

Følgeskrivelse

Dato

8/6 65

Fra (afsender)

CHMLE

Fremsendes uden særlig skrivelse

Til

SØE-LIEHTENANT-SÆLSKABET

Efter aftale

Ring venligst herom, lokal

Ønskes retur til afsender

Kvittering udbedes

I henhold til Deres skrivelse

Til godkendelse

Kan beholdes

Tilbagesendes med tak for lån

Til underskrift

Bedes arkiveret

om end noget sent!!

Afsenders underskrift

Lange

Hermed tilsendes expl. nr. 14 af foredrag afholdt i Søe-Lieutenant-Selskabet den 12 jan 1960 af kontreadmiral S.E.Pontoppidan.

Foredraget vil være at behandle som fortrolige sager og er primært beregnet for selskabets medlemmer. Admiralen og bestyrelsen har imidlertid intet at indvende imod, at andre officerer på tjenestestederne, f.eks. maskin- og intendanturofficerer får lejlighed til at gennemlæse foredraget.

Efter endt cirkulation bedes foredraget sendt til: MLD 2, der bedes returnere til Søe-Lieutenant-Selskabet, adr: Kampinformationskolen, Margretheholm, Refshalevej, København K.

Samtidig tilsendes expl. nr. 14 af en prisafhandling indsendt til SLS. Afhandlingen behandles for tiden af bedømmelsesudvalget og skal behandles på selskabets møder den 15/3 og den 22/3-1960. Afhandlingen er kun for SLS's medlemmer.

Efter endt cirkulation bedes afhandlingen tilsendt: MLD 2, der bedes returnere sammen med ovenstående.

9/2-60 Roud

↓
Bak *Bach*

↓
Christensen *CP*

↓
Møller *et al.*

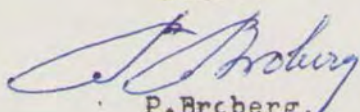
↓

NK *11/2-60*

↓

CH

P.B.V.



P. Brøberg,

Kaptajnløjtnant,

Formand.

FORTROLIGT

xnr.

14/25

Sideantal:

43

Emne: Byggeprogrammets typevalg samt lidt om enkelte andre aktuelle emner.

CH SST foredrag i SLS den 12 jan 1960.

1. Indledning.

Foredragets emne er byggeprogrammets typevalg samt lidt om enkelte andre aktuelle emner. Jeg skal derfor ikke i detaljer beskæftige mig med den strategiske baggrund.

For at sætte det efterfølgende om materiellet i relief og måske også lidt af hensyn til dette selskabs nye medlemmer, vil jeg dog lige ganske summarisk rekapitulere følgende:

Det danske områdes strategiske værdi er åbenbar, både fordi det danner Østersø-udløbene og fordi den, der besidder det danske område, besidder udgangspunktet for en flanketrussel mod et Sovjetfremstød på det europæiske kontinent og mod de dertil nødvendige forbindelseslinier langs Østersøens sydkyst.

Et landværts angreb mod Danmark kan efter Vesttysklands tilslutning til NATO ikke finde sted

•/•/•

uden samtidig at aktivere styrker, som allerede i fredstid står direkte under NATO's kommando, hvorfor et sådant angreb vil have aktiveret NATO, end inden dansk højhedsområde er krænket.

Et dansk forsvar må følgelig som et minimum være indrettet til at konstatere og imødegå en aggression ført frem mod de danske øer og Jylland gennem luften og over havet. Følgelig bør mulighederne for at vanskeliggøre angriberens anvendelse af luftrummet og havet som transportvej udnyttes.

Et forsvar sammensat efter disse principper indebærer endvidere den fordel samtidig at imødegå forsøget på opnåelsen af det fjendtlige, strategiske hovedmål, som er åbningen til eget brug af Østersøens udløb. En dansk modstand efter denne koncept vil derfor gribe mest forstyrrende ind i de fjendtlige hensigter og derved modvirke den fristelse, som et kupagtigt tilrettelagt angreb kan udøve på den part, som initiativet til fredsbrud ifølge sagens natur tilhører.

Den danske sømilitære opgave "at kontrollere Østersøens udløb" er identisk med opgaven at hindre en invasion af det danske ørige, hvorfor et forsøg på at skelne mellem NATO's interesser og nationale, danske interesser ved forsvaret af dette område er uden mening.

En betragtning af styrkeforholdet og truslen på baggrund af de geografiske realiteter må logisk føre til den slutning, at dansk sømilitær

indsats, for at opretholde kontrollen over danske farvande, må basere sig på en defensiv søstrategi opbygget omkring et mineforsvar med størst mulig dybde - både geografisk og funktionsmæssigt - under udnyttelse af farvandenes særlige karakter samt under maksimal udnyttelse af offensive muligheder.

I denne forbindelse må nævnes, at den potentielle fjendes basers nærhed og vor geografiske beliggenhed i det hele giver Danmark særlige muligheder for at bidrage til en efterretnings- og varslingsmæssig indsats af største betydning for, at NATO - i givet fald - rettidigt skal kunne aktivere sine styrker.

De midler, der skal gennemføre denne strategi, må i atomalderen have:

mobilitet,
spredning og
højt beredskab.

Disse kravs opfyldelse peger i princippet i følgende retning:

- Mobilitetskravet henviser til større vægt på bevægelige styrker og på fartfaktoren og aftagende vægt på faste befæstningsanlæg m.v.,
- spredningskravet henviser til decentralisering af base- og forsyningstjeneste og til nye, taktiske doktriner,
- beredskabskravet henviser til en bevægelse bort fra mobiliseringsstyrker hen imod kampklare enheder, d.v.s. flest mulige enheder under kommando i fredstid.

Hvad jeg her har sagt leder logisk til den slutning, at et dansk søforsvar - udover hjælpe- og skoleskibe, minestrygere m.v. - i det væsentlige bør bestå af:

- (i) styrker til udlægning og forsvar af minespæringer,
- (ii) offensive styrker samt
- (iii) styrker til farvandsovervågning m.v.

Selvom disse styrker omfatter både skibe, enkelte kystbefæstningsanlæg og andre installationer i land, vil jeg i det følgende begrænse mig til skibene, idet det jo er mit foredrags hovedopgave at klarlægge byggeprogrammets typevalg.

Byggeprogrammets
baggrund:

Dette program består af det såkaldte Cost-Sharing program samt et mindre program, bestående af rent nationalt finansieret nybygning af skibe til særlige formål.

For relativt kortfattet at kunne give en oversigt over det man bør vide vedrørende forhandlingerne om Cost-Sharing programmets sammensætning, må jeg omtale enkelte af de skitser til flådens sammensætning, som søværnsstaben i de sidste 5 år har måttet levere så mange af.

././.

LTP-1 afdækkes:

I januar 1956 afleverede forsvarsstyrelsen af egen tilskyndelse til forsvarsministeren den såkaldte langtidsplan for forsvaret - også kaldet LTP-1. Dens formål var at tilvejebringe en styrkemæssig målsætning for forsvarets udvikling i de nærmeste år fremover, der - ved en hensigtsmæssig afvejning af forsvarets bestanddele - bedst muligt kunne bidrage til løsning af det samlede forsvars opgaver inden for en af forsvarsstyrelsen valgt, rimelig økonomisk ramme.

Grundlaget herfor var de af NATO i efteråret 1954 udsendte "Capabilities Studies", og budgetrammen havde sit grundlag i visse økonomiske beregninger, som med udgangspunkt i Annual Review 1953 og med visse korrektioner med relation til bruttonationalproduktet for 1954, anden prisudvikling m.v. blev fastsat til et samlet forsvarsbudget på 1108 mill. kr. udgørende 3,71 % af bruttonationalproduktet for året 1954.

Forudsætningen for tilvejebringelsen af flådens skibe i denne plan var, at 75% af nybygningsudgiften blev dækket ved våbenhjælp såvel under opbygningen som efter denne.

I denne plan blev forsvarets generelle opgaver opdelt og prioriteret, idet LTP-1 dog forinden prioritetten udtalte:

(Jeg citerer)

././.

"Forsvarets generelle opgave - at forsvare dansk højhedsområde - er nøje knyttet til det for NATO meget vigtige problem: sikring af og kontrol med de danske gennemsejlingsfarvande.

En første forudsætning for, at det danske forsvar skal kunne løse denne opgave - samt for at der kan medvirkes til rettidig aktivering af NATO-forsvaret som helhed - er, at der allerede i fredstid, med det formål tidligst muligt at opnå varsel om angreb, forefindes dels en veludbygget strategisk efterretningstjeneste, dels en effektiv overvågnings- og varslings-tjeneste dækkende hele det danske område med visse tilstødende områder og luftrummet herover samt omfattende stadig drift af fly- og kystradarstationer, luftrekognoscering, patruljering på søen m.v." (citat slut).

Prioriteringen er under denne forudsætning angivet som følger:

- a. Deltagelse i kampen om luftherredømmet og luftsikring af det danske område.
- b. Forsvar af den sjællandske øgruppe.
- c. Sikring af det jydsk-fynske område.
- d. Forsvar af Bornholm.
- e. Opretholdelse af intern sikkerhed i Danmark.
- f. Beskyttelse af forsynings-skibsfarten til Danmark.

Til den lavest prioriterede opgave - forsynings-skibsfarten udefra - blev knyttet den bemærkning, at efter den indledende fase af krigen ville søfartsbeskyttelsen få afgørende både civil og militær betydning.

././.

Denne prioritering går uændret igennem de forsvarsskitser, der senere kom på tale til og med regeringsforslaget.

Ser vi et øjeblik på LTP-1stypesammensætning for flåden, vil vi se, at den i alt væsentlig består af de skibstyper, der på det daværende tidspunkt indgik i flådens tal, hvormed naturligvis ikke er sagt, at de nybygninger, der skulle finde sted, i alle tilfælde skulle blive kopier af de eksisterende.

LTP-1 med sit forsvarsbudget på mellem 1100 og 1200 mill.kr. vandt imidlertid intet gehør. Den tid, der nu fulgte, var karakteriseret ved ustabile, økonomiske forhold resulterende i de bekendte økonomiske forlig, som alle havde det fællestræk, at forsvaret var med til at betale gildet.

I de følgende 2 år blev der udarbejdet adskillige forsvarsskitser på basis af politiske direktiver med mindre økonomisk ramme, og en af disse skitser - den såkaldte "ajourførte skitse II" - gav anledning til et forsøg på politisk forlig, som dog ikke lykkedes.

"Ajourført skitse II"
afdækkes:

De vil se, at søværnets budget, på trods af det stigende pristal, nu er faldet fra ca. 208 mill.kr. til ca. 180 mill.kr., idet våbenhjælpsforudsætningen er den samme - nemlig 75%. De vil

endvidere lægge mærke til, at en reduktion af skibstypernes antal har fundet sted. Denne typesammensmeltning er forårsaget af 2 forhold: for det første de færre pengemidler i almindelighed, og for det andet det forhold, at der over for danske myndigheder fra amerikansk side blev ventileret muligheden for at levere jagere, som enten havde eller ved ombygning ville blive givet en forholdsvis stor minelægningskapacitet.

