre en russisk aggression så kostbar for angriberen, at fordelene ved et angreb mod Sverige ikke stod mål med omkostningerne. Samtidig medførte det relativt stærke, men defensive forsvar kombineret med alliancefriheden, at Sverige udenrigspolitisk kunne placere sig centralt på den verdenspolitiske arena. I den ny verdensorden, hvor alliancefrihed ikke er nøglen til indflydelse, men nærmest betragtes som et tegn på manglende engagement i omverdenen, er det nødvendigt, at den svenske Försvarsmakten i lighed med de øvrige europæiske forsvar kan deltage ved løsning af konflikter i Europa og resten af verden på alle grader af konflikt-skalaen. Det ved Försvarsmaktens ansatte, den almene befolkning samt regering og riksdag. Samtidig er alle nu klar over, at truslen fra Rusland nu er ikke eksisterende, selv om svenskere generelt er meget skeptiske over for russere, hvilket er forståeligt i lyset af mange hundrede års konstant fjendskab mellem de to lande.

På trods af at alle nu afskriver muligheden for et russisk angreb mod Sverige i hvert fald i de næste mange år, er det svenske forsvars opgaver ikke omformuleret, og den defensive indretning af Försvarsmakten består uændret. Besparelser i forsvaret har medført en 25% reduktion af krigsstyrken, og politisk har man ændret mobiliseringsberedskabet fra de tidligere 24-72 timer til nu et år. Samtidig har man givet forsvaret til opgave at planlægge, hvordan man over en periode på fem til ti år igen kan forøge krigsorganisationen til det tidligere niveau. Dette tydelige misforhold mellem situationen i omverdenen og de opgaver, som den svenske officer bliver stillet over for - et mere eller mindre omfattende angreb fra Rusland er fortsat trusselsbilledet - medfører, at den enkelte officer og Försvarsmakten som helhed er fanget i en identitetskrise.

Tillidsforholdet mellem officerskorpset og politikerne er ikke blevet bedre af den akutte budgetkrise, det svenske forsvar er blevet kastet ud i det sidste halve år. Krisen udspringer af, at Sverige for at leve op til EU's konvergenskriterier har omlagt en stor del af statsgælden, således at de enkelte statslige myndigheder skal finansiere investeringer på kommercielle vilkår. For Försvarsmakten indbærer dette, at statskassen først betaler for materielinvesteringer ved levering, og at eventuelle forskud til industrien finansieres ved, at Försvarsmakten optager lån i den svenske Hypotekbank. Det år omlægningen skete, reduceredes forsvarsbudgettet kraftigt, men for forsvarets virksomhed betød det intet, idet det manglende beløb kunne lånefinansieres. Imidlertid forudsætter en sådan ordning, at afdragene på lånene skal finansieres gennem yderligere låntagning, hvilket kun er muligt, såfremt materielinvesteringerne årligt ligger på samme høje niveau. I nedskæringstider er dette selvfølgelig ikke muligt, og Försvarsmakten står tilbage med et budgetunderskud over de næste 2-3 år på 7 mia. kr., som forsvarschefen mener, at regeringen har lovet at dække. Regeringen mener ikke at have lovet forsvaret noget og tvivler i øvrigt på beregningerne, også selv om rigsrevisionen bekræfter dem. Resultatet er blevet kraftige offentlige meningsudvekslinger mellem forsvarschef og finansminister, samt en akut mangel på tillid mellem officerer og politikere.

Marginaliseringen af den svenske flåde er et produkt af den defensive tankegang, hvor storinvasionen udgjorde trusselsbilledet, der prægede det svenske forsvar. Resultatet er blevet en svensk kystflåde, hvor de største svenske kampskibe - klassificeret korvetter - er at sammenligne med FLYVEFISKEN-klassen i kamprollen, men med en stor evne til ubådssjagt. Når man ser

bort fra et slagkraftigt ubådsvåben, har den svenske marine ikke evnen til at operere i længere tid uden for skærgården, og flåden har derfor ikke store muligheder for at optræde ved og påvirke kriser, selv i nærområdet. Resultatet af udviklingen har været, at officerer af de to øvrige værn ikke har forståelse for, at orlogsskibe kan bruges til international optræden og krisestyring, samt at ingen politikere beskæftiger sig med flådepolitik. Tværtimod er der en tendens til at se flåden som overflødig i international sammenhæng, og i stedet at foretrække opbygningen af internationale udrykningstyrker bestående af hærenheder. Den svenske flådes internationale profil bæres således hovedsageligt af minerydningsfartøjers opgaver i de baltiske lande.

Det nok største problem for den svenske flåde er, at de yngre søofficerer ligger på linie med det flådesyn, der præger de øvrige værn, og fremskridtstroen i Marinen knytter sig til korvetprojektet VISBY samt til det fællesnordiske ubådsprojekt. Disse projekter vil unægteligt betyde store fremskridt for flådens taktiske muligheder, men ikke give flåden væsentlige større muligheder for at optræde i andre roller og farvandsafsnit end nu.

Debatindlægget "Svenskt sjöförsvar i det nya Europa" skal læses på denne baggrund. Indlægget er relevant og velformuleret, og formålet er tydeligvis at gøre reklame for de muligheder, en flåde har for at understøtte svenske interesser i den ny verdensorden. Skriftet henvender sig sandsynligvis i lige så høj grad til søofficerer som til officerer fra andre værn, politikere og meningsdannere, og selv om ambitionsniveauet ved beskrivelsen af en fremtidig svensk marine kan virke beskedent, udgør indlægget et meget stort skridt væk fra den defensive - og nærmest ikke eksisterende - flådepolitik, der har præget Sverige de sidste mange år.

SVENSKT SJÖFÖRSVAR I DET NYA EUROPA

Af

Kungl Örlogsmannasällskapet

Försvarsmiljön har i grunden förändrats efter det kalla krigets slut. En ny försvarsfilosofi skisseras. Den av det kalla kriget motiverade invasionsförsvarsstrukturen har nått vägs ände. Det är då viktigt att Sveriges geopolitiska läge och de maritima frågorna lyfts fram och ges rätt betydelse. Mot denna bakgrund beslutade Kungl Örlogsmannasällskapet att genomföra ett projekt "Försvaret inför 21:a århundradet" under verksamhetsåren 1998 och 1999. Projektets roll är att diskutera och utforma en vidgad syn på försvarets utveckling inför det tjugoförsta århundradet. Den bärande roll som försvaret och däri sjöförsvaret har i svensk utrikes- och säkerhetspolitik får ej underskattas.

Under verksamhetsåret 1998 hållna anföranden vid ordinarie sammanträden och seminarier har behandlat försvarets framtida utformning på stor bredd. Kungl Örlogsmannasällskapets styrelse beslöt att sammankalla en arbetsgrupp för att sammanställa och presentera huvuddragen av det som hittills uppnåtts i projektet.

Arbetsgruppen har bestått av ledamöterna Bengt Andersson, Hans Dahlberg, Göran Frisk, Herman Fältström, Hans-Christian Hagman, Bo Rask, Lars-Erik Salomonsson, Claes Tornberg och Lars Wedin.

Resultatet av arbetsgruppens arbete presenteras i denna skrift.

UTVECKLINGEN KRING ÖSTERSJÖN

Händelseutvecklingen i Östersjöområdet har under ett årtusende kännetecknats av ett ständigt skiftande maktspel. Tre centra kan urskiljas; ett i öster, det ryska området, ett i väster, Sverige, och ett i söder, de skiftande tyska och polska statsbildningarna. Under det senaste årtiondet har vi upplevt det senaste omslaget i detta maktspel.

I början av 1600-talet etablerade Sverige *Dominium maris Baltici* — överhöghet över det baltiska havet — som endast, till en början, ifrågasattes

(fortsättes side 312)

MARINEMALERE

Christian Benjamin Olsen (1873-1934)

En anden side af Benjamin Olsens arbejde for Den Kongelige Porcelænsfabrik og Bing og Grøndahl. Denne 50 cm høje vase med dekorationer i Jugend-stil findes på Bing og Grøndahls museumssamling, Royal Scandinavia A/S.

Vasen er fra tiden efter 1910 før verdenskrigen. Peder Skram blev bygget i 1909.



Forsiden: Kejseryachten Hohenzollern eskorteret af en tysk krydser passerer Kronborg.



Bagsiden: Panserskibene med Peder Skram i spidsen og torpedobådene af Søridderen-klassen passerer kejseryachten.

(fortsat fra side 309)

av Danmark. Sveriges styrkeposition berodde främst på att Ryssland och det tyska området genomgick var för sig en långvarig svaghetsperiod, men även på att den svenska flottan förmådde behärska havet. De viktigaste handelsvägarna gick från Västeuropa genom Östersjöns inlopp, där Danmark tog upp tull, till främst Baltikum som bedrev export från det ryska området. Riga blev Östersjöns och det svenska stormaktsväldets största och rikaste stad. Efter det stora nordiska kriget och Karl XII:s fälttåg förlorade det svenska väldet sina baltiska provinser. Det av Peter den Store återkonsoliderade Ryssland kom att med sin nya flotta behärska Östersjön. Sverige gick in i en varaktig defensiv period. Tsarerna försökte övertala Sverige att tillsammans med Ryssland deklarerade Östersjön som ett mare clausum — ett slutet hav, som är strandstaternas uteslutande angelägenhet. Sverige stod dock emot och Östersjön bevarades som ett fritt och öppet hav, även om denna status begränsades av den danska tullen vid inloppet, vilken togs upp till mitten av 1800-talet. Den defensiva svenska hållningen formaliserades av Karl XIV Johan 1834 inför befarade krigshandlingar i Östersjön mellan England och Ryssland i Sveriges första neutralitetsförklaring.

Sedan det tyska området och främst Preussen stabiliserats under 1700-talet riktades det tyska intresset inte längre mot Östersjön utan söder- och västerut. Mot slutet av 1800-talet behärskade ändå de båda kejsardömena Ryssland och Tyskland hela kuststräckan från Torneå till danska gränsen. Båda imperierna blev utslagna under första världskriget och Sverige var åter, som på 1600-talet, med sin av kriget oskadda flotta, Östersjöns starkaste makt — utan att absolut sett vara starkt. Havet var omgivet av nio mer eller mindre demokratiska stater där, utom Sovjetunionen, de flesta var västligt orienterade. Under 1930-talet tillväxte emellertid styrkan hos makterna i söder och öster under Hitlers och Stalins diktaturer. Efter andra världskriget var Tyskland inte längre en fungerande statsbildning, medan Sovjetunionen, visserligen försvagad, åter framträdde som Östersjöområdets starkaste makt som behärskade kusten från Finska viken till Lübeck.

Sedan Tyskland återhämtat sig och rikshalvorna därefter återförenats har landet även efter Sovjetunionens och Warszawapaktens upplösning på nytt främst orienterat sig mot kontinenten, nu genom EU. Detta har medfört ett maktvacuum i Östersjöns sydöstra hörn. Och Sverige har återigen blivit Östersjöns geografiskt dominerande stat, åter bland nio självständiga stater. De kontinentala EU-staterna förefaller ha begränsat intresse av Östersjön annat än som en avgränsande zon för att hålla tillbaka ett oförutsägbart Ryssland.

Mot bakgrund av många arhundradens växlande förhållanden förefaller det väl optimistiskt att räkna med att ett varaktigt läge i Östersjöområdet nu uppnåtts. Regionen kan komma att stabilt integreras i ett sammanhållet Europa förutsatt att ett i gemenskapen fast integrerat Sverige fortsatt har ett behärskande inflytande i Östersjön.

VITALA INTRESSEN

Grunden är viljan att bevara frihet och demokrati. Vi vill även bevara den höga levnadsstandard vi åtnjuter. Detta kräver fred och säkerhet och en effektiv handel. Det kräver en politisk, ekonomisk och social stabilitet inte bara i Sverige och i Sveriges omedelbara närområde. Det kräver också att de element som ger oss säkerhet och de element som bidrar till vår utveckling — oberoende var de finns — säkras.

Vi vill ha pålitliga grannar; en buffert mot osäkerhet. Vi vill ha fungerande fora för säkerhetspolitisk samordning och vi vill bevara, och i de flesta fall utveckla, de centrala institutionerna EU och NATO.

Beroende av geografisk närhet och politisk/ekonomisk betydelse är värden såsom demokrati, marknadsekonomi, nationellt oberoende och mänskliga rättigheter också viktiga intressen.

Dessa intressen delar vi med övriga västländer.

Förmåga att bevara — om nödvändigt med tvångsmedel — inre och yttre säkerhet och existensen av ett fritt agerande rättsväsende är grundläggande funktioner för Sverige som nation. Våra domstolar, polisväsendet och totalförsvaret har dessa uppgifter.

Det är således av vitalt intresse att vi har resurser så att vi kan försvara Sverige mot angrepp, hävda vår territoriella integritet samt bidra till fred och säkerhet i vårt närområde och i omvärlden. Dessa resurser kan också stärka det svenska samhället vid kriser och katastrofer.

Sveriges export och import av råvaror och färdiga produkter fraktas till 90% på köl till och från landet. Sjövägarna och det fria flödet av råvaror och färdiga produkter till och från våra hamnar på väst- och ostkusten och längs norrlandskusten utgör därmed grunden för vårt lands välstånd. Den fria tillgången till sjövägarna genom sunden mellan Sverige, Danmark och Tyskland kommer således alltid att vara av stor strategisk betydelse för Sverige och de övriga nationerna kring Östersjön, Bottniska viken och Finska viken.

Sverige hävdar 12 distansminuters territorialhav. I regeringsformen 10 kapitel 9 § fastslås regeringens ansvar när det gäller att värna det svenska

territoriet mot kränkningar utförda av främmande makt. Dessutom har försvarsmakten en lagstadgad uppgift att skydda svenska fartyg på fritt hav.

Sverige har också proklamerat en ekonomisk zon och i förhandlingar med omgivande nationer överenskommit om gränsdragningen.

Därmed har Sverige förbundit sig att folkrättsligt agera för att kontrollera, förhindra och beivra felaktigt utnyttjande av dessa områden. Om dessa intressen är hotade måste vi kunna tillgripa tvångsmedel, om erforderligt understött av vapenmakt.


Att enbart utgå från detta vore dock ett alltför snävt perspektiv. I dag är Sverige medlem i EU och en integrerad del i europeisk säkerhet. EU är ett fredsprojekt och de facto en allians. Som beskrivs i Försvarsberedningens rapport (Ds 1999:2) skapar EU-medlemskapet "en solidaritet som motsvarar stöd till medlem som utsätts för kris eller hot". Sveriges intressen sträcker sig även till andra unionsmedlemmar och deras välbefinnande. Svenska intressen sträcker sig således även bortom Östersjön.

Sverige närmar sig NATO och det euroatlantiska samarbetet. Utan debatt gick Sverige med i Pfp och det finns en tydlig bilateral kontakt mellan Sverige och NATO. Sverige har i dag en NATO-delegation, deltar i NATO:s "Planning and Review Process" och har officerare i internationell tjänst under NATO:s befäl. Sverige har deltagit i dussintals Pfp aktiviteter och övningar och vi har varit värddar för en handfull. Sverige har en bataljon i Bosnien under NATO-flagg. Sverige är aktivt i det euroatlantiska partnerskapsrådet och WEU.

Även om Sverige inte är formell medlem, har Sverige närmat sig Europa och NATO till den grad att Sverige inte kan frikoppla sig från NATO:s intressen och alliansens värdegemenskap. Diskussioner om Sveriges alliansfrihet är inte längre relevanta. De tillhör en förfluten tid med snävare nationella intressen. Internationellt frågar man sig inte om Sverige är på väg mot NATO utan när Sverige blir medlem.

Vi lever i en föränderlig värld. Genom EU-medlemskapet, NATO-samarbetet, det baltiska engagemanget samt ambitionen att bidra till fred och säkerhet i omvärlden, har svenska intressen radikalt utökats under det senaste decenniet. Utgående från Östersjön är fria handelsvägar samt Finlands, Estlands, Lettlands och Litauens säkerhet vitala svenska intressen. Det är särskilt i det baltiska området som säkerhet behöver främjas.

