

# Søværnets oplagte genvej til en ny maritim Østersø-kapacitet hedder LCS

Af Lars Wismann - 27. juli 2022



LCS-skibet USS Omaha af Independence-klassen under tankning til søs. Foto: Navy Petty Officer 3rd Class Terence Deleon Guerrero/U.S. Navy

**DEBAT: Folketinget bør droppe tanken om kombinerede miljø- og patruljebåde og i stedet købe amerikanske LCS-skibe, der passer som fod i hose til kystnære operationer i Danmark og Østersøen. Det mener direktør og valuar Lars Wismann, som her redegør for, hvorfor Danmark bør slå til og købe skibene, som aldrig blev en succes i den amerikanske flåde.**

Søværnet har et akut behov for at kunne vise en militær styrke i Østersøen. Vores territorialfarvande krænkes atter som under Den Kolde Krig, og de små patruljeskibe af Diana-klassen er ikke svaret. Forbundsrepublikken Tyskland har læst skriften på væggen og har bevilget alene 100 mia. euro ekstra i 2022. Sverige og Finland indtræder i Nato efter at have været neutrale i mands minde. Polen øger sit forsvarsbudget til 3 pct. af bnp.

Danmark, som det er vores vane, foretager sig intet, uanset hvad der måtte ske i det centrale Europa. Det er som om, at den pensionerede kontreadmiral Torben Ørting Jørgensen er den eneste søofficer her i landet, der kan give sin mening til kende. Naval Team Denmark drømmer om hybride kampmiljøskibe bygget på danske værfter. Blot der bliver plads til fleksible containere, betyder skibenes fart og den taktiske indsatssevne kun mindre ifølge Naval Team Denmark.

Men netop i disse dage har Søværnet en enestående mulighed for at købe nye eller næsten nye LCS – *Littoral Combat Ships* – en skibstype, der er designet af U.S. Navy til kystnære operationer. U.S. Navy har efter ca. 10 år med denne skibstype besluttet i stedet at satse på de større enheder som Arleigh Burke-klassen eller de nye skibe af Constellation-klassen, der er under bygning i Italien.

## Modulopbygning minder om Standard Flex

Tankerne omkring LCS opstod i 2002 som mindre, hurtige og kraftigt bevæbnede skibe til kystnære operationer. Hertil er det skibe med en meget høj grad af fleksible og fuldautomatiske kampsystemer og derfor en besætning på kun ca. 40 mand. Til sammenligning er besætningen på en Arleigh Burke-destroyer 286 mand og på en fregat af Iver Huitfeldt-klassen ca. 100 mand.

LCS har et displacement på ca. 3.300 tons og findes i to versioner: Freedom-klassen med et halvplanende skrog og Independence-klassen, som er en trimaran. Skibene er designet som hurtige kampskibe med diesel- og gasturbinefremdrivning. Fremdrivningen sker med waterjets og rækker for dieselmotorerne alene til mellem 14-28 knob og med gasturbinerne ligger topfarten på en god dag omkring 40 knob.

BEVÆBNINGEN er modulopbygget, men består i dag af en fuldautomatisk 57 mm Bofors-kanon med en skudkadence på 220 skud/min. Hertil nærluftforsvars-, luftmåls- og sømålsmissiler. Begge klasser har et stort helikopterdek med plads til to Seahawk-helikoptere, og under helikopterdekke er der en stor hangar med plads til to RIBs samt evt. til slæbesonar. Skibene kan også udrustes til MCM, der står for Mine Counter Measure – eller på dansk: minestrykning. Tankerne bag de i Søværnet udrangerede Standard Flex 300 af Flyvefisken-klassen er derfor genkendelige i LCS.

## Giver mening at købe brugt fremfor nyt

US Navy har ikke været glade for LCS-skibene, idet disse ved indsættelser i Det Sydkinesiske Hav har skullet klare tyfoner med *Sea State 9*, der svarer til 14 meter høje bølger. Det udfordrer et mindre stålkrog bygget til fart og kystnære operationer. Der har også været problemet med det avancerede diesel- og gasturbinefremdrivningsmaskineri på hele 114.000 hestekræfter (ca. tre gange så kraftigt som maskineriet på fregatten Peder Skram). Endelig har der været problemer med, at den samme meget lille besætning har skullet betjene tre forskellige kampsystemer samtidigt; som kampskib, som antiubådsskib og som minestryger.