Stillet over for følgerne af det absolutte byggestop - følger, som ikke kunne modvirkes ved blot at bevilge penge, idet byggetiden ville bevirke, at nybygningen ingenlunde kunne følge trop med den stadigt accellererende afgang på grund af alder - fandt søværnskommandoen ingen anden vej end at gå ind for ideen om en "destroyer-minelayer" og foreslog samtidig, at en sådan eventuel tildeling måtte blive enheder af SMITH-klassen i et antal af 5.

Det er klart, at indførelsen i planerne af en så krævende skibstype måtte have både personelmæssige og økonomiske følger, og den omstændighed, at minelægningssevne og kampkraft var kombineret i een enhed, førte til, at skibstypen "den egentlige minelægger" til udlægning af farvandsspærringer udgik af skitsen.

Samtidig foretog man en typesammensmeltning mellem de tidligere korvetter og patruljebåde til en PCE på ca. 800 tons - altså en skibstype ca. som

TRITON-klassen. Endelig indførte man på basis af et antal afholdte øvelser og udfra erfaringerne fra den daglige farvandsovervågning et bevogtningsfartøj efter model "Seaward Defence Craft" i erkendelse af Y-kutteres o.lign.fartøjers utilstrækkelighed til identificering af radarmål, skygning, vagt ved loops og lignende tjeneste.

Som sagt blev der heller ikke opnået noget politisk forlig på dette tidspunkt, og det følgende år eller 1 1/2 var for forsvarsforhandlingernes vedkommende karakteriseret af et nyt politisk direktiv og stadig færre penge - man erindrer sig endnu forsøgene på fra et vist politisk hold at skabe samling om en udgift for forsvaret på omkring 850 mill.kr.

Det nye politiske direktiv - eller rettere tillægsdirektiv til det tidligere - var jo stort set deprimerende læsning. Det havde dog på et enkelt punkt mere realisme end det tidligere, idet våbenhjælpsforudsætningen for fornyelse af skibsmateriellet blev ændret fra 75% til 50%. Denne forudsætning viste sig da også senere i forbindelse med Cost-Sharing programmet at være væsentlig mere holdbar end den tidligere.

Jeg vil ikke undlade at nævne endnu et træk fra dette nye direktiv - nemlig en udtalelse fra forsvarsministeren, der lyder som følger:

(Jeg citerer)

././.

"Først og fremmest må de almindelige freds-
tidsopgaver løses, herunder overvågnings- og varslings-
tjenesten. Den første opgave for forsvaret må være at
virke krigsforebyggende derved, at en angriber må
regne med en så væsentlig modstand, at NATO alarmeres
og aktiveres.

Det, vi skal have, må derfor indrettes så-
ledes, at det i hvert fald en kort tid - eventuelt
med mobilisering - sætter os i stand til at bide
kraftigt fra os." (Citat slut).

Regeringsforslaget
afdækkes

Udover det anførte politiske direktiv og den
ændrede våbenhjælpsforudsætning er baggrunden for
denne skitse - som altså blev identisk med regerings-
forslaget - et væsentligt lavere driftsbudget -
ca. 175 mill.kr. til søværnet ud af et samlet for-
svarsbudget på ca. 940 mill.kr. - samt ikke at for-
glemme et stigende pristal og nye tjenestemandsløn-
ninger. I den senere tid forlyder det dog, at de nye
tjenestemandslønningers merudgift på ca. 40 mill.kr.
til det samlede forsvar vil kunne refunderes uden for
den anførte beløbsramme.

En anden begivenhed, som kendetegnede rege-
ringsforslagets tilblivelse, var den omstændighed, at
man fra amerikanske myndigheders side var blevet
underrettet om, at den lov om udlån af større enheder
fra US Navy, der for nylig var blevet vedtaget, ikke
inkluderede Danmark. Som konsekvens heraf opgav sø-
værnskommandoen tanken om at søge kampkraft og
minelægningsevne kombineret i samme enhed - dels
fordi nybygning af en sådan enhed ganske ville
opbruge den til rådighed værende nybygningskvota.

dels fordi der såvel herhjemme som blandt vore nærmeste allierede var en stadig tydeligere opfattelse af, at den nævnte kombination ikke var noget absolut gode. Måske snarere tværtimod. Jeg skal senere komme nærmere ind på dette.

Følgelig ser vi da et regeringsforslag, hvor den egentlige minelægger genopstår, antallet af ubåde søges, på trods af de færre penge, forøget på bekostning af minestrygningsstyrkerne - og endelig foretages endnu en typesammensmeltning.

Denne typesammensmeltning udelukker "destroyer-minelayer"en som i bedste fald "not available" og udelukker den 800 tons PCE å la TRITON-klassen og indfører som skitsens eneste ikke-specialiserede skibstype den såkaldte patruljehjager, som søværnskommandoen ved skitsens udarbejdelse havde begrundet formodning om at kunne bygge inden for de til rådighed for nybygning værende midler på et displacement af ca. 1700 tons standard.

Forudsætningen for denne formodning var bl.a., at våben og ildledelsesapparaturl kunne fås som våbenhjælp eller en afart heraf: den såkaldte "Reimbursable Aid".

Da også patruljehjageren indgår i Cost-Sharing programmet, skal jeg undlade en nærmere kommentering af skibstypen på dette sted og blot her nævne, at en opgave altså - som følge af stærkt reduceret budget og opgavestilling - er bortfaldet: nemlig skibsfartsbeskyttelsen i form af egentlig konvojering eller nærdækning udført af dertil særligt udrustede skibe

såsom korvetter og patruljebåde.

Første Cost-Sharing
forslag afdækkes

De ser her Cost-Sharing tilbuddet således som det blev overrakt regeringen med en note fra den amerikanske ambassadør i september 1958. De vil se, at det indeholder ialt 31 enheder til en samlet anslået byggesum på 291,6 mill.kr. Skibbygningen var forudsat at foregå på danske værfter over en 5-årig periode. Tilbuddet var ikke søværnskommandoen helt ukendt, idet der allerede om foråret havde været ført uformelle forhandlinger mellem søværnsstaben og MAAG Naval Section om et sådant programs eventuelle sammensætning. På tidspunktet for disse uformelle forhandlinger var den aktuelle skitse identisk med "ajourført skitse II" af januar 1958, og det vil da også fremgå, at det oprindelige Cost-Sharing program typemæssigt og tildels antalsmæssigt søger at bringe flåden op på "ajourført skitse II" i 1964. Det var altså den ene forudsætning.

En anden forudsætning var, at man endnu på dette tidspunkt (altså i foråret 1958) forventede at kunne låne 5 "destroyer-minelayers". Under denne ikke uvæsentlige forudsætning ville det oprindelige Cost-Sharing program dække samtlige flådens mangler i forhold til den nævnte skitse med undtagelse af 2 bevogtningsfartøjer.

Det var nu søværnskommandoens opgave at argumentere for, at en tosidet overenskomst mellem Danmark og USA om bygning af skibe til flåden

overhovedet burde afsluttes på trods af, at forsvarsforhandlingerne ikke var afsluttet. Dette kunne søværnskommandoen kun forvente at vinde gehør for ved at foreslå det tilbudte program sammensat på en sådan måde, at det passede ind i den nu aktuelle skitse - altså regeringsforslaget - ved bedst muligt at imødegå den voldsomme skibsafgang omkring 1960, således at der var noget at bygge videre på. Det måtte anses for aldeles udelukket - inden den nye forsvarslovs ikrafttræden - at få politisk akcept på et erstatningsprogram, der gik ud over regeringsforslaget.

Cost-Sharing program-
met afdækkes

Efter orienterende forhandlinger med såvel MAAG som NAVNORTH fik søværnskommandoen en foreløbig støtte for sammensætningen af et revideret program, idet MAAG meddelte, at den for sit vedkommende ville kunne anbefale dette danske, reviderede program, såfremt det blev fremsat gennem de officielle kanaler.

Det reviderede forslag, som nu er det vedtagne Cost-Sharing program, består af ialt 23 enheder i modsætning til de oprindeligt 31 tilbudte og er kun identisk med det oprindelige program på 2 punkter - nemlig for så vidt angår 1 SSC og 8 SDC.

Første forudsætning for revisionen var, at beløbsrammen på små 300 mill.kr. lå fast. Anden forudsætning var den, at man nu måtte kompensere for bortfaldet af de 5 "destroyer-minelayers".

Tredie forudsætning ved udarbejdelsen af det

reviderede forslag var den omstændighed, at "Off-Shore"-kontrakten om bygning på "Fifty-Fifty"-basis af 4 lægtvandsministrygere var afsluttet mellem de 2 regeringer, inden Cost-Sharing programmet blev aktuelt, og disse 4 enheder skulle i henhold til meddelelse fra de amerikanske myndigheder være at betragte som indeholdt i det oprindelige Cost-Sharing-tilbuds 10 enheder af denne type.

Hvis søværnskommandoen ved udarbejdelsen af sit modforslag havde grunde til at nedsætte antallet af de 10 tilbudte "Inshores", kunne dette altså maksimalt foreslås nedsat til 4 enheder, hvilket som De nu kan se faktisk fandt sted.

Flåden primo 1965
afdækkes

Som illustration af baggrunden for udarbejdelsen af det endelige Cost-Sharing program tjener den næste oversigt, som viser, hvilke operative enheder, flåden vil bestå af primo 1965, når Cost-Sharing programmets skibe er leveret, og visse ældre skibe i byggeperioden er faldet for aldersgrænsen.

De vil se, at vi på det tidspunkt kvantitativt er kommet op på regeringsforslagets 8 større enheder, men dette kun under forudsætning af, at TRITON-klassens 4 enheder indtil videre tages til indtægt som patruljefagere, og at 2 amerikanske FLETCHER-klasser jagere udlånes til søværnet. Dette udlån er endnu kun en mulighed. Man ved kun, at der har været en forespørgsel gennem MAAG om, hvorvidt et tilbud ville blive modtaget, hvis det blev fremsat, og at der er

svaret, at regeringen vil stille sig positiv på søværnskommandoens anbefaling, såfremt et officielt tilbud rettes. Da denne officielle henvendelse endnu ikke har fundet sted, henstiller jeg til selskabets medlemmer at omgås denne viden med megen diskretion, især af hensyn til de amerikanske myndigheder.

Beslutningen om indtil videre at lade TRITON-klassens enheder udføre rollen som patruljehjælder i forholdet 1:1 er naturligvis et kompromis - og et kompromis, som søværnskommandoen kun har affundet sig med på baggrund af den nærmest forudsigelige personelsituation. Den omstændighed, at søværnskommandoen senere har fået godkendt sit forslag om at omarmere TRITON-klassen med amerikanske 3" kanoner har medført, at disse skibes fremtidige anvendelsesmuligheder iøvrigt forekommer mig væsentlig mere lovende, end erfaringerne fra de sidste 4 år har givet os grund til at forvente.

Da de 6 enheder af FLYVEFISKEN-klassen vil overleve byggeperioden og de nærmeste år derefter, har der i Cost-Sharing programmet altså maksimalt kunnet påregnes bygning af 6 enheder, for at nå op på regeringsforslagets 12. Dette er gjort.