Estland, Lettland och Litauen som fria, demokratiska och starka stater är av vitalt intresse för Sverige. Det är inte bara Sverige som har intressen i det baltiska området. Finland och Danmark är intimt engagerade i Estland, Lettland och Litauen. För Polen är litauisk stabilitet ett vitalt intresse. Tyskland har visat ett marginellt engagemang — i varje fall så länge



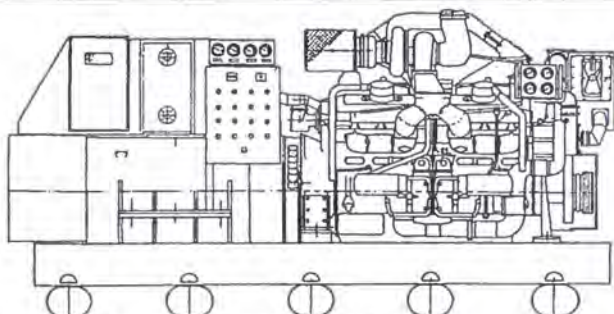
uni-safe

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

Tlf. 32 58 16 15

SAFETY AT SEA

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 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.

TechnoScan as

Generalagent for:

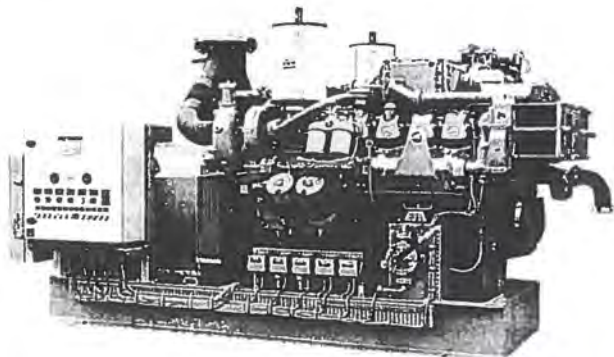
- Motoren und Turbinen Union, Friedrichshafen
- Mercedes Benz Industrimotorer, Stuttgart

mtu



Marinediesellaggregater 23-6875 kW

Marinefremdrivningsanlæg 52-7400kW



TechnoScan as
Postbox 180
Tåstrupgårdsvej 20-22
2630 Tåstrup

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

subregionen är relativt säker. USA:s baltikumcharta är signifikant och de bilaterala kontakterna prioriteras från Estlands, Lettlands och Litauens perspektiv.

Om svensk säkerhet är så beroende av säkerheten i det baltiska området, borde inte Sverige göra mer? Vi förmodar att det ligger i Finlands intresse att samarbeta med Sverige för säkerheten i det baltiska området. Det finns gott om utrymme för samarbete.

MARITIMA FAKTORER

Sverige står återigen i centrum för utvecklingen i Östersjön. Skärningspunkten har förskjutits från Västerhavet till det baltiska området. Västerhavet och Östersjön har stora förutsättningar för att bli en bro mellan nationer i stället för en barriär eller vallgrav.

Som europeisk stat och medlem av EU är det inte bara våra egna intressen som styr denna utveckling. Det är också en skyldighet för Sverige att, från Västerhavet till det baltiska området och från norra Tyskland och Polen till Spetsbergen, tillse att internationella överenskommelser följs. Traktaten om Åland, Öresund och Spetsbergen får inte ifrågasättas. Sverige, som har den längsta kuststräckan i centrum av detta område kan inte ensidigt avstå det ansvar som detta medför. Vi kommer, på ett eller annat sätt, att tvingas till att axla detta ansvar — att säkerställa frihet och säkerhet till havs. Sverige är inte en kuststat utan en maritim nation.

Vårt framtida behov kommer inte bara att begränsas till att förhindra ett utnyttjande av omgivande havsområden. Vi inser att den gamla blockgränsen inte längre är en gräns för säkerhetspolitiken. Vi engagerar oss på olika sätt och med olika medel på andra sidan Östersjön i det baltiska området liksom i Ryssland. Detta kommer att ställa krav på vår maritima förmåga på ett sätt som vi nu bara vagt kan ana.

Sverige skall stödja en fredlig utveckling i Östersjöområdet och Västerhavet genom att medverka i och stödja utvecklingen av olika säkerhetsstrukturer i Europa. Polen förhandlar om medlemskap i EU och blir NATO-medlem under 1999. Det är ett starkt svenskt intresse att de baltiska staterna blir medlemmar i EU. Östersjöländerna knyts allt närmare till varandra oavsett medlemskap i EU eller NATO.

Havet försörjer många i det nordiska området. Broarna över Öresund och Stora Bält binder samman lokala regioner. Västerhavet, Östersjön, Bottniska viken och Finska viken utgör alltfört den viktigaste utrikes

transportvägen för länderna i Skandinavien och det baltiska området samt för Ryssland. Med hjälp av isbrytare halls hamnarna seglingsbara året runt.

Inom östersjöområdet ökar sjötransporterna dramatiskt. Detta beror på att de baltiska staterna handlar allt mer med såväl östersjöstaterna som med länder utanför Östersjön. För försörjning av Baltisk-området är Ryssland helt beroende av sjötransporter om transporter genom grannländerna störs eller förvägras. Det är dessutom så att handelstrafiken till och från polska och nordtyska hamnar också har ökat. Detta gäller särskilt färjetrafiken för rullande gods. Skälet till detta är att den närmaste vägen till och från Central- och Sydeuropa går över polska och nordtyska kusten samtidigt som man vill undvika trafikpropparna i västra Tyskland och Frankrike.

Det är inte bara transporter på kölar som är aktuella i dessa sammanhang. Uppbyggnad och sammankoppling av energiförsörjningen med kraftkablar och gasledningar är ett absolut nationellt behov för en tryggad samhällsutveckling. Att denna energiförsörjning kan ske kontinuerligt och på ett säkert sätt är därmed av grundläggande intresse för berörda stater.

Uppdelningen av havsområdena i ekonomiska zoner och tilldelning av fiskekvoter är inte gratis. Detta genererar visserligen rättigheter men kräver samtidigt att Sverige har förmåga att uppfylla krav i enlighet med internationella överenskommelser. Detta fordrar en strikt övervakning för att förhindra rovfiske och utfiskning. Fiskerättigheter och tillgången på fisk betraktas som nationella tillgångar.

Olyckor och katastrofer som Scandinavian Star och Estonia måste förebyggas och undvikas. Om de trots allt inträffar måste konsekvenserna av dessa kunna begränsas. Räddning av nödställda och omhändertagande av omkomna är av stort gemensamt intresse för strandstaterna. Detta kan bara ske genom förebyggande åtgärder såsom utbildning och inspektioner samt en hög beredskap för räddningsinsatser när katastrofer inträffar.

Smuggling över gränser har alltid förekommit. Av särskilt intresse är bl.a. drogsmuggling vare sig man avser narkotika, alkohol eller nikotin. Smuggelgodset söker sig alltid nya vägar där övervakningen är dålig. I vårt närområde är omgivande hav en lämplig transportväg. För att försvara smuggling är övervakning till sjöss med möjlighet att borda och visitera en nödvändighet. Även illegal invandring är här ett bekymmer som måste hanteras på ett grannliga sätt. Det förutsätter att vi inte bara kan övervaka havet utan också att vi kan lämna socialt stöd och bistå med sjukvård.

Östersjön är synnerligen känslig för miljöpaverkan. Att begränsa miljöföreningarna är ett gemensamt och starkt intresse för strandstaterna. Det är alldeles nödvändigt med en kontinuerlig och uthållig närvaro för att övervaka havet och dess botten för att tidigt kunna ingripa om miljöolyckor

inträffar. I detta sammanhang är transporter av farligt gods av särskild betydelse. Det kan vara aktuellt med särskild lotsning, anvisningar för navigering och i vissa fall skydd av transportererna.

För att kunna ingripa tidigt fordras en god beredskap. Detta kan åstadkommas genom kontinuerligt rustade och övande fartygsförband tillsammans med fartyg för försörjning och underhåll. Ubatshotet under 80-talet lärde oss nödvändigheten av en hög beredskap för att tidigt kunna reagera. Genom förbättrad underrättelsetjänst kunde vi så småningom övergå till att agera. För att åstadkomma beredskap året runt fordras att utbildnings- och övningsverksamheten anpassas till detta krav.

Att skapa multinationella förband är ett effektivt och flexibelt sätt att utnyttja knappa resurser för fredsfrämjande insatser. Intresset för sådana är därför stort i Europa. Den gemensamma brigad som de nordiska länderna beslutat att sätta upp är ett exempel. Ett annat exempel är den gemensamma baltiska sjöstyrkan som Sverige aktivt stöder. Denna är ett bra exempel på hur man genom samordning kan skapa användbara resurser av små medel. Med tanke på vårt närområdes marina karaktär vore det ett naturligt steg att också skapa en nordisk sjöstyrka.

En sådan gemensam sjöstyrka skulle ge en tydlig signal om nordisk vilja att ta gemensamt ansvar. Sjöstridskrafternas flexibilitet och rörlighet gör att det skulle vara enkelt att sända styrkan på rutinemässiga övningar. Örlogsbesök och samövningar med andra länder inom ramen för PFP skulle göra styrkan "politiskt synlig". Ur styrkan skulle sedan, vid behov, resurser lätt kunna avdelas för t.ex. minröjning, havsövervakning, räddningsoperationer. Genom att utnyttja de deltagande nordiska flottornas relativa fördelar skulle en till vårt maritima närområde balanserad styrka kunna skapas till en mycket låg kostnad.

Marina stridskrafter utgör redan i dag en viktig resurs för Sveriges strävan att öka förtroendet och samarbetet i Östersjön. Det tydligaste exemplet på detta är vårt deltagande i övningar inom ramen för PFP. En annan viktig och klassisk förtroendeskapande åtgärd är att genomföra örlogsbesök i hamnstäder runt Östersjön. Samarbete kring sjöräddning, miljöövervakning, liksom vårt stöd till den baltiska sjöstyrkan, är andra exempel. Betydligt mera skulle emellertid kunna göras inom detta område.

En avgörande förmåga i den framtida försvarsmiljön är att förstå och kunna beskriva en bred och alltmer mångfacetterad bild av den värld vi lever i, från fred till krig och ytterst i krig. Det kräver en breddad förmåga att uppfatta, förebygga och reagera mot hot och risker som är svåra att upptäcka. Dolda former av hot kräver särskilda motåtgärder. Betydelsen av att vilseleda strategiskt och operativt ökar med framtiden. Marinen i den framtida

försvarsmiljön har ett speciellt ansvar för Sveriges maritima förmåga i detta avseende såväl för nationella som för internationella behov.

För att kunna leva upp till detta måste Sverige ha en helhetssyn på och formulera en konsistent maritim strategi. Det gäller att tillvarata svenska intressen och förebygga en utveckling som kan medföra att säkerheten i vårt närområde hotas.

Det handlar om så enkla ting som att kunna tillgripa tvangsmedel då säkerheten eller svenska intressen ifrågasätts. Det handlar om våra aktiviteter och intressen på, över, under och från havet, vilka inkluderar säkerhet och försvar av handel till sjöss, utformning och bevarande av marina resurser samt reglering och försvar av den ekonomiska zonen. Det rör också kustförsvar samt skydd av öar och skärgård. Vår marina strategi är en del av en regional och världsomfattande omsorg om havens värde och gemensamma användning.

FRAMTIDA INSATSFÖRMÅGA

Under det kalla kriget var svenskt tänkande och agerande i säkerhetsfrågor till stor del uppdelat i två separata delar, vart och ett med sitt eget ansvarsområde, sin begreppsmässiga bas och förvaltningsmässiga hemvist.

De internationella säkerhetsfrågorna hanterades huvudsakligen av utrikesdepartementet och SIDA. Utgångspunkten var Sveriges ställning som ett välmående och politiskt välsett land utanför konflikten mellan öst och väst. Perspektivet var globalt, mycket inriktat på förhållandet nord-syd och med en tonvikt på nedrustnings- och solidaritetsfrågor.

De nationella säkerhetsfrågorna hanterades främst inom försvarsdepartementet och totalförsvaret. Utgångspunkten var vår utsatta ställning som liten granne till den sovjetiska supermakten. Perspektivet ställde den egna nationen i centrum och den grundläggande filosofin var en blandning av militär avskräckning och politisk anpassning.

Det nationella säkerhetstänkandet blev ytterligare insnävat genom att den militära komponenten hårt inriktades på invasionsförsvar. Det förutsattes att striden mot den sovjetiska övermakten endast kunde föras defensivt, även på den operativa nivån. Resultatet blev en försvarsmakt där arbete under dagtid med utbildning och planering dominerade tänkandet. Förband som skulle fungera i konflikter förutsatte mobilisering, som i sin tur förutsatte fullt krig. Förbandens utformning och uppgifter präglades av en inriktning på parerande som för marinens del fick etiketten *marint djupförsvar*. För den

som inte kände till de hemliga förhoppningarna om att västmakterna skulle komma till det föregivet neutrala Sveriges räddning tedde det sig som en gåta hur vi skulle kunna gå ur ett krig med bibehållen självständighet.

En försvarsmakt optimerad för mobiliseringsberoende invasionsförsvar, ägnar sig huvudsakligen åt utbildning och planering. Den kan inte alltid utgöra det stöd för säkerhetspolitiken som faktiskt visades med närmast brutal tydlighet vid 1980-talets ubåtskränkningar. Det av ubåtskrisen tydliggjorda behovet av förändringar, vilka också påbörjades, kom dock snabbt att överskuggas av den omvälvning som var på väg i omvärlden.

När Sovjetunionen förpassades till historien försvann också den övergripande konfrontation och det hot om storkrig som i 50 år ställt upp ramvillkoren för nationell säkerhet och internationellt agerande, och som format världsbilden för många av oss.

Som bekant betydde inte det kalla krigets avslutning att också historien tog slut, eller att behovet av militära styrkor och insatser upphörde. Under de första fem åren efter Sovjetunionens fall dog fler européer som resultat av krig än under hela tiden mellan 1945 och 1991. De nya konflikterna har dels sin grund i ett behov av förändringar som under femtio år hade undertryckts, dels i att makthavare, befriade från blockdisciplinens band, nu sag en möjlighet att förverkliga sina ambitioner. Till bilden hör att avsevärda militära resurser disponeras och används av aktörer som inte är erkända stater. Aktörernas karaktär varierar från kriminella ligor till utbrytarstater. Några av dessa grupper är dock i praktiken redskap eller bulvaner för stater som vill utöva press på sina grannar och världen utan att officiellt vara inblandade.

Efter en kort period av FN-optimism, följt av bakslag och långvarig tövan inom västvärlden, har internationella militära insatser – ett begrepp som inbegriper inte bara fredsfrämjande operationer utan hela bredden från militärdiplomati till väpnad krishantering – övertagit det kollektiva självförsvarets förutvarande centrala roll i säkerhetsekvationerna. Att så blivit fallet har sin grund i tre faktorer.

Den första faktorn är att ordning, särskilt en ordning som kan kallas anständig, inte uppstår spontant – den måste skapas och upprätthållas. Det behövs korrektiv, inklusive en militär komponent, för att förhindra härskare som Saddam Hussein och Milosevic helt enkelt tar för sig med våld. Om så inte sker kan andra frestas att följa deras exempel, samtidigt som det föder oro och misstro bland övriga. Resultatet kan bli en tilltagande nedbusning av den internationella miljön och en negativ spiral som hotar det internationella säkerhetssystemet i grunden.

Den jugoslaviska krisen utgör en god illustration av en sådan dynamik. Under de drygt fyra år då västvärlden stod som handlingsförlamad eller

splittrad inför den storserbiska utmaningen växte en oro fram som satte hela det europeiska säkerhetssystemet i gungning – en rusning till natomedlemskap bland öst och centraleuropéer, samtidigt som NATO hotade att slitas sönder av inre motsättningar. Bosnien, Makedonien, Albanien och Kosovo är exempel på detta trauma. I förlängningen finns risken för att den transatlantiska säkerhetslänken brister och att det sker en åternationalisering av det europeiska säkerhetsmönstret.

