

KORVETTEN PETER TORDENSKIOLD'S

DELTAGELSE I EMBARGOEN

MOD

SERBIEN OG MONTENEGRO.

1. INDLEDNING.

HR. FORMAND, MINE HERRER. LAD MIG FØRST TAKKE FOR INDBYDELSEN TIL AT KOMME HER I AFTEN, OG FORTÆLLE OM DET DER HIDLIGTIL HAR VÆRET MIN KARRIERES UBESTRIDTE HØJDEPUNKT.

ENHVER SO SYNES JO BEDST OM SINE GRISE, OG JEG ER INGEN UNDTAGELSE, SÅ HVIS MIN BEGEJSTRING OG STOLTHED OVER DEN MÅDE, MIN BESÆTNING LØSTE OPGAVEN PÅ, INDIMELLEM SKULLE LØBE AF MED MIG, BEDER JEG PÅ FORHÅND OM TILGIVELSE.

JEG BEDER OGSÅ OM FORSTÅELSE FOR, AT DEN OPERATION PETER TORDENSKIOLD DELTOG I, OPERATION SHARP GUARD, FORTSAT PÅGÅR, OG DER DERFOR ER TING, SOM JEG IKKE KAN NÆVNE ELLER GÅ I DETALJER MED AF HENSYN TIL DET SIKKERHEDSMÆSSIGE, OGSÅ SELV OM DISSE VÆGGE JO PRINCIPIELT ER LYDTÆTTE.

45 MINUTTER ER IKKE LANG TID TIL SÅDAN EN OPGAVE, SÅ JEG HAR VALGT AT INDDLE FOREDRAGET I FØLGENDE AFSNIT:

- EN KORT REDEGØRELSE FOR OPERATION SHARP GUARD.
- EN KORT GENNEMGANG AF TOGTETS FAKTUELLE FORLØB.
- EN MERE DETALJERET REDEGØRELSE FOR DE OVERVEJELSER OG TANKER JEG SOM SKIBSCHEF GJORDE MIG.

- NOGLE AFSLUTTENDE BETRAGTNINGER VEDRØRENDE KORVET-  
TERNES ANVENDELIGHED TIL DENNE TYPE OPERATIONER.

## 2. OPERATION SHARP GUARD.

PETO`S DELTAGELSE I EMBARGOEN, SOM VAR RETTET MOD, IKKE KUN SERBIEN OG MONTENEGRO, SOM FOREDRAGETS TITLE ANTYDER, MEN RENT FAKTISK MOD ALLE LANDENE I DET TIDLIGERE JUGOSLAVIEN, FANDT STED I FORBINDELSE MED EN ALLEREDE PLANLAGT DEPLOYERING TIL STANDING NAVAL FORCE ATLANTIC, ELLER STANAVFORLANT.

STANAVFORLANT HAR SIDEN JUNI 1993 VÆRET INDSAT I OPERA-  
TION SHARP GUARD, DEN FØRSTE EGENTLIGE ANVENDELSE AF STYRKEN I DENS NYE ROLLE SOM EN AF NATO`S UMIDDELBARE MARITIME REAK-  
TIONSSTYRKER. HERUDOVER DELTAGER OGSÅ STANAVFORMED OG EN WEU  
STYRKE.

DE MARITIME OPERATIONER I FORBINDELSE MED FN`S SANKTIO-  
NER MOD DET TIDLIGERE JUGOSLAVIEN BEGYNDTE DOG ALLEREDE I  
1991, MEN DET VAR FØRST MED VEDTAGELSE AF RESOLUTION 820, AT  
DER KOM RIGTIG GANG I FORETAGENET, IDET DER NU BLEV HJEMMEL  
TIL AT STOPPE OG UNDERSØGE SKIBSTRAFIKKEN, OM FORNØDENT MED  
MAGT.

PÅ BAGGRUND AF FN`S FORSKELLIGE RESOLUTIONER VAR OPGAVEN  
FOR DE INVOLVEREDE STYRKER SOM VIST PÅ DENNE VIEWGRAPH.

BASERET PÅ GEOGRAFI, SKIBSTRAFIKMØNSTRET OG DE TILDELTE  
STYRKER I RELATION TIL DISSE TRE OPGAVER, BLEV OPERATIONSOM-  
RÅDET OPDELT I TO, ET VED OTRANTO OG ET VED MONTENEGRO`S TER-  
RITORIALFARVAND. STYRKERNE BLEV TILSVARENDE OPDELT, MED TG

440.01 VED MONTENEGRO OG TG 440.02 I OTRANTO-STRÆDET. BEGGE STYRKER BLEV STØTTET AF MPA. TG 440.01 BLEV HERUDOVER STØTTET AF EN AMERIKANSK LUFTFORSVARSKRYDSEKRAFT FRA 6. FLÅDE (DEN SÅKALDTE "REDCROWN"), EN ELLER FLERE UBÅDE, SAMT AF BÅDE CAP OG FIGHTERBOMBERS. STYRKERNE HAVDE SELVFØLGELIG OGSÅ VIA "REDCROWN" DIREKTE ADGANG TIL DET LUFTBILLEDE, NÆV SKABTE.

DERUDOVER VAR DER EN TREDIE GRUPPE, TG 440.03, SOM BESTOD AF DE ENHEDER, DER ENTEN VAR I HAVN, ELLER UNDER FORLÆGNING TIL OG FRA OPERATIONSOMRÅDET.

UDOVER DE STYRKER, DER VAR DIREKTE INVOLVERET I SHARP GUARD, VAR DER ET STORT ANTAL ANDRE FLÅDE- OG FLYSTYRKER I, UNDER OG OVER ADRIATERHAVET, ENGAGERET ENTEN I ANDRE NATO OG FN-OPERATIONER, ELLER UNDER NATIONAL KOMMANDO I OPGAVER, SOM VAR RELATERET TIL SITUATIONEN I DET TIDLIGERE JUGOSLAVIEN.

KOMMANDOFORHOLDENE FOR SHARP GUARD-STYRKERNE ER SOM VIST HER. UANSET HVILKEN AF DE TRE STYRKE DETILHØRTE, INDGIK ALLE ORLOGSFARTØJERNE I EN STOR PULJE, HVORFRA MAN TILDELTE ENHEDERNE TIL DE RESPEKTIVE TG'S EFTER BEHOV OG KAPACITET. FUNKTIONEN SOM CTG GIK PÅ SKIFT MELLEM DE TRE STYRKECHEFER FOR EN PERIODE AF SEKS UGER AD GANGEN, HVORIMOD ENHEDERNE VAR PÅ PATRULJE CA. 14 DAGE AD GANGEN.

JEG SKAL IKKE GÅ I DETALJER MED TRUSLEN, BLOT NÆVNE, AT DEN HOVEDSAGELIGT BESTOD AF ÆLDRE WAPA-SYSTEMER OG MERE MODERNE VESTLIGT Udstyr, OG VAR FORDELT PÅ MINDRE OVERFLADEFARTØJER, KYSTMISSIL OG -ARTILLERI, KYSTUBÅDE OG I MINDRE GRAD FLY.

