

Fra torpedobåten RAP med slepetorpedoer til Skjoldklassen korvetter med kryssermissiler

MTB-våpenet 150 år
(1873–2023)





THERE

– when you don't know it...

Umoe Mandal, manufacturer of advanced platforms and structures in composite materials for naval and commercial use. Composites that serve on more than 100 surface combatants worldwide.

www.um.no

STRONG performance. **LIGHT** materials.

**UM
OE**

MANDAL

Fra torpedobåten RAP med slepetorpedoer til Skjoldklassen korvetter med kryssermissiler

MTB-våpenet 150 år
(1873–2023)



Forsidebildet:

KNM Storm nord i Værleden med Rødøyløven og Bolga til høyre i bakgrunnen. Foto: Jens Christian Hossmann / Sjøforsvaret.

Grafisk produksjon:

Aksell AS – aksell.no



Hilsen fra sjefen for Sjøforsvaret

Når vi nå feirer at det er 150 år siden torpedobåten *Rap* ble tatt inn i tjeneste for Norge og startet det som etter hvert ble MTB-våpenet, handler det aller mest om å markere en særdeles vellykket og stolt krigerkultur. Enten man snakker om «Skjærgårdsgeriljaen», «Ishavskrigerne», torpedobåt, kanonbåt, MTB eller om moderne korvetter i Skjold-klassen – markerer vi 150 år med krevende MTB-operasjoner i fred, krise og krig – og alt som følger med dette.

Norge er en nasjon med relativt liten befolkning, men med verdens nest lengste kyst. Kysten vår er i tillegg en av verdens mest værutsatte, og mye av den er nord for polarsirkelen. Med hele 239 057 øyer og svært mange skjær, krever det å mestre kysten de beste folkene – spesielt i høy hastighet i mørke og stormfulle vinternetter. Fryktløse og dyktige offiserer koblet med hardarbeidene mannskaper som tar ut det fulle potensialet av fartøyer. For Sjøforsvaret har det alltid vært viktig å kunne nytte vår spesielle kyst som et fortrinn. MTB-istene har alltid vært de fremste av våre dyktigste på å gjøre nettopp dette. Et håndverk som krever mye, og der nåløyet for å bli sjef er meget trangt.

For Sjøforsvaret sin del representerer MTB-kulturen den fremste evnen til maksimal utnyttelse av kysten vår i en sjømilitær sammenheng. Ved en fremoverlent holdning, dristighet, mye energi, hardt arbeid og faglig dyktighet har generasjoner av mannskaper evnet å tilpasse seg kystens farer og muligheter. Kreativitet, frihet, stort ansvar og gode muligheter tidlig i karrieren er også noe som har kjennetegnet MTB-kulturen. Dette har gjort at mang en dyktig offiser og spesialist har hatt sine mest formative år i MTB-våpenet, og med det tatt med seg MTB-kulturen videre i karrieren. MTB-kulturen begrenser seg derfor ikke bare til MTB-våpenet, men har på en positiv måte satt sitt preg også på andre deler av Sjøforsvaret. Det er viktig at vi tar med oss det beste av denne kulturen videre. For kysten vår kommer til å ligge der også i fremtiden, og vi må fortsette å dra nytte av dens kompleksitet til vår fordel.

Tusen takk for motet, innsatsen, driven, dyktigheten
og hardt arbeid på kysten i 150 år!

*Alt godt,
Bergen, 24. november 2023
Oliver Berdal
Kontreadmiral
Sjef Sjøforsvaret*

Forord

Disse små, men kraftig bestykkede båter, bemannet med djerpe beslutsomme menn, har trosset nesten sammenhengende stormer, gjennomført den 12 timer lange reisen over Nordsjøen, stjålet seg inn på egen kyst under dekke av mørket og har slått til og forsvunnet igjen før en forbløffet fiende kom seg til å reagere etter overraskelsen. ... Denne stadige trussel mot fiendens sjøforbindelser er målbevisst bygget opp gjennom lange slitsomme måneder med en kaldblodighet, et mot og en utholdenhet som ikke overgås av noen i denne totale krig.

– Attest til den norske MTB-flotiljens krigsoperasjoner fra sjefen
for Coastal Forces i Lerwick, Captain E. C. Browne.

MTB-våpenets 100-årshistorie, *Norske torpedobåter gjennom 100 år*, ble utgitt i 1973. Boken var redigert av kommandørkaptein Jon Rustung Hegland. Han fulgte opp i 1989 med boken *Angrep i Skjergården. Norske Torpedobåters operasjoner fra Shetland 1941-1945*. MTB-våpenets 125-årsjubileum i 1998 ble markert med boken *Norske torpedobåter gjennom 125 år*, redigert av kommandørkaptein Svein Carl Sivertsen. I 2010 kom boken *Sjøforsvaret i krig og fred. Langs kysten og ved havet gjennom 200 år*. Der har forfatterne, professor Tom Kristiansen, kommandør Roald Gjelsten og jeg behandlet MTB-våpenet som en integrert og sentral del av den sjømilitære utviklingen i Norge.