Det oprindelige Cost-Sharing programs forslag om bygning af den 4. ubåd er bevaret, selvom det medfører en mangel over for regeringsforslaget på 1 ubåd. Søværnskommandoen har ikke fundet det muligt at belaste programmet med de ca. 17 mill.kr. til bygning af den 5. ubåd i den givne situation.

Bygning af 2 større minelæggere til udlægning af farvandsspærringer er sammen med beslutningen om bygningen af 2 patruljejagere konsekvensen af det tidligere omtalte bortfald af mulighederne for levering af 5 "destroyer-minelayers".

De 4 danskbyggede minelæggere - altså de i dag eksisterende - regnes nu alle som "mindre" minelæggere, hvorfor VINDHUNDEN-klassens 2 enheder er alene om indtil videre at udfylde målsætningen på 4 "større" minelæggere. Da VINDHUNDEN-klassen må påregnes at afgå på grund af alder omkring ved byggeperiodens udløb, ville vor bestand af denne skibstype følgelig være nul, såfremt Cost-Sharing programmet ikke i sin nye form havde tilført os enheder af denne type.

Regeringsforslagets målsætning med hensyn til "mindre" minelæggere til udlægning af kontrollerede spærringer, til kystminestrygere og til lægtvandsminestrygere vil være opfyldt af henholdsvis de eksisterende 4 danskbyggede minelæggere og de 8 SUND-klasse samt Cost-Sharing programmets 4 MSI, hvilke sidste som sagt allerede var kontraheret.

Da depotskibet HJÆLPEREN må påregnes at udgå omkring ved byggeperiodens udløb, vil vi her stå med en manko.

Det oprindelige Cost-Sharing tilbuds 8 bevogningsfartøjer er ført uændret igennem og vil altså efterlade os med en mangel på 1 enhed i forhold til regeringsforslaget, indtil supplerende bygning finder sted.

Mangler og primærønsker
afdækkes

Sidste kolonne viser med rødt manglerne i forhold til regeringsforslaget, når Cost-Sharing programmets enheder er afleveret. I denne forbindelse bør jeg nævne, at udover de her viste egentligt operative enheder indeholder regeringsforslaget 4 inspektions- og opmålingsskibe, hvoraf foreløbig kun de 2 er bevilget rent nationalt. Udover et kystopmålingsskib, bøjefartøjer o.lign. indeholder gruppen "skibe til særlige formål" 4 orlogskuttere, hvoraf SKARVEN og TEISTEN udgør de 2, som i år vil blive suppleret med 2 under bygning værende stål-kuttere af en modificeret SKARVEN-type.

Skitse af inspektions-
skib + ny orlogskutter.

På den separate tavle ser De disse "skibe til særlige formål", hvis antal næsten går uændret gennem de forskellige skitser.

Manglerne i forhold til regeringsforslaget er altså - bortset fra de endnu ikke bevilgede 2 inspektionsskibe - 1 ubåd, 2 større minelæggere, 1 depotskib og 1 bevogtningsfartøj. Dette er den mindste mangel - eller den gunstigste udfyldelse af målsætningen - som søværnskommandoen under de nævnte givne forudsætninger ved hjælp af Cost-Sharing tilbuddet har kunnet opnå. Denne mangel må følgelig være identisk med førsteprioriteten ved sammensætningen af et forventet supplerende byggeprogram.

Såfremt der skulle blive stillet økonomiske midler til rådighed udover dem, som medgår til den røde mangel, har jeg med grønt anført søværnskommandoens primære ønsker.

Som De vil se er dette grønne supplement alene stillet til rådighed for ubåde og FPB. Når den røde og den grønne mangel omsættes til et supplerende nybygningsprogram, d.v.s. en forøgelse af regeringsforslagets driftsbudget, kommer man til et pengebeløb, som søværnskommandoen for øjeblikket har en vis formodning om at kunne opnå, udover regeringsforslagets driftsbudget på 175 mill.kr., ved et eventuelt forsvarsforlig.

- - - - - o o o O c o o - - - - -

Baggrund for typevalg:

Efter denne introduktion af Cost-Sharing programmet med dets forudsætninger af forskellig art, vil jeg overgå til at omtale hovedtrækkene i de fastsatte typekrav.

Som De har set, har vi arbejdet med en varierende våbenhjælpsforudsætning. For øjeblikket går den ud på, at 50 % af de svære materielgenstande - herunder skibe - tilføres søværnet som våbenhjælp.

Da der bortset fra Canada kun har været tilbud om egentlig våbenhjælp med kurant materiel fra De forenede Stater, peger våbenhjælpsforudsætningen næsten entydigt mod våben med tilbehør af typer anvendt i den amerikanske marine. Såfremt man undtagelsesvis kan opnå hjælp fra USA til levering af materiel af andre nationaliteter, vil det normalt medføre, at senere leverancer af reservedele, ammunition og eventuelt tilhørende uddannelse af personel ikke kan leveres som våbenhjælp.

././.

Hertil kommer, at de budgetter, man hidtil har stillet forsvaret i udsigt, absolut ikke tillader egentlig videnskabelig forskning i militært øjemed. Endelig er vi som bekendt uden national sværindustri, ligesom den lettere industri kun i beskedent omfang er aktiveret i forsvarets tjeneste. Med andre ord er vi af mange grunde henvist til i materielmæssig henseende "at hægte os på" et sted i udlandet, og dette sted må under de givne forudsætninger fortrinsvis være den amerikanske marine.

På den anden side er det klart, at verdens største og mest oceanbetonede marine besidder en lang række materieltyper, som ikke direkte lader sig anvende af os, og at vi i vore kystfarvande i flere tilfælde har behov for en række materielgenstande, som ikke findes i USA. Derfor er en 100 % standardisering efter amerikansk standard udelukket.

Søværnskommandoen har fundet, at en standardisering på kanonkalibre med skyts af amerikansk oprindelse, er et af de områder, som tilbyder store fordele. Foruden de direkte økonomiske fordele, som både hidrører fra førsteleveringen - formentlig til stærkt reducerede priser - og fra løbende leveringer af ammunition på våbenhjælpen, indebærer et sådant typevalg også fordele med hensyn til adgangen til anvendelige beskrivelser og betjeningsreglementer samt muligheden for ydelse af såvel kurser som de såkaldte "Training Aids", hvilke sidste jo ofte er særdeles bekostelige.

Der kunne - på trods af det her sagt om fordelene ved at vælge amerikansk materiel - måske dog være grund til at basere sig på BOFORS 120 mm automatkanon - et kaliber som vore NATO-partnere Holland og Vesttyskland dels har, dels påregner at anskaffe. Når dette ikke er gjort, er årsagen hertil dels, at den eksisterende dobbeltaffutage ikke konstruktivt vil kunne indpasses i et PJ-projekt - dels, at den kommende enkeltaffutage først omkring 1965 kan påregnes at være i produktion.

Kalibervalget for skibe omfatter derfor den amerikanske 5" kaliber 38, 3" kaliber 50 mk. 33 og 34, som alle findes enkelt- og dobbeltaffuteret, og som alle er fjernrettede.

5" kalibret vil udgøre hovedarmeringen både i de første to nybyggede patruljefjædere og i de 2 FLETCHER-fjædere, som vi håber at få.

3" kalibret - dobbelt eller enkelt affuteret - vil udgøre hovedarmeringen i de nybyggede minelæggere og i TRITON-klassen og sekundærarmeringen i FLETCHER-fjæderne. Endvidere har den ukomplicerede, hånddrevne 3" mk. 22 kanon, som forudsættes installeret i de nye inspektions- og opmålingsskibe, ammunition tilfælles med den hurtigtskydende 3" kanon.

Begge de nævnte kalibre er "dual purpose" og leveres med ammunition af enhver type - herunder typer forsynet med radarbrandrør.

Herudover er det hensigten at bevare 40 mm BOFORS model 48 som nærluftværn eller eneste armering

i visse skibe. Alt tyder således på, at det bliver med de nævnte 3 kalibre i skibe - 5", 3" og 40 mm - at søværnet går ind i raketalderen.

Som De ved, har man på våbenhjælpen tilbudt flyvevåbnet "Sidewinders" og hæren "Honest John", ligesom levering af "Nike"-batterier foregår for tiden. Sidstnævnte missils tilhørsforhold har, som De vil vide, været genstand for nogen diskussion hæren og flyvevåbnet imellem. I denne diskussion har søværnskommandoen taget flyvevåbnets parti.

Intet tilbud om levering af "ship-to-ship" eller "ship-to-air" missiler til søværnet har været modtaget, fordi eksisterende typer af denne art i den amerikanske marine hidtil har været af en størrelse og en bekostning, som er uden relation til søværnets aktuelle skibstyper eller nuværende våbentekniske formåen iøvrigt.

De øjeblikkelige forsøg med ændring af den franske SS 11 (Surface - Surface) til brug i mindre skibe foretages således for rent nationale midler og synes iøvrigt i et frugtbart samarbejde med den svenske og den norske marine at kunne føre til et positivt resultat.

Det er mit indtryk, at den næste forudsigelige indførelse af raketter i søværnet vil finde sted i form af en let "ship-to-air"-raket, hvis vægt- og pladskrav stort set vil modsvare en maskinstyret 40 mm affutage. Indgående forhandlinger føres

././.

for øjeblikket med engelske autoriteter om SHACAT, der i de nærmest følgende år må påregnes at være det eneste anvendelige missil i denne klasse.

Det er endnu ikke lykkedes for nogen af de store marinere blandt vore allierede at anbringe et tilfredsstillende "ship-to-ship"-raket-batteri på et displacement under 3000 tons. Det er dog formentlig kun et spørgsmål om tid, og en af de medvirkende årsager til valget af 5"-pjecen som hovedarmering har været forventningen om, at det inden for en overskuelig fremtid vil lykkes amerikanske teknikere at fremstille et raketbatteri, som skal kunne installeres i ethvert skib af fregat- og jagerstørrelse, som kan bære et 5" batteri.

Typevalg:

Ved udarbejdelsen af typekrav til de forskellige skibstyper har søværnskommandoen betjent sig af forskellige fremgangsmåder, ligesom måden at udtrykke typekravene på ikke er principielt identiske.

Bygningen af den 4. undervandsbåd krævede naturligvis ikke forudgående opstilling af typekrav, idet der her ikke var nogen tvivl om at fortsætte serien af DELFINEN-klassen, bortset fra en vis naturlig - og mindre - forøgelse af displacementet udfra allerede indvundne erfaringer. Tør vi tro, at DELFINEN-klassens både bliver den sidste danske ubåd med konventionelt maskineri? Meget tyder på, at den næste ubådstype vil kunne gives en eller anden form for maskineri med et lukket kredsløb.

Blad nr. 23 af 43 blade.

Vedrørende typekrav til FPB mente søværnskommandoen, at tiden var inde til at udarbejde nye, ideelle krav, som ikke skulle lade sig begrænse af eksisterende eller kendt materiels ydeevne. En gruppe af tidligere og nuværende MTB-chefer suppleret med en maskinofficer med MTB-erfaring og en skibbygningskyndig udarbejdede i slutningen af 1957 forslag til sådanne "Staff Requirements", som alene stillede krav til båden uden at pege på løsningerne.