SOM SAGT ER DER TALE OM EN IGANGVÆRENDE OPERATION, HVORFOR JEG IKKE KAN GÅ I DETALJER MED DE TILDELTE "RULES OF ENGAGEMENTS", BLOT KONSTATERE, AT DE VAR VÆSENTLIGE MERE KONTANTE OG VIDTGÅENDE, SAMT DELEGERET TIL ET NOGET LAVERE NIVEAU, D.V.S. CTF OG CTG, END MAN PÅ FORHÅND HAVDE TURDE HÅBE PÅ. JEG FØLTE DERFOR, AT JEG SOM SKIBSCHEF HAVDE DE NØDVENDIGE BEFØJELSER OG EN RIMELIG HANDLEFRIHED, SELV OM EN HURTIG, SIKKER OG SECURE KOMMUNIKATION VAR ALTAFGØRENDE, HVIS MAN KOM TIL AT STÅ I EN SITUATION, HVOR DER VAR BRUG FOR ROE'S. INITIATIVET VILLE DERFOR ALTID INDLEDNINGSVIS LIGGE HOS MODSTANDEREN, MEN DET KAN IKKE VÆRE ANDERLEDES I EN SÅDAN TYPE OPERATION.

SELVE UDFØRELSEN VAR MEGET FORSKELLIG, ALT EFTER HVILKET OMRÅDE MAN OPEREREDE I. I OTRANTO-STRÆDET, SOM OMFATTER OMRÅDERNE SYBIL, WANDA, NANCY OG ETHEL, BESTOD OPGAVEN HOVEDSAGELIG I AT HOLDE ET FULDSTENDIGT OVERFLADEBILLEDE, ANRÅBE IKKE IDENTIFICEREDE SKIBE, BÅDE NORD-, SYD- OG TVÆRGÅENDE, OG EFTER ORDRE FRA CTG`EN EVENTUELT AT BORDE OG UNDERSØGE SKIBE NÆRMERE. AFHÆNGIGT AF RESULTATET, FIK DET PÅGÆLDENDE SKIB SÅ LOV AT FORTSÆTTE, TAGET IND TIL ITALIENSK HAVN FOR NÆRMERE UNDERSØGELSE, ELLER OPBRAGT. TYSKE ENHEDER, SOM HAVDE MEGET STRIKSE NATIONALE BEGRÆNSNINGER, F.EKS. MÅTTE DE IKKE BORDE ELLER ANVENDE MAGT, BLEV KUN BRUGT I SYBIL SOM EN SLAGS SYDLIG FORPOST.

VED MONTENEGRO, OMFATTENDE OMRÅDERNE ICEMAN, DROPPER,



DIGGER, MAVERICK, BLOCKER, GOOSE OG CLIMBER, HVOR TRAFIK-INTENSITETEN VAR RELATIVT LAV, OG HOVEDSAGELIGT BEGRÆNSET TIL LOKAL KYSTFART, VAR OPGAVEN PRIMÆRT AT VIRKE SOM BAGSTOPPER MOD EVENTUELLE BLOKADEBRYDERE, NØJE OVERVÅGE DEN SERBISK-MONTENEGRINSKE FLÅDES BEVÆGELSER, SAMT SØRGE FOR, AT DEN LOKALE TRAFIK IKKE KOM FOR TÆT PÅ MONTENEGROS TÆRRITORIALFARVAND. OGSÅ TIL DISSE OPGAVER VAR ET FULDSTENDIGT OVERFLADEBILLEDE EN FORUDSÆTNING, MEN HENSET TRUSLEN VAR ET TILSVARENDE KOMPLET LUFTBILLEDE OGSÅ LIVSNØDVENDIGT.

HVOR MAN I OTRANTO-OMRÅDET VAR TRAVLT BESKÆFTIGET HELE DØGNET, BLEV TJENESTEN VED MONTENEGRO HURTIGT RUTINEPRÆGET OG LIDET INSPIRERENDE. I BEGGE OMRÅDER GJALDT IMIDLERTID, AT DER IKKE VAR MULIGHED FOR AT LAVE EGENTLIGE ØVELSER. DEN NØDVENDIGE VEDLIGEHOJDELSE AF FÆRDIGHEDER BLEV FØRSØGT INDLAGT UNDER FØRLÆGNINGERNE TIL OG FRA HAVNEOPHOLD VED AT KOORDINERE DISSE, SÅLEDES AT MAN HAVDE FLERE ENHEDER SAMMEN, OG MULIGHED FOR AT UDNYTTE EKSTERNE RESSOURCER, SÅ SOM FLY, UBÅDE, TORPEDO-MISSILBÅDE, SKYDEMÅL ETC.

HENSET OPRETHØJDELSE AF DET NØDVENDIGE BEREDSKAB OG OPGAVERNS KRÆVENDE KARAKTER, HAVDE ALLE ENHEDER BEHOV FOR REGELMÆSSIGE HAVNEOPHOLD, DELS FOR BESÆTNINGENS HVILE, DELS FOR GENFØRSYNING, VEDLIGEHOJDELSE OG REPARATION. LOGISTIK VAR ET NATIONALT ANSVAR, BORTSET FRA GENFØRSYNING MED BRÆNDSTOF, HVOR ENKELTE NATIONER PÅ SKIFT STILLEDE EN TANKER TIL RÅDIGHED. DEN SEJLEDE SÅ RUNDT EFTER BYBUDSMETODEN, D.V.S. AT DET VAR TANKEREN, SOM KOM TIL MODTAGEREN. NÅR ENHEDERNE VED

MONTENEGRO BLEV GENFORSYNET, VAR TANKSKIBET ALTID ESKORTERET AF ET ORLOGSFARTØJ. I GENNEMSNIET BLEV ENHEDERNE TOPPET OP HVER TREDIE ELLER FJERDE DAG.

3. PETO'S TOGT.

EFTER EN INTENSIV WORK-UP I FORSOMMEREN, MED BL.A. DELTAGELSE I JOINT MARITIME COURSE, OG EN HEKTISK, MEN KORT, SOMMER-LEAVEX, AFSEJLEDE PETO 26 JUL FRA FLS KOR. TUREN VAREDE I 9 DØGN UDEN HAVNEANLØB, MEN MED TO TANKNINGER TIL SØS UNDERVEJS. FORLÆGNINGEN BLEV UDNYTTET TIL INTENSIV ØVELSESVIRKSOMHED MED ALLIEREDE FLÅDE- OG FLYSTYRKER, TIL INTERN TRÆNING, IKKE MINDST AF BORDINGHOLDET, OG TIL BRIEFINGER AF BESÆTNINGEN.

VEJRET VAR IKKE SPECIELT MED OS FØR VI NÅEDE DEN SYDLIGE DEL AF BISCAYEN, MEN VI HOLDT DA PLANEN, OG 3 AUG OM MORGENEN MØDTE VI OP MED NIELS JUEL UD FOR CAGLIARY PÅ SARDINIEN. DE NÆSTE TRE DAGE VAR YDERST HEKTISKE MED OVERLEVERING AF MATERIEL OG ERFARINGER FRA SØSTERSKIBET, MEN LIDT TID TIL SOCIALT SAMVÆR BLEV DER OGSÅ, HVILKET INKLUDEREDE HMS BEAVER, SOM VI HAVDE SEJLET SAMMEN MED SIDEN GIBRALTAR, OG SOM OGSÅ VAR PÅ VEJ TIL STANAVFORLANT OG ADRIATERHAVET.

EFTER AT HAVE TAGET AFSKED MED SØSTERKORVETTEN, SOM SATTE NÆSEN HJEM MOD EN OFTE UDSAT, MEN VELFORTJENT SOMMERFERIE, FORBLEV PETO I HAVN ENDNU EN DAG, FOR BL.A. AT FÅ INSTRUKTION FRA TO AMERIKANSKE BOARDING-EKSPERTER FRA US COAST GUARD.