Torpedobåt er benyttet som begrep i de tidligere jubileumsbøkene. Det florerer imidlertid med typebetegnelser og forkortelser i litteraturen og i dagligtalen i Sjøforsvaret. Vi har hatt damptorpedobåter (DTB), motortorpedobåter (MTB), motorkanonbåter (MKB), torpedokanonbåter (TKB) før MTB ble gjeninnført med betydningen missiltorpedobåt. Her ser vi en miks av teknologidrevne begreper med utgangspunkt i fremdriftsmaskineri og våpentyper. Overgang fra damp til bensin og senere dieselfremdrift, samt miksen av torpedoer, kanoner og missiler (Penguin) viser MTB-våpenets dynamiske karakter.

På begynnelsen av 2000-tallet var det sterke krefter i Forsvaret som mente MTB-våpenet tilhørte fortiden og burde avvikles. Som vi skal se førte det til at Hauk-klassen forsvant etter en vellykket oppdatering av 14 båter. I dag består våpenet derfor kun av seks båter av Skjold-klassen. Da fartøysklassen ble introdusert på slutten av 1990-tallet, representerte det noe helt nytt. Fartøystypen endret betegnelse først til kystkorvett og deretter korvett. Skjold er et «Surface Effect Ship» (SES) bygget i komposittmateriale.

Enkelt fortalt blir luft pumpet inn mellom katamaranskrogene og stengt inne av «gummifingre» forut og et «gummiskjørt» akterut. Det dannes en luftpute, og fartøyet kan «løftes» opp av vannet i den hensikt å minske våt overflate og dermed øke fartspotensialet. Kryssermissilet NSM (Naval Strike Missile) ble utviklet med tanke på Skjold-klassen i samarbeid mellom Sjøforsvaret, Forsvarets Forskningsinstitutt (FFI) og Kongsberg Gruppen. NSM har blitt en suksess og eksporteres i dag til en rekke allierte nasjoner.

Artiklene i dette jubileumsheftet bidrar forhåpentligvis til ny kunnskap. De tar for seg MTB-våpenets utvikling som en del av forsvarsplanleggingen, teknologi, operasjoner i fred, krise og krig og, ikke minst, personellet - MTB-istene. Norge er en kyststat og en betydelig maritim nasjon. Noen av artiklene belyser således MTB-våpenets rolle både i en sjømilitær og i en utvidet maritim kontekst.

MTB-våpenets stolte tradisjon kan føres tilbake til 24. november 1873 da kapteinløytnant B. J. R. Koren, verdens første torpedobåtsjef, ankom Marinens hovedbase i Horten med torpedobåten *Rap*. *Rap* var verdens første torpedobåt og bygget ved verftet *Thornycroft* i England. Jan Ingar Hansen ved Marinemuseet har i den innledende artikkelen skildret den fascinerende historien som førte frem til anskaffelsen av *Rap*. Båten er nylig restaurert og utstilt ved museet. Artikkelen tar og for seg utviklingen av torpedo- og minevesenet i Norge. Når det gjelder undervannsteknologi går det en linje fra pionertiden på 1800-tallet og frem til i dag da norsk industri på mange områder er verdensledende på fagfeltet.

Kong Olav V sa gjerne at det var viktig at Marinen hadde mange små fartøyer der sjefene tidlig i karrieren fikk ansvar for personell og materiell. Han hadde under andre verdenskrig erfart den viktige oppgaven MTB-avdelingen i Lerwick og heltene fra Shetlandsgjengen utførte gjennom sine djerre operasjoner mot den tyske okkupasjonsmakten i Norge. Jan Tore Nilsen tar i to artikler for seg MTB-operasjonene fra Shetland under andre verdenskrig. Han har benyttet et rikholdig kildemateriale fra inn- og utland. De mange og dramatiske operasjonene som her er behandlet i bredde, dybde og kontekst, bør være til inspirasjon og nytte for dagens og kommende generasjoners sjøkrigere.

Roald Gjelsten tar for seg Flåteplanen av 1960 og forklarer hvorfor det ble satset på så mange torpedo- og kanonbåter. Han har en bred tilnærming til temaet. Den aktuelle situasjonen med trusselbildet på slutten av 1950-tallet satte viktige rammer for resultatet, men andre forhold spilte også inn. Flåteplanen av 1960 er den eneste norske flåteplanen etter 1814 som er gjennomført slik den var tenkt. Det handlet mye om timing, at USA dekket 50 prosent av kostnadene, men også nøkternhet ved at ble satset på det oppnåelige fremfor det ønskelige. Det gode samarbeidet mellom Sjøforsvaret og norsk industri blir og trukket frem som en viktig årsak til suksessen.