Disse foreslåede typekrav blev uden ændringer godkendt af søværnsstaben og i foråret 1958, som søværnskommandoens udkast, tilstillet kystflåden, de tekniske institutioner og orlogsværftet, som ligeledes kunne godtage de opstillede typekrav. Herefter blev de i sommeren 1958 udsendt som søværnskommandoens endelige typekrav til en ny FPB.

Det var åbenbart, at det ikke ville være muligt for vor nuværende bådtype eller modifikationer heraf - altså hverken forbedrede FLYVEFISKEN-både eller JAGUAR-både - at opfylde typekravene. Især ikke for så vidt angik de stillede krav til fremdrivningsegenskaberne. Disse lyder som følger:

././.

(Citat)

"Udholderhedsfart: 10-15 knob kontinuerligt,
Marchfart: 42 knob,
Maksimumsfart: 46-50 knob i indtil en halv
time,
Mindst mulig fartreduktion på lægt vand.
Accelleration: fra 10-48 knob på højst 3
minutter,
Manøvrer: Drejningsdiameter med mak-
simumsfart = 500 m
Drejningsdiameter stille-
liggende 0 m.

Under jævn fremdrift bør fartreguleringen kunne
finde sted fra broen, og rorgængerens bør have
frit udsyn.

Aktionsradius: mindst 400 sm. ved 42 knob
Varsel: skal kunne starte og gå
an fra kolde fremdrivnings-
maskiner på højst 10 mi-
nutter."

(Citat slut)

Disse krav kan formentlig kun opfyldes af
en gasturbinefremdrevet båd, og søværnskommandoen er
overbevist om, at denne fremdrivningsform for ekstremt,
hurtigtgående overfladefartøjer er fremtidens løsen,
og at den meget snart vil foreligge udført i praksis.
Det er på den anden side ikke søværnet beskåret alene -
eller bistået af den indenlandske industri - at bekoste
udgifterne i forbindelse med de afsluttende forsøg med
en sådan fremdrivning.

Af disse årsager er det blevet besluttet at
fortsætte bygningen af vore dieselbåde med foreløbig
4 enheder af en modificeret FLYVEFISK-båd. Den aller-
nærmeste fremtid vil vise, om de 2 sidste af Cost-
Sharing programmets 6 både kan blive de 2 første af

Blad nr. 25 af 43 blade.

en ny gasturbinefremdrevet type. Skulle dette - på trods af søværnskommandoens forhåbninger i den retning - ikke vise sig at være tilfældet, vil også 5. og 6. båd blive af en modificeret FLYVEFISK-type, som jeg nu skal vise Dem en skitse af. Den byder på ikke ringe forbedringer.

MTB-skitse:

Ved udarbejdelsen af typekravene til en lægtevandsminestryger fulgte søværnskommandoen principielt samme fremgangsmåde som ved udarbejdelsen af typekrav til FPB, idet der blev nedsat en arbejdsgruppe af specialister, på det tidspunkt tjenstgørende ved henholdsvis søværnsstaben, kystflåden og søminevæsenet.

Opgaven i dette tilfælde var mindre fri, idet der hos vore allierede fandtes - respektive var under bygning - nye enheder af denne type, ligesom der lige var blevet tilført søværnet nybyggede kystminestrygere, som også stillede standardiseringsmæssige krav til lægtvandsstrygerne. Herudover forelå der en STANAG tiltrådt af Danmark.

././.

Til rådighed for arbejdsgruppen forelå følgende oplysninger om allierede skibe:

- En britisk HAM-klasse med britisk grej.
- En italiensk HAM-klasse med amerikansk grej.
- En belgisk HAM-klasse med amerikansk grej.
- En hollandsk MSI med britisk grej og
- Overfladiske oplysninger om en tysk MSI.

I Amerika var blevet udviklet en endnu mindre minestryger: den såkaldte MSB (Minesweeping Boat). Når søværnskommandoen opgav at vælge denne type, var hovedårsagen den, at besætningerne i disse både var helt afhængige af underbringelse andetsteds. Man fandt derfor, at disse bådes relative prisbillighed kompromitteredes af kravet om bygning af faciliteter i land, og at målsætningens beskedne totalantal af minestrygere krævede, at disse enheder operativt skulle kunne anvendes fuldt fleksibelt.

Af de foreliggende muligheder valgte søværnskommandoen da at gå ind for det hollandske projekt for så vidt angik skrog og maskineri, idet dette projekt dog af standardiseringsmæssige årsager modificeredes med henblik på anvendelse af amerikansk strygegrej som i SUND-klassen.

././.

Inden jeg forlader minestrygerne, kunne jeg tænke mig at sige et par ord om betimeligheden af overhovedet at besidde denne skibstype, som jo selv målt efter en krigsskibsalen må siges at være meget bekostelig at bygge. Efterhånden som kravene til minestrygningsenhedernes magnetiske signatur er sådan, at de f.eks. end ikke kan armeres så meget, at de kan slå fra sig i selvforsvar - efterhånden som de samme krav gør dem mere og mere kostbare at bygge, og efterhånden som minevåbnets udvikling tillader konstruktion af miner, som næppe lader sig stryge af overfladefartøjer, er det vel rimeligt at spørge sig selv, om man overhovedet skal have nogen af dem.

Det har søværnskommandoen gjort og er kommet til det resultat, at vi indtil videre også bør kunne udføre minestrygningsoperationer med skibe. Supplementet til denne konventionelle strygeform er allerede indledt med uddannelsen af frømand til mineuskadeliggørelse. Næste supplement vil uden tvivl blive minestrygning eller minesøgning udført med helikopter.

I denne forbindelse vil jeg erindre om, at der fra civil side stadig stilles krav til udførelse af efterkrigsminestrygning - krav, der fra rederierne og fiskerierhvervet stiles til handelsministeriets minestrygningsudvalg, hvor de prioriteres og videregives til søværnskommandoen, som søger at udføre dem i den takt, de praktiske muligheder tillader det.

Når vort begrænsede antal minestrygere vil blive opdelt på 2 typer, er grunden den, at SUND-klassen, tildelt på et våbenhjælpsprogram fra først i 50'erne, og de 4 lægtvandsminestrygere fra et lidt senere program begge havde baggrund i en dengang aktuel målsætning for minestrygere til søværnet på ca. 20 enheder fordelt på disse 2 typer.

Det bedste, ^{mwaw} ~~men~~ nu kan gøre for at standardisere og rationalisere, er gjort ved at standardisere minestrygningsgrejet næsten 100 %. Alligevel kunne den operative minestrykningsevne, som er nedlagt i de tilsammen 12 enheder naturligvis med fordel være blevet placeret i een skibstype, som formentlig ville være kommet til at ligne lægtvandsminestrygeren mest.

Skitse af MSI:

De ser her projektet.

Jeg vil nu skifte emne til minelæggere. De har allerede set og hørt, at den egentlige minelægger til udlægning af farvandsspærringer hørte med i de oprindelige flådeskitser. De har også hørt, at søværnskommandoen i en periode reflekterede på et tilbud om tildeling af "destroyer-minelayers", da ingen anden udvej syntes åben. Konsekvensen var som sagt, at såvel den egentlige minelægger som fregatten eller patruljejageren samtidig måtte udgå.

Hvis vi et øjeblik abstraherer fra byggestop, begrænsede budgetter og andre af det levende livs hårde fakta, synes der umiddelbart at foreligge 4 principielt forskellige måder at udlægge farvands-spærringer af et vist omfang på:

1. med en egentlig minelægger, hvor hovedparten af displacementet er udnyttet til minepakacitet,
2. med en enhed, som er så stor, at den både kan medføre et større antal miner og derudover have displacement tilovers til den egentlige armering,
3. med et større antal små enheder, f.eks. en FPB-type,
4. med et antal overfladeenheder, der som hovedopgave har andre operationstyper, hvorfor minelægningskapaciteten er indskrænket til det minimale displacement, der vil være til rådighed, når de andre våbentyper er tilgodeset.

Denne sidste mulighed - at have minelægning som "Nebengeschäft" - er jo traditionel for marinerne i Østersøen. Således har, som De har set, den modificerede FLYVEFISKEN-type som sine forgængere en vis minekapacitet. Det samme er tilfældet med den nye patruljejager, som De senere vil se. Udlægning af miner på denne måde kan dog kun blive et - ganske vist højst ønskeligt - supplement, idet minekapacitet indvundet på denne måde langt fra er tilstrækkelig.

Den nuværende vesttyske minelægningskoncept går tilsyneladende ud på udelukkende at lægge miner med skibe indrettet til andre primære formål. Der er dog ting, der tyder på, at man her gør en dyd af nødvendigheden, idet de nuværende tyske bestemmelser ikke tillader nogen enhed at have miner om bord til stadighed i fredstid. Søværnskommandoen har endvidere oplysninger, der indicerer, at den vesttyske marine er i færd med at blive opfordret til at forlade denne koncept.

At opdele minekapaciteten på mange små enheder er jo naturligvis i overensstemmelse med tidens krav om spredning, men er samtidig den absolut dyreste form for fragt af en given ladning. Samtidig har denne udlægningsmetode rent operative ulemper, idet trængslen i ombordtagningshavnene vil virke hæmmende på tempoet, ligesom nøjagtigheden i felterne vil være vanskeligt opnåelig, når disse skal bygges op af miner fra mange enheder med få miner i hver. Udlægning på denne måde egner sig bedst ved offensiv minering og ved "crash"-minering.

Udlægning af miner ved hjælp af en "destroyer-minelayer" er akseptabel for så vidt minekapaciteten er tilstede. I hvor høj grad en sådan enhed, hvis størrelse formentlig bliver omkring 3000 tons, kan betegnes som egentlig selvbeskyttende, er vel et spørgsmål.

Krigsarmerede miner på dækket i stort antal må givetvis altid virke hæmmende på en enheds taktiske optræden og bedste udnyttelse af sine egne våben, hvadenten truslen stammer fra andre overfladeenheder eller fra luftfartøjer.

Uanset hvad der ud fra en rent taktisk betragtning kan siges for og imod princippet at forene miner i stort tal og egentlige våben i samme enhed, har det for søværnskommandoen afgørende været tidsproblemet og problemet om frigørelse fra de sårbare mineombordtagningshavne, fra det civile samfund og fra landetablissermenternes, herunder landtransportens sårbarhed.

På grund af truslens geografiske nærhed i dette område påregner søværnskommandoen at burde sætte som mål, at en væsentlig del af spærringerne skal være udlagt inden for 6 timer fra ordre gives. Dette tidskrav sætter et stort spørgsmålstegn ved muligheden for, inden for dette tidsrum, at transportere minerne fra depot til udskibningshavn, laste de udlæggende enheder, forlægge dem til minefelterne og udføre de vendinger som, afhængig af minekapacitetens størrelse, vil være nødvendige for at få udlagt et effektivt felt.

././.

Blad nr. 32 af 43 blade.