FORLÆGNINGEN MOD ADRIATERHAVET FOREGIK SAMMEN MED BEA-

VER, OG MED INTENSIV ØVELSESAKTIVITET. TO DØGN SENERE RUNDEDE VI STØVLEHÆLEN, TOG BRÆNDSTOF FRA EN AMERIKANSK TANKER, OG FORTSATTE DEREFTER MOD BARI FOR AT HENTE KRITISKE RESERVEDELE TIL OTOMELARE-KANONEN. UNDERVEJS BLEV VI INVOLVERET I EN MINDRE SAR, MEN FIK VORES RESERVEDELE OG TEKNIKERE HJEMMEFRA, OG MELDTE OS PÅ BANEN I VORES FØRSTE PATRULJEOMRÅDE, GOOSE, TIL PLANLAGT TID.

GOOSE VAR EN DEL AF MONTENEGRO-OMRÅDET, OG BLEV GENERELT ANSET FOR RELATIVT ROLIGT OG UKOMPLICERET, OG DERFOR IDEELT TIL EN NY ENHEDS FØRSTE PATRULJE. VI FIK DOG HURTIGT NOK AT SE TIL, ALLEREDE FØRSTE AFTEN BLEV VI BEORDRET TIL AT BORDE EN LILLE KROATISK COASTER, SOM KUN DÅRLIGT KUNNE HOLDE EN STØT KURS. DENNE VORES FØRSTE BORDING GIK DOG GODT, OG MED TRE BOARDINGER INDEN FOR DE NÆSTE 36 TIMER FIK HOLDET HURTIGT RUTINE. EFTER FEM DØGN PÅ FELTET, STARTEDE VI SAMMEN MED DEN CANADISKE DESTROYER ALGONQUIN OG DEN ENGELSKE EDINBURGH FORLÆGNING MOD IZMIR I TYRKIET. FORLÆGNINGEN FOREGIK I RIMELIGT TEMPO, OG SELV OM DER VAR EN DEL ØVELSER UNDERVEJS, BL.A. MED EN FRANSK UBÅD OG TYRKISKE MISSILBÅDE, VAR HOVEDVÆGTEN LAGT PÅ DET VELFÆRDSMÆSSIGE OG SOCIALE, SÅ SOM BADERULLE, GRILL-PARTY PÅ AGTERDÆKKET, UDVEKSLING AF BESÆTNINGSMEDLEMMER, DET SÅKALDTE CROSSPOL, OG CHEFSFROKOST SAMT MEGET ANDET.

VI ANKOM TIL IZMIR, DET TIDLIGERE SMYRNA, 14 AUG, OG I MODSÆTNING TIL DE TO ANDRE ENHEDER KOM PETO TIL KAJ, D.V.S.

DE AGTERSTE 30 METER GJORDE, RESTEN SVÆVEDE FRIT!

UGEN I DENNE HAVN GIK OVER AL FORVENTNING. DEN TYRKISKE FLÅDE GJORDE SIG STORE ANSTRENGELSER FOR AT VI SKULLE FØLE OS VELKOMMEN, OG DET SAMME GJORDE DEN LOKALE BEFOLKNING. IZMIR ER EN MEGET VESTLIG ORIENTERET BY, MEN ALLIGEVEL HAVDE DEN FOR OS NOGET LIDT MYSTISK OG ORIENTALSK OVER SIG, OG DER BLEV KØBT LIVLIGT IND I BAZAREN, OG JEG TROR ALLE FORLOD TYRKIET MED ET NOGET ANDET INDTRYK AF LANDET OG BEFOLKNINGEN END DET MAN NORMALT FÅR I ISHØJ ELLER PÅ NØRREBRO.

MEN ALT GODT HAR EN ENDE, OG TILBAGE MOD ADRIATERHAVET DET GIK, OGSÅ DENNE GANG MED INDLAGTE ØVELSER UNDERVEJS, OG ET KORT OPHOLD I SOUDA BAY PÅ KRETA FOR AT BUNKRE.

VORES NÆSTE PATRULJE FOREGIK DELS I NANCY OG ETHEL I OT-RANTO-OMRÅDET, DELS I ICEMAN VED MONTENEGRO. DET VAR VIDT FORSKELLIGE KONDITIONER VI ARBEJDEDE UNDER I DE TRE OMRÅDER. I OTRANTO, SPECIELT NANCY, HAVDE VI MEGET TRAVLT, OG BLEV PRESSET TIL DET YDERSTE MED AT ANRÅBE, BOARDE OG VISITERE DEN INTENSIVE HANDELSSKIBSTRAFIK. I ETHEL VAR DET PÅ GRUND AF GEOGRAFIEN LIDT MERE ROLIGT, OG I ICEMAN BLEV DET HURTIGT KEDELIG "RUTINE". I SIDSTNÆVNTE VAR DER IKKE MEGET TRAFIK, MEN TIL GENGÆLD VAR DET MEGET TÆT PÅ MONTENEGRO, SÅ DET POTENTIELLE TRUSSELSNIVEAU VAR RIMELIG HØJT, OG VI KUNNE I DETALJER FØLGE DERES FLÅDEBEVÆGELSER OG DEN GENERELT INTENSIVE FLYAKTIVITET I OMRÅDET.

DET VAR OGSÅ UNDER PATRULJEN I ICEMAN, AT PETO FIK BESØG AF FORSVARSCHEFEN OG CH SOK. DER BLEV SELVFØLGELIG GJORT EN

DEL FORBEREDELSE TIL DETTE BESØG, IKKE MINDST RENGØRING, MEN PRINCIPIELT AFVEG VI IKKE FRA DAGLIGDAGEN PÅ EN OPERATIV PATRULJE, HVERKEN MED BEREDSKAB, VAGT ELLER PÅKLÆDNING. DOG HAVDE VI ENLAGT EN BOARDING DEMONSTRATION PÅ OS SELV, IDET EN LIVE BOARDING IKKE VAR SÆRLIG SANDSYNLIG I DETTE OMRÅDE. FORSVARSCHEFEN MED FØLGE ANKOM MED HELO OM FORMIDDAGEN FRA BRINDISI, OG TOG AFSTED SAMME AFTEN. COMSTANAVFORLANT, SOM PÅ DAVÆRENDE TIDSPUNKT VAR OTC FOR MONTENEGRO-OMRÅDET, DELTOG OGSÅ I DET MESTE AF BESØGET. ALT I ALT EN GOD OG HEKTISK DAG, OG FORSVARSCHEFEN KVITTEREDE MED ET PÅSKØNNENDE SIGNAL.

5 SEP VAR BESÆTNINGEN EFTERHÅNDEN GODT KØRT NED, OG DET VAR OGSÅ VED AT VÆRE SLUT MED MADEN, OG VI VAR PLANLAGT ANKOMST TIL KORFU SAMME AFTEN FOR EN UGENS OPHOLD. SKUFFELSEN VAR DERFOR MÆRKBAR, DA VI FIK BESKED OM AT ESKORTERE EN OPBRAGT MONTENEGRINSK FISKEKUTTER TIL BRINDISI, IKKE MINDST FORDI CA. 25% AF BESÆTNINGEN HAVDE KONER OG KÆRESTER VENTENDE PÅ KAJEN I KORFU. ALLE TOG DOG SITUATIONEN MED OPREJST PANDE, OGSÅ DE PÅRØRENDE, SOM VI IKKE KUNNE GIVE BESKED, OG I STEDET STOD VI KORFU HAVN IND NÆSTE MORGEN TIL MASSER AF VIFTENDE DANNEBROGSFLAG OG HJEMLIGE TILRÅB, OGSÅ FRA DE MANGE DANSKE TURISTER PÅ ØEN.