I artikkelen om MTB-våpenet under den kalde krigen, tar Jan Tore Nilsen for seg utviklingen fra etterkrigstiden frem til begynnelsen av 1990-tallet. Han behandler forhold som utvikling av fartøysmateriell og teknologi, organisering, kompetanse, øvelser, sentrale personer og våpenets rolle i det norske og allierte forsvaret. Høy beredskap og besetningenes krigermentalitet var grunnleggende.

I den neste artikkelen om Hauk-klassen MTB-er som bare forsvant, behandler Oddgeir Nordbotten prosessen der forsvarssjefene på 2000-tallet, i motsetning til Sjøforsvarets ledelse, anbefalte å nedlegge MTB-våpenet og hvordan politikerne reddet det gjennom behandlingene på Stortinget. *Forsvarsstudien 2000* var ressursdrevet og forfatteren diskuterer hvordan dette overstyrer de fagmilitære begrunnelsene for en videre satsning på MTB-er.

I mitt bidrag, den første av to artikler om Skjold-klassen, fortsetter jeg den diskusjonen Nordbotten trekker opp. Jeg tar for seg hvordan Sjøforsvarets ledelse og sjømilitære eksperter på ulikt vis begrunner behovet for MTB-er generelt og Skjold-klassen spesielt. Sterkt engasjement fra flere hold, som verftsindustrien, befolkningen i Mandal, fagbevegelsen og interesseorganisasjoner som Sjømilitære Samfund, påvirket beslutningen som førte til anskaffelsen. I artikkelen blir så utviklingen av Skjold-klassen fra konseptfasen til ferdigstilling av båtene gjennomgått.

I den siste artikkelen om operasjonaliseringen av Skjoldklassen korvetter fra 2010 og frem til i dag, viser Johan Reinboth hvilken unik kapabilitet Skjold-klassen representerer. Han påpeker hvordan alle kampene og omkampene om båtenes eksistensberettigelse i hele perioden har ført til en manglende prioritering av materiell og personell og hvor dysfunksjonelt det har vært. Artikkelen handler aller mest om videreføring av krigerkulturen fra MTB-våpenet og hvor viktig det er å ta denne med seg videre.

Korvettvåpenet har markert 150-årsjubilet med en rekke markeringer. Skjold-klassen korvetter har besøkt Lerwick og Lunna på Shetland, Oslo, Mandal, Tromsø, Bømlo og Bergen. Det har vært stilfulle arrangementer med omvisning på fartøyene av dedikerte offiserer, befal og menige, historiske foredrag av kommandørkaptein (r) Jan Tore Nilsen og sosialt samvær med tidligere og nåværende MTB-ister. Kommandørkaptein (p) Oddgeir Nordbotten har vært prosjektleder og sammen med ledelsen i korvettvåpenet og andre løst det hele i havn på en utmerket måte. BZ!

Bergen, 24. november 2023

Bjørn Terjesen

Kommandørkaptein (p)

Redaktør



Innhold

Kapittel 1	RAP – verdens eldste torpedobåt – 150 år	10
	<i>Av Jan Ingar Hansen, Marinemuseet</i>	
Kapittel 2	Norske MTB-operasjoner fra Storbritannia under andre verdenskrig	24
	<i>Av kommandørkaptein (r) Jan Tore Nilsen</i>	
Kapittel 3	To dramatiske MTB-operasjoner (1943 og 1945)	72
	<i>Av kommandørkaptein (r) Jan Tore Nilsen</i>	
Kapittel 4	Flåteplanen av 1960 – hvorfor så mange torpedo- og kanonbåter?	102
	<i>Av kommandør (p) Roald Gjelsten</i>	
Kapittel 5	MTB-våpenet og den kalde krigen	126
	<i>Av kommandørkaptein (r) Jan Tore Nilsen</i>	
Kapittel 6	Hauk-klassen – MTB-ene som forsvant	154
	<i>Av kommandørkaptein (p) Oddgeir Nordbotten</i>	
Kapittel 7	Skjold-klassen korvetter – En gjøkunge til besvær eller en tidsriktig sjømilitær kapasitet?	174
	<i>Av kommandørkaptein (p) Bjørn Terjesen</i>	
Kapittel 8	Operasjonalisering av Skjold-klassen 2010–	188
	<i>Av kommandørkaptein Johan Reinboth</i>	
Vedlegg	Skvadronssjefer, kommandostruktur og gudmødre	196

Rap – verdens eldste torpedobåt – 150 år¹

Nyoppusset og bortgjemt på lager

Av Jan Ingar Hansen, Marinemuseet



Verdens første torpedobåt ble bygget på bestilling av Norge og bygget i England. Den fikk navnet RAP og ble overtatt i 1873. RAP gjorde 14.5 knop og det var ekstremt raskt på denne tiden. Det var opprinnelig meningen at den skulle ha stangtorpedo, men under opptrening ble dette endret til å benytte slepetorpedo. Seinere fikk den utskytningsrammer for selvbygde torpedoer. I dag ligger verdens første torpedobåt, restaurert og i god stand på Marinemuseet, 150 år etter at den gikk på vannet, men ingen får se den. Museet har ikke egnet utstillingslokale til hverken til RAP eller den i verdenssammenheng unike og spennende samling av undervannsteknologi fra tiden Norge var en pioner innenfor mine- og torpedovåpen.