Hertil kommer, at landtransport og lastningsproces i civile havne ikke kan udføres uden at interferere direkte med det civile samfunds sikkerhed. Med andre ord kan ordre om en storstilet forberedelse til mineudlægning næppe forventes udstedt under disse forhold, før regeringens beslutning om spærring af gennemsejlingsfarvandene er truffet. Denne regeringsbeslutning forventer søværnskommandoen truffet på et for mineoperationernes påbegyndelse meget sent tidspunkt - nemlig formentlig først når et fredsbrud er konstateret, og dermed daler chancerne for heldigt gennemførte mineudlægninger.

Ved bygning af egentlige minelæggere, som kan underbringe et stort antal miner på en sådan måde, at armering og desarmering kan foretages ombord, som kan deployeres og klargøres til ~~at~~ takt i takt med den udenrigspolitiske situation, uden at interferere med hensynet til det civile samfund, mener søværnskommandoen i ganske væsentlig grad at have forøget Danmarks forsvarsberedskab og vor evne til i rette tid at blokere stræderne.

Jeg skal nu vise Dem skitseprojektet til minelæggerne.

Skitseprojekt ML:

././.

Jeg vil nu overgå til at tale lidt om den skibstype, som man har valgt at kalde patruljefuger. Før krigen var søværnets største enhed de såkaldte kystforsvarsskibe, senere kaldet artilleriskibe. Efter krigen har det artilleristiske rygstød og en del af den kampkraft, vi har behov for på søen, været søgt placeret i lettere, men hurtigere, enheder af fregat- og jagertype. I en årrække har vi således måttet nøjes med 3 HUNT-fregatter i denne rolle. De blev bygget under krigen som jagere, og typen blev i sit hjemland reklassificeret til fregat før det tidspunkt, lånet til Danmark blev aktuelt.

Af større overfladeenheder besidder Sovjetblokken som bekendt både krydsere og jagere i Østersøen, men dermed er jo ikke sagt, at Danmark - for at udføre sin del af opgaven ved strædernes forsvar - nødvendigvis skal kopiere den potentielle fjendes typevalg. Det ville formentlig være ganske overordentligt forkert at forsøge på det.

Spørgsmålet er så, hvorledes vi med de aktuelle budgetter opnår den bedst mulige, sømilitære forsvarsindsats?

Med henblik på den kraftige modstand i luften, der må forventes i hvert fald i den indledende fase, med henblik på de korte afstande, de læge dybder og de mange smalle passager kunne svaret ved en overfladisk betragtning umiddelbart synes at være en fordeling af det danske søværns kampkraft i både af FPB-typen og ubåde.

Der kunne i hvert fald findes adskillige taktiske og økonomiske bevæggrunde hertil - langt flere end til at bruge hele budgettet til at holde et ringe antal "kompromisløse" jagere af international type i søen.

Når søværnskommandoen har valgt ikke udelukkende at basere sig på små enheder, er grundene hertil flere:

- (i) Der er behov for en overfladeenhed, som er stor nok til at bære varslingsapparatatur og hurtigt skydende artilleri af mellemkaliber med natskydeevne.
- (ii) Der er behov for en enhed, der er mindst lige så robust og udholdende og modstandsdygtig over for vejr- og isforhold som den normale, civile trafik i stræderne, og som de skibstyper, der kan tænkes anvendt ved et kupagtigt overskibningsforetagende mod de danske øgrupper.
- (iii) Der er behov for en enhed, der i en taktisk situation er Sovjetblokkens egentlige eskorteskibe overlegen og i artilleristisk henseende er nogenlunde jævnbyrdig med jageren.

Nogle vil måske hævde, at de vel forstår vægningen ved at opbygge en "bådemarine", men at de til gengæld mener, at denne robuste overfladeenhed måske kunne indeholdes i et displacement som f.eks. TRITON-klassens.

././.

Dette er imidlertid teknisk ugørligt, når man ikke vil acquiescere ved en maksimumsfart på ca. 20 knob, en skytskaliber på 3" og et skib uden egentligt "Air-Warning"-apparat. Dette har søværnskommandoen ikke villet gøre og mener, at de ~~elempen~~ ^{fordele} der er forbundet med at forøge tonnagen fra ca. 1000 til ca. 2000 tons er ~~væsentligt mindre end de fordele~~ ^{størst værdifulde i sammen-} ~~der er vundet.~~ ^{ligning med de elempen, det vil medføre.}

Jeg skal nu vise Dem skitseprojektet til patruljejageren, idet jeg samtidig kan oplyse, at dette projekt er mindre gennemarbejdet end projektet til minelæggeren, som De lige har set, idet minelæggeren skal kontraheres og leveres før patruljejageren.

Skitseprojekt PJ:

Vi er nu kommet til Cost-Sharing programmets sidste enhed, bevogtningsfartøjet, og inden jeg omtaler dets typekrav og viser Dem billedet af skitseprojektet, finder jeg anledning til her på dette sted - så at sige mellem patruljejageren og bevogtningsfartøjet - at sige et par ord yderligere om den farvandsovervågning, som jeg allerede berørte i indledningen.

././.

Chefen for søværnet sagde herom i sit foredrag på dette sted sidste år bl.a., at

"om man vil kalde denne farvandsovervågning i videste forstand en krigsopgave eller en fredsopgave i virkeligheden var en smagssag. Man kunne formelt kalde det en fredsopgave og teknisk en krigsopgave."

Tydeligere kan det vist ikke siges. Man kan med andre ord ikke henleve sit operative liv i dette strædeområde i øvelsesfelter og tro, at man forbereder sig til sin krigsopgave, hvis man samtidig negligerer en konstant og uophørlig farvandsovervågning. Iøvrigt bliver situationen i denne henseende først helt acceptabel, når den operative kommando - i søværnet altså kystflåden - også får ansvaret for farvandsovervågningen og i fredstid anbringes et sted, hvor den dels har de rent fysiske muligheder for at udøve den operative kontrol, dels har muligheder for at forblive, hvis fredsbruddet skulle ske. Af de danske værn har for øjeblikket kun flyvertaktisk kommando en sådan principielt acceptabel underbringelse.

Når dette er sagt, vil jeg samtidig nævne, at farvandsovervågningen i dag lader en hel del tilbage at ønske, selvom den tilsyneladende kan forekomme helt hæderlig. En af grundene hertil - for der er nemlig adskillige, hvoraf nogle er organisatoriske, andre er personelle - er manglen på fartøjer, der som hovedopgave har at supplere det landbaserede overvågnings- og kontrolapparat.

Jeg tror, at jeg kortest kan karakterisere de krav, der stilles til bevogtningsfartøjet, ved at citere de i søværnets typekrav 1958 anførte funktioner:

"citat"

I fred:

"Bevogtningsfartøjets primære opgave er i fred som supplement til den landbaserede overvågnings- og kontroltjeneste at udføre en grundig og kontinuerlig farvandsovervågning - herunder "Search and Rescue"-opgaver i vore gennemsejlingsfarvande.

Bevogtningsfartøjet skal derfor som et minimum kunne optræde aktivt over for overflade-og undervandsmål i den udstrækning, som er nødvendig i henhold til "kgl. anordning vedr. fremmede krigsskibes og militære luftfartøjers adgang til dansk område under fredsforhold".

I krig:

I krig skal bevogtningsfartøjet kunne udføre principielt samme opgaver som i fred i de områder, og under sådanne forhold, som står i et rimeligt forhold til dets begrænsede størrelse og bevæbning.

Bevogtningsfartøjets bevæbning skal bringe dette i stand til ved selvforsvar at kunne skyde på små overfladeenheder og angribende luftfartøjer samt udføre angreb ("Urgent Attacks") på undervandsmål som er udsat for anden trussel - herunder bl.a. lægt vand, miner, undervandskontrolstationer og større A/S-enheder inden for området.

Ubådsjagten forudsættes at finde sted på dybder under 50 m og fortrinsvis på dybder under 30 m

././.

eller med andre ord i farvandsområder, som normalt anses for uegnede til konventionelle ubådsoperationer med andre ubåde end "Midgets".

Bevogningsfartøjet skal kunne samarbejde med andre operative enheder (skibe og luftfartøjer - herunder helikoptere) i den forstand, at det med disse skal kunne udveksle datumpositioner, identifikation o. lign."

Dette bevogningsfartøj skal dække det brugsområde, som NÆS-klassen dækker i dag, hvori er inkluderet en vis tendertjeneste og målsløbning, og desuden skal de nye fartøjer takket været deres sonar og A/U-udrustning samt maskinstyrede skyts og evt. raketter kunne dække væsentligt flere funktioner end NÆS-bådene. At betragte de nye fartøjer som rene fredsfartøjer er givetvis helt forkert. Vi vil nu se på skitseprojektet.

Skitseprojekt SDC:

Som sidste lysbillede til dette foredrag vil jeg vise Dem en grafisk oversigt udvisende de enkelte typers byggeperioder og afleveringstidspunkt.

Grafik:

Min behandling af foredragets hovedemne har taget en hel del længere tid end normalt er tilrådeligt i et foredrag, men på den anden side mener jeg, at det er væsentligt at give en forholdsvis grundig orientering.

Med fare for at trætte Dem har jeg derfor valgt at tale længere end normalt i håb om til gengæld at have dækket de emner, som er nødvendige for forståelsen af baggrunden for de sidste par års tildragelser på dette vigtige område.

Foruden de her omtalte materielle problemer og i nær tilknytning til disse er der et vanskeligt problem, som må løses på tilfredsstillende måde i løbet af de nærmest følgende år, og det er:

Personelproblemet:

Det vil være på sin plads først at understrege, at det ikke drejer sig om et enkelt problem, på hvilket der skulle kunne findes en enkel(t) løsning, men derimod om et omfattende kompleks af problemer, der på mange punkter griber ind i hinanden og er tilbøjelige til at danne "onde cirkler", således at personelsituationen i sig selv tilsyneladende forhindrer, at foranstaltninger, der ville fremkalde en bedring, kan bringes til udførelse.

Forholdene, som de er og længe har været, er præget af, at det er en særdeles vanskelig opgave med den forhåndenværende personelstyrke at klare den daglige personeladministration, når der i en helhedsbetragtning skal tages tilbørligt hensyn til beredskab, øvelsesvirksomhed - national og NATO-mæssig - den individuelle uddannelse af personalet på skoler og kursus herhjemme og i udlandet samt i størst mulig udstrækning tillige til personalets tarv og trivsel. Dette måtte nødvendigvis føre til løsninger, som af og til måske kan være vanskelige at forstå, når man ikke kender alle de faktorer, der må tages hensyn til. Sådanne løsninger vil desværre tit kunne være mindre tilfredsstillende for den enkelte.

Det væsentlige og alvorlige i dag er, at medens vi hidtil inden for visse rammer har kunnet tilvejebringe en nogenlunde balance ved dels at slå lidt af på kravene om udrustninger og øvelser, dels trække betydelige vekslers på personellens arbejdskraft og endelig ved i stor udstrækning at erstatte det manglende, faste mandskab med VP, så indebærer den materielle opbygning af flåden og de planer om forøgede udrustninger, som indeholdes i den sandsynlige forsvarslov, langt mere absolutte krav om tilstedeværelse af en bestemt styrke af befalingsmænd og fast mandskab.