ALLE NØD DEN NÆSTE UGE I FULDE DRAG, DER BLEV GIVET MAKSIMUM FRIHED, OG KORFU ER JO ET YNDET UDFLUGTSMÅL, MED MASSER AF HEKTISK NATTELIV, HVILKET ET PAR BRÆKKEDE NÆSER KUNNE BEVIDNE, GANSK UFORSKYLDT SKAL JEG UNDERSTREGE. DER VAR IKKE

ARRANGERET NOGET FRA DE GRÆSKE MYNDIGHEDER, BORTSET FRA EN VISIT HOS DEN STEDLIGE FLÅDECHEF, SOM IØVRIGT LOD SIN NÆSTKOMMANDERENDE TAGE IMOD, DA HAN SELV VAR INVOLVERET I ET OFFICIELT BESØG AF DEN SERBISKE PRÆSIDENT!!!!

EFTER AT HAVE TAGET AFSKED MED DE PÅRØRENDE, STOD VI UD PÅ VORES NÆSTE, OG SIDSTE PATRULJE, SOM UDLUKKENDE FOREGIK I MONTENEGRO-OMRÅDET, FØRST I CLIMBER OG TIL SIDST I ICEMAN. DISSE TOLV DAGE VAR RELATIVT KEDELIGE OG RUTINEPRÆGEDE, MEN VI FIK DA NOGLE NYE OPLEVELSER, SÅ SOM AT VÆRE ET PAR SØMIL FRA SHENGJIN I ALBANIEN, OG SEJLE RET UNDER NÆSEN PÅ DE SVÆRE ALBANSKE KYSTBATTERIER, SOM LEDTE TANKEN HEN PÅ NAVARONES KANONER. DET MEST OPHIDSENDE VAR VORES, NOGET PERIFERE, DELTAGELSE I JAGTEN PÅ EN MULIG MONTENEGRINSK UBÅDE ET GODT STYKKE UDEN FOR TERRITIRIALFARVANDET. DER VAR NU NOK IKKE NOGEN, MEN NATTENS FORTRÆFFELIGHEDER ENDTE MED, AT JEG KUNNE SENDE ET SIGNAL TIL DEN AMERIKANSKE ATOMUBÅD OM, AT VI PÅ RADAR HAVDE DETEKTERET HANS PERISKOP PÅ 10 SØMILS AFSTAND, OG BEKRÆFTET DETTE MED IR PÅ EN SØMIL, UDEN AT HAN IØVRIGT HAVDE REAGERET!!!

EFTER AT COMSTANAVFORLANT HAVDE VÆRET OMBORD FOR AT SIGE FARVEL, FORLAGDE VI TIL BRINDISI, DELS FOR AT UDPROVIANTERE TIL HJEMTUREN, DELS FOR AT SENDE EN TREDIEDEL AF BESÆTNINGEN HJEM MED FLY AF HENSYN TIL FRIHEDSAFVIKLINGSPROBLEMATIKKEN.

TUREN HJEMOVER BLEV AFBRUDT AF ET WEEK-END OPHOLD I LISABON, SOM BLEV NYDT I FULDE DRAG AF DEN RESTERENDE BESÆTNING, IKKE MINDST TAKKET VÆRE AMBASSADØREN OG HANS STAB.

FRA 200 SØMIL ØST AF GIBRALTAR BEGYNDTE VEJRET AT VISE TÆNDER, OG TUREN OVER BISCAYEN VAR IKKE NOGEN FORNØJELSE. MEN KORVETTERNE ER GODE SØSKIBE, OG TAKKET VÆRE DETTE OG HELD MED TIDEVANDET I DEN ENGELSKE KANAL, KOM VI FAKTISK I FORHÅND. KIELERKANAL BLEV PASSERET I EN BRANDSTORM, OG EFTER AT HAVE ANKRET NATTEN OVER, STOD VI IND I FLÅDENS SJÆLLANDSKE LEJE LØRDAG MORGEN 13 OKT TIL EN VARM VELKOMST FRA DE FREMMØDTE PÅRØRENDE, TIL TRODS FOR BLÆST OG REGN.

4. CHEFSOVERVEJELSER.

I MODSÆTNING TIL NIELS JUEL, SOM VAR INDGÅET I STANAVFORLANT, INDEEN STYRKEN BLEV INDSAT I SHARP GUARD, HAVDE VI I PETO FORDELEN AF AT KENDE OPGAIVEN INDEEN VI AFGIK HJEMMEFRA, SAMT IKKE MINDST AT KUNNE DRAGE NYTTE AF SØSTERSKIBETS OG ANDRES ERFARINGER.

NÅR MAN SOM CHEF SKAL TAGE SIT SKIB NED I EN OPERATION, HVOR DER I SIN YDERSTE KONSEKVENNS KAN BLIVE TALE OM VÅBENANVENDELSE BEGGE VEJE, GØR MAN SIG EN DEL OVERVEJELSER, FOR HVAD DER FØR BARE HAR VÆRET EN ABSTRAKT MULIGHED, KAN NU LIGE PLUDSELIG BLIVE BLODIGT ALVOR, OG MAN FÅR NOK IKKE CHANCEN FOR AT PRØVE IGEN SOM UNDER ØVELSER.

MIN FØRSTE PRIORITET VAR SÅLEDES, AT VI SKULLE AFGÅ HJEMMEFRA I DET ABSOLUT HØJEST MULIGE BEREDSKAB, BÅDE HVAD ANGIK PERSONEL, MATERIEL OG TRÆNING.

PERSONELMÆSSIGT VAR PROBLEMET I FØRSTE RÆKKE, AT DER HAVDE VÆRET EN ENDOG MEGET STOR PERSONELUDSKIFTNING I DE FO-

REGÅENDE 6 MÅNEDER, OG DESUDEN AT DER VAR EN HEL DEL PERSONELMANGLER. RENT FAKTISK BLEV DE SIDSTE HULLER FØRST UDFYLDT SAMME DAG SOM VI AFSEJLEDE. DETTE VAR SELVFØLGELIG IKKE LIGEFREM BEFORDRENDE FOR HVERKEN ENKELTMANDS-, ENHEDS- ELLER SAMVIRKEUDDANNELSE, HVILKET VAR SÅ MERE ÆRGELIGT, FORDI PETO HAVDE HAFT ET ENDDA MEGET GODT WORK-UP PROGRAM AFSLUTTENDE MED JOINT MARITIME COURSE VED SCOTLAND. PROBLEMET BLEV YDERLIGERE FORSTÆRKT VED, AT MANGE AF DE NYLIGT TILKOMMANDEREDE IKKE BESAD DE FORUDSATTE GRUNDUDDANNELSER, HVILKET SÅ MÅTTE PRESSES IND MELLEM ALT MULIGT ANDET, I ØVRIGT SAMMENFALDEN MED UDDANNELSE I EN DEL NYT MATERIEL, HVILKET JEG VENDER TILBAGE TIL OM LIDT. JEG SEJLEDE DERFOR AFSTED MED EN BESÆTNING, SOM LANGT FRA VAR PÅ DET TRÆNINGSNIVEAU, MAN KUNNE ØNSKE, MEN TAKKET VÆRE EN KERNE AF GARVEDE KORVETVETERANER, EN POSITIV OG ENERGISK INDSATS FRA ALLE, OG ET INTENSIVT TRÆNINGSPROGRAM UNDER FORLÆGNINGEN, FØLTE JEG MIG PÅ DETTE PUNKT NOGENLUNDE TRYK, DEN DAG VI STOD IND I ADRIATERHAVET.