For bedre å forstå kjøpet av verdens første torpedobåt, RAP, må vi se nærmere på utviklingen knyttet til torpedo og mine som våpen. Det skjedde mye i brytningstiden etter kampene på Hampton Road i mars 1862 under Den nordamerikanske borgerkrigen. Sydstatene hadde rigget til en gammel fregatt – *Merrimac* – med et citadell av jernplater og jernbaneskinner som skulle beskytte mot datidens artilleri, og mente nå at de skulle ha overtaket på Nordstatenes ortodokse treskip. Sørstatene kalte dette fartøyet *Virginia*.

Men Nordstatene hadde gått et langt skritt videre. De hadde anskaffet noe helt nytt, et merkelig fartøy som var konstruert av den svensk-amerikanske ingeniøren *John Ericsson*. *Monitor* så nærmest ut som en flåte, det flate dekket lå bare et par fot over vannet, og så vel dekket som de lave skipssidene var kledd med jernplater som gjorde hele skroget totalt usårbart for *Merrimac's* artilleri. Midtskips på dekket var det montert et dreibart pansret kanontårn med to 11 tommers kanoner. De to skorsteinene kunne tas ned slik at dekket ved klart skip var helt tomt, bortsett fra kanontårnet. *Monitor* med sitt lave fribord og kun et dreibart kanontårn midt på dekk. *Monitor* kunne avfyre sine skudd uavbrutt mot *Merrimac*, som aldri klarte å finne pusterom, verken foran eller bak *Monitor*. Til tross for overlegent antall kanoner viste trefningen at krigsskip med kanoner på begge bredsider var umoderne. Takket være sin pansrede konstruksjon fikk *Monitor* ikke en skramme, og den gav *Merrimac* en slik medfart at den måtte trekke seg tilbake for ikke å bli senket. Et annet våpen som ble benyttet i denne krigen var *stangtorpedoen*, som med stort hell og stor taperhet var blitt brukt i borgerkrigen. Dette var en sprengladning anbragt på en stang forut på det angripende fartøy ble styrt mot målskipet.

Etter dette forsto alle at de stolte treskutene med sitt utall av kanoner langs sidene var helt maktesløse overfor den nye skipstypen og torpedoene. Norge hadde en observatørpost under borgerkrigen, dampkorvetten *Nornen*. *Nornen* var ikke i nærheten under den første trefningen, men fikk se kampene 8. mai 1862, der både

1 Denne artikkelen er basert på Marinemuseets rikholdige kildesamling.

Monitor og *Merrimac* var med. De fikk besøk og forelesning om bord av oppfinneren av *Monitor*, John Ericsson. Han gav offiserene et kopisett med tegninger av prototypen som ble tatt med hjem til Norge.

Det som skjedde 9. mars 1862, under den amerikanske borgerkrigen ved Hampton Roads i Chesapeakebukten skulle få dramatiske følger for alle nasjoner med en marine. Sjøslaget ble en batalje som skulle revolusjonere hele synet på sjøkrig. Begge fartøyene hadde voldsom pansring. Hele den imponerende seilende europeiske marineflåten, på til sammen rundt 2.500 skip var, med *Monitor* og slaget på Hampton Road, over natten blitt nesten verdiløse. Riktig nok var flåtene i de mange europeiske land ennå av sjømilitær betydning, men alle visste at det ville bli ett kappløp når det nå skulle bygges nytt.

De monitorene som ble bygget i de nærmeste årene var betydelig bedre enn John Ericssons eksperimentfartøy. De betegnet et kjempeskritt i moderne retning for så vidt angikk artilleri og panser, men fart og sjøgående egenskaper var det så som så med. Når det store gjennombrudd nå hadde skjedd, var veien åpnet for videre utvikling mot sjøgående panserskip, og stormaktene satte i gang med kjempeløft for å bygge sine flåter fra grunnen av.

Det var bare et spørsmål om tid og hvor raskt andre nasjoner kunne ha sine pansrede fartøyer på kjøp.

Ny utfordring også for Norge

Det var ikke bare de store sjømaktene som ble rammet hardt, det gjorde seg ikke mindre gjeldende hos oss. I 1862 gikk *Nordstjernen*, den siste og største av korvettene på vannet. Nå hadde vi en stor og moderne flåte – et kort øyeblikk. Etter det store krafttaket på 1840-1850-tallet, hadde vi endelig fått en moderne sjøgående flåte, eller iallfall en solid begynnelse, og nå ville den snart være verdiløs.