Alene den af det nye materiel nødvendiggjorte omskoling, uddannelse og træning vil inden længe stille store krav om personel. Eksempelvis kan nævnes, at der i de kommende måneder må sendes søofficerer og fenriker til USA for uddannelse i den nye armering.

Selvom endelige og nøjagtige opgørelser over personelbehovet efter det påbegyndte skibbygningsprogram og den nye forsvarslov endnu ikke har kunnet opstilles, er der derfor ingen tvivl om, at der snarest må tilvejebringes en tilfredsstillende løsning på længere sigt af personelproblemet med det enkle mål at forøge den faste personelstyrke således, at genopbygning, beredskab, øvelsesvirksomhed og uddannelse ikke fremover skal hæmmes af mangel på kvalificeret personel, og for at der kan skabes rimelige arbejdsvilkår for personellet.

Dette var baggrunden for, at søværnskommandoen i oktober udsendte det PM om mulighederne for at forbedre søværnets personelsituation, som formentlig er de tilstedeværende bekendt. Det var søværnskommandoens hensigt med dette PM, som kun i meget brede vendinger beskæftigede sig med nogle af de områder, på hvilke der kan og bør sættes ind, at vække en almen interesse og forståelse for de personelmæssige problemer og at antyde nogle retningslinier for, hvorledes man tænker sig at angribe dem.

Som anført i dette PM er det søværnskommandoens opfattelse, at der under visse forudsætninger vil være gode muligheder for at skaffe en øget tilgang af nyt personel, og - dersom en række interne forhold i søværnet bringes til en mere tilfredsstillende løsning - også for at holde på det personel, som man har ofret uddannelse på. Med henvisning til, hvad jeg før sagde om personelproblemernes tilsyneladende tilbøjelighed til at bevæge sig i "onde cirkler", vil jeg i denne forbindelse sige, at her er der mulighed for at komme ind i en "god cirkel", idet alt, hvad der kan opnås i retning af at hæve moralen og at øge tilfredsheden hos personellet, også vil føre til en øget tilgang. Det bedste propagandamiddel i hvervningen vil altid være et personel, der er tilfreds med de forhold, det arbejder under, og som føler hengivenhed for den marine, det tilhører

For at den nødvendige langsigtede løsning af personelproblemet skal nås i tide, må alle ideer og

muligheder - også de uortodokse - tages i betragtning i planlægningen. Vort personel - og uddannelsessystem er opbygget på mange generationers erfaringer og på deraf udviklede traditioner. Vi har som helhed grund til at være stolte af vort faste personels standard, som den f.eks. viser sig, når elever fra søværnet sendes til udenlandske kursus. Men uden at kaste det værdifulde overbord, er det nødvendigt stadigt at se frem i tiden og indrette sig derefter. Vi skal leve op ikke alene til de krav, som stilles i dag, men i videst muligt omfang, til de krav, der vil blive stillet om 5, 10 eller 15 år.

Dette vil kunne gøre det nødvendigt at ændre synspunkter, principper og metoder, som nok var rigtige tidligere, men som ikke svarer til den tid, der ligger foran os, til den tekniske udviklings krav og til ændringerne i vort samfunds struktur.

I det førnævnte PM skelnedes der groft mellem foranstaltninger, som vil kræve forsvarsministeriets godkendelse, og foranstaltninger, der kunne gennemføres administrativt.

Da søværnets ønske - forøgelse af det faste mandskab - er identisk med det, der fra politisk side sigtes imod, kan der mærkes en positiv holdning fra ministeriets side over for bestræbelser i denne retning.

././.

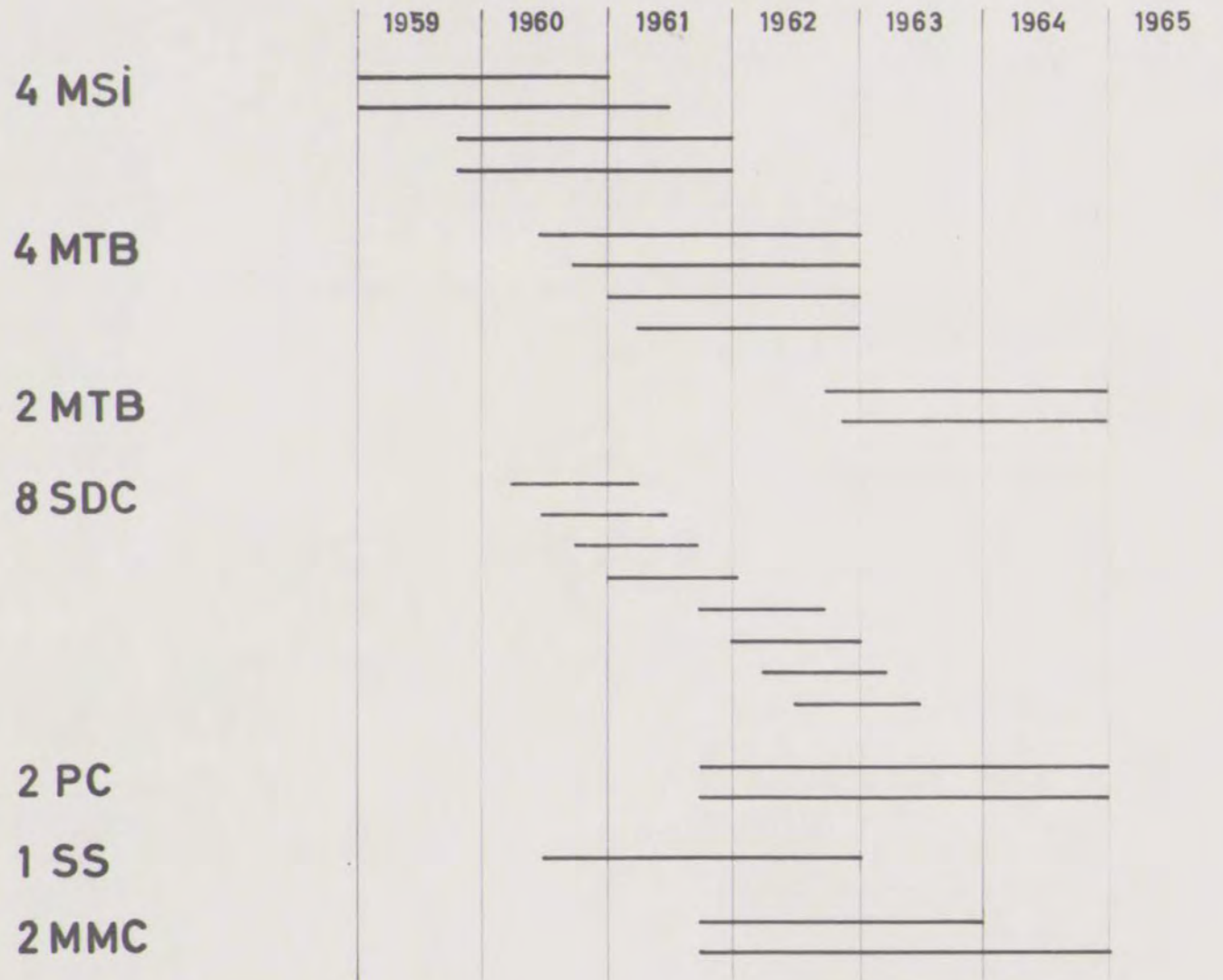
Da endvidere en reel forbedring af personelsituationen vil være til gavn for helheden såvel som for den enkelte befalingsmænd, er det nødvendigt, at vi alle - både myndigheder og enkeltpersoner - er indstillet på et smidigt og loyalt samarbejde om gennemførelsen af de nødvendige foranstaltninger, som må træffes, også selvom det måske i første omgang vil betyde en ekstra belastning.

Der er vist desværre for tiden en tendens hos nogle til at fremsætte negativ kritik, som så breder sig.

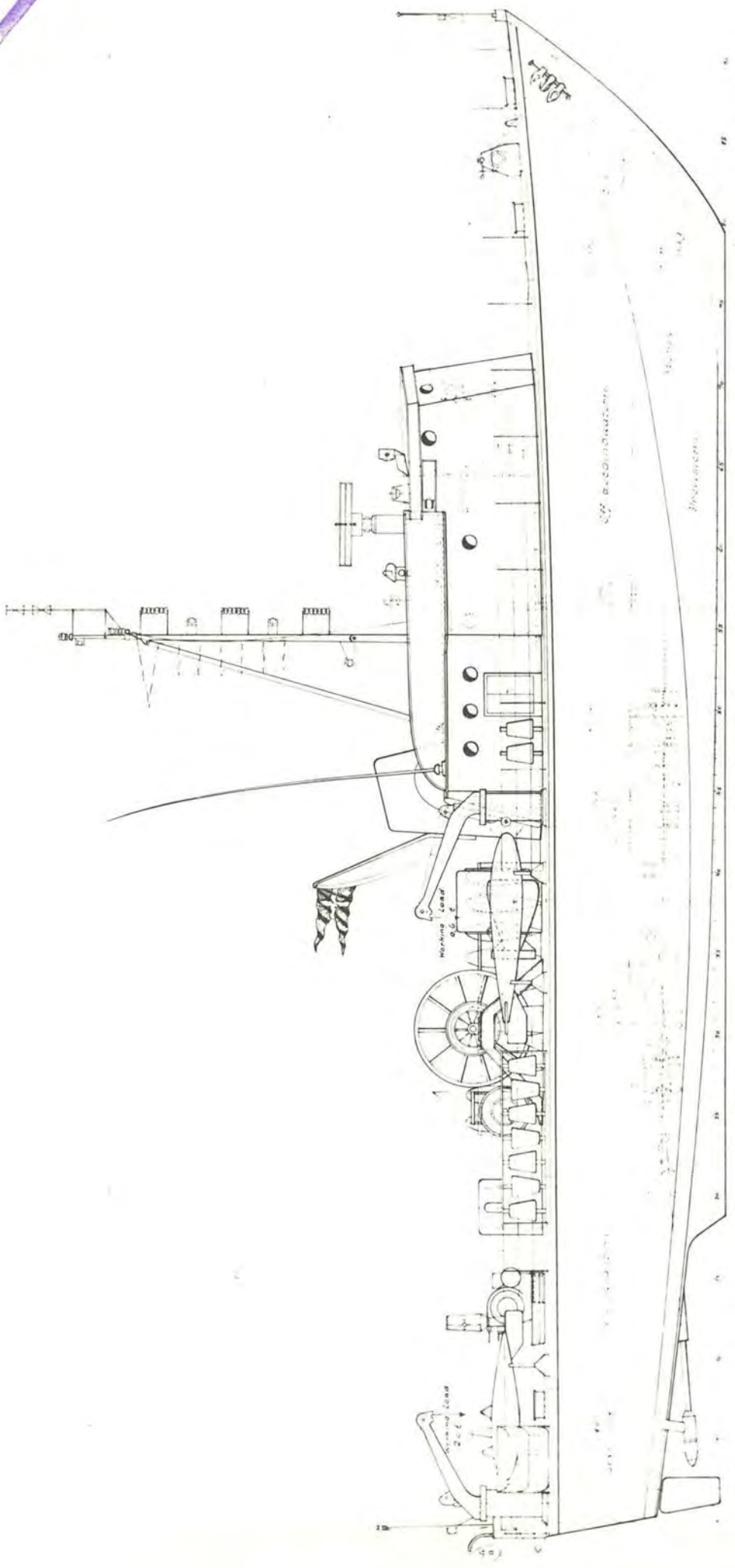
Konstruktiv kritik med positivt sigte og fremsat på baggrund af viden om de forhold, der har relation til emnet, er nyttig og bør være velkommen, men den negative, som tit fremsættes uden fornemmelse af beskedenhed, lyttes til uden modvilje og viderebringes tankeløst, er til mere skade for ånden i søværnet, end den enkelte måske tænker på, når han fremsætter eller viderebringer den.