MATERIELMÆSSIGT HAVDE SKIBET I MINE FØRSTE MÅNEDER SOM CHEF DØJET MED RELATIVT MANGE HAVARIER, IKKE MINDST PÅ DE MASKINTEKNISKE OG C3-MÆSSIGE OMRÅDER. KORVETTERNE ER JO VED AT KOMME LIDT OP I ÅRENE, SÅ FORINDEN AFGANG VAR DET HØJESTE PRIORITET AT FÅ EFTERSET, REPARERET OG AFPRØVET ALT MATERIEL, SAMT OMBORDTAGE ET UDVIDDET SORTIMENT RESERVEDELE, FORINDEN AFGANG. TAKKET VÆRE EN HELT UTROLIG KRAFTANSTRENGELSE FRA SMK OG FLSKOR LYKKEDES DET AT FÅ REPARERET OG EFTERSET ALLE SY-



STEMER OMBORD I LØBET AF SOMMERFERIEN, SÅLEDES AT VI KUNNE SEJLE HJEMMEFRA MED ET HØJT MATERIELBEREDSKAB. TRÆRNE VOKSER JO SJÆLDENT IND I HIMLEN, OG SOM DAGENE GIK, OPSTOD FLERE OG FLERE PROBLEMER, MEN MED FORTRÆFFELIG STØTTE HJEMMEFRA, SAMT EFTERHÅNDEN SOM BESÆTNINGEN BLEV MERE ERFAREN, LYKKEDES DET AT HOLDE ET ENDOG MEGET HØJT MATERIELBEREDSKAB HELE TOGTET IGENNEM, OG LØSNINGEN AF DE OPERATIVE OPGAVER BLEV PÅ INTET TIDSPUNKT KOMPRIMITERT. DOG VAR DER TO TILFÆLDE, HVOR FEJL PÅ HENHOLDSVIS KANON OG SEASPARROW GJORDE MIG LIDT BETÆNKELIG VED SITUATIONEN.

FOR YDERLIGERE AT SÆTTE SMK OG FLS PÅ PRØVE, SKULLE VI OGSÅ INDEN AFGANG HAVE OMBORDTAGET EN DEL EKSTRA MATERIEL. DET DREJEDE SIG PRIMÆRT OM SPECIALUDRUSTNING TIL BOARDING-HOLDET, ET INFRARØDT SØGEUDSTYR SAMT STINGER-MISSILER.

SELV OM VI IKKE UMIDDELBART SKULLE I KRIG, VAR DER EN POTENTIEL, OG UFORUDSIGELIG TRUSSEL, OG ET RIMELIGT KORT VARSEL. SKIBETS BEREDSKABSORGANISATION HAVDE DERFOR VÆRET GENSTAND FOR NØJE OVERVEJELSER, IDET VI JO KONTINUERLIGT SKULLE KUNNE OPBYGGE ET NØJAGTIGT OVERFLADE-, UNDERVANDS- OG LUFT-BILLEDE, OG SAMTIDIGT SKULLE VÆRE PÅ KORT VARSEL TIL AT UDFØRE BOARDING, SAMT IKKE MINDST UMIDDELBART VÆRE I STAND TIL AT FORSVARE OS SELV. OG VI SKULLE KUNNE VEDLIGEHOEDE BÅDE SKIB OG MATERIEL UNDER LANGE PERIODER TIL SØS I DEN VALGTE BEREDSKABSTILSTAND.

VI ANVENDTE DET AF OLFERT FISCHER I GOLFEN UDVIKLEDE, OG SENERE AF NIJU MODIFICEREDE, FARVEKODESYSTEM, SOM KORT FOR-

TALT GÅR UD PÅ, AT MAN I 2. BEREDSKABSGRAD, UD FRA DEN AKTUELLE TRUSSEL OG DET FORVENTEDE VARSEL, TAGER STØRRE ELLER MINDRE DELE AF DET PÅ VAGT VÆRENDE KVARTER FRA DERES POSTER OG ANVENDE DEM TIL VEDLIGEHOLDELSE. SYSTEMET VISTE AT VÆRE YDERST HENSIGTSMÆSSIGT.

MEN SOM SAGT VAR TRUSLEN OG VARSLER UFORUDSIGELIGT, OG DET VAR MIG DERFOR MAGTPÅLIGGENDE, AT MINDST ET AF DE PRIMÆRE SELVFORSVARSSYSTEMER VAR PÅ ET VARSEL, SOM VAR LAVERE END FLYVETIDEN FOR FLY ELLER MISSILER FRA KYSTEN.

MED HENSYN TIL VÅBENBEREDSKABET KOM JEG IND I EN NOGET UNDERFUNDIG PROBLEMSTILLING. FOR NOK SKULLE VI HAVE ET HØJT BEREDSKAB, MEN VI ØNSKEDE JO HELLER IKKE NOGEN UTILSIGTEDE AFFYRINGER, HVERKEN MOD VENNER ELLER FJENDER. OG PÅ DEN ANDEN SIDE SKULLE VI NØDIGT KOMME I DEN SITUATION, AT ET VÅBEN IKKE VILLE FYRE, FORDI VI HAVDE GLEMT EN FREDSTIDSSIKKERHED. SÅ JEG BEHOLDT EN SIKKERHED PÅ HVERT VÅBENSYSTEM, FORTRINSVIST ET MED NØGLE, SOM VAR I MIN ELLER NK'S VARETÆGT HELE TIDEN, ALT EFTER HVEM AF OS DER HAVDE TØRNEN SOM COMMAND TEAM LEADER.

I OTRANTO-OMRÅDET VAR VÅBEN-BEREDSKABET GENERELT IKKE SÅ AFGØRENDE, MEN I OMRÅDET UD FOR MONTENEGRO VAR DET VAR HØJT HELE TIDEN, BL.A. FORDI PETO HER OPEREREDE INDEN FOR SERBISK VÅBENRÆKNING, OG FORDI VI VAR EN AF DE ENHEDER, DER VAR UDSET TIL AT TRÆNGE IND PÅ TERRITORIALFARVANDET I FORFØLGELSE AF EN EVENTUEL BLOKADEBRYDER. OG SERBIEN-MONTENEGRO HAVDE

BEKENDTGJORT, AT DE VILLE IMØDEGÅ EN SÅDAN HANDLING MED MAGT. DENNE OPERATION INVOLVEREDE EN KOORDINERET INDSATS AF ALLE SKIBE OG FLY I OMRÅDET, SÅ VI VILLE IKKE VÆRE HELT ALENE. GUDSKELOV BLEV DET IKKE AKTUELT MENS PETO VAR DERNEDE, MEN JEG HAVDE ET OVERORDNET PRINCIP OM, HVORDAN JEG VILLE HAVE LØST OPGAVEN, NEMLIG ALTID AT SØRGE FOR, AT BLOKADEBRYDEREN VAR MELLEMLIG KORVETTEN OG KYSTEN, UANSET VEJR OG VIND.