Den andra faktorn är behovet att hantera förändring och leda denna i önskad riktning något som alltid kräver tillgång till militära resurser. Säkerhetsbegreppet har breddats på flera sätt och uppgiften kan inte längre vara att förhindra förändringar eller undertrycka konflikter – förändringar är en naturlig del av en värld i utveckling och förändringar kommer från tid till annan att resultera i konflikter – utan måste vara att hantera förändringar så att de går i den riktning som folket önskar och att våld undviks. Denna förändring betyder inte bara att säkerheten blir fast förankrad – i bemärkelsen att inre förhållanden, mänskliga rättigheter, etc. spelar en avgörande roll – utan också att säkerheten blivit mer dynamisk till sin natur och att den till sitt innehåll blivit mer öppen och demokratisk.

I många situationer måste vi acceptera att kriser och konflikter kan vara nödvändiga, i vissa fall önskvärda, skeenden i en förändringsprocess. Det är närmast ofrånkomligt att avgöranden om vilka förändringar som bör främjas och vilka som bör stävjas måste fattas på grunder som till stor del är politiska och därmed subjektiva för den omgivning och i den miljö detta sker.

Självfallet måste man i sammanhanget beakta att verksamma internationella insatser, oavsett om deras syfte är att bevara eller förändra status quo, i praktiken ofta utgör väpnad intervention i en pågående eller förestående konflikt och därför bör ha stöd i folkrätt och internationell rättsuppfattning. Grunden för att finna sådant stöd kan dock vara betydligt bredare än många tror, särskilt som det inte längre anses vara en härskares privilegium att behandla sina undersåtar hur som helst, eller acceptabelt att konflikter spillas över till grannländer.

Den tredje faktorn är den roll internationella militära insatser spelar i byggandet av en ny europeisk säkerhetsordning. Efter en del misslyckade försök verkar det nu som om konturerna av en sådan kan skönjas. Den nya ordningens nav är NATO, och den dominerande faktorn i uppbyggnadsprocessen är förberedelser för och genomförande av internationella militära insatser.

Därmed har möjligheterna till internationella insatser fått en betydelse som går utöver det som ligger i de operationer som rimligtvis kan bli aktuella. Dessa möjligheter täcker hela bredden av västländernas förändrade

försvarsorganisation och av NATO:s kommandostruktur, uppbyggnaden av krishanteringsförmågan och mångskiftande samarbete mellan länder, NATO:s utvidgade samarbete och villighet att agera utanför alliansens område erbjuder ett alternativ till medlemskap för dem som så önskar och en möjlighet till förberedelse för medlemskap för de stater som eftersträvar detta. Det ger också en möjlighet för Ryssland att delta i PFP-samarbete. Denna utveckling är också väsentlig för att fortsatt engagemang i Europas säkerhet skall framstå som relevant och berättigat i amerikanska ögon och därmed för vitaliteten i den transatlantiska länken.

När Sverige nu i ökande grad deltar i internationellt säkerhetssamarbete och inriktar försvarsmakten mot internationella uppgifter handlar detta ingalunda om någon form av säkerhetspolitisk välgörenhet. Det handlar inte heller om att hitta motiv för eller sysselsättning åt försvarsmakten. Det handlar i hög grad om att främja svenska nationella intressen.

Det kan till och med hävdas att Sverige, som en liten och handelsberoende ännu allianslös stat på gränsen mellan den traditionella västvärlden och ett fortfarande fattigt och instabilt Östeuropa, faktiskt har särskilt starka intressen av en internationell ordning som är både rättvis och fungerande, av att förändringar går i rätt riktning och en säkerhetsordning som binder Europa samman. Genom att främja dessa mål kan vi också aktivt medverka till att förhindra åternationalisering av Europas säkerhet. En åternationalisering skulle vara förödande för Sverige.

Sverige strävar efter att vara en aktör på den internationella scenen, att påverka skeendet. I dagens läge fordrar detta att vi har vilja och förmåga att delta i internationella militära insatser på olika sätt.

Att påverka skeendet handlar om att utvecklingen bör gå i en riktning som överensstämmer med vad vårt samvete och våra värderingar bjuder, men också med våra nationella intressen. I förlängningen ligger bl.a. möjligheterna att minska risken för att konfronteras med situationer som innebär hot mot vår handlingsfrihet, våra vitala intressen eller vår självständighet. Där ligger också möjligheter att vi kan få politiskt stöd eller militär hjälp utifrån och att öka vår förmåga att nyttiggöra sådan hjälp som bjuds.

Härmed åskådliggörs en av länkarna mellan internationella insatser och nationell säkerhet av mer traditionellt slag. Tanken att vi skulle avstå från att påverka situationen i vår omgivning och i stället spara våra krafter för ett invasionshot av traditionellt slag är en villfarelse på flera plan. Det behöver inte finnas en motsättning mellan internationella insatser och försvaret av vår egen självständighet och nationella förbestånd, tvärtom. Detta gäller kanske särskilt för vårt närområde och säkerheten i Östersjöområdet, där gränsen

mellan vad som kan sägas utgöra nationella och internationella insatser är – om uttrycket tillåts – flytande. Att vi kan försvara Sverige är en förutsättning. Sverige har mycket starka intressen i närområdet såväl ekonomiskt, politiskt och kulturellt som mänskligt men också strategiskt och militärt. En blick på kartan borde exempelvis säga oss att det är en geopolitisk vinst av historiska dimensioner för vårt land att de baltiska staternas självständighet från Ryssland nu uppfattas som lika självklar som Finlands numera är och att deras återkomst till Europa måste varaktigt säkras. Likaså har vi starka intressen av att de stora västmakterna alltfört är engagerade i var regions framtida säkerhet.

Om vi tillämpar en bred definition av vad som utgör internationella insatser, och det finns goda skäl för att inte begränsa sig till bara olika typer av fredsfrämjande operationer, så vore det mycket märkligt om vi uteslöt svensk medverkan i just den region där våra egna intressen kanske är som starkast. Förhoppningsvis har vi nu kommit förbi den punkt där diskussioner om svenskt deltagande i internationellt militärt säkerhetssamarbete i närområdet utlöser anklagelser om nykarolinism eller ängsliga frågor om vad Moskva skall tycka.

Ett gott exempel på en typ av internationell militär insats av stor betydelse för regionens och Sveriges säkerhet, som samtidigt har oantastlig internationell legitimitet, är det pågående och planerade stödet för uppbyggnad av nationella försvarsmakter i de baltiska länderna. De svenska officerare som är engagerade i utbildning och rådgivning där borta och den övertaliga svenska materiel som kommer att överlämnas eller säljas till balterna gör betydligt större nytta för Sveriges säkerhet där än hemma i Sverige.

Ett annat exempel är den sjöminröjning som genomförts av svenska utbildningsförband längs den baltiska kusten. Av något oförklarligt skäl har denna insats inte uppfattats som en internationell insats. En förklaring kan vara att insatsen inte har planerats och finansierats på samma sätt som våra insatser i bl. a. Bosnien.

Fredsfrämjande operationer eller väpnad krishantering i vårt närområde anses vanligtvis knappast realistiska eller önskvärda för svensk del. Som skäl anförs Rysslands möjligheter till veto i säkerhetsrådet, Rysslands kärnvapen, Rysslands känslighet och kvardröjande maktanspråk över sitt forna imperium samt andra staters ovilja att hamna i konflikt med Ryssland. Förvisso finns det ett antal scenarier av mer traditionell typ där övervägande av dessa slag skulle spela en stor, kanske överordnad roll. Men det finns också en växande skara tänkbara krisscenarier för vårt närområde där omvärldens icke-ingripande och Sveriges icke-deltagande knappast kan betraktas som helt och

hållit givna i förväg. De skulle, om de inträffade, ställa den svenska statsledningen inför svåra beslutsproblem.

Dagens Ryssland är stätt ett sådant förfall att det förefaller betydligt sannolikare att Ryssland under de närmaste 15 åren kommer att utgöra ett militärt problem för sina grannar genom de externa konsekvenserna av inre kaos, än genom rysk expansionism av traditionellt slag. Från säkerhetssynpunkt förefaller det betydligt mer relevantt att förbereda agerande för det fall våldsamerhet i Ryssland hotar spilla över till Baltikum eller till Finland, eller leder till störningar för sjöfarten, än att planera för att möta en rysk landstigning på Vikbolandet.

De internationella insatserna ger en breddning och fördjupning av militärt kunnande. Värdet av interoperabilitet för att kunna nyttiggöra hjälp, eller det faktum att vi har erfarenhet av samarbete med NATO bör öka chanserna att framtida beslut om vår säkerhetspolitik – oavsett utfall – baseras på saklig grund snarare än på antaganden och känslor. Om resultatet av ett sådant beslut blir alliansmedlemskap så bör hög grad av interoperabilitet betyda att vi snabbare och smidigare kan integreras i alliansens struktur. Om resultatet blir det motsatta så kan — paradoxalt nog — ännu bättre politisk och militär interoperabilitet vara behövlig för att kompensera för det formella utanförskapet.

Svenskt sjöförsvaret i det nya Europa har ett ansvar för vår maritima kunskap om omvärlden. Detta innebär att nuvarande kunskap måste ökas om vilka hot och vilka aktörer som kan ha intresse av den maritima miljön för olika syften. Här föreligger två diametralt motsatta syften. Det ena är ett traditionellt mellanstatligt behov – att synas och visa vilja att utnyttja marina förband. Detta är rent politiska signaler. Det andra är att inte synas vare sig för andra stater eller för andra (illegala) aktörer.

Att kunna närvara och agera öppet och dolt i den maritima miljön blir två huvudprofiler för våra framtida maritima resurser. Utvecklingen av amfibiesystemets skärgårdsprofil, bassäkerhetsförbandens motpartsanalyser, tullens och kustbevakningens specialiserade kompetenser och minkrigssystemet mot att kunna hantera den framtida maritima miljön måste genomföras med ett koncept utan gränser och rågångar. Förmågan till en gränslös övergång militärt och civilt mellan land och vatten är en förutsättning för att kunna hantera en bredare maritim hot- och riskbild. I detta utvecklingsarbete måste kvalitet gå före kvantitet. Insatsgrupper sammansatta efter behov måste kunna skraddarsys med sådan profil som bäst passar för uppdraget. Detta kräver utbildning i hur aktörer uppträder och opererar såväl öppet som dolt.

Med en utveckling mot en marin som uthålligt kan visa närvaro – på rätt sätt och med anpassad signaleffekt – i närområdet och internationellt, är ett väsentligt kort lagt i den framtida försvarsmaktens förmåga att bidra till stabilitet. Marinen skall vara på plats är i närområdet och vid behov runt Europas kuster där detta bäst gagnar vår säkerhetspolitiska vilja.

Genom att utgöra den del av försvarsmakten som redan i fred är mest aktiv kommer marinen att utgöra en påtaglig tröskel för en framtida angripare mot Sverige — inte längre för att enbart bekämpa sjömål eller med en traditionell invasionsförsvarsförmåga, utan genom att vara en fredsutnyttjad insatsdel i ett större säkerhetspolitiskt nätverk av operativa insatstyrkor tillsammans med flyg och civila resurser samt mobiliserade arméstridskrafter. Genom att samverka öppet och samtidigt ha förmåga att verka dolt upprättas en respektingivande försvarsförmåga. Den största försvarseffekten för framtiden ligger i att aktivt förebygga hot och risker i en flernationell stabiliserande maritim samverkan. Från att ha utnyttjat havet som vallgrav övergår vi mot att kunna utnyttja det maritima mediet som arena för en stabiliserande aktiv insats. Därigenom skapas nya förutsättningar för effektiva försvarsinsatser i framtida scenarier.

Omvärldsutvecklingen i form av ny teknik och fler aktörer förstärker behoven av högkvalitativ militär förmåga, speciellt avseende kontrollerbara och långgräckviddiga bekämpningssystem. Konflikter skall kunna biläggas. De skall inte eskaleras. En hög förmåga för väpnad strid är ett krav för såväl internationella insatser som för att med kraft kunna hävda intressen och territoriell integritet. Sätillvida kommer det svenska sjöförsvaret inte bara att kunna vara en utvecklad kustbevakningsorganisation.

De marina stridskrafternas viktigaste egenskap är att de vid kriser snabbt kan organiseras och förflyttas till oroshärden. Väl på plats markerar de närvaro. Med närvaro avses att på plats följa utvecklingen, beredd att med våld förändra dess riktning eller dämpa risken för eskalation.

De marina stridskrafternas förmåga att kunna sättas in och vid behov dras bort, samt att åter sättas in gör dem unika. Bara genom att manövrera till sjöss utanför oroshärden, uppnås oftast syftet med operationen. Den politiska risktagningen med att beordra offensiva operationer med marina förband är låg. Att t.ex. utnyttja en ubåt är en kraftfull signal om vi väljer att annonsera insatsen. Den har också en oöverträffad förmåga att uppträda dolt eller dolt sätta iland spaningsgrupper samtidigt som den markerar närvaro. Närvaro av fartyg med amfibieförband ombord, ökar märkbart förmågan att ta och behålla initiativet, säkra vissa viktiga områden och samtidigt behålla möjligheterna att dra sig ur.

Det finns ingen precis definition på en marin insatsstyrka, inte heller på antalet fartyg som skall ingå för att sätta samman den. Det är snarare ett samlade uttryck för att beskriva en grupp av örlogsfartyg, andra typer av fartyg, amfibieförband samt andra resurser som är kapabla att operera mot ett gemensamt mål.

För att tidigt kunna markera närvaro krävs en hög beredskap vid förbanden med god tillgång till vapen för omgående insatser. De marina förbanden besitter denna höga beredskap redan idag. Den på taktisk nivå ledda minröjningsoperationen utanför Tallinn 1998 är ett exempel på operation, där svenska minröjningsförband under pågående grundutbildning genomförde en komplicerad minröjningsoperation med bra resultat. Andra exempel är de marina förbandens deltagande med grundutbildningsförband i den marina delen av övningen Nordic Peace 1998. Marinens ubåtsjaktoperationer under 80- och 90-talet är andra exempel.

Det moderna samhället är sårbart. Påtryckningar, konflikter ledande till krig, kommer ej att inledas med markerade och lätt identifierbara handlingar som motiverar en svensk beredskapshöjning. Istället kommer dessa påtryckningar att föregås av händelser av annan karaktär, vilka skadar samhället och minskar vår motståndskraft. Exempel är åtgärder mot el- och vattenförsörjning, vitala datasystem, informationssystem samt transporter.

Att på denna indikation utöka den militära aktiviteten är ett svårt politiskt beslut, då detta kan ge en oönskad utrikespolitisk signaleffekt. En förstärkning av våra försvarsresurser och en militär beredskapshöjning kommer alltid att ske för sent. Vi kommer hela tiden att vara i efterhand.

Genom att utforma våra försvarssystem så att de i fredstid kan utgöra stöd åt samhället, kan dessa system vara en naturlig del av de resurser som utnyttjas i fred i samhällets tjänst. Härigenom åstadkoms ett rationellt utnyttjande av försvarsmaterielen av påtagligt värde, samtidigt som en hög grundberedskap säkerställs.

Marinen har här flera naturliga uppgifter. Övervakning, sjöräddning och understöd vid miljökatastrofer till sjöss kan vara exempel på detta. Marinens fartyg, konstruerade för ett flexibelt utnyttjande svarar väl upp mot dessa uppgifter.

De större fartygen är landets mest kraftfulla resurs som mobila lednings- och kommunikationscentraler. Fartygens ledningscentral kan, utan förberedelser, utnyttjas av en räddningsledare med stab. De nya fartygen kan, med kort varsel, frigöra stora utrymmen inombords som kan utnyttjas för transporter, sjukvård mm. Naturligtvis ger denna civila och militära samordning en ökad kostnadseffektivitet i lösandet av de samlade sjöoperativa uppgifterna.