Jeg vil slutte dette fordrag med at udtale ønsket om, at alle søofficerer og alle andre, der har en mulighed derfor, vil gøre deres bedste for at modvirke negativismen, hvor den viser sig, og for at medvirke til at alle gode kræfter, alle positive ideer og alt sundt initiativ samles om at genopbygge søværnet både materielt og - ikke mindre - personelt.

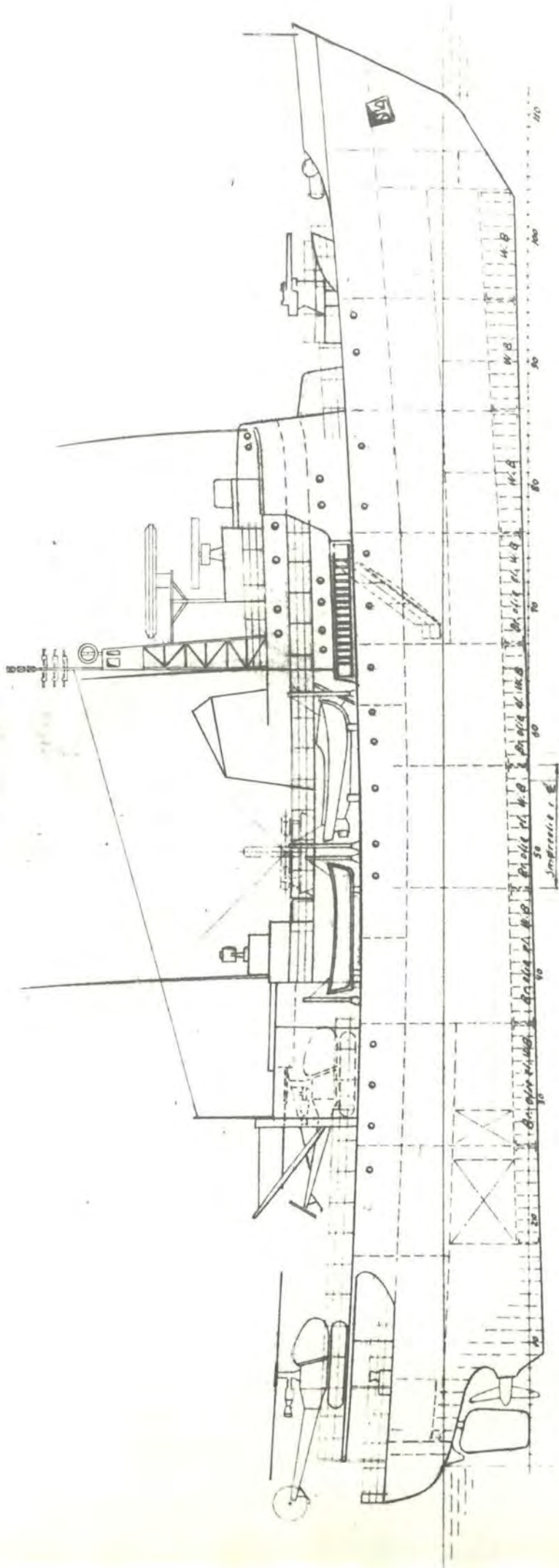
Byggeterminer for Cost-Sharing-Programmet.