BÅDE I FORBINDELSE MED DENNE OPERATION, MEN OGSÅ HVIS DER SKULLE ANVENDES MAGT OVER FOR HANDELSSKIBE I DET HELE TAGET, VAR "RULES OF ENGAGEMENTS" AF AFGØRENDE BETYDNING. SOM TIDLIGERE NÆVNT VAR DISSE RIMELIGT ROBUSTE, MEN DE VAR IKKE DELEGERET HELT NED PÅ SKIBSCHEFSNIVEAU. HURTIG, SIKKER OG SCRAMBLET KOMMUNIKATION MED STYRKECHEFEN VAR DERFOR PÅ DETTE FELT SPECIELT VIGTIG, SÅ DE NØDVENDIGE ROE'S KUNNE FRIGIVES HURTIGT. HF-FORHOLDENE VAR FORFÆRDELIGE I ADRIATERHAVET, OG SELV OM UHF-KOMMUNIKATIONEN OFTE NØD GODT AF SUPER-REFRAKTION, VOR DER REGELMÆSSIGT PERIODER, HVOR JEG IKKE DIREKTE VAR I RADIOFORBINDELSE MED OTC'EN, OG SAVNEDE DERFOR MILITÆR SATCOM, SOM DE FLESTE ANDRE ENHEDER OG FLY HAVDE. LYKKELIGVIS HAVDE JEG CIVIL SATCOM (INMARSAT), OG SELV OM DEN IKKE VAR SECURE, BETJENTE JEG MIG I FLERE TILFÆLDE AF DEN I AKUTTE SITUATIONER.

BOARDING OPERATIONER VAR JO VORES LEVEBRØD UNDER SHARP GUARD, OG OGSÅ HER GJORDE MAN SIG SINE OVERVEJELSER. VI HAR JO I FLÅDEN VÆRET OPDRAGET TIL, AT BOARDING INDGIK SOM ET NATURLIGT LED I VORES OPGAVER, ENTEN I F.M. FISKERIINSPEKTION,

ELLER SOM LED I SUVERÆNITETSHÆVDELSEN. ALLIGEVEL VAR DET MED EN VIS SUGENDE FORNEMMELSE I MELLEMGULVET, AT JEG FØRSTE GANG SENDTE ET BEVÆBNET HOLD OVER PÅ ET FREDELIGT CIVILT HANDELS-SKIB. DELS ER DER JO ALTID FORBUNDET EN EKSTRA FYSISK RISIKO VED AT KLATRE OP OG NED AF SKIBSSIDER, F.EKS. HAVDE NOGLE AF SKIBENES LODSLEJDERE SET BEDRE DAGE, DELS VIDSTE VI JO IKKE HELT, HVAD HOLDET VILLE BLIVE MØDT MED OMBORD, MEN DET KUNNE JO VÆRE ALT LIGE FRA IMØDEKOMMENHED TIL VÅBENANVENDELSE. OG SIDST MEN IKKE MINDST VAR DER JO EN REEL MULIGHED FOR VÅDE-SKUDSULYKKER, NÅR MAN "FOR REAL" INDSÆTTER ET BOARDINGHOLD MED SKARPLADTE VÅBEN.

HELDIGVIS OPSTOD DER INGEN PROBLEMER, SKIBENE VAR ALLE SAMARBEJDSVILLIGE, OMEND NOGLE TYDELIGVIS VAR LIDT TRÆTTE AF AT BLIVE STOPPET FOR 25. GANG, OG DET STØRSTE PROBLEM VAR NOK AT NOGLE BESÆTNINGER VAR TEMMELIG BERUSEDE, OG MANGE SKIBE LANGT FRA RENE ELLER VELHOLDTE. MEN SELV EFTER AT DET VAR BLEVET RUTINE, KUNNE BOARDINGHOLDET ALDRIG SLAPPE HELT AF, FOR HVEM VIDSTE HVAD DET NÆSTE SKIB VILLE GØRE? OG FYSISK KRÆVENDE VAR DET OGSÅ.

JEG VIL HER GERNE SPECIELT NÆVNE DE TO MAND FRA FRØ-MANDSKORPSET, SOM UNDER SHARP GUARD FORSTÆRKEDE BOARDINGHOLDET. DE GJORDE ET FORTRÆFFELIGT STYKKE ARBEJDE, DELS MED AT UDDANNE HOLDET I VÅBENBRUG OG NÆRKAMP OMBORD I SKIBE, DELS MED AT ORGANISERE FUT FOR HELE BESÆTNINGEN. DET VAR TO YDERST MODNE OG PROFESSIONELLE SPECIALISTER, SOM VAR MED TIL AT GIVE HELE HOLDET SELVTILLID, OG SAMTIDIG GØRE MIG MERE TRYK.

DA VI UDFØRTE DEN FØRSTE BOARDING, SOM I ØVRIGT VAR OM NATTEN, KUNNE JEG IKKE LADE VÆRE MED AT TÆNKE: "HER ER JEG I FÆRD MED AT SENDE ET BEVÆBNET BOARDING TEAM OVER PÅ ET KROATISK FRAGTSKIB, INDE PÅ ALBANSK TERRITORIALFARVAND MIDT OM NATTEN FOR NÆSEN AF SVÆRE KYSTBATTERIER, OG ALLE SYNES DET ER HELT NORMALT. MEN FOR BARE 3 ÅR SIDEN VILLE DET HAVE BETYDET KRIG MED MINDST TO NATIONER".

TIL TRODS FOR ERFARINGERNE FRA OLFI'S DEPLOYERING TIL GOLFEN, HAVDE DET DANSKE SØVÆRN FORTSAT IKKE INDFØRT EN EGENTLIG TROPEUNIFORM. GODT NOK FIK VI UDLEVERET DEN NORMALE HVIDE SOMMERUNIFORM, MEN DEN ER IKKE SÆRLIG BEKVEM, OG NOGET HENSIGTSMÆSSIG ARBEJDSTØJ HAVDE VI SLET IKKE. MED ASSISTANCE FRA ESKADREN FIK VI FOR VELFÆRDSMIDLER INDKØBT NOGLE BILLIGE SHORTS OG T-SHIRTS TIL DAGLIG BRUG, OG DET VAR DA OGSÅ DEN BEKLÆDNING VI OPTRÅDTE I UNDER FORSVARSCHEFENS BESØG, OMEND DEN IKKE INDGIK I UNIFORMSREGLEMENTET. MEN DER VAR OGSÅ EN ANDEN SIDE AF SAGEN, NEMLIG DEN HAVARI- OG KLARTSKIBSMÆSSIGE. DET VIRKER LATTERLIGT AT SIDDE MED ANTI-FLASH GREJ PÅ TIL BARE BEN OG ARME. SÅ VI MÅTTE HAVE VORES NORMALE ARBEJDSBUKSER OG SKJORTER MED PÅ POST, SÅ VI HURTIGT KUNNE IFØRE OS DETTE. MEN OM DER I EN GIVEN SITUATION HAVDE VÆRET TID OG MULIGHED FOR AT IFØRE SIG DET, STILLER JEG MIG TVIVLENDE OVER FOR. MEN BESÆTNINGEN VILLE PÅ DEN ANDEN SIDE VÆRE DØD AF HEDESLAG, HVIS DE SKULLE HAVE VÆRET IFØRT DET NORMALE ARBEJDSTØJ, NÅR DE VAR PÅ VAGT. DET VAR IKKE ET KOMPROMIS JEG

VAR GLAD FOR, FOR DET VILLE I GIVET FALD HAVE MEDFØRT UNØDVENDIGE TAB.