Det samme året, 1862, prøveskjøt vi de første rifled skytsene og i løpet av de påfølgende to årene ble rifled kanoner satt om bord på de fire nye dampkanonbåtene. Dampfregatten *Kong Sverre* og *Nordstjernen* hadde fått noen rifled kanoner, i tillegg til de «gamle» glattløpede. Resten av flåten hadde fortsatt gamle kanoner. På denne tiden var det den engelske sivilingeniøren William Georg Armstrong, som var ansett for å være den største kapasiteten på kanoner og han var den moderne bakladerkanonens oppfinner. I Horten konstruerte verksmester Steenstrup en sindig bakladermekanisme, som han i 1869 tilbød Armstrong. Til tross for at Armstrong avfeide tilbudet, er det sagt at han benyttet den samme løsningen på sine seinere konstruksjoner.

Det er på mange måter tragisk å se flåtelisten for 1865. Ikke minst med tanke på hvor lang og kronglete veien mot en moderne og seilende flåte hadde vært for Norge. Endelig hadde vi fått bygget flere store og etter datidens målestokk moderne gode orlogsfartøyer. Så var alt plutselig umoderne og det var behov for å tenke nytt.





Fig. 2.

RAP
Verdens første torpedobåt



THE YACHT "GITANA"
Scale: 1/100th of 1 foot

Fig. 3.

Fig. 7.

Fig. 8.

Fig. 4.

Nyoppusset og bortgjemt på lager 13

Må tenke nytt

Tiden var inne til en radikal nytenkning på det sjømilitære området og til å finne penger og metoder som også de små og svakere nasjoner kunne bruke i forsvar mot de større og sterkere nasjoner. I et debattinnlegg den 11. mai 1870 i Sjømilitære Samfund på Karljohansvern i Horten kom den 54 år gamle kaptein Geelmuyden med denne uttalelsen:

«Sjøforsvarets standpunkt har vekslet i de senere år. Først kom bombekanonene og gjorde defensiven på kysten overlegen, så kom panserne, som hevet offensiven og gjorde det eksisterende kystforsvar verdiløst. Man arbeider nå med å skyte gjennom panserne og med bevegelige torpedoer som går under panseret. Det var ikke noen utenkelig ting at dette kunne lykkes således at panserskipene igjen ble underlegne og måtte holde seg et godt stykke fra kysten . . .».

Geelmuyden hadde i flere år vært tilknyttet ingeniørbrigadens forsøksarbeider med miner eller torpedoer. Han var derfor ikke helt uten forutsetninger til å uttale seg og han var selv neppe klar over i hvilken grad han var inne på riktige tanker. Forsøkene han hadde vært en del av tok sikte på å finne et brukbart mineforsvar av Karljohansvern og Drøbaksund. Dette var uten tvil satt i gang på impuls fra meldingene om bruk av miner i den Nordamerikanske borgerkrigen. I 1866 var der bevilget 1000 spesidaler (tilsvarte 4000 kroner) på marinebudsjettet til slike forsøk. En permanent torpedokommisjon felles for hær og marine ble oppnevnt ved kgl.res. året etter.

Torpedokommisjonen besto av oberst Ræder fra Ingeniørbrigaden, kaptein Geelmuyden og løytnant Koren fra Marinen, kaptein Grüner fra artilleribrigaden og telegrafdirektør Nielsen. Grunnen til at telegrafdirektøren var med i denne kommisjonen må være at man allerede fra starten av tenkte på miner med elektrisk avfiring og telegrafisk sikterapportering, altså med tekniske hjelpemidler som hørte inn under telegrafdirektørens fagområde.

De første bevilgningene ble brukt til sprengningsforsøk for å vinne erfaring for kruttets virkning under vann, og til innkjøp av elektriske apparater og isolert ledningstråd. I 1868 nevner kommisjonen for første gang ordet torpedo i betydningen selvbevegelig mine: «. . . et ganske nyt apparat der udskydes under vand mod et fiendtlig objekt og som ialfald paa viste afstande siges at have evnen til at vedligeholde sin bestemte retning og fart. . .».

Kursendring

I 1869 ble den kongevennlige marineminister Haffner erstattet med sivilisten, matematikeren og økonomen Ole Jacob Broch. Han var for det første opptatt av å øke Stortingets tillitt til Sjøforsvaret gjennom en mer nasjonalistisk linje. Men Broch var også opptatt av å fornye Sjøforsvaret gjennom å slippe nye krefter til, og han stilte krav til de som ble sittende.

Et nytt våpen var i sin spede barndom. Minen er en av Nobel-brødrenes oppfinnelser. Marinen og marineministeren fattet stor interesse for dette og allerede i 1870 ble det bestemt at skulle etableres et mine- og torpedovesen i Marinen. Ambisjonen var å følge med på-, og til og med lede an i, den teknologiske utviklingen. Det skal vi komme tilbake til. Ikke minst var den videre utviklingen av minen til den selvdrevne torpedoen svært viktig for den klassiske sjøkrigen. At Norge viste stor interesse for dette nye våpenet kan umiddelbart synes litt underlig, men det var ganske klart at dette våpenet kunne utligne mye av styrkebalansen mellom marinene i store og små stater. Det var et slags David og Goliat-prinsipp og det er alltid spennende og interessant for en liten nasjon. I Norge ble det klart at dette nye våpenet var spesielt godt egnet til kyst- og fjordforsvar. Broch gjorde flere endringer i den sjømilitære struktur og ledelse. En av disse, som skulle få stor betydning for utviklingen av vår marine, var tilsetningen av den 41 år gamle løytnant Bøicke Johan Rulffs Koren som sjef for torpedoavdelingen i 1869.