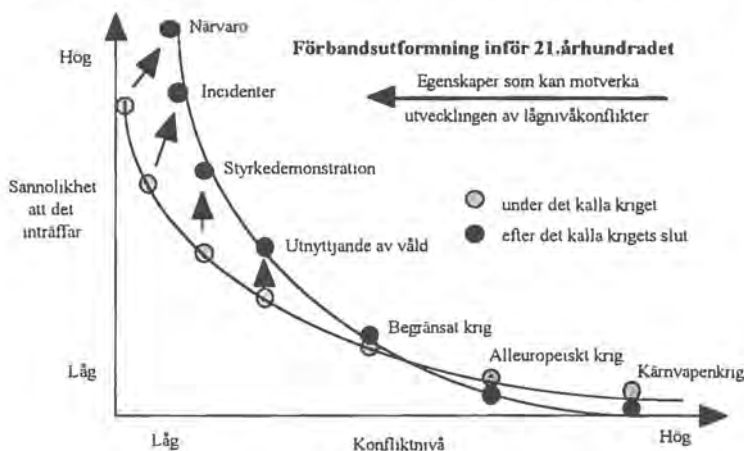
Att gå vidare med ett koncept för invasionsförsvar mot den röda pilen enligt djupförsvarsprincipen, med tillgänglig eller minskande ekonomi, skulle innebära otillräckliga möjligheter att omvandla svenska förband till förband med de aktiva förebyggande och fredsbevarande slagen av förmåga som nu efterfrågas.

INFÖR FRAMTIDEN

Svensk säkerhetspolitik sedan det kalla krigets slut kan kortfattat karaktäriseras på följande sätt

- militär alliansfrihet med europeisk identitet,
- EU-medlemskap med strategisk innebörd,
- NATO-samarbete genom IFOR/SFOR, PfP m.m.,
- fortsatt OSSE-engagemang,
- Östersjöpolitik med regionalt samarbete,
- FN-medlemskap med fortsatt globalt engagemang,
- bredare säkerhetsbegrepp samt
- nytt försvarskoncept, från renodlat invasionsförsvar till flexibilitet och anpassning.

Det som har hänt är att sannolikheterna för ett alleuropeiskt krig och kärnvapenkrig drastiskt har minskat. Från en stabil men farlig



säkerhetspolitisk situation har utvecklingen gått mot en instabil men mindre farligt situation. Sannolikheterna för begränsade krig, styrkedemonstrationer och utnyttjande av våld för att påverka utvecklingen ökat.

Det innebär att förmågan och möjligheterna att motverka denna typ av konflikter måste förbättras. Det är inte längre så att vi kan dimensionera militära förband för invasionsförsvar och därmed tro att dessa också är användbara på lägre konfliktnivåer. Den gamla sanningen att om man bara kan motverka det öppna kriget, så kommer inte hoten på lägre konfliktnivåer att utlösas gäller inte längre. Sverige försvaras bäst genom ett aktivt agerande utanför våra gränser. Slutsatsen är att de militära förband, som är flexibla och mångsidiga, blir mer kostnadseffektiva än sådana som är optimerade för öppna, direkta krigshandlingar. Inte minst de marina förbandens förmåga att vara närvarande på rätt plats under lång tid och samtidigt kunna utnyttjas mångsidigt i stället för ensidigt, är egenskaper som behövs i framtiden.

Våra marina förband och system håller världsklass. För att utveckla marinens förmåga i morgondagens försvarsmakt finns ett stort antal områden som är naturliga att satsa på. Den förhärskande invasionsförsvarsprofilen måste brytas och nya insatstyper övas. Övergången mot en korvettflotta måste avspeglas i övningsprofiler och taktiskt utnyttjande. I kombination med utveckling av amfibiesystemet mot marinkårsprofil och ubåtssystemet mot specialföretag och långräckviddig robotförmåga ser vi dagens marina kärnkomponenter som utvecklas mot morgondagens behov.

Därmed är flotta och kustartilleri inte längre tillräckliga som begrepp och inriktningar. En sjögående marin med amfibisk förmåga utvecklas för nationella och internationella krishanteringsbehov. Det handlar om att ta vara på ett bra arv och att ha kraft att utveckla marina förmågor. För att få kraft till detta måste vi prioritera även om det kan upplevas som risktagningar.

Det styrande för utvecklingen av svenskt sjöförsvar i det nya Europa är

Strategiska brännpunkten

har flyttats från Östersjöutloppen till det baltiska området.

Sverige är nyckeln

till en gemensam övervakning på, över och under Östersjön.

Våra nationella intressen

ställer krav på en maritim förmåga avseende
säkerhet,
miljö,

kommunikation.
energiutbyte samt
räddning.

Kontinuerlig närvaro och förmåga

till flexibelt agerande på, över, under och från havet utgör
förutsättningen för att förebygga internationella kriser i vårt närområde.

HOTEL JUTLANDIA

FREDERIKSHAVN

TELEFON 98 42 42 00

“Hotellet helt på toppen”

Forfatteren er p.t. tjenestegørende som forsvarsattaché, London & Dublin.

THE STRATEGIC DEFENCE REVIEW.

Af

kommandør Poul Grooss,

Forsvarskommissionen af 1997 har tidsmæssigt arbejdet nogenlunde sideløbende med den tilsvarende britiske kommission, og det kunne måske være af interesse for tidsskriftets læsere at blive orienteret om baggrunden og resultatet, uden at der dog skal foretages direkte sammenligninger.

BAGGRUNDEN FOR THE STRATEGIC DEFENCE REVIEW

Storbritannien fik en Labour-regering efter valget den 1. maj 1997. Det skete efter en periode på 18 år med skiftende konservative regeringer. Margaret Thatcher var premierminister i størsteparten af denne periode. Labours forsvarspolitiske ordfører, David Clark MP, udtalte under valgkampen, at en ikke uvæsentlig årsag til, at Labour ikke havde vundet regeringsmagten ved de tre forudgående valg, var, at partiet ikke havde taget forsvarsdebatten seriøst nok i løbet af firserne og den første halvdel af halvfemserne. Det samme gjaldt for Labours forhold til atomvåben.

Labour lovede i sit valgoplæg, at hvis partiet kom til magten efter valget, ville det straks iværksætte en kritisk gennemgang af forswarets formål og opgaver. Det skulle munde ud i en såkaldt hvidbog om forsvaret. Storbritannien har udarbejdet syv forsvarshvidbøger mellem 1945 og 1997. Man anførte blandt andet under valgkampen, at den konservative regering siden 1990 havde reduceret forsvaret med 30%, uden at man havde ulejliget sig med at definere forswarets egentlige opgaver.

Efter valget i maj 1997 lovede den nyudnævnte forsvarsminister George Robertson, at han ville iværksætte The Strategic Defence Review (SDR).

Arbejdet blev påbegyndt den 28. maj 1997 og skulle være seks måneder. I modsætning til tidligere forsvarshvidbøger skulle arbejdet med SDR foregå i åbenhed. Arbejdet med SDR skulle være styret af landets udenrigs- og sikkerhedspolitik, og der blev lagt megen vægt på, at det ikke blev diskussionen om forsvarsudgifterne, som styrede SDR. Arbejdet blev hurtigt inddelt i tre faser. SDRs formål var at belyse Storbritanniens sikkerhedsbehov frem til ca. år 2015. SDR skulle revurdere de væbnede styrkers opgaver, materiel og uddannelse i den nye sikkerhedspolitiske situation. Styrkerne skulle kunne udsendes til og holdes forsynet i de områder, som regeringen udpeger. Forsvarsministeren lagde vægt på, at styrkerne i fremtiden skulle være veluddannede, veludrustede og motiverede. Endelig skulle den britiske våbenindustri styrkes i den internationale konkurrence, dog inden for rammerne af den britiske våbeneksportlovgivning.

ARBEJDET MED SDR

Den første fase var til dels offentlig. Den gik ud på at fastslå de udenrigs- og sikkerhedspolitiske målsætninger. Det skete i et samarbejde mellem udenrigsminister Robin Cook og forsvarsminister George Robertson samt deres to ministerier. Foreign and Commonwealth Office (FCO) og Ministry of Defence (MoD). Der blev sendt invitationer ud til en lang række personer, som på en eller anden måde havde givet sig til kende i forsvarsdebatten, eller som sad inde med specialviden. Det drejede sig om akademikere, journalister, embedsmænd etc.

I fase to nedsatte MoD ca. 40 arbejdsgrupper, som behandlede de forskellige emner. Dette arbejde sluttede i december 1997. På dette grundlag blev der udarbejdet en skitserapport, som blev afleveret til regeringen i marts 1998. Finansministeriet (the Treasury) havde under hele processen haft en arbejdsgruppe på ni personer, som fulgte arbejdet i SDR. For iagttagere var det interessant at følge, om det lykkedes for forsvarsministeren at sikre, at SDR forblev "Policy driven and not driven by the Treasury". Regeringen havde netop på dette tidspunkt alvorlige vanskeligheder med at indfri sine valgløfter om tilstrækkelige midler til sundhedssektoren, undervisningssektoren samt til opretholdelse af lov og orden.

Fase tre bestod i regeringens behandling af skitserapporten. Da premi-
erminister Tony Blair havde sikret samarbejdet mellem FCO, MoD og the

Treasury. udarbejde MoD så den endelige hvidbog. (I modsætning til de tidligere fik den ikke en hvid forside - forklaring følger senere).

Forsvarshvidbøgerne får normalt en titel. George Robertson valgte personligt titlen til 1998-udgaven:

"MODERN FORCES FOR THE MODERN WORLD".

Den blev præsenteret den 8. juli 1998, og arbejdet kom således ikke til at vare seks, men over tretten måneder. Forsvarsministeren har personligt lagt megen energi i arbejdet omkring SDR. Han har generelt fået ros overalt, og Labour fremstår nu som et parti, der har en troværdig forsvarspolitik. Rapporten har skabt bred respekt såvel i samfundet som blandt forsvarets personel.

Finansministeren havde ønsket at beskære det årlige forsvarsbudget på £22 milliarder med ca. £2 milliarder. Det endelige resultat blev en mindre nedskæring af den årlige forsvarsbevilling, som mere end opvejes af frasalg af nogle af forsvarets ejendomme samt rationaliserings- og effektiviseringsforslag. Dermed fremstod såvel finansministeren som forsvarsministeren som sejrherre i slaget om finanserne. Et forøget forsvarsbudget ville have været utænkeligt.

Internt i forsvaret kunne SDR måske give anledning til konflikter. De tre værn er forholdsvis selvstændige og har en meget stærk værnstradition. De har hver deres værnstab, men siden 1994 har værncheferne ikke længere reference til forsvarsministeren. Det er kun forsvarschefen, General Sir Charles Guthrie, der har det. Værnene omtales altid efter anciennitet. Værnchefernes titler er henholdsvis "Chief of Naval Staff and 1st Sea Lord", "Chief of the General Staff" og "Chief of Air Staff". (Flåden er "Senior Service" og Royal Air Force er yngst. Ancienniteten fremgår også under ceremoniel. Flåden står altid først til parader, dernæst hæren og derpå RAF).

Der kom nogle enkelte lækager til pressens kendskab. Det skete, når hæren var ved at miste sine kampvogne og faldskærmsenheder, når flåden var ved at miste sine nuværende hangarskibe, og når det kom på tale at droppe RAFs anskaffelse af EUROFIGHTER. På trods af dette lykkedes det for forsvarschefen at bevare sammenholdet i rækkerne. Der opstod på intet tidspunkt under SDR direkte værnstrivalisering, og med General Guthries egne ord

"lykkedes det at afslutte SDR uden blod på gulvtæppet, ingen admiraler var gået i protest, og ingen generaler havde kastet sig ud fra MoDs tag".

Forholdet mellem værnsidentitet og "Joint Operations" (værnsfælles operationer) er måske lige værd at bruge nogle ord på. Allerede under den tidligere regerings nedskæringer af forsvaret blev der arbejdet hårdt i MoD på at undgå værnsrivalisering. Langt de fleste aktiviteter, forsvaret indsættes i, er på en eller anden måde Joint. Der har derfor i nogle år været arbejdet på at lave et fælles Joint stabskursus, at udarbejde en Joint forsvarsdoktrin, at lade den operative indsats ledes af the Permanent Joint Headquarters (PJHQ), at have en stående Joint styrke etc. Hvert værn har sit eget flag. Royal Navy har "The White Ensign", hæren bruger Union Jack sammen med regimentsfaner, og RAF har et lyseblåt flag med RAFs blå-rød-hvide kokarde. Hertil kommer et Joint flag, som vajer over alle værnsfælles stabe, skoler og andre tjenestesteder. Det er Purple (violet) - og i øvrigt ikke særlig kønt. Ordet "Purple" anvendes derfor direkte om værnsfælles aktiviteter.

Nøgleordet for SDR har været "Joint", og da de forskellige SDR-publikationer blev udgivet, så blev alle forsidernes farvefotos fra forsvarets hverdag bragt på violet baggrund!

HVAD MEDFØRER SDR FOR FORSVARET - OG SPECIELT FOR ROYAL NAVY?

I det følgende gengives resultaterne af SDR, idet det dog skal anføres, at Labour i mange henseender har videreført den konservative regerings forsvarspolitik samt ladet være med at ændre på de mange materielanskaffelser, som den konservative regering havde iværksat, og som for manges vedkommende rækker mere end ti år frem.

Såvel forsvarsministeren som forsvarschefen lagde under præsentationen af SDR vægt på, at fremtidens britiske forsvar består af "High Capability Forces", som kan deltage i "High Intensity Warfare". SDR anbefaler, at britiske styrker skal anvende højteknologi, have et teknisk forspring i forhold til en evt. modpart samt kunne operere sammen med de mest avancerede allierede. Traditionelt har briterne deltaget i "Expeditionary Warfare", og denne evne er bevaret, om end ikke i samme skala, som man kunne i 1945.

Det britiske forsvar er forankret i NATO. Storbritannien ønsker en ledende rolle i FN, NATO, EU, WEU og OSCE. Landet har 13 oversøiske besiddelser samt 10 millioner britiske statsborgere, som arbejder i udlandet. Dette kan medføre behov for indsættelse af nationale britiske styrker, men SDR fastslår, at i langt de fleste tilfælde af indsættelse af tropper i fjerne egne, vil det ske i samarbejde med allierede.

Storbritannien har i en årrække været USAs trofaste allierede, og denne tendens er fortsat under premierminister Tony Blair - senest under konflikten i Irak omkring årsskiftet 1998/1999. En enkelt kommentator har nævnt, at dette langsomt kan udvikle sig til, at "briterne bliver USAs Ghurkas". Storbritannien har i de senere år udbygget det militære samarbejde med Frankrig.

Forsvarschefen blev spurgt om værnene mister magt, indflydelse og identitet, når flere ting bliver Joint. Hertil svarede han, at selvfølgelig vil der blive en magtfor skydning mod midten, når ting bliver Joint. Til gengæld er det en meget vigtig opgave for værnene at opstille styrker til Joint Operations, og den opgave ligger fortsat hos værnsscheferne.

Der oprettes nu en stilling på 2-Star niveau under Chief of Joint Operations som Chief of Joint Force Operations and Training. Endvidere er der oprettet et Joint Defence Centre, hvor man vil udvikle High-level Joint Doctrine, koordinere værnsdoktriner og udarbejde nationale input til NATO-doktriner samt andre planlægningsbidrag.

Værnene får fælles logistik. Der er udpeget en Chief of Defence Logistics på 4-Star niveau. Under ham vil der blive oprettet et Joint Force Logistic Component Headquarters. MoD har selv sat sig et mål om reduktion af udgifterne til logistik- og støttestrukturen på 3% hvert af de følgende fire finansår (der løber fra den 1. april til den 31. marts).

Der oprettes en Joint Helicopter Command, men i begyndelsen vil det formentlig kun blive med RAFs og hærens helikoptere. De fleste af flådens helikoptere vil indtil videre formentlig forblive under Naval Aviation. Al reparation og vedligeholdelse af fly samles under Defence Aviation Repair Agency.