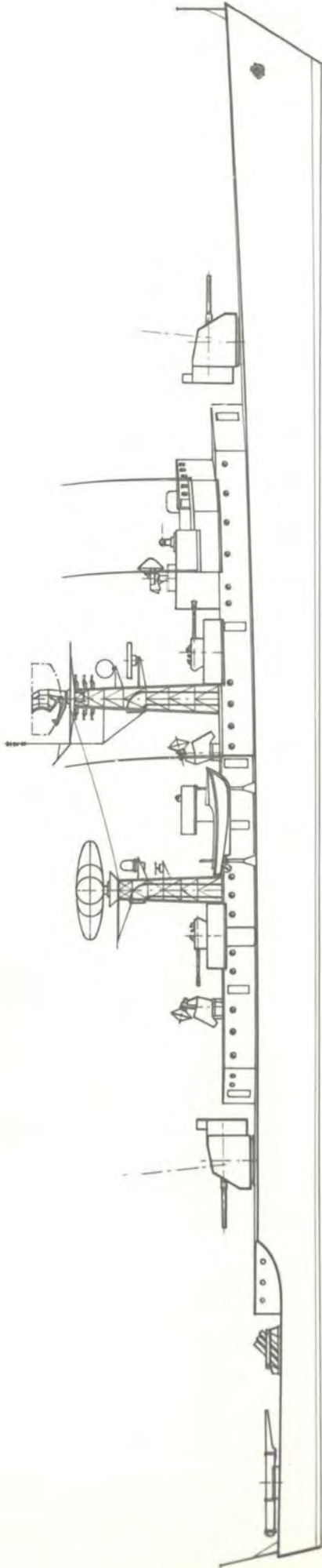
~~Reynolds' Minestripen~~



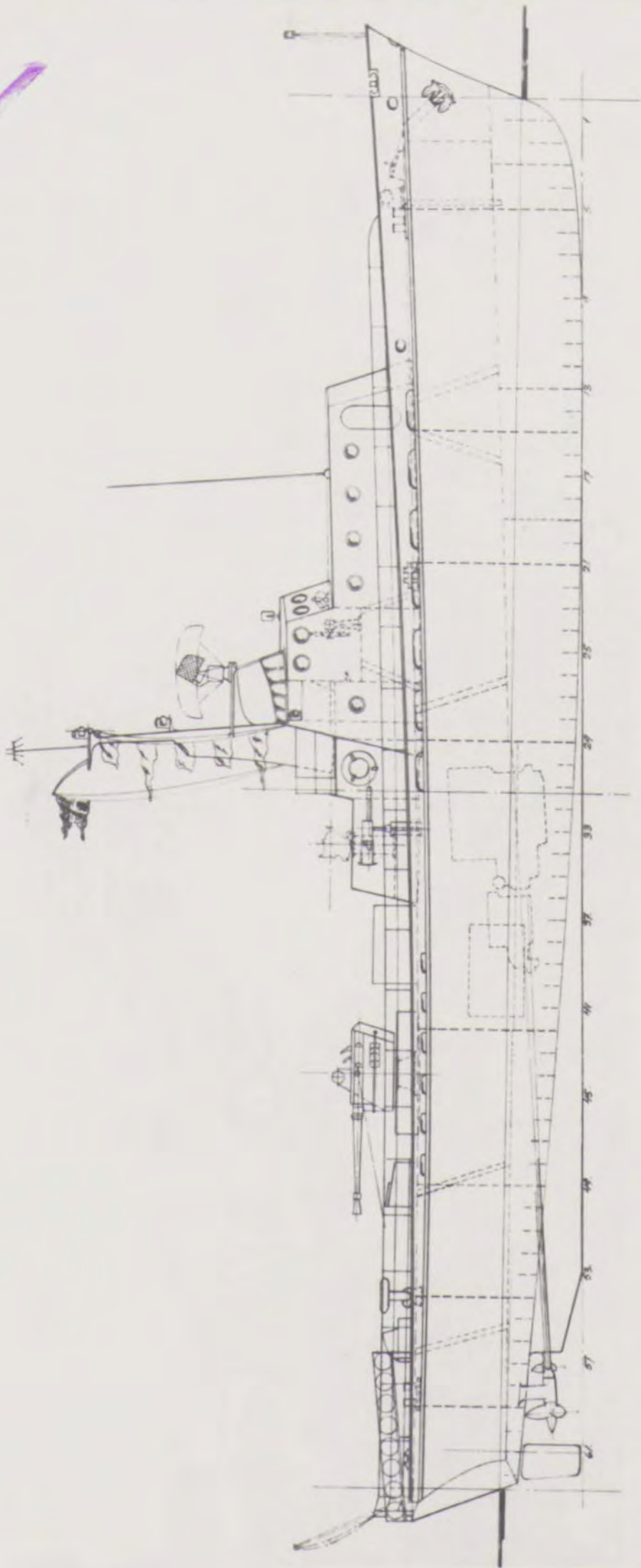
Optimizing in-
spectionistic



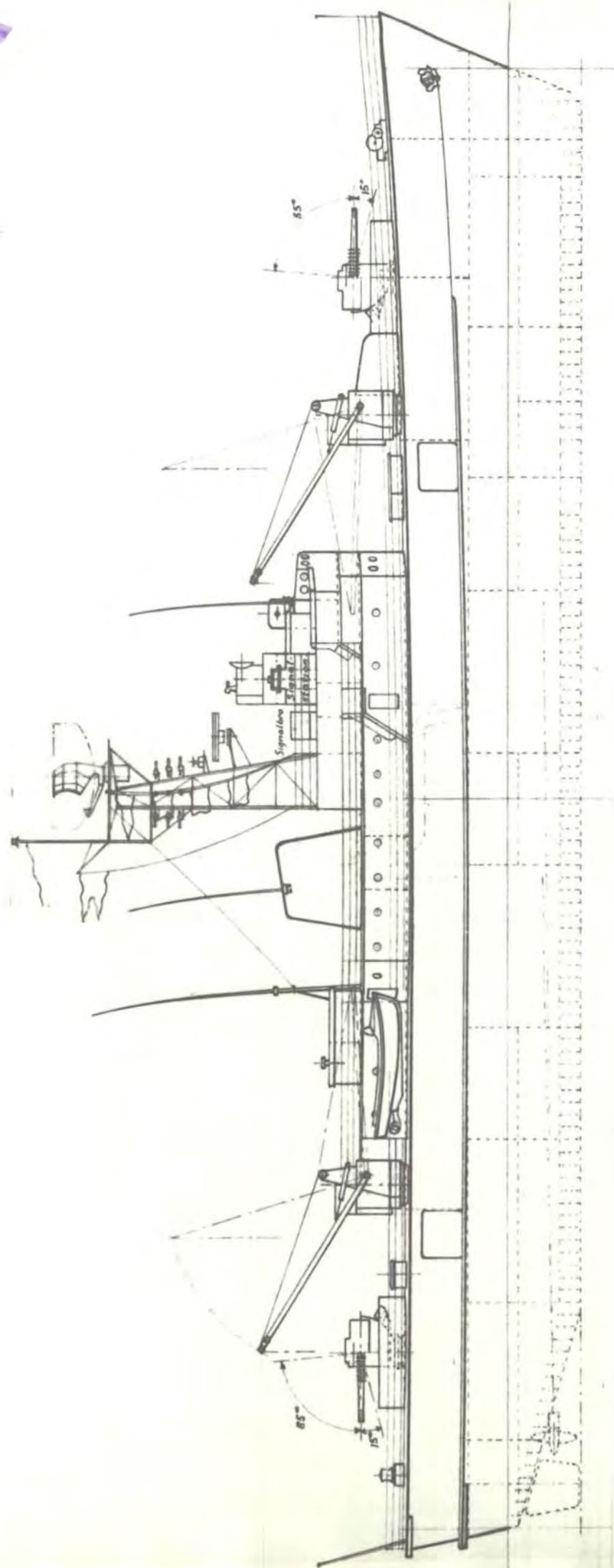
~~Patrujéja 101.~~



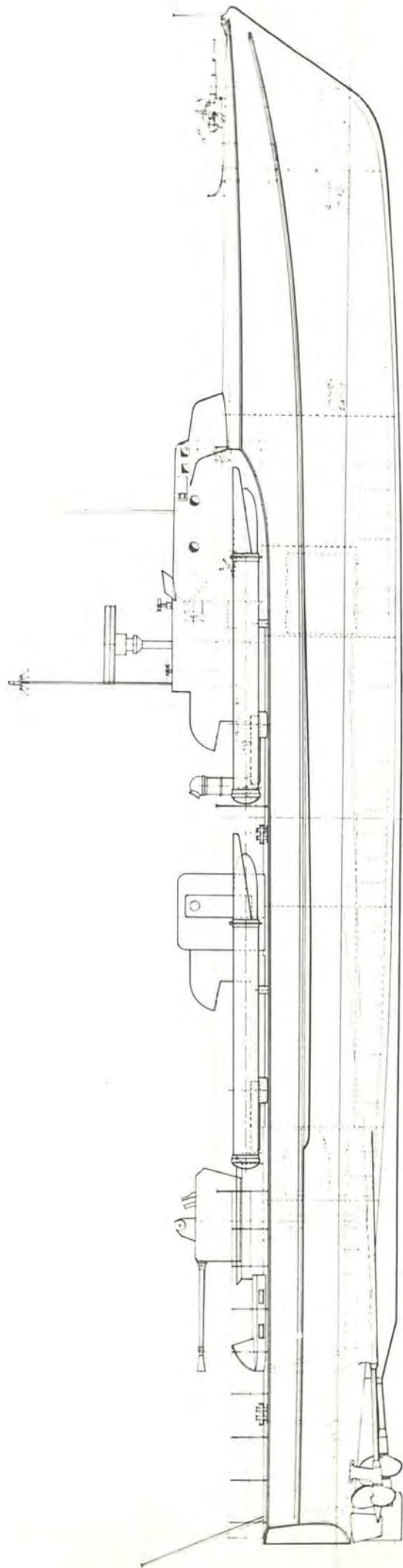
~~Project No. 123456789~~



Mine layout

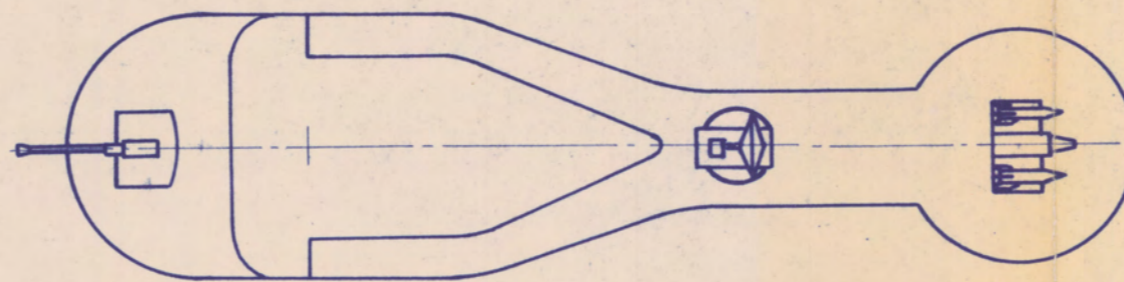
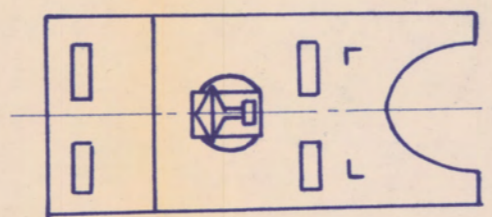
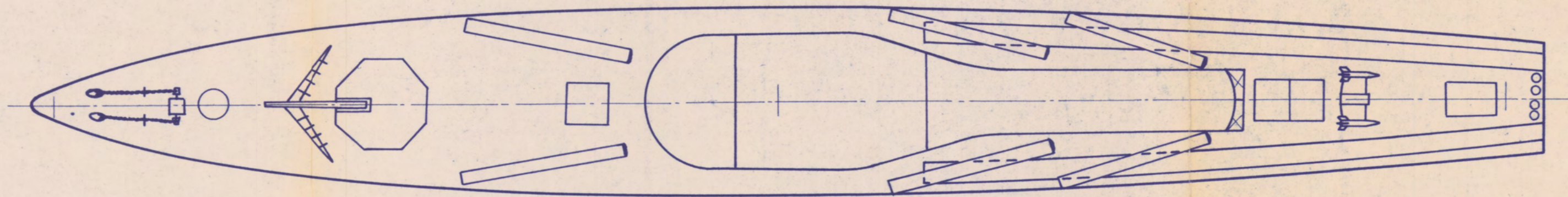
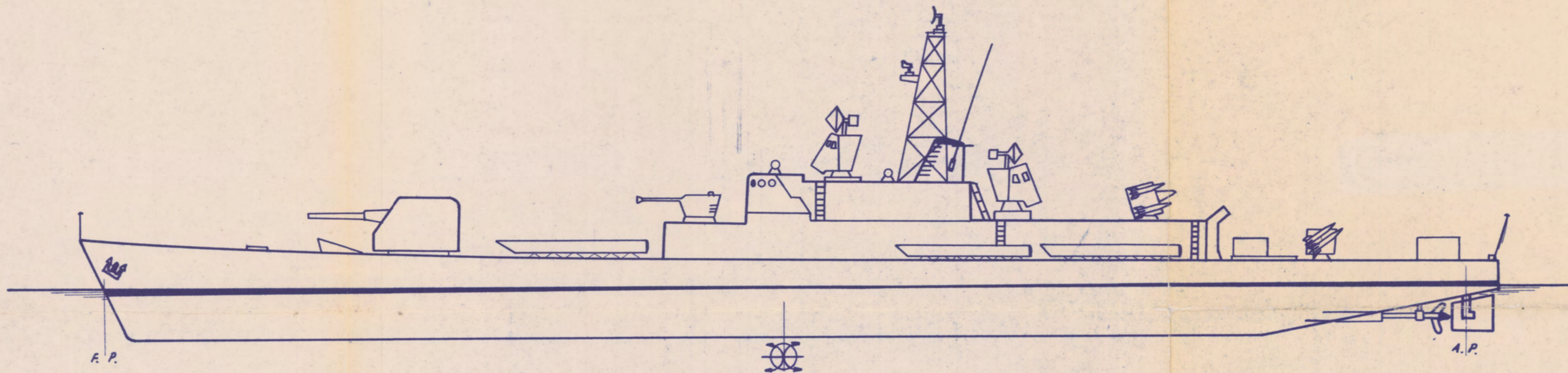


~~Motorpropulsor~~



LTP-1 JAN 1956 Nationalt budget 208,5 mill. kr. (75% våbenhjælp)	AJOURF. SKITSE II JAN 1958 Nationalt budget 181,6 mill.kr. (75% våbenhjælp)	REGERINGSFORSLAG MAR 1959 Nationalt budget 175 mill. kr. (50% våbenhjælp)	COST-SHARING-TILBUD SEP 1958 50:50	COST-SHARING-TILBUD FEB 1958 50:50
Freagtter 12	DM 5	PJ (1700 ts.) 8	-	PJ
Korvetter 6	} PC (800 ts.) 8	-	PCE (760 ts) 2 = 42,6 mill. kr.	
Patruljebåde 18		MTB 16	MTB 10 = 90,0 "	MTB
MTB 18	SSC 4	SSC 12	SSC 1 = 17,0 "	SSC
Ubåde 6	-	ML (st.) 4	-	ML (st)
Minelæggere (st.) 4	ML (m.) 4	ML (m.) 4	-	ML (m.)
Minelæggere (m.) 4	MSC 9	MSC 8	-	MSC
Kystministrygere 18	MSI 10	MSI 4	MSI 10 = 90,0 "	MSI
Lægtvandsministrygere 18	AR + AS 2	AR + AS 2	-	AR + A
Depotskibe 2	SDC 10	SDC 9	SDC 8 = 52,0 "	SDC
Bevogtningsfar.(kuttere) 20				
Ialt operative enheder 126	Ialt op. enheder 68	Ialt op. enheder 56	Ialt 31 = 291,6 mill. kr.	Ialt
Skibe til særl.formål: div.	Skibe til særl.formål:div.	Skibe til særl.formål: div.	-	

	<u>COST-SHARING-TILBUD</u> SEP 1958	<u>COST-SHARING-PROGRAM</u> FEB 1959	<u>FLÅDEN PRIMO 1965</u>	
	50:50	50:50		MANGLER PRIMERØNSKER
8	-	PJ 2 = 97,0 mill.kr.	PJ 8 (2 PJ + 4 TRIT + 2 FLETCH)	
-	PCE (760 ts) 2 = 42,6 mill. kr.			
2	MTB 10 = 90,0 "	MTB 6 = 53,4 "	MTB 12 (6 FLYVEF. + 6 CS)	6
5	SSC 1 = 17,0 "	SSC 1 = 17,0 "	SSC 4 (4 DELFINEN)	1 + 1
4	-	ML (st.) 2 = 37,4 "	ML (st.) 2 (2 CS)	2
4	-	ML (m.) - = -	ML (m.) 4 (2 LOU + 1 LI + 1 LA)	
8	-	MSC - = -	MSC 8 (8 SUND)	
4	MSI 10 = 90,0 "	MSI 4 = 36,0 "	MSI 4 (4 CS)	
2	-	AR + AS - = -	AR + AS 1 (ÆGIR)	1
9	SDC 8 = 52,0 "	SDC 8 = 52,0 "	SDC 8 (8 CS)	1
66	Ialt 31 = 291,6 mill. kr.	Ialt 23 = 292,8 mill.kr.	Ialt enh. 51	Ialt 12 = ca. 155 mill kr.
v.	-	-	div.	



Scala 1:200

Hoveddimensioner

L_{oa} = 73.00 m

L_{pp} = 70.00 m

B_{mid} = 9.20 m

d = 2.60 m

D = 4.00 m

V_{st} = 550 to

22 JAN 1960

Hvor intet andet er angivet, er Toleransen + mm paa bearbejdede flader.

▽▽: finslettet

▽▽: slettet

▽: skrubbet

rensset flade