

[Arentoft]

Det er også vigtigt, at der reageres hurtigt og beslutsomt, både når vi har en krise og en krigssituation. Det er selvfølgelig først og fremmest regering og folketing, der skal handle. Det sker i forbindelse med udenrigspolitisk nævn og partiformændene og i det, der ligger i krisestyling. Derfor er det vigtigt, at hele vores krisestyingsapparat er i orden, og at vi kan stole på den til enhver tid siddende regering, stole på, den ikke stikker armene i vejret med det samme.

Selve tilkaldelsesproceduren vil jeg godt gøre lidt ud af bl.a. til ære for hr. Steen Folke. Der kan man tale om tre forskellige former. Der er den, om jeg så må sige, regelrette NATO-procedure, hvor man har relativt god tid, der er den kortsluttede NATO-procedure, hvor man kan komme hurtigere igennem, og endelig er der en national, bilateral, direkte periode inden for NATOs rammer. Her har der været en vældig debat om, hvorvidt forstærkninger kom under NATO-kommando eller under dansk kommando. Den øverste myndighed er Defence Planning Committee, og i Defence Planning Committee sidder også den danske forsvarsminister og den danske udenrigsminister. Det vil sige, at den danske regering er repræsenteret dér, hvor beslutningen tages på højeste plan.

Det næste plan er militærkomiteen, hvor den danske forsvarschef og hans repræsentanter er til stede. Det vil sige, at det sker også med dansk deltagelse.

Når vi kommer ned til SACEUR, har vi en dansk NATO-militærrepræsentant. Det er i øjeblikket en flyvergeneral, og det bliver det igen, når den nuværende bliver afløst om kort tid.

Kommer vi til Nordkommandoen, har vi også repræsentation deroppe, og det har vi, om jeg så må sige, også i BALTAP, hvor vi har en fælles stab. Chefen for BALTAP, general Lind, har som bekendt to kasketter. Han har en NATO-kasket, og så har han en national kasket som chef for de operative styrker. Forsvarschefen kan overdrage kommandoen over de danske styrker til general Lind som NATO-styrker. Derefter kan general Lind tage den ene kasket af, og dermed er han ren NATO-kommandant. Som forsvarsministeren har understreget, er COM-BALTAP altid en dansk officer, så derfor er der altså ingen tvivl om, at de styrker, der

kommer udefra, kommer under NATO-kommando, hvor chefen er dansk.

Forsvarsministeren har gennemgået de forstærkninger, som er øremærket, og dem, som er strategiske reserver osv. Jeg har sådan set undret mig en lille smule over, at forsvarsministeren ikke har nævnet NATOs brandkorps, AMF, som jo er en styrke, der hurtigt kan sættes ind, og som vi har haft øvelser med så sent som i efteråret, hvor vi havde den store øvelse Amber Express. Det er i alt fald også en styrke, som sådan set skal lægges oveni. Den kan rykke ud hvor som helst, men det er selvfølgelig ikke sikkert, det er her, det er nødvendigt.

Det springende punkt ved forstærkninger er, om de kan komme hertil i tide. Det er selvfølgelig vigtigt. Planerne gik jo indtil for nogle år siden ud på, at formentlig det hele skulle sejles over Atlanterhavet, men hele situationen er jo ændret med Kolahalvøen og sovjetrussiske u-bådsbaser i Murmansk osv. Derfor kan man kun påregne at få sejlet reserver eller forstærkninger ind i anden omgang. Første omgang må flyves ind. Det fremkalder selvfølgelig hele depotdebatten, og er det nødvendigt, er fremskridtspartiet også villig til at gå ind for depoter til tungt materiel, hvis den situation skulle opstå.

Det er ikke nok, at forstærkningerne kommer, de skal altså også have noget støtte, og det påhviler værtslandet.

Vi skal også se på nogle modtagefaciliteter. Hvor kan sådanne fly lande? Der er ca. 110 landingspladser af forskellig art i Danmark, som kan benyttes på den måde. Det kedelige er, at den største af dem alle, Karstrup lufthavn, militærstrategisk ikke ligger særlig godt, men man kan også lave hurtige airstrips, som også kan benyttes.

Med hensyn til havnekapacitet er den ikke alt for god, fordi de østvendte havne ikke er ideelle. Der skal man inden for Skagen, og uden for, af Nordsøhavne, er der faktisk kun to, nemlig Esbjerg og Brunsbüttel, der er så store, at de er forsynet med kraner og den slags, og så er der tre mindre havne.

Jernbanerne er et væsentligt transportled, og de er ikke helt ideelle. Elektrificeringen af de danske statsbaner kan betyde en fastlåsning og en væsentlig sårbarhed af hele jernbanenettet.

Vejnettets kapacitet må siges at være tilfredsstillende. Men i selve transportnettet