Med SDR blev den eksisterende værnssfælles styrke udvidet til 15.000 mand. Man skal i den forbindelse lige erindre, at the Joint Rapid Reaction Force (JRDF) ikke eksisterer til daglig. Det er en styrke, der kan etableres,

hvis behov opstår. Den sammensættes efter det, man kalder "the Golf Bag Method". (Ligesom når man skal på golfbanen: Man medbringer de koller, som banen kræver). Royal Marines (marineinfanteriregimentet, som hører under flåden) kan indgå i JRDF med 3 Commando Brigade på ca. 4.500 mand.

Den britiske hær rader nu over to divisioner, som kan udsendes. Det drejer sig om en kampvognsdivision og en infanteridivision. De kan udsendes til "en Golfkrigslignende situation". Man vil helst ikke operere længere væk end dette område. Så bliver logistikmulighederne meget vanskelige. Forudsætningerne for andre konflikter er "to samtidige Bosnienlignende situationer". Det skal forstås på den måde, at man kan have ca. 5.000 - 10.000 mand indsat i to forskellige områder på en gang. Af hensyn til løftekapaciteten (både fly og skib) vil planlæggerne gerne have 30 dage mellem iværksættelserne af de to operationer.

En af hærens planlægningsforudsætninger var, at situationen i Nordirland ville kræve fortsat tilstedeværelse. Der har hele sidste år været 17.000 mand i Nordirland, hvoraf 6.000 er rekrutteret lokalt, og de 11.000 roterer fra hærens bataljoner i Storbritannien og Tyskland. Hærstyrkerne i Tyskland reduceres til ca. 20.000 mand.

SDR omtaler ganske kort, at Special Forces fortsat forventes anvendt i en lang række opgaver i Joint Operations.

Tidligere har Storbritannien rådet over en lang række forskellige atomvåben. Storbritanniens eneste atomvåben findes i den nukleare afskrækkelsesstyrke. Det er TRIDENT-missilerne, som befinder sig om bord i de fire strategiske ubåde af HMS VANGUARD-klassen. Der er fortsat altid en ubåd på patrulje, og de har efter regeringsskiftet kun 48 kernevåben mod tidligere 96 med på patrulje.

De atomdrevne "Hunter-Killer" ubåde får nu alle TOMAHAWK Cruise Missiles om bord. Hermed kommer flåden til at råde over en udmærket konventionel afskrækkelseskapacitet. HMS SPLENDID har netop afsluttet forsøgsskydningerne, og denne ubåd er nu operativ med det nye våbensystem. Missilet kan levere ca. 750 kg sprængstof over en afstand på ca. 1.600 km. Storbritannien er den eneste nation, som har kunnet anskaffe Cruise Missiles fra USA. Krigsbeholdningen er på 64 stk.

Med SDR gav regeringen grønt lys til flåden om at beholde de tre små eksisterende hangarskibe af HMS INVINCIBLE-klassen på ca. 20.000 tons. Når de udgår af flådens tal omkring år 2012, skal der bygges to nye hangarskibe, hver på ca. 40.000 tons. Det formodes, at beslutningen om valg af flytyper til hangarskibene skal træffes omkring år 2001, medens selve bygningen først påbegyndes omkring 2009. Der kan derfor være grund til at tvivle på, om skiftende regeringer i fremtiden vil fastholde denne anskaffelse. Hvis den bortfalder vil det røkke ved en lang række forudsætninger i SDR om den fremtidige interventionskapacitet.

De fremtidige hangarskibe skal hver kunne bære ca. 50 fastvingede fly og helikoptere. Det er ikke afgjort, om flyene skal skydes ud med dampkatalpult eller starte og lande lodret. Det forventes, at hangarskibene får konventionel fremdrivning.

De nuværende hangarskibe har allerede været Joint i et stykke tid - forstået på den måde, at der har været såvel SEA HARRIERS FA2 fra Naval Aviation som HARRIERS GR7 fra RAF om bord, når de har opereret i Adriaterhavet eller i Den persiske Golf. Dette samarbejde bliver udbygget med et initiativ i forbindelse med SDR. Der oprettes næste år en "Joint Force 2000" med de to nævnte flytyper. Flådens opgaver var under den kolde krig knyttet til det åbne hav - specielt Atlanten. I fremtiden vurderes opgaverne at ligge i kystzoner og på lavere vanddybder (Littoral Warfare).

Antallet af destroyere og fregatter reduceres fra 35 til 32. Flåden påregner at kunne bevare det hidtidige reaktions/udsendelsesmønster ved at forbedre forholdene omkring værftperioder, uddannelse og lignende.

Flåden havde håbet på at komme op på 13 "Hunter-Killer" ubåde. Med SDR endte tallet på 10. Problemet var at finde det antal ubåde, hvormed man kunne garantere, at der altid ville være et tilstrækkeligt antal til det operative behov, det være sig til patruljering, TOMAHAWK-operationer, efterretningssindhentning og lignende.

Ministrygerstyrken reduceres fra 25 minesweepers/minehunters til 22. Det gøres ved at udfase de tre ældste enheder.

Hverken flåden eller flyvevåbnet rådede inden SDR over tilstrækkelig strategisk løftekapacitet. Det forventes, at RAF vil chartre 4 C-17 transportfly i USA. RAF råder hertil over ca. 50 gamle C-130 HERCULES transportfly.

De 25 ældste er under udskiftning til C-130J HERCULES. Hjelpeflåden (RFA) vil i alt få en tilgang på 6 Roll-on Roll-off skibe, hver på 21.000 tons. Hermed får Storbritannien nu en betydelig løftekapacitet.

Flåden har bestilt 44 MERLIN helikoptere i ASW-udgave. Optionen på yderligere 26 MERLIN vil ikke blive udnyttet.

Den tidligere regering iværksatte byggeri af et stort landgangsskib (Flat Top) og to lidt mindre enheder. Den førstnævnte enhed, HMS OCEAN, bliver operativ i marts 1999. De to øvrige, HMS ALBION og HMS BULWARK, bliver operative i henholdsvis 2002 og 2003.

I Skotland vil fiskeriinspektionen blive overtaget af et civilt firma, og flåden vil derfor reducere sin tilstedeværelse med en enhed.

Redningstjensten fortsætter i sin nuværende form, men i fremtiden vil stillinger, der ikke kræver militær rotation, blive besat med civile. I Skotland er en del af helikopterredningstjensten blevet privatiseret.

RAF reducerer en del af aktiviteterne omkring TORNADO-flyene. I fremtiden vil de ikke kunne indsættes mod sømål. Flåden forventer først at kunne rekruttere op til personelnormeringen i år 2002. Flådens reserve er blevet udvidet med 350 mand til 3.850.

Forsvarets sanitetstjeneste bliver forbedret. Flåden anskaffer to nye hospitalsskibe, hver med plads til 200 patienter. Det ene skib vil normalt ligge på kort varsel, det andet på langt varsel.

AFSLUTNING

Som det fremgår, er der ikke sket overordnede ændringer i de britiske sikkerhedspolitiske forhold. Den nye Labourregering har stort set videreført den konservative forsvarspolitik. Labourregeringen fortsætter også den tidligere regerings politik med omfattende privatiseringer og private finansieringsformer for forsvarets myndigheder.

Forsvarsdebatten har været præget af åbenhed, og forsvarets opgaver fremstår tydeligere for såvel den almindelige borger som forsvarets personel.

De militære styrker er blevet tilpasset udviklingen, og der er nærmest tale om en fastfrysning af forsvarsbevillingen på £22 milliarder.

Flåden står i fremtiden som det eneste værn med atomvåben. En del af den konventionelle trussel påhviler også flåden. Det drejer sig om TOMAHAWK Cruise Missiles og til dels de hangarskibsbaserede fly.

Såfremt der kommer ro og stabilitet omkring forsvaret, forventes alle tre værn at kunne rekruttere i henhold til personelnormerne. Der er i øjeblikket personalemangel i de fleste enheder.

Med SDR har Storbritannien fået forbedrede muligheder for global indsats. Hvis indsatsen skal ske hurtigt, bliver den med relativt beskedne styrker. Skal der indsættes en stærk militær styrke, vil det kræve lang tid.

SELVE RAPPORTEN

Rapporten er på 57 sider og sælges fra britiske boghandlere for £8.65. I tilknytning hertil har MoD udgivet "Supporting Essays" til £14.95. Specielt den sidstnævnte publikation er særdeles læseværdig. Der er 11 af disse Supporting Essays.

Endelig kan såvel hvidbogen som Supporting Essays findes på Internet:
<http://www.mod.uk>

Forfatteren er for tiden tjenestegørende som Marine- og stf. Forsvarsattaché ved De Kgl. Danske Ambassader i Bonn og Haag

DEN HOLLANDSKE FLÅDES NYE LCF-FREGATPROJEKT

Af

kommandorkaptajn Ulf M. Berthelsen

Første enhed af den hollandske flådes nye fregatprojekt, det såkaldte LCF-projekt ("Luchtverdedigings- en Commandofregat"), på i alt 4 enheder til en samlet pris af NLG 3,184 mia. (svarende til ca. DKK 10,1 mia.), blev 2 SEP 1998 kølstrakt på Koninklijke Schelde Group (KSG) skibsværft i Vlissingen, Holland. Den meget avancerede fregat, som får det traditionsrige hollandske fregatnavn DE ZEVEN PROVINCIEËN, vil efter planen være klar til at påbegynde en ét-årig prøvesejladsperiode i år 2001 mhp. at kunne indgå i den hollandske flådes tal i år 2002. De øvrige tre enheder, som overtager tilsvarende historiske navne i den hollandske flåde: TROMP, DE RUIJTER og EVERTSEN, vil iflg. planen følge efter med ét års mellemrum:

| | <u>Kølstrækning</u> | <u>Prøvesejlads</u> | <u>Overdragelse</u> |
|-------|---------------------|---------------------|---------------------|
| LCF-2 | 1999 | 2002 | 2003 |
| LCF-3 | 2000 | 2003 | 2004 |
| LCF-4 | 2001 | 2004 | 2005 |

LCF-fregatterne anskaffes, som projektets navn indikerer, for at stille hollandske marines behov for oceangående og udholdende fregatter, der er optimeret til anvendelse som både luftforsvarsenheder ("Medium Range Area Defence") og som kommandoplatforme. Iflg. de oprindelige planer skulle LCF-projektet kun have omfattet to enheder som afløsning for de efterhånden bedagede luftforsvars- og kommandofregatter af TROMP-kl. fra begyndelsen af 1970'erne. Sideløbende med forstudierne til det integrerede luftforsvarssystem til LCF-fregatprojektet blev der derfor i 1993 iværksat en "Feasibility Study", som skulle belyse mulighederne for en teknisk opdatering af de to eksisterende nyere luftforsvarsfregatter af JACOB VAN HEEMSKERCK-kl. Af forskellige tekniske årsager blev det imidlertid besluttet at afstå fra en meget bekostelig modificering af disse enheder og i stedet udskifte to af den

hollandske flådes nu kun fire tiloversblevne standardfregatter af KORTENAER-kl., hvis evne til luftforsvar er væsentligt ringere end JACOB VAN HEEMSKERCK-kl. i sin nuværende konfiguration, med yderligere 2 LCF-fregatter. De to sidste LCF-fregatter er således udelukkende tænkt anvendt i luftforsvarsrollen og vil derfor ikke blive udrustet med særlige faciliteter til også at kunne fungere som kommandoplattform. Med tilgang af de fire LCF-fregatter sikres, at den hollandske flådes beholdning af fregatter fastholdes på sit nuværende niveau på 16 enheder:

- 4 LCF-fregatter (tilgår 2002 - 2005)
- 8 KAREL DOORMANN-kl. (indgået MAJ 1991 - SEP 1995)
- 2 JACOB VAN HEEMSKERCK-kl. (begge indgået i 1986)
- 2 KORTENAER-kl. (indgået i begyndelsen af 1980'erne).

De 144 m lange og 19 m brede LCF-fregatter med et fuldt udrustet deplacement på 5.860 tons udrustes med nyeste teknologi inden for bl.a. sensor-, våben- og informatikområdet, herunder bl.a.:

- Signaal SMART L (3-D) luftvarslingsradar
- Signaal SCOUT overfladevarslingsradar
- Signaal APAR integreret luft-/overfladevarslings- og ildledelsesradar
- Sirius IRST Optronic Director mod hurtiggående "Seaskimmers"
- Skrogmonteret sonar (Fa. STN Atlas)
- SRBOC Chaff Launchers (4 stk.)
- Sømålsmissilsystemet HARPOON (allerede nu installeret i samtlige hollandske fregatter)
- Mk.41 Vertical Launch System (VLS) (40 celler) på fordæk til: STANDARD MISSILE SM2-MR Block IIIA (Medium Range Surface-to-Air-Missile (SAM)) og EVOLVED SEASPARROW MISSILE (ESSM, "Quad Pack") (Short Range SAM)
- OTO-BREDA 5" kanon til bekæmpelse af sømål og til "Naval Gunfire Support"
- GOALKEEPER 30mm Close-in-Weapon-System (CIWS) (2 stk.)
- OERLIKON 20mm maskinkanon (2 stk.)
- Skibsbaseret anti-ubåds (A/U) torpedosystem
- Skibsbaseret helikopter af typen NH-90 (1 stk.)

Den hollandske marine har indgået kontrakt med Fa. Hollandse Signaalapparaten B.V. (Signaal) om levering af et avanceret "Combat Direction

System" (CDS) til de fire enheder. Kontrakten omfatter udvikling og levering af en ny generation "Multi-Purpose Operator Consoles" (96 stk.) og "Desk-Top Workstations" (152 stk.), udstyret med den mest moderne teknologi inden for bl.a. "High Resolution LCD Displays" og processorer. Denne del af LCF-projektet baserer sig i vid udstrækning på anvendelsen af "Commercial Off The Shelf" (COTS) princippet, og der er truffet en lang række forholdsregler, som skal tilsikre, at enhederne løbende og forholdsvis simpelt vil kunne holdes opdateret med nyeste teknologi ved blot at udskifte diverse COTS-udstyr.

OLFERT FISCHERS GRAV PÅ REFORMERT KIRKEGÅRD

Efter restaureringen af monumentet for viceadmiral Olfert Fischer og familiegravstedet er det på sin plads her i tidsskriftet at beskrive Søe-Lieutenant-Selskabets indsats for monumentets rejsning i årene 1918-20. Dette gøres bedst ved et uddrag af selskabets historie med citater fra selskabets forhandlingsprotokoller:

Søe-Lieutenant-Selskabet nedsatte 7. maj 1918 efter forslag fra kommandør Th. Topsøe-Jensen et udvalg med kontreadmiral T. V. Garde som formand til *"at tage sig af Søhelten, Viceadmiral Olfert Fischers Gravsted, som henlæa i forsømt tilstand paa reformert Kirkegaard."*

16. maj 1920 afsløredes et mindesmærke for Københavns forsvarer 2. april 1801, viceadmiral Olfert Fischer, søn af viceadmiral Olfert Fasvier Fischer og hustru Anna, født Ackermann. Olfert Fischer var ugift. Om dette skrives der i det 135. forsamlingsår 1919-20:

"Hvad Selskabets Liv udadtil angik, saa havde Forslaget fra Forsamlingsaaet 1917/18 vedrørende istandsættelsen af Olfert Fischers Gravsted baaret Frugt, idet et Mindesmærke blev afsløret paa Københavns heltmodige Forsvarers Gravsted paa Reformert Kirkegaard i København d. 16. maj 1920, ligesom Selskabet ogsaa overtog den fremtidige vedligeholdelse af dette Gravmæle, medens det daglige Tilsyn velvilligst blev overtaget af Forstanderskabet for de to Menigheder (*"Den franske og den tyske reformerte menighed"*!).