Torpedovesenet opprettes

Gjennom sin tilknytning til Torpedokommisjonen hadde løytnant Koren utviklet seg til å bli Marinens og landets første ekspert på de nye undervannsvåpen. Den 7. april 1869 gjorde han en større gruppe av marinens offiserer delaktige i de hemmeligheter som Torpedokommisjonen satt inne med, og det var sikkert ingen tilfeldighet at professor Ole Broch, som i mars samme år hadde tiltrådt som statsråd og sjef for Marine- og Postdepartementet, på innbydelse fra Sjømilitære Samfund var til stede under foredraget. Her viste løytnant Koren tegninger og forklarte bl.a. den Ramstedtske støtmine med kaliumstennapparat, franske elektriske bunnminer, østerrikske og engelske elektrostøtminer, og et prosjekt av den svenske oberstløytnant Zethelius til en torpedobåt (minelegger). Videre forklarte Koren hvorledes man innrettet observasjonsstasjoner til avfiring av elektriske miner, og han sluttet med en betraktning over viktigheten av mine-systemer i innløpsforsvaret.

Det er tydelig at løytnant Korens og Torpedokommisjonens arbeide og rapporter, som bygget på tre etaters felleskompetanse, vant tiltro. Forsvarsbudsjettet for perioden 1869 -1872 la blant annet frem forslaget om å anskaffe en torpedobåt. Det skulle være «Et mindre fartøi bevæpnet med en mine anbragt paa en fra baugen udspringende stang, hvis forende ligge i en viss dybde under vann, og som skal gaa fiendtlige fartøier lige paa livet og sprænge minen naar den er i kontakt med skibets bund». Bevilgningen ble i 1869 øket til 9.000 spesidaler for den kommende treårsperiode. Av dette beløpet skulle 6.000 spesidaler brukes til å anskaffe en stangtorpedobåt, resten til innkjøp av materiell.

I februar 1870 anbefalte Ingeniørbrigaden overfor Marindepartementet en fastere organisasjon av torpedovesenets personell. Brigaden mente at torpedovesenet fortsatt burde høre inn under Ingeniørbrigaden, men anbefalte Koren til sjefsstillingen, fordi han «... mere enn noen annen her i landet er i besittelse av den spesielle kyndighet.» Marinekommandoen forela saken for Torpedokommisjonen og man ble 9. august 1870 enige om å anbefale at torpedopersonellet med hensyn til våpenets bruk i kystforsvaret naturlig og mest økonomisk burde forbindes med Marinen.

Ved kgl.res. av 25. oktober 1870 ble Torpedovesenet opprettet og lagt under Marinen. I resolusjonen heter det bl.a.:

«Saker vedkommende torpedomateriellet m. v. som ifølge resolusjon av 19.10. 1867 foreløbig har henhørt under Ingeniørbrigaden, skal for ettertiden henlegges under Marinekommandoen, hvem således den ved samme res. anordnede torpedo-kommisjon som teknisk autoritet for torpedovesenet underlegges; – at der for marinens vedkommende istedenfor to skal tilforordnes tre medlemmer, hvorav de to skal være torpedobestyreren og marinens tøyemester; – at Marinekommandoen bemyndiges til å la kurante saker behandle av de på Karljohansvern stasjonerte medlemmer uten sammenkallelse av hele torpedokommisjonen samt likeledes for tilfellet å tilforordne den samlede kommisjon andre sjøoffiserer og – at Marinekommandoen derhos bemyndiges til å befale et fornødent antall offiserer samt underoffiserer og mannskaper av det Sjømilitære Korps til å delta i forsøk og øvelser vedkommende torpedovesenet under ledelse av torpedobestyreren.»

Koren, som 3. januar 1870 var utnevnt til kapteinløytnant, ble tilsatt som den første bestyrer av Torpedovesenet. Kommandomessig ble han underlagt sjefen for Karljohansverns Verft og fikk anvist kontorplass med to rom i søndre paviljong ved hovedkontorbygningen på Karljohansvern. Dessuten fikk han et arbeidsrom i Artilleriets laboratoriebygning. Torpedovesenets faste personell besto i begynnelsen av to mann, underkanoner Anton Eggerichs og H. Hansen fra Sjømilitære Korps. I 1872 øket styrken med mineassistent Gustav Olsen, og dessuten ble kadett Steenstrup ansatt for tre måneder som tegner.