Derfor har US Navy besluttet allerede nu, fire år inden de sidste af i alt ca. 30 LCS leveres, at man hellere vil bruge sine penge på andre og større skibe. For at underbygge denne beslutning er der skabt en storm af dårlig omtale af LCS-skibene. Formentligt er der tale om skrøner, der skal retfærdiggøre en fejlinvestering.

Nyprisen for en LCS er ca. 450 mio. dollars, hvor den for en destroyer af Arleigh Burke-klassen er ca. 650 mio. og for de nye Constellation-klasse (et italiensk Fincantieri-design) er ca. én mia. dollars. Jeg har i Washington D.C. både i 2016 og 2019 på de store Air, Sea and Space-konferencer mødt LCS-skibenes leverandører, Lockheed Martin og General Dynamics. LCS-skibene blev på disse årlige konferencer, arrangeret af The Navy League of the United States, præsenteret som effektive, højt kapable skibe med behov for kun små besætninger. Søværnet har derfor nu en enestående chance for at slå til straks og tilbyde U.S. Navy at købe f.eks. fire nye LCS af Freedom-klassen leveret fiks og færdige – denne gang skibe med missiler i missilbrøndene til formentligt kun en tredjedel af nyprisen. Det vil give meget kampkraft samt en hurtig operativ indsats at købe LCS fremfor at skulle designe nye skibe fra kølen af.

Søværnet opererede i årene 1945-1960 stort set udelukkende med skibe, der tidligere havde sejlet i enten Royal Navy eller i Kriegsmarinen. Det kan give mening at købe brugt fremfor at købe nyt. Især når man som her kan få nye eller næsten nye skibe til en brøkdel af nyprisen. Handles der hurtigt, vil de første LCS-skibe kunne sejle i Østersøen under Dannebrog inden for et år.

## Meningsløst at vente til næste forlig

Hvad angår Søværnets behov for nye miljøskibe, kan Naval Team Danmark komme med nye projekter på skibe til bygning på danske værfter. Med en projektfase, en byggefase og en implementeringsfase, vil de første nye miljøskibe kunne leveres om 4-6 år i bedste fald. Til den tid vil vores kun fire miljøskibe være omkring 45 år gamle. Fagfolk har for år tilbage advaret om de for længst udtjente miljøskibe. Jeg tør slet ikke tænke på de nuværende miljøskibes operative indsatsevne, hvor mange trænedes besætninger der er til disse skibe, hvor mange årlige sejltimer de har, eller om udstyret ombord overhovedet er til stede og i orden.

Tanken om kombinerede miljø- og kampskibe, som den er udtænkt af Naval Team Danmark, er en indlysende dødssejler alene af den grund, at ønsker man sig et multiværktøj, der kan udføre vidt forskellige opgaver, så bliver resultatet erfaringsmæssigt et skib, der ikke er godt til nogen af opgaverne. Det er en gammel lektie, at "ships don't fight – men do", og skal man være i verdensklasse til miljøbeskyttelse, så kan man ikke samtidig være i verdensklasse som kampenhed. Skibe og besætninger, der skal kunne løse vidt forskellige opgaver, bliver også nemt meget dyre i anskaffelse og i drift. Hertil kommer, at der ikke er meget nationalt miljøberedskab beredskab i et miljøskib, der midlertidigt er udrustet til kampskib og udsendt til f.eks. Sortehavet.

Søværnets topledelse må mande sig op og meddele Folketinget, at det er meningsløst at udskyde en reetablering af en sømilitær kapacitet i Østersøen til efter udløbet af det nuværende forsvarsforlig ultimo 2023. Det er nu, at vi sammen med vores Nato-partnere må øge vores sømilitære kapacitet. Ufreden står for døren. Når et gunstigt køb byder sig til, bør man handle fremfor at hævde, at alt ligger fast frem til og med år 2023. Hva' dølen nøler I efter?

# Af **LARS WISMANN**

Direktør og projektchef  
Wismann Property Consult



*Lars Wismann er selvstændig ejendomsmægler og valuar i København. Privatfoto*