Midlerne hertil var fremskaffet gennem det nedsatte Udvalgs Arbejde, der i Foraaret 1919 havde suppleret sig med Repræsentanter for Marineingeniørernes Forening, Marinens Underofficersforening og Marineforeningen og takket være Kommandør Th. Topsøe-Jensens utrættelige Arbejde med denne Sag, samt igennem Indsamlinger blandt Medlemmer af Søe-Lieutenant-Selskabet, Søofficersforeningen, Foreningen af Maskinkorpsets Embedsmænd og Ingeniørassistenter, Marinens Underofficersforening, Marineforeningen og øvrigt Personel inden for Marinen med bidrag fra Hans Majestæt Kongen samt fra Dansk Rederiforening, Skibsfører- og Styrmandsforeninger og Rederier m. f., der i alt indbragte et Beløb paa ca. 15.000 kr., medens Marineministeriet stillede fire gamle Forladekanoner m. m. til Raadighed for Komiteen.

Efter alle Udgifter var afholdt, forelaa et Restbeløb paa ca. 3000 kr., som ifølge en særlig Fundats af 26. Maj blev kaldt "*Fondet til vedligeholdelse af Olfert Fischers Grav*"; det skulle bestyres af Selskabet og anvendes til Vedligeholdelse af Graven samt eventuelt til dermed beslægtede Formaal.

Ved Afslutningen af Udvalgets vellykkede Arbejde udtryktes i en særlig Skrivelse Haabet om, "*at dette Mindesmærke over den djærve Sømand og Søkriger, Københavns heltemodige Fforsvarer, maa staa gennem Aarhundreder til glæde for danske Sømænd og Søkrigere, for Københavns Borgere og for Medlemmer af den Menighed, hvortil han hørte,*" og sluttede med: "*Ære være Olfert Fischers Minde*."

Igennem mange år er vedligeholdelsen blevet noget forsømt og ved selskabets årlige kransenedlæggelse den 2. april blev Søe-Lieutenant-Selskabet anmodet om at undersøge mulighederne for en restaurering. Der var af Nationalmuseets bevarelsesafdeling udarbejdet et overslag over prisen, som langt oversteg selskabets økonomiske muligheder. En restaurering bestod af 2 dele, en afrensning og konservering af monumentet og af kanoner og ankerkæder.

Kanonerne og ankerkæderne var i sin tid leveret af Marineministeriet. Søværnets Materielkommando tilbød straks at restaurere disse efter Nationalmuseets anvisning. Til restaurering af monumentet og gravstenen blev en ansøgning til "A. P. Møller og hustru Chastine Mc-Kinney Møllers fond til almene formål" afsendt i maj måned og allerede i juni fik selskabet stillet et beløb på 90.000 kr. til rådighed fra denne fond.

Arbejdet blev afsluttet i slutningen af oktober og blev præsenteret for offentligheden lørdag den 7. november.

Ved denne lejlighed fik selskabets afgæede formand, kaptajnlojtnant Jimmy Skelmosle lejlighed til at takke direktør Ove Hornby og kontreadmiral N. Mejdal for den økonomiske opbakning, samt konservatorer og teknikere fra Nationalmuseet og Flådestation Korsør for den arbejdsmæssige indsats.

Efter takketalen fortalte overarkivar Hans Christian Bjerg, søværnets historiske konsulent, om Olfert Fischer og hans fader. Denne tale følger i sin helhed:

**"Viceadmiral Olfert Fischer 1747 - 1829
Københavns heltedige forsvarer 2. april 1801**

I 1991 udsendtes korvetten OLFERT FISCHER til Den persiske Golf som led i det internationale samfunds sanktioner mod Irak. Operationen vakte opsigt, og var med til at gøre navnet Olfert Fischer kendt. Bag navnet gemmer sig en af Danmarks søhelte, viceadmiral Olfert Fischer (1747-1829), der var chef for den danske flådestyrke, som den 2. april 1801 på Københavns Rhed tappert forsvarede København mod en engelsk flåde under den berømte søhelt Lord Nelson.

Olfert Fischer blev født den 4. august 1747. Faderen Olfert Fasvier Fischer (1700-1761) var søofficer men havde tillige forbindelse til Asiatisk Kompagni, hvor han iøvrigt 1739-52 var direktør. Familien kom fra Holland og tilhørte den Tysk-reformerte menighed i København. På tidspunktet for Olferts fødsel havde faderen titel af kommandør i Flåden, og blev senere viceadmiral.

Olfert Fischer var nr. 6 ud af 14 børn, og allerede som 6-årig blev han efter tidens skik indmeldt i Søkadetkorpset. Han blev senere uddannet som søofficer og afgik fra Søkadetakademiet i 1763 som sekondløjtnant. Derefter sejlede han i nogle år på flådens skibe, og var herunder 1770-72 i Midelhavet. Han anvendtes samtidig med sejlede tjeneste ved udredningsarbejder i forskellige kommissioner, og blev kommandør i 1800.

I 1799 førte han orlogsskibet OLDENBORG til Ostindien som eskorte for en konvoj. Under sejladsen syd om Afrika blev skibet i Taffelbay ved Kapstaden den 5.11.1799 ramt af en orkanagtig storm. Olfert Fischer indlagde sig her stor fortjeneste og viste fremragende sømandskab ved at sætte skibet på land og derved redde besætningen. Efter at være hjemkommen i 1800 blev han sat i spidsen for Defensionskommissionen, der skulle forberede Københavns forsvar til søsiden, dels ved skibe dels ved forter og spærringer. Inden dette arbejde var færdigt ankom en engelsk flåde til de danske farvande for at tvinge Danmark til at udtræde af det væbnede neutralitetsforbund, som var vendt mod de engelske krav om at visitere de neutrale konvojer.

Den engelske flåde under Lord Nelson angreb København fra søsiden den 2. april 1801 og et større søslag udspandt sig i Kongedybet mellem byen og Middelgrunden. Under Olfert Fischers energiske ledelse blev der etableret en forsvarslinie, som holdt stand i næsten 4 timer. Selv blev Olfert Fischer

såret under slaget og måtte flytte fra sit skib HOLSTEN til fortet Trekroner, hvor kampen blev afsluttet. Overmagten var for stor, og danskerne måtte gå ind på en våbenhvile og trække sig ud af neutralitetsforbundet. Slaget på Rheden den 2. april 1801 blev et markant udtryk for den begyndende nationalfølelse. Lord Nelson udtalte senere at dette var det hårdeste slag, han havde været med i.

Efter slaget fortsatte Olfert Fischer sin søofficersgerning, og blev 1825 viceadmiral. Han var beskeden og agtet, og anvendte megen tid i menighedsarbejdet i den reformerte kirke. Han var ugift og henlevede de sidste år til sin død i 1829 i Store Kongensgade 40, hvor der nu er opsat en mindeplade over ham. Han var en hædersmand på alle måder, denne Københavns heltmodige forsvarer".

FORMANDENS BERETNING

214. FORSAMLINGSÅR

Af

kaptajnløjtnant J. Skelmose

MØDEAKTIVITET

Der har i det 214. forsamlingsår været afholdt 10 møder, 9 møder i København og 1 møde i Frederikshavn. Disse møder har i gennemsnit samlet 33 medlemmer ud over bestyrelsen. Det tilsvarende tal var i forrige forsamlingsår 25. Ikke overraskende havde det. 6. møde om "Den unge søofficers arbejdsvilkår" størst interesse, idet mødet samlede 65 medlemmer. Det færreste antal medlemmer kom til det 7. møde, hvor ekskursionen til meteorologisk institut samlede 9 medlemmer. Det lave deltager tal skal dog ses i lyset af, at alle kadetter på officersskolen kommer på ekskursion til Dansk Meteorologisk Institut (DMI), og jeg tror, at det faktum at alle yngre officerer har været på DMI, er årsagen til den lave tilslutning. Til 4 af møderne har der været gæster, således 7 gæster i alt. Ved 2 af møderne har foredragsholderen været hentet uden for medlemskredsen.

Jeg skal beklage, at det ikke lykkedes os, at få H.K.H. Kronprins Frederik til at komme i selskabet og holde foredrag, men hoffet meddelte os, at kronprinsen ikke holder foredrag.

Det er til gengæld med glæde, at bestyrelsen ser tilbage på det store antal fremmødte medlemmer til møderne her i København. Det er især glædeligt, at møderne har samlet adskillige medlemmer af kategorien "løjtnanter". Især debataftenen den 15 januar 1998, hvor "Den unge søofficers arbejdsvilkår" var på dagsordenen, samlede mange unge mennesker, men også møderne hvor Forsvarschefen og Chefen for Søværnets operative Kommando holdt foredrag var meget velbesøgte møder.

Som nævnt på det sidste møde i det 214. forsamlingsår, vil vi i bestyrelsen prøve at se, om vi ikke igen kan få en møderække op at stå i Frederikshavn. Vi vil ikke som tidligere lave en afdeling af SLS i Frederikshavn med egen bestyrelse, men personer fra bestyrelsen vil tage sig af møderne i Frede-

rikshavn. Ligeledes vil vi prøve at få lavet et par arrangementer for medlemmerne i Århus området.

Bestyrelsen vil blive koncentreret her i København. Når foredrag eller debataftrner har en naturlig interesse, eller hvis der blandt medlemmer i Frederikshavn eller Århus ytres ønske om en mødeaften med et specielt emne, vil dette blive planlagt og afviklet i selskabets regi. Kontaktpersonerne i Frederikshavn vil være PL Stig André Hansen og PL Søren Dreyer, og jeg vil selv være kontaktperson for Århus området.

Der har i den forgangene sæson, været afholdt 4 bestyrelsesmøder. På disse møder er program sammensætningen for forsamlingsåret kommet på plads, ligesom taktikken og strategien til hvervekampagnen blev lagt.

PRISOPGAVE

Der er ikke blevet indleveret prisopgaver i det 214. forsamlingsår

ÅRETS BEGIVENHEDER

Af årets begivenheder skal jeg nævne følgende:

- Ved det 214. forsamlingsårs 3. møde den 26 november, fandt bestyrelsen anledning til at uddele Søløjtnant Gregers Bojesen's Minelegat til KL H.O. Nielsen. Legatet blev givet for den iver, flid og initiativ som KL gennem 10 år har bidraget med i den daglige drift af selskabet, samt hans utrættelige arbejdskraft i arbejdet med at forny selskabet.
- I december lavede bestyrelsen en hvervekampagne på Søværnets Officersskaole, hvor bestyrelsen hvervede ca. 30 nye medlemmer.
- I marts måned har bestyrelsen nedlagt krans på Odden Kirkegård ved mindesmærket for Willemoes.
- I april måned nedlagde bestyrelsen krans ved krigergravene på Holmens kirkegård og på Olfert Fischers grav ved Reformerte kirke.

- I september er selskabet ved den kommende formands foranstaltning, kommet på internettet.

I forbindelse med kransenedlæggelsen på OLFERT FISCHER's grav, blev jeg kontaktet af en repræsentant fra tysk-reformerte menighed, som havde hørt, at SLS havde en fond til vedligeholdelsen af gravstedet. Jeg blev derfor spurgt, om Selskabet var interesseret i at deltage i en restaurering af OLFERT FISCHERs gravsted (monument og gravsten), som vedligeholdelsesmæssigt er blevet forsømt gennem mange år. Tysk-reformerte kirke havde via Nationalmuseets bevarelsesafdeling fået udarbejdet et overslag over prisen på en restaurering af gravstedet. Restaureringen bestod af 2 dele, en afrensning og konservering af monumentet samt en renovering af kanoner og ankerkæder. Prisen for afrensning og konservering af monumentet, på ca. 100.000,- kr. oversteg dog lang selskabets økonomiske muligheder. Jeg blev med sekretæren enig om, at Selskabet ville bidrage med 10.000,- kr. til restaurering af gravstedet, og det resterende beløb ville vi forsøge at rejse via "Skibsreder A.P. Møller og hustru Chastine Mc-Kinney Møllers fond til almene formål". Samtidig undersøgte selskabet, om SMK kunne være behjælpelig med restaurering af kanoner og kæder. I juni måned fik selskabet stillet et beløb på 90.000,- kr. til rådighed af A.P Møller fonden, og CH SMK tilkendegav, at SMK ville renovere kanoner og kæder. Medio september påbegyndtes restaurering af Olfert Fischer's gravsted. Arbejdet blev præsenteret for offentligheden lørdag d. 7. november.

Som det sidste men også nyeste tiltag i det 214. forsamlingsår, er selskabet som sagt kommet på internettet i september. Vi har derfor ved udsendelsen af efterårsprogrammet anmodet medlemmerne om at opgive deres E-mail adresser, da vi er opmærksomme på, at ca. en tredjedel af medlemmerne nu har private internetadresser.

Vi har for det næste forsamlingsår dubleret udsendelsen af efterårets program på vores nye hjemmeside. Vi håber, at de medlemmer, som er på "nettet" fremtidig vil modtage programmet som E-mails. Dette kan spare os for meget store portoudgifter, og vi vil hurtigt kunne informere om ændringer i programmet. Specielt vil vi kunne spare forsendelsestid og de store udgifter, som er forbundet med fremsendelse af information til de medlemmer, som gør tjeneste i udlandet. Disse medlemmer er oftest fraværende fra møderne, men vi håber også fremtidigt på – med skyldig hensyntagen til at det er lukkede møder – at kunne sende uklassificerede referater af arbejdet i selskabet, til fraværende medlemmer. Ud fra disse tiltag håber vi også på, at skabe mere interesse blandt medlemmerne for selskabets virksomhed. Ved at slå op på

vores hjemmeside kan vi håbe på , at endnu flere får lyst til medlemskab af selskabet.

AF- OG TILGANG AF MEDLEMMER

Ved begyndelsen ad det 214. forsamlingsår havde selskabet 467 medlemmer. I løbet af det 214 forsamlingsår, er der sket følgende: 6 medlemmer er døde, 5 medlemmer har udmeldt sig og 40 personer har indmeldt sig. Medlemstallet udgør således 496 pr. 29 oktober 1998, heri inkluderet selskabets protektor H.K.H. Prins Henrik og H.K.H. Kronprins Frederik samt 107 medlemmer, der er kontingentfrie efter mere end 40 års medlemskab.

Denne nettotilgang på 29 viser at selskabet er inde i en sund og positiv udvikling. Det er bestyrelsens opfattelse, at den aktive hvervekampagne, som bliver gennemført på officersskolen, ikke alene er med til at øge antallet af medlemmer, men også er med til at fremskynde den ønskede fornyelse af selskabet.

SAMMENSÆTNING AF BESTYRELSEN

Den nye bestyrelse er sammensat som følger:

| | |
|-----------------|--|
| FORMAND: | KL S. CONRADSEN |
| NÆSTFORMAND: | PL N. MATHIESEN |
| REGNSKABSFØRER: | PL A. LAKJAER |
| SUPPLEANTER: | KL J. SKELMOSE PL S. NORDBY |
| TILFORORDNEDE | KL J.U.E. NIELSEN PL S.A. HANSEN PL S. DREYER LT P.K. LAURITSEN |
| SEKRETÆR: | KK S. DITLEVSEN |

Det er vores håb, at vi atter kan få gang i møde aktiviteterne i Frederikshavn og Århus hvorfor der til bestyrelsen er tilknyttet nogle tilforordnede som vil varetage Selskabets interesser vest for Storebælt.

AFSLUTNING

Det er med vemod at jeg allerede efter een sæson viger pladsen som formand for Selskabet. Kutymen er at formanden forbliver i to sæsoner, men med min udstationering til Århus et år før tiden, skønner jeg, at det er bedst for Selskabet, at der tiltræder en ny formand. Jeg viger derfor pladsen som formand, men forbliver i bestyrelsen for her at tage andel i arbejdet i Århus området. Jeg vil afslutningsvis ønske den nye formand held og lykke med det forestående arbejde og udtrykke mit håb om, at Selskabet føres trygt og sikkert ind i det 21. århundrede.

BOGANMELDELSE

Dansk Søfarts Historie

Bind 4: "1814-1870". "Med korn og kul."

Anders Monrad Møller, 256 s, ill.

Gyldendal, København 1998.

Forfatteren til 4. bind i serien om Dansk søfarts Historie er, dr. phil. Anders Monrad Møller ved Odense Universitet. Hans doktorafhandling "Fra galeoth til galease" og dens fortsættelse "Jagt og skonnert" omhandler begge den danske provinssøfart i det 18. og 19. århundrede. Sidstnævnte århundrede er grundlaget i den foreliggende bog, men emnet er denne gang udvidet til at omfatte udviklingen af dansk søfart over hele kloden suppleret med skibsværfters, havnes og rederiers historie, samt afsnit om skibsnavne og sømandens vilkår om bord og i land.

Bogen er delt i tre tidsafsnit:

1814 - 1830,

1830 - 1860 og

1860 - 1870.

Selv om Danmark havde været inddraget i Napoleonskrigene og ved deres afslutning havde oplevet statsbankerotten og mistet Norge, var landet præget af optimisme. Der blev satset især i København, hvor mange skibe blev anskaffet; men her gik det galt. Medens man i provinsen i hele perioden holdt sig på nogenlunde samme lastetal, faldt tallet i København, således at der ved den første periodes slutning var nogenlunde balance mellem lastetalene i hovedstaden og provinsen.

I den anden periode blev den traditionelle fragtfart med korn ud af landet udvidet med hjemtransport af kul, især på grund af dampmaskinens indførelse både til lands og til søs. Hertil kom, at især skonnerter fra hele landet i stigende grad besejlede verdenshavene. Til trods for følgerne af de slesvigske krige, herunder tabet af hertugdømmerne i 1864, oplevede skibsfarten en fremgang, især i provinsen, hvor den samlede tonnage omkring 1870 var mere end fire gange så stor som i 1814.

Bemærkelsesværdigt er det, hvor lang tid der gik fra anskaffelsen af det

første dampskib i 1819 indtil sadanne skibe blev konkurrencedygtige med sejlskibene. Selv om skibsskruen blev opfundet i 1836, vandt jernskibe med skibsskrue først for alvor frem i perioden mellem treårskrigen og 1870, en udvikling, som det nye skibsværft Burmeister & Wain havde en væsentlig andel i. Alene dette værft byggede i perioden bl.a. 30 dampskibe.

Det var søfarten, der som den førende transportsektor i første halvdel af århundredet blev afgørende for, hvor provinsbyerne kom til at ligge, nemlig der, hvor skibene kunne gå ind til land. Da vejene dengang var plørede og vanskeligt farbare opstod der behov for pakhuse til opbevaring af godset og kajer til udskibning.

Rigtige provinshavne opstod 1820 - 1860 efter at Admiral Poul Løvenørn omkring 1800 havde rejst landet rundt og givet forslag i havneanliggender.

Selv om søfolk i forrige århundrede var meget lidt skrivende, er det lykkedes forfatteren at finde beretninger fra to, der begge var født i 1804, og som i henholdsvis erindringer og breve skildrer datidens liv ombord. De var af vidt forskellig herkomst, den ene måtte til søs, fordi hans far havde mistet penge ved pengereformen i 1813, den anden var af sømandsslægt og måtte følge familietraditionen. Medens den første blev afskediget 27 år gammel og derefter blev i land, forblev den anden søfarende resten af sit liv. Afsnittet giver et fascinerende billede af de søfarendes meget varierende vilkår.

Med disse erindringer samt beretningerne om jagten Louise af Vornæs (1819) og galeasen Emma af Stege (1843) er der tegnet to datidige billeder af vilkårene for henholdsvis inden- og udenrigsfarten, som bidrager til bogens letforståelige stil: "*Man kan se det hele for sig*".

De nødvendige tal til illustration af udviklingen har forfatteren gengivet i henholdsvis "tabeller" og "figurer", dvs. grafiske fremstilling af talmaterialet. Sammenlignes bind 2 og bind 4 var der i det første på 224 sider 6 figurer og 44 tabeller - som ingen kan huske. I det sidste bind er der på 256 sider 16 figurer og 26 tabeller. Det gør den foreliggende bog mere læsevenlig for den, der forsøger at få et oversigtsbillede af udviklingen.

Et par fejl har sneget sig ind i tabel 24 "mellem linierne", hvor "1843" skulle være "1858", og på pag. 222 og 224, hvor der tre gange henvises til "figur 10", selvom det fremgår af teksten, at det er "figur 16", der skulle hen-

vises til.

Bogen er forsynet med person-, selskabs-, firma-, sted-, skibs- og emne-registre. De mange smukke billeder lever op til standarden i de tidligere bind.

Alt i alt er historien i bind 4 godt fortalt og skrevet i en læsevenlig stil, der gør bogen til fascinerende læsning.

(1653)

MARINENS BIBLIOTEK**ERHVERVELSER SEPTEMBER/OKTOBER 1998****ENCYKLOPÆDIER**

King, Dean: *A Sea of Words. A Lexicon and Companion for Patrick O'Brian's Seafaring Tales.*

New York 1995. 415 s. ill. kort. bibl.

Den Store Danske Encyklopædi. Bd. 11: Knob-Latimeria.

Kbh. 1998. 640 s. ill. Ej til Udlån.

HISTORIE

Brorson, Ib: "Affairen ved Eckernförde" den 5. April 1849. De militærmedicinske aspekter for lægetjenesten på de danske orlogsskibe.

Gentofte 1996. 39 s. ill. bibl.

Engström, Johan & Ole L. Frantzen (red.): *Øresunds strategiske rolle i et historisk perspektiv. Föredrag hållna vid symposium på Revingehed i Skåne och på Kastellet i København 3-7 juni 1996.*

Lund 1998. 196 s. ill. kort. index. bibl.

Handelsflådens Velfærdsråd 1948-1998.

Kbh. 1998. 43 s. ill.

Historien bak St. Oluf.

Rykene 1998. 8 s. kort.

Illustreret Tidende. Udvalgte artikler 1918-1923.

Kbh. 1918-1923 forsk.pag. ill.

Lockroy, Edouard: *Du Weser à la Vistula. Lettres sur la Marine allemande.* Paris 1901. 300 s.

Magnus, Olaus: *Historia de Gentibus Septemtrionalibus Romæ 1555.*

Description of the Northern Peoples Rome 1555. Vol. II

& III. HAKLUYT SOCIETY, SECOND SERIES Nos. 187 & 188.

London 1998. s. 289-1247. ill. index.

Semenov, Peter P.: Travels in the Tian'-Sian' 1856-1857.

HAKLUYT SOCIETY, SECOND SERIES No. 189.

London 1998. 269 s. ill. kort. index. bibl.

60 Jahre Marine-Ehrenmal in Laboe. Særnr. af: Leinen los, nr. 1/1996.

Wilhelmshaven 1996. 36 s. ill.

Wismann, Tom: Stevnstfort. Danmarks sidste fort.

Helsingør 1998. 62 s. ill. kort. bibl.

KRIGSHISTORIE

Besættelsen og Frihedskampen 1940-45. Hvem-Hvad-Hvor.

Kbh. 1993. 340 s. 3.rev.udg. ill. bibl.

Ellsén, Jarl & Hans Westermark: Främmande ubåt sänks på svenskt vatten.

Dramatisk händelsesutveckling i andra världskrigets slutskede.

Lidingö 1998. 192 s. ill. bibl.

Flood, Constantius: Under Krigen (1807-1814). Nogle historiske og biografiske Optegnelser.

Kristiania 1892. 280 s. ill.

Guihéneac, Olivier: La Bataille Navale du Jutland 31 Mai 1916

Paris 1917. 252 s. kort.

Hess, Hans Georg: Die Männer von U 995. Gespräche mit ehemaligen Besatzungsangehörigen des Bootes von Laboe.

Wunstorf/Idensen 1994. 96 s. ill.

New Interpretations in Naval History. Selected Papers from the Tenth Naval

History Symposium Held at the United States Naval Academy, 11-13

September 1991.

Annapolis 1993. 418 s. bibl.

New Interpretations in Naval History. Selected Papers from the Twelfth Naval

History Symposium Held at the United States Naval Academy, 26-27 October

1995.

Annapolis 1997. 369 s. bibl.

Orde, Denis A.: Nelson's Mediterranean Command. Concerning Pride, Preferment & Prize Money.
Durham 1998. 228 s. ill. index. bibl.

Oun, Mati: Voitlused Lääneemerele suvi 1941./Kampene i Østersøen sommeren 1941.
Tallinn 1996. 183 s. ill. kort. index. bibl.

Rohde, Vilh.: Foran Fredericia 1848. Uddrag af: Vejle Amts Aarbog 1916. Vejle 1916. 5 s. ill.

Rizzo, Luigi: L'Affondamento della "Santo Stefano" e le sue conseguenze militari e politiche.
Trieste 1927. 69 s. ill. kort. bibl.

Royal Air Force 1939-1945.
Vol. I: Richards, D.: The Fight at Odds.
Vol. II: Richards, D. & Hilary St. George Saunders: The Fight Avails.
Vol. III: Saunders, Hilary St. George: The Fight is Won.
London 1953-54, ill. kort. index.

Schauer, Hartmut: US Navy SEALs. Kampfschwimmer - Kommandos - Antiterror-Truppe.
Stuttgart 1998. 220 s. ill. bibl.

VJ. The Final Victory.
London u.år. 18 s. ill. kort.

Winklareth, Robert J.: The Bismarck Chase. New Light on a Famous Engagement.
London 1998. 188 s. ill. kort. index. bibl.

PERSONALHISTORIE

Bryant, Arthur: Samuel Pepys. The Years of Peril.
Cambridge 1935. 466 s. ill. index. bibl.

Bryant, Arthur: Samuel Pepys. The Saviour of the Navy.

Cambridge 1938. 452 s. ill. index. bibl.

Buchwaldt, Randi: Kongehusets farmor og oldemor Dronning Alexandrine.
Kbh. 1998. 191 s. ill. index. bibl.

Burns, James MacGregor: Roosevelt: The Lion and the Fox.
New York 1956. 555 s. ill. index. bibl.

Burns, James MacGregor: Roosevelt: The Soldier of Freedom 1940-1945.
London 1970. 722 s. ill. index. bibl.

Dodd, Francis: Admirals of the British Navy. Part One.
London 1917. 42 s. ill.

Fabricius, Knud: Griffenfeld.
Kbh. 1910. 316 s. ill. index. bibl.

Fieandt, Otto von: Kajutpojken som blev kommandör vid Kungliga Flottan. En sjöofficers karriär på 1800-talet. Govert Adolf Indebetou 1807-1891. Serie: Marinlitteraturföreningen nr. 83.
Karlskrona 1998. 80 s. ill. index.

Graffton, Bo: Sören Norby. Sjökrigare i Östersjön på 1500-talet.
Visby 1995. 192 s.

Grieg, Nordahl: Flagget.
Oslo 1945. 158 s. ill.

Kitson, Frank: Prince Rupert. Admiral and General-at-Sea.
London 1998. 336 s. ill. kort. index. bibl.

Mackay, James: I Have not yet Begun to Fight. A Life of John Paul Jones.
Edinburgh 1998. 320 s. ill. kort. index. bibl.

Melton, George E.: Darlan. Admiral and Statesman of France, 1881-1942.
Westport 1998. 250 s. ill. index. bibl.

Steinby, Ann-Gerd: Admiral Søren Norby. Uddrag af bogen: Fången i tornet.
Mariehamn u.år. 24 s. ill.

Stoklund, Arne: Værnepligtig i Søværnet 1952/53.
Kbh. 1995. 15 s. ill. manuskript. Kun Læsesal.

Ziller, Robert: We Make History.
London 1941. 82 s. ill.

POLITIK m.v.

Fakta om Forsvaret. September 1998.
Vedbæk 1998. 42 s. ill.

Forsvarslovene 1950-51.
Kbh. 1950-51. upag.

Kelstrup, Morten & Peter L. Vesterdorf: Et demokratisk EU?
Århus 1998. 64 s. ill. bibl.

Lunch, Graystone L.: Decision and Disaster. Betrayal at the Bay of Pigs.
Washington 1998. 185 s. ill. kort. index. bibl.

NATO og Warszawapagten. Styrkesammenligninger.
Kbh. 1982. 54 s. ill. kort.

O'Brien, Phillip P.: British and American Naval Power. Politics and Policy, 1900-1936. Serie: Praeger Studies in Diplomacy and Strategic Thought.
Westport 1998. 274 s. index. bibl.

Park, William & Wyn Rees (eds.): Rethinking Security in Post-Cold War Europe.
London 1998. 186 s. index.

Syrrett, David (ed.): The Battle of the Atlantic and Signals Intelligence. U-Boat Situations and Trends. 1941-1945. Serie: Navy Record Society Vol. 139.
Aldershot 1998. 628 s. kort. index. bibl.

Thee, Marek (red.): Rustninger og nedrustning i atomalderen. En håndbog.
Kbh. 1978. 333 s. index. bibl.

Totalforsvar i Danmark 1998.

Vedbæk 1998. 33 s. ill.

STRATEGI & TAKTIK

Reason, J. Paul: Sailing New Seas. Serie: Newport Paper 13.
Newport 1998. 90 s.

SKIBE, SKIBBYGNING m.v.

Breyer Sigfried: Deutsche Zerstörer im Einsatz 1939-1945. (Teil I). Serie:
Marine-Arsenal. Sonderheft 17.
Wölfersheim-Berstadt 1998. 48 s. ill. bibl.

Ellis, Richard & Ben Karlow: The Royal Navy at Malta. Vol. Two: 1907-
1939. A collection of old photographs taken by the Ellis Family at Malta.
Liskeard 1990. 144 s. ill. kort. index. bibl.

Greene, Jack & Alessandro Massignani: Ironclads at War. The Origin and
Development of the Armored Warship, 1854-1891.
Philadelphia 1998. 423 s. ill. kort. index. bibl.

Harnack, Wolfgang & Dietrich Sonntag: Kreuzer Nürnberg. Chronik 1933 bis
1946 und sein Schicksal als sowjetischer Kreuzer Admiral Makarow von
1946 bis 1959.
Hamburg 1998. 169 s. ill. kort. index. bibl.

Kretsjanov, V.J. & S.W. Molodcov: Bronenosty Tipa
"Peresvet"./Panserskibene af "Peresvet"-klassen. Serie: Morskaya Kollekcija
1/1998.
Moskva 1998. 32 s. ill. bibl.

Melnikov, R.M.: Peruyye Russkiye Minonostsy./De første russiske
torpedobåde (1877-1899). Serie: Boevye korbli mira VI.
St. Petersburg 1997. 192 s. ill.

Oun, Mati: Eesti Sojalaevad 1918-1940 I valik./Estlands flåde 1918-1940.
Tallinn 1998. 42 s. ill. index.

Raven, Alan & John Roberts: War Built Destroyers "O" to "Z" Classes. Serie:
Ensign 6.

London 1978. 49 s. ill.

Sulka, S.V.: Bronenosnyy Kreyser Admiral Nakhimov./Panser-krydseren Admiral Nakhimov. Serie: Morskaya Kollekcija 2/1995. Moskva 1995. 32 s. ill. bibl.

Thomas, Roger D. & Brian Patterson: Dreadnoughts in Camera. Building the Dreadnoughts, 1905-1920. Stroud 1998. 180 s. ill. index. bibl.

Tsitadel nr. 1 (6)/1998.
u.st. 1998. 152 s. ill. bibl.

The Warship Wasa. Exhibition Wasavarvet, Stockholm 1967. 24 s. ill. bibl.

SØMANDSKAB, BJÆRGNINGSVÆSEN m.v.

Bound, Mensun (ed.): Excavating Ships of War. Serie: International Maritime Archaeology Series, Vol. 2. Oswestry 1998. 309 s. ill. kort. index. bibl.

Chefs-Ordrebog for Artilleriskibet Niels Juel 1938.
u.st. 1938. 24 s. Ej til Udlån.

Chefs-Ordrebog for Artilleriskibet Peder Skram 1935.
u.st. 1935. 44 s. Ej til Udlån.

Chefs Ordrebog for Inspektionsskibet Ingolf 1939.
u.st. 1939. 51 s. Ej til Udlån.

UNDERVISNINGSVÆSEN m.v.

The Annual Report of the Superintendent 1980. United States Coast Guard Academy. Vol. I. New London 1980. 106 s.

Economic Analysis Handbook. Serie: NAVFAC P-442. Alexandria 1980. 226 s.

Forskrifter for Signalering efter international Signalbog 1931. Særtryk af: Signalbogen (1934).
Kbh. 1933. 32 s. ill.

Pointstabel for Søværnets Fem- og Tikamp.
u.st. u.år. 38 s. Ej til Udlån.

Reglement for Slæbetorpedoer.
Kbh. 1880. 34 s. 2 Planer.

Vejledning i Forsyningstjeneste. Søværnskommandoens arbejdsgruppe vedr. omlægning af Materieladministrationen i Søværnet (SAOM).
Holmen 1957. 68 s. ill. Kun Læsesal.

ROMANER

O'Brian, Patrick: Master and Commander. Serie: Seafaring Tales Vol. 1.
New York 1990. 412 s. ill.

O'Brian, Patrick: Post Captain. Serie: Seafaring Tales Vol. 2.
New York 1990. 496 s. ill.

O'Brian, Patrick: H.M.S. Surprise. Serie: Seafaring Tales Vol. 3.
New York 1991. 379 s. ill.

O'Brian, Patrick: The Mauritius Command. Serie: Seafaring Tales Vol. 4.
New York 1991. 348 s. ill. kort.

O'Brian, Patrick: Desolation Island. Serie: Seafaring Tales Vol. 5.
New York 1991. 325 s. ill.

ERHVERVELSER NOVEMBER/DECEMBER 1998

ADMINISTRATION, SPROG m.v.

Den Store Danske Encyklopædi. Bd. 12: Latin - marsk.
Kbh. 1998. 630 s. ill. kort. Ej til Udlån.

Grønlands Grønne Bog 1998. 4.udg.
Kbh. 1998. 135 s. ill. index. Ej til Udlån.

Gullion, Edmund A. (ed.): Uses of the Seas.
Englewood Cliffs 1968. 205 s. ill. index. bibl.

Havland, Finn: Marinemindet - en maritim opslagsbog.
Kbh. 1998. 410 s. ill. index. Kun Læsesal.

Kraks Blå Bog 1998.
Kbh. 1998. 1365 s. index. Ej til Udlån.

Morris, James M. & Patricia M. Kearns: Historical Dictionary
of the United States Navy. Serie: Historical Dictionaries of War, Revolution,
and Civil Unrest No. 4.
Lanham 1998. 405 s. ill. bibl. Ej til Udlån.

Pansen, A.: Den danske militaire Criminalrets Grundsætninger
Rendsborg 1819. 390 s. Ej til Udlån.

HISTORIE

Adam Frank (Karlheinz Ingenkamp): Herrscherin der Meere. Die britische
Flotte zur Zeit Nelsons.
Hamburg 1998. 345 s. ill. kort. index. bibl.

Borring, Erik K.: Livet ombord. Danske Orlogstogter til Vestindien 1755-
1807. Opgave ved Kbh.'s Universitet.
Kbh. 1998. 142 s. ill. bibl. Kun Læsesal.

Danmark-Norge 1380-1814. Bd. III: Dyrvik, Ståle: Truede tvillingriker 1648-
1720.
Oslo 1998. 451 s. ill. kort. index. bibl.

Danmark-Norge 1380-1814. Bd. IV: Feldbæk, Ole: Nærhed og adskillelse
1720-1814.
Oslo 1998. 455 s. ill. kort. index. bibl.

Duppler, Jörg: Germania auf dem Meere. Bilder und Dokumen-

tation zur deutscher Marinegeschichte 1848-1998.
Hamburg 1998. 220 s. ill. kort. bibl.

Earle, Peter: Sailors. English Merchant Seamen 1650-1775.
London 1998. 259 s. ill. index. bibl.

Flådestation København Holmen.
Kbh. 1974. 8 s. ill.

Galster: Kriegsbereitschaft an der Meeresküste. Zur Erreichung eines besseren Schutzes für die grossen Handelsstädte Hamburg - Bremen - Emden.
Berlin 1908. 19 s.

Hill, Richard: The Prizes of War. The Naval Prize System in the Napoleonic Wars, 1793-1815.
Stroud 1998. 268 s. ill. kort. index. bibl.

50th Anniversary Battle of the Atlantic. Official Souvenir Brochure and Programme of Events.
Liverpool 1993. 130 s. ill. kort.

Hærens Officersskole. Frederiksberg Slot.
Kbh. u.år. 22 s. ill.

Jeppesen, Hans: Matroser til den dansk-norske Flåde 1770- 1802. Særtryk fra: Norsk Sjøfartsmuseum. Årsberetning 1981.
u.st. 1981. s. 165-211. kort. bibl.

Marinehjemmeværnet.
u.st. 1965. 60 s. ill.

Mindebladet om Slaget paa Rheden den 2. April 1801.
Kbh. 1901. 12 s. ill. Ej til Udlån.

Russiske Flag (ca. 1913). Russisk tekst m. dansk oversættelse.
u.st. 1913. 68 s. ill.

Scheen, Rolf: Sjøkadettforeningen av 1898 "Valkyrien" 1898- 1958. Særtryk af: Norsk Tidsskr. for Sjøvesen 1959.
Horten 1959. 40 s.

Velkommen til Søværnets Officersskole.
Kbh. 1985. 36 s. ill.

KRIGSHISTORIE

Christensen, Claus Bundgaard m.fl.: Under hagekors og Dannebrog. Danske i Waffen SS.
Kbh. 1998. 521 s. ill. kort. bibl.

Dorrian, James: Storming St. Nazaire. The Gripping Story of the Dock-Busting Raid March, 1942.
Annapolis 1998. 304 s. ill. kort. index. bibl.

English, Adrian & Anthony Watts: Battle for the Falklands (2) Naval Forces. Serie: Men-at-Arms Series 134.
London 1982. 40 s. ill. kort.

Gailey, Harry: The Liberation of Guam 21 July - 10 August 1944.
Novato 1997. 231 s. ill. kort. index. bibl.

Greene, Jack & Alessandro Massignani: The Naval War in the Mediterranean 1940-1943.
London 1998. 352 s. ill. kort. index. bibl.

Hainsworth, Roger & Christine Churches: The Anglo-Dutch Wars 1652-1674.
Stroud 1998. 212 s. ill. kort. index. bibl.

Haskell, W.A.: Shadows on the Horizon. The Battle of Convoy HX-233.
London 1998. 192 s. ill. kort. index. bibl.

Humphreys, Roy: The Dover Patrol 1914-1918.
Stroud 1998. 216 s. ill. kort. index. bibl.

Ireland, Bernard: Jane's Naval History of World War II.
London 1998. 256 s. ill. index.

Jespersen, Knud J.V.: Med hjælp fra England. Special Operations Executive og den danske modstandskamp 1940-1945. Bd. I: Det lange tillob, 1940-1943.

Odense 1998. 394 s. ill. kort. index. bibl.

Kowark, Rannsbjörg: Das Ende der französischen Flotte im Zweiten Weltkrieg: Toulon 1940-1944.

Hamburg 1998. 207 s. ill. index. bibl.

Olsen, Gunnar & Sven Storgaard: Flådens Skibe og Fartøjer 1945-1995. 2. oplag med rettelser. Serie: Marinehistoriske Skrifter 28.

Kbh. 1998. 317 s. ill. index. bibl.

Parsons, G.S.: Nelsonia Reminiscencies. Leaves from Memory's Log. A Dramatic Eye-Witness Account of the War at Sea 1795- 1810. Serie: **Labor's Tales.**

London 1998. 188 s. index.

Shettle, M.L.: United States Naval Air Stations of World War II. Vol. 2: Western States.

Bowersville 1997. 285 s. ill. kort. index. bibl.

Showell, Jak P. Mallmann: U-Boat Commanders and Crews 1935- 1945.

Marlborough 1998. 144 s. ill. index. bibl.

Søndergaard, Chr.: I tyske Lænker. Billeder fra Danmark under Besættelsen.

Kbh. 1945. 332 s.

White, Colin: 1797. Nelson's Year of Destiny. Cap St Vincent and Santa Cruz de Tenerife.

Stroud 1998. 164 s. ill. kort. index. bibl.

PERSONALHISTORIE

Bevan, A. Beckford & H.B. Wolryche-Whitmore (eds.): A Sailor of King George. The Journals of Captain Frederick Hoffmann, RN, 1793-1814. Serie: Classics of Naval Literature.

Annapolis 1998. 275 s. ill.

Conrad, Joseph: The Mirror of the Sea. Memories and Impressions.

Hamburg 1936. 208 s.

Harris, David (ed.): The Nelson Almanac. A Book of Old Days Recording Nelson's Life and the Events that Shaped his Era.

London 1998. 192 s. ill. index. bibl.

Hillbom, Rune: Georg Ameen. En kampglad karlskronagestalt under de liberala reformernas 1800-tal.

Karlskrona 1989. 88 s. ill. bibl.

Rasmussen, Kaj Feldberg: Under Splitflaget.

Kbh. 1998. 295 s.

Spears, Sally: Call Sign Revlon. The Life and Death of Navy Fighter Pilot Kara Hultgreen.

Annapolis 1998. 306 s. ill.

Sweetman, Jack (ed.): The Great Admirals. Command at Sea, 1587-1945.

Annapolis 1997. 534 s. ill. kort. index. bibl.

Uhle-Wettler, Franz: Alfred von Tirpitz in seiner Zeit.

Hamburg 1998. 499 s. ill. index. bibl.

POLITIK

Adams, James: The Next World War. Computers are the Weapons and the Front Line is Everywhere.

London 1998. 366 s. index. bibl.

Crickard, Fred W. m.fl.: Multinational Naval Cooperation and Foreign Policy into the 21st Century.

Aldershot 1998. 305 s. ill. kort. index. bibl.

Denmark's Defence.

Kbh. 1996. 32 s. ill. kort.

Hoffmann, Karl: Flottenabrüstung. Kriegsächtung und Revision

Berlin 1932. 103 s. bibl.

Ja til NATO - nej til defensivt forsvar.
Kbh. 1986. 26 s. ill.

Jungersen, Kay: Stillehavets Stormagtsflaader. Særtryk af: Tilskueren 1934.
u.st. 1934. s. 174-91. ill.

Storpolitik i Stillehavet. Flaadetraktaterne 1921-36. Singapore - Philippinerne
- Japans Mandatøer.
Kbh. 1938. 155 s. kort. index. bibl.

STRATEGI & TAKTIK

Berard, R.: Les Navires de Guerre. Essai sur leur valeur militaire.
Paris 1897. 128 s.

De la Guerre Navale.
Paris 1885. 64 s. bibl.

Laurent, G.: Einführung in das Studium der Strategie.
Berlin 1939. 151 s.

Röckel, Hermann: Seeräume und Flottenstützpunkte.
Heidelberg 1942. 124 s. kort. bibl.

SKIBE, SKIBBYGNING m.v.

Aichelburg, Wladimir: K.u.K. Flotte 1900-1918. Die letzten Kriegsschiffe
Österreich-Ungarns im alten Photographien.
Wien 1998. 223 s. ill. index.

Fock, Harald: Z-vor! Internationale Entwicklung und Kriegseinsätze von Zerstörern und Torpedobooten im Zweiten Weltkrieg 1940-1945.
Hamburg 1998. 462 s. ill. index. bibl.

Franzén, Anders: En liten bok om Vasa. Regalskeppet genom fyra sekler.
Stockholm 1962. 62 s. ill.

Goodman, Syd & Iain Ballantyne: Plymouth Warships 1900-1950.

Tiverton 1998. 159 s. ill. index.

Goodman, Syd: Portsmouth Warships 1900-1950.

Tiverton 1998. 151 s. ill. index.

"Harpaks" (H.L.E. Wenck): Torpedobaade. Prisopgave indlev. til Sølieutenantsselskabet i December 1910. Særtryk fra: Tidsskrift for Søvæsen 1913.

Kbh. 1913. s. 489-604. 6 Planer.

Harris, Daniel G.: Fredrik Henrik af Chapman. Den första Skeppsbyggnadsarkitekten och hans verk.

Stockholm 1998. 255 s. ill. index. bibl.

Hegland, Jon Rustung & Johan Henrik Lilleheim: Norske Torpedo båtar gjennom 125 år. MTB-våpenets 125 års jubileumbok 1873-1998.

Hundvåg 1998. 252 s. ill. index. bibl.

Kopenhagen, Wilfried: Landungsschiff Projekt 108 FROSCH I und

Gefechtsversorger Projekt 109 FROSCH II. Serie: Schiff

Profile Nr. 3.

Illertissen u.år. 42 s. ill. bibl.

Lindberg, Michael S.: Geographical Impact on Coastal Defense Navies.

Entwining of Force Structure, Technology and Operational Environment.

London 1998. 261 s. ill. index. bibl.

Neudeck, Georg & Heinr. Schröder: Das kleine Buch von der Marine. Ein Handbuch alles Wissenwerten über die deutsche Flotte nebst vergleichender Darstellung der Seestreitkräfte des Auslandes. + 2.udv.udg.

Kiel 1899 & 1902. 347 + 484 s. ill. kort. index.

Richter, Werner: U-Boot Typ VII C. Das Kampf-U-Boot der Grauen Wölfe.

Serie: Schiff Profile Nr. 1.

Illertissen 1996. 40 s. ill. bibl.

Sieche, Erwin: Die Unterseeboote der K.u.K. Marine. Serie: Marine-Arsenal 42.

Wölfersheim-Berstadt 1998. 50 s. ill. bibl.

SØMANDSKAB, NAVIGATION m.v.

Albrechtsen, Svend: Himmel og hav. Viden om vind, vejr og vand.
Kbh. 1998. 75 s. ill. kort. index.

Crumlin-Petersen, Ole: Et dyk i fortiden.
Kbh. 1971. 31 s. ill.

De internationale Søvejsregler og Nødsignalers Anvendelse af danske Skibe.
(Grønlandsk og dansk Tekst).
u.st. 1930. 34 s.

De internationale søvejsregler 1972.
Kbh. 1976. 89 s. ill.

VÅBENTEKNISKE o.a. HÅNDBØGER

Dienstvorschrift für die Kadettenschulschiffe sowie für die Spezialkurze auf dem Artillerie- und Torpedoschulschiff.
Berlin 1898. 115 s.

Fonmartin, de Lespinasse: Études sur la Marine militaire.
Paris 1859. 252 s.

Gaede, K.: Torpedos und Minenboote als Kampfmittel gegen Panzerschiffe.
Eine Studie über der Verteidigung der Küsten.
Berlin 1874. 20 s.

Hvordan bliver jeg Søofficer? 2.udg
Kbh. 1939. 12 s. ill.

Rasmussen, A.H.M.: Skibsmotorlære.
Kbh. 1909. 195 s. 8 Planer.

Royal Navy and Royal Marines. Sports Handbook 1940.
London 1940. 546 s. index.

Ulrichsen, O.: Forsøglære.
Kbh. 1913. 110 s. håndskrevet. Ej til Udlån.

Åhlund, Bertil: Historia kring Flottans kanoner. Serie:
Marinlitteraturföreningen nr. 84.
Karlskrona 1998. 212 s. ill. bibl.

PERIODIKA

Fiskeriårbogen 1999. 106. årg.
Kbh. 1998. 896 s. ill. kort. index.

Forsvarligt, nr. 1/1998 f.f.
Kbh. 1998. 99 s. ill.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Årbog 1998.
Helsingør 1998. 169 s. ill. bibl.

Orlogsmuseets Årsberetning 1997.
Kbh. 1998. 27 s. ill.

Polarboken 1997-1998.
Oslo 1998. 148 s. ill. kort. bibl.

ROMANER

Seestern: "1906". Der Zusammenbruch der alten Welt.
Leipzig 1907. 203 s.

01179 KHC
J P BONDE PETERSEN
NÆRUM UENGE 23
2850 NÆRUM

306

000

2850 0 3/31 1

0000240

AEG

Industri



**THOMSON MARCONI
SONAR**



GROUPE SAGEM

SAGEM



SIGNAAL

EuroTorp 

AEG Industri A/S • Roskildevej 8-10 • 2620 Albertslund • Tlf. 43 68 50 00 • Fax 43 68 50 50