De første torpedoer og torpedobåter

Stangtorpedoen, som med stort hell og stor taperhet var blitt brukt i den nordamerikanske borgerkrigen, var en sprengladning anbragt på en stang forut på det angripende fartøy. Slepertorpedoen var en flytende sprengladning som ved hjelp av oterprinsippet, ble styrt mot målskipet ved å bruke en oter. Begge torpedotyper betinget at man disponerte egnet fartøy, men det viste seg at ingen verksteder i Norge eller Sverige kunne påta seg å konstruere og bygge en brukbar dampbåt til dette formålet. Bevilgningen fra 1869 til anskaffelse av en stangtorpedobåt ble derfor benyttet til å kjøpe inn et antall Harvey slepertorpedoer. Marinens vesle transportfartøy *Falken* ble brukt til øvelse høsten 1870 med slepertorpedoer, men viste seg ikke særlig egnet som torpedobåt.

De praktiske mineforsøkene ble iverksatt ved Oscarsborg, idet forsvaret av innløpet til hovedstaden hadde ubetinget prioritet. En enkelt forsøksmine ble lagt ut her vinteren 1870-1871, men mangel på materiell gjorde det nødvendig å benytte de følgende år til anskaffelser. Et lite antall kaliumsminer ble skaffet til veie, og med dem gikk Marinens første mineøvelse – eller torpedoøvelse, som man ennå kalte dem – av stabelen i 1872 ved Horten. Som minelegger ble brukt en av de gamle rosjaluppene som fikk montert ombord en svingkran innkjøpt for Torpedovesenets bevilgninger.

Kommandør Axel Proet, som den gang var løytnant, beretter at han sammen med premierløytnant Horn og kaptein i Ingeniørvåpenet C. Lund ble beordret å ta del i øvelsen. Dessuten deltok underoffiserer og 16 menige fra Sjømilitære Korps. Ved øvelsens slutt kom sjefen for Marinekommandoen, kontreadmiral Knap, til Horten for å inspisere det nye våpenet. Til ære for ham skulle man sprengne en større mine, som var utlagt i Vealøsgapet. Mange mennesker hadde samlet seg for å se på, men minen var gjenstridig og måtte behandles med flere slags avfyringsapparater før den endelig sprang. Til gjengjeld var jubelen stor blant tilskuerne da eksperimentet endelig lyktes.

Torpedovesenets første budsjettforslag ga seg ikke ut for å være annet enn en løst fundert oppgave over de tallstørrelser Koren regnet med ville bli nødvendige for å skaffe materiell til mineforsvaret av landets viktigste havneinnløp. Han ba om 2.500 spesidaler for 2. kvartal 1872 og fikk 2.000. Han antydte som et fremtidig minimum 10.000 spesidaler (40.000 kroner) årlig, men fikk allerede for 1872-1873 15.000 spesidaler, det samme også for neste termin. I 1875-1876 steg bevilgningen til 68.200 spesidaler. Denne imøtekommenhet fra de bevilgende myndigheters side tyder på at de nye våpens muligheter var oppfattet og at man aktet å satse på deres utvikling.

Vi ble et pionerland i utviklingen.

Begrepet torpedobåt dukket også opp i den faglige diskusjon om de nye undervannsvåpen. Sommeren 1872 deltok monitorene *Thrudvang* og *Skorpionen* i en norsk-svensk eskadreøvelse ved Marstrand. *Skorpionens* sjef, kapteinløytnant v. Kervel, høstet den erfaring at monitorene var lette mål for fiendtlige kanonbåter når de lå oppankret for natten i et uoversiktlig farvann. Der trengtes et sikringssystem rundt monitoren, og skjønt Kervel ikke var meget inne i minevesenet, hadde han tenkt seg at det måtte gå an å omgi monitoren med et belte av små miner som kunne sprenges ved hjelp av et batteri ombord. Ennå bedre ville det være om en eller et par mindre torpedobåter ble underlagt monitoren. Kervel kjente ikke de Harveyske torpedoer, men han hadde sett den Dittenske mine som ble brukt fra land ved hjelp av en line, og trodde at denne oppfinnelsen kunne brukes mange steder.

Forsvarsbudsjettet for perioden 1869 -1872 la blant annet frem forslaget om å anskaffe en torpedobåt. Det skulle være «Et mindre fartøi bevæpnet med en mine anbragt paa en fra baugen udspringende stang, hvis forende ligge i en viss dybde under vann, og som skal gaa fiendtlige fartøier lige paa livet og sprænge minen naar den er i kontakt med skibets bund».

I britiske tidsskrifter fant kapteinløytnant Koren samme år opplysninger om at en Mr. Thornycroft i Themsen hadde konstruert en hurtiggående dampbarkasse som sannsynligvis kunne brukes til torpedobåt i innenskjærs farvann.

På dette grunnlag ble det i 1872 ført forhandlinger med John I. Thornycroft & Company Co i England om bygging av en slik båt for den norske regjerings regning. Koren innhentet nærmere spesifikasjoner og fikk tilbud fra Thornycroft om levering av en båt for 1.240 pund. Forhandlingene ledet til at Thornycroft påtok seg å bygge båten for 7.000 spesidaler.