JEG VAR OGSÅ NOGET BEKYMRET FOR BESÆTNINGENS MULIGHEDER FOR ADSPREDELSE OG VELFÆRD, BÅDE TIL SØS OG I HAVN. SKIBENE ER IKKE STORE NOK TIL AT HAVE RET MANGE FRITIDSFACILITETER ELLER MULIGHED FOR PRIVATLIV, MEN HELDIGVIS VAR VEJRET GODT, SÅ DER KUNNE DYRKES FUT PÅ AGTERDÆKKET, OG SOLBADES RUNDT OMKRING. OG NÅR VI IKKE VAR PÅ PATRULJE, LAVEDE VI OFTE BADERULLE OG GRILL-PARTIES PÅ AGTERDÆKKET. I HAVN VAR DER DET PROBLEM, AT GODT NOK HAVDE BESÆTNINGEN BRUG FOR AT SLAPPE AF OG HVILE UD, MEN SKIBET SKULLE OGSÅ VEDLIGEHOLDES, GENFORSYNES O.L.. VI LØSTE DELVIST DISSE MODSTRIDENDE KRAV VED AT INDFØRE EN TROPISK SKIBSRUTINE, MED ARBEJDSDAG FRA KL 7 TIL 12, HVOREFTER ALLE PÅ NÆR VAGTEN HAVDE FRI. OG VAGTEN HOLDT LANG FROKOSTPAUSE TIL KL 15, DA DET PÅ GRUND AF VARMEN VAR U-LIDELIGT AT LAVE FYSISK ARBEJDE I MIDDAGSSTUNDEN.

##### 5. KORVETTERNES ANVENDELIGHED

JEG SKAL IKKE TRÆTTE TILHØRENE MED EN LANG GENNEMGANG AF DETALJEREDE ERFARINGER, MEN KONCENTRERE MIG OM BEGREBET STØRRRELSE. SIDEN VI MISTEDE FREGATTERNE HAR DER JO VÆRET MANGE, SOM HAR BENYTTET ENHVER LEJLIGHED TIL AT PÅPEGE, AT KORVETTERNE ER FOR SMÅ.

PERSONLIGT ER JEG IKKE UTILBØJELIG TIL AT VÆRE ENIG I DETTE SYNSPUNKT, MEN VI MÅ JO OGSÅ ERKENDE, AT BÅDE I GOLFEN, I STANAVFORLANT OG I ADRIATERHAVET HAR KORVETTERNE LØST DERES

OPGAVE TIL PUNKT OG PRIKKE, OG HAR PÅ INTET TIDSPUNKT MÅTTE TRÆKKE SIG UD PÅ GRUND AF STØRRELSEN, F.EKS. UNDER DÅRLIGT VEJR. NU KAN DET ARGUMENTERES, AT KORVETTERNE I DISSE SITUATIONER HAR OPERERET I RELATIVT BESKYTTEDE FARVANDE, OG AT SAGEN VILLE STILLE SIG VÆSENTLIG ANDERLEDES, HVIS EN TILSVARENDE OPGAVE SKULLE LØSES PÅ MERE ÅBNE HAVE. DET ER SELV FØLGELIG RIGTIGT, OG ERFARINGER FRA NATO-ØVELSER I NORDNORGE, VED SKOTLAND OG SÅGAR NORDSØEN HAR DA OGSÅ UNDERSTREGET DETTE. MEN KORVETTERNE ER I FORHOLD TIL DERES STØRRELSE UTROLIGT GODE SØSKIBE, OG NÅR DE HAR MÅTTE TRÆKKE SIG PÅ GRUND AF VEJRET, HAR DE OFTE FÅET FØLGESKAB AF SKIBE, SOM ER BÅDE TO OG TRE GANGE STØRRE.

DER HVOR JEG MEST SER DEN RINGE STØRRELSE SOM EN BEGRÆNSENDE FAKTOR ER PÅ FØLGENDE OMRÅDER:

- DEN BEGRÆNSEDE PLADS OMBORD FORHINDRE EN UDVIDDELSE AF BESÆTNINGEN, OG DENNE ER FOR LILLE TIL AT OPERERE I TO-TØRN I MERE END 10 DAGE.
- DER ER HELLER IKKE PLADS TIL AT HAVE PROVIANT OG ANDEN STORES TIL MERE END CA. 14 DAGE. VI SKAL HUSKE AT KORVETTERNE BLEV KONSTRUERET SOM 7-DAGES SKIBE.
- DER ER IKKE HELO OMBORD, OG EJ HELLER PLADS TIL OMBYGNING HERTIL. OG MANGLEN PÅ HELO VAR MÆRKBAR, DELS TIL HURTIGERE OG NEMMERE AT KLARE BILLEDET I ET PATRULJEOMRÅDE OP, DELS TIL AT OVERFØRE BOAR-

DINGHOLDET, HVIS VEJRET VAR FOR DÅRLIGT TIL GUMMI-  
BÅDSSEJLADS, ELLER HANDELSSKIBET NÆGTEDE, ELLER IK-  
KE KUNNE STOPPE. OG SIDST MEN IKKE MINDST VILLE JEG  
MED EGEN HELO VÆSENTLIGT HURTIGERE KUNNE HAVE HEN-  
TET NEDSENDTE RESERVEDELE, OG DERVED UNDGÅET AT  
VÆSENTLIGE VÅBENSYSYSTEMER VAR MELDT NED UNØDIGT LÆN-  
GE.

SÅ INDTL VIDERE MÅ KORVETTERNES RINGE FYSISKE STØRRELSE  
SIGES KUN AT HAVE MEDFØRT BEGRÆNSNINGER AD INDIREKTE KARAK-  
TER, OG JEG TROR DERFOR UMIDDELBART DET VIL VÆRE SVÆRT AT  
OVERBEVISE BÅDE FKO OG FOLKETINGET OM BEHOVET FOR STØRRE SKI-  
BE.

SAGEN VIL NOK STILLE SIG NOGET ANDERLEDES, HVIS KORVET-  
TERNE EN DAG KOMMER UD I EN SITUATION, HVOR DE MÅ TRÆKKE SIG  
F.EKS. PÅ GRUND AF VEJRET, OG DERVED IKKE KAN LØSE DEN OP-  
GAVE, POLITIKERNE FORVENTER. MEN JEG VIL NØDIGT VÆRE DEN PÅ-  
GÆLDENDE CHEF.

I EN SÅDANNE SITUATION VILLE DET SELVFØLGELIG VÆRE OP-  
LAGT AT INDSÆTTE THETIS-KLASSEN, SOM JO NETOP HAR PLADS TIL  
HELIKOPTER, OG I ØVRIGT KAN UDFØRE BOARDING MED GUMMIBÅD I  
VÆSENTLIGT DÅRLIGERE VEJR END KORVETTERNE. MEN DE HAR P.T.  
KUN RINGE SELVFORSVARSEVNE, BEGRÆNSET FART, OG C3 SKAL NOK  
OGSÅ BOOSTES OP, FOR IKKE AT TALE OM BETJENINGSPERSONELLET,  
FOR I SÅDAN EN OPGAVE ER DET ALT AFGØRENDE AT KUNNE DELTAGE  
AKTIVT I ETABLERINGEN I ET DETALJERET OVERFLADE-, UNDERVANDS-

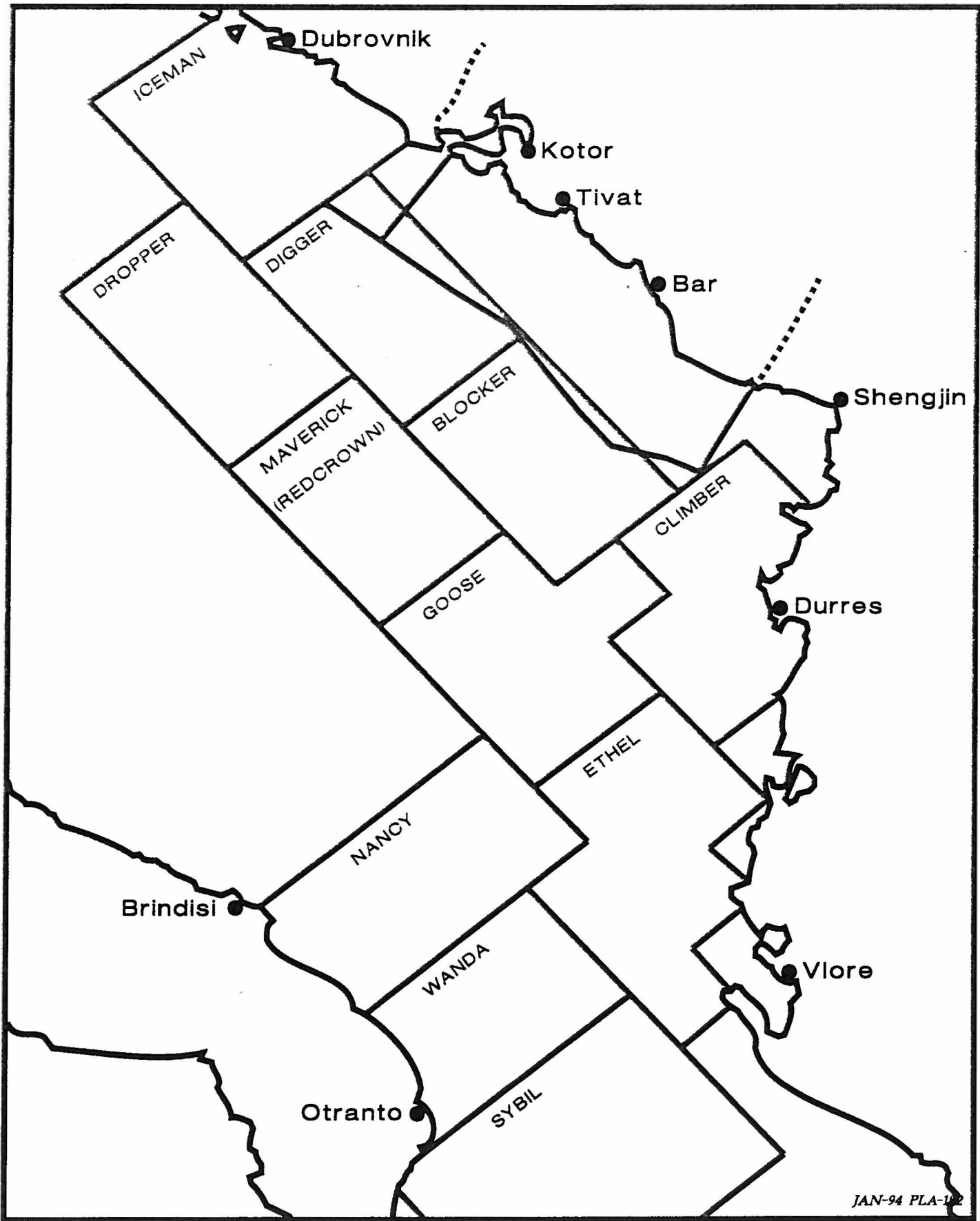


OG LUFTBILLEDE, SAMT SELV INTERNT AT KUNNE HOLDE OVERBLIKKET.

6. AFSLUTNING

TIDEN ER UDLØBET, OG JEG VIL GERNE SLUTTE AF MED AT UNDERSTREGE, AT DEPLOYERINGEN TIL ADRIATERHAVET SOM CHEF I EN OPERATIV KORVET VAR EN HELT SPECIEL OG TILFREDSSTILLENDE OPLEVELSE, IKKE MINDST FORDI BESÆTNINGEN PÅ ALLE NIVEAUER LEVEDE OP TIL DE BEDSTE TRADITIONER I FLÅDEN, OG GJORDE NATIONEN STOR ÆRE. JEG SKAL IKKE LÆGGE SKJUL PÅ, AT DER VAR MANGE SITUATIONER, IKKE MINDST I BEGYNDELSE, HVOR JEG I HVERT FALD HAVDE ET HURTIGT BANKENDE HJERTE OG VAR NØDT TIL AT TRÆKKE VEJRET MEGET DYBT ET PAR GANGE, SOM F.EKS. DA VI INDEN ANKOMST TIL VORES FØRSTE PATRULJEOMRÅDE SLOG "KLART SKIB" UDEN DE FORLØSENDE ORD "FOR ØVELSE" FØRST!

JEG VIL GERNE ENDNU ENGANG TAKKE FOR INDBYDELSEN TIL AT TALE HER I AFTEN, TAKKE TILHØRENE FOR OPMÆRKSOMHED, OG SELVFØLGELIG ERKLÆRE MIG VILLIG TIL AT BESVARE SPØRGSMÅL EFTER DEN TRADITIONELLE PAUSE.





# OPERATION SHARP GUARD

## Referencer:

Sikkerhedsrådets resolutioner nr.:	713
	757
	787
	820

## Opgaven:

- ★ Total embargo for import af våben og militærmateriel til alle dele af det tidligere Jugoslavien.
- ★ Total embargo for im- og eksport af alle varer til og fra Serbien og Montenegro, medmindre særlig tilladelse fra FN foreligger.
- ★ Beslaglæggelse af alle handels- og fiske-skibe tilhørende personer eller firmaer i Serbien og Montenegro.



# OPERATION SHARP GUARD

## Styrker:

- ★ STANAVFORLANT
  - ★ STANAVFORMED
  - ★ WEU TG-GRP
  - ★ MPA (WEU)
  - ★ NAEW
  - ★ CAP/SUCAP
  - ★ SUBMARINES
- } OPERATION DENY FLIGHT

## Andre styrker:

- ★ US TG (CVBG/6. FLEET)
- ★ UK/NL TG (OPERATION GRAPPLE)
- ★ FR TG (OPERATION BALBUZZARD)
- ★ IT COAST GUARD
- ★ SUBMARINES



# **OPERATION SHARP GUARD**

## **Kommandostruktur:**

**SACEUR**

**OPCOM (XMT SPAIN)**

**COMNAVSOUTH/  
CTF 440**

**OPCON**

**CTG 440.01**

**OPAREA MONTENEGRO  
(INKL. TACON AF USCG  
AS "REDCROWN")**

**CTG 440.02**

**OPAREA OTRANTO**

**CTG 440.03**

**TRANSIT/TRAINING/  
HAVNEOPHOLD**



## Korvetten PETER TORDENSKIOLD's deltagelse i Operation SHARP GUARD.

# STATISTIK

Togtets længde:	75 dage
26 JUL - 09 OKT 1993	
Heraf til søs:	53 dage (71%)
Patruljetjeneste:	26 dage (35%)
Forlægning (inkl. til/fra Danmark):	27 dage (36%)
Havneophold:	22 dage (29%)

Anrån:	136
Boardinger:	11
Omdirigeringer:	1

Udsejlet distance:	15.000 sm
Olieforbrug:	850 m <sup>3</sup>

Udbakkede måltider:	22.000
---------------------	--------

Antal modtagne signaler:	12.000
Antal afsendte signaler:	1.000

Besætning:	95 mand
------------	---------

Heraf: 18 officerer (inkl. chef)  
11 befalingsmænd  
66 menige, heraf 15 værnepligtige