John Isaac Thornycroft hadde tidlig vist interesse for og evner for skipsbygging. Som 16-åring i 1859 begynte han å bygge en liten dampbåt. Da den var ferdig, fikk den navnet *Nautilus* og var den første dampbåt som var hurtig nok til å følge med deltagerne i ro-konkurransen mellom universitetene i Oxford og Cambridge. Det fikk selvsagt stor oppmerksomhet og resulterte i at Johns far, bildehuggeren Thomas Thornycroft, kjøpte et jordstykke ved Chiswick ved Themsen i 1864. Her etablerte John sitt skipsbyggeri, John I. Thornycroft & Co. De første ti årene var produksjonen veldig begrenset og besto for det meste av dampbåter og dampdrevende lystyachter. Gjennombruddet for selskapet ved Themsen kom da det i 1873 bygde den lille torpedobåten *Rap* til den norske marine. Dette ble innledningen på en periode med bygging av torpedobåter til en rekke lands flåter.

Verdens første spesialbygde torpedobåt ble sjøsatt fra Thornycrofts verksted i Chiswick ved London i 1872, og den hadde navnet *Maelstrom* så lenge den var under britisk flagg. Torpedobåten ble fraktet til Gøteborg på et større fartøy. Hun heiste kommando i november 1873 og fikk navnet *Rap*. Thornycrofts damptorpedobåt ble ført i triumf fra Gøteborg til Horten for egen maskin i november 1873. Med en nyutviklet trippel-ekspanderende dampmaskin gjorde den hele 14,5 knop under testing i England, men gjorde aldri mer en 12,25 knop her hjemme.

Rap har en skvær akterende med propellene aktenfor roret. Dette var delt i to halvdeler forbundet med bøyler utenom propellakslingen, et ganske eiendommelig arrangement, da det er propellvannets innflytelse på roret som gir dette bedre virkning.

Hastigheten var trolig bakgrunnen til at den ble døpt *Rap*. Bestyreren av marinens torpedovesen, kapteinløytnant (seinere admiral), B. J. R. Koren, ble da skipet ble overlevert i Horten i november 1873, verdens første torpedobåtsjef.

Den norske regjering ble berømmet i utlandet for å ha vært den første som riktig erkjente Thornycrofts maskintekniske fremskritt. Men mens de utenlandske marinere gikk inn for Thornycroftbåter i stor stil, var *Rap* lenge den eneste i vår marine. Nok en gang skulle Norge vise at vi turte og kunne. Vi var først, men fulgte det aldri opp, selv når vi forsto at de neste generasjonene båter var kraftigere og bedre egnet.

Det er internasjonalt anerkjent at dette er verdens første virkelige torpedobåt. *Rap* ble totalrestaurert for få år siden og befinner seg på Marinemuseet. Selv om *Rap* ikke var bygget på Horten var det av stor betydning for verftet på marinebasen å bli fortrolig med det moderne maskineriet som også skulle vedlikeholdes der.

Torpedo som våpen

Stangtorpedoen var nok det våpenet som først var ment for *Rap* og besto av to 15 meter lange stenger, som var festet på hver side av baugen på fartøyet. I enden av stengene var det montert ladningskasser med 35 kg. skytebomull. Torpedobåten skulle gå helt inn på det fiendtlige fartøyet så ladningen i enden av stangen støtte mot fartøyet bunn og eksploderte. Dette var selvfølgelig ingen ufarlig operasjon. I Norge ble denne ideen tidlig lagt bort og i stedet ble *Rap* først utstyrt med Harveys slepetorpedo. Det innebar at *Rap* måtte forandres en del og ble sendt til England for å forsterkes. Den fikk da blant annet en ny og større kjele. Roret ble endret, til slik det i dag er. Båten kom tilbake til Horten i 1880-1881 og fikk da to små Harvey-torpedoer, en på hver side. Disse var laget av kobber og hadde et par små friksjonsstøthorn, som sto fram for torpedoens baug, og dessuten var de laget for elektrisk avfyring.

Dette var en torpedotype som fungerte etter oterprinsippet. Torpedoen ble slept i vannet ved hjelp av en stålwire eller elektrisk kabel. Kabelen gikk gjennom en liten blokk på akterkant av den med barduner avstivede skorsteinen og bort til et lite bremsespill aktenfor maskinknappen. Når man nærmet seg målet, ble slepetauet sluppet ut fra bremsespillet ombord og torpedoen dykket. Ved bremsing av spillet ble tauet strammet og torpedoen skar opp, traff målets bunn og eksploderte.

Det ble også benyttet en norskkonstruert utgave av Harvey-torpedoen, den såkalte Korens slepetorpedo, konstruert av daværende kapteinløytnant B.J.R. Koren. Den ble i de følgende par år brukt til øvelser med slepetorpedoer, men resultatet svarte neppe til forventningene. Selv om *Rap* hadde tilstrekkelig fart til at torpedoene skar seg ut til full slepelengde, dreiet båten bare meget langsomt og i en stor sirkel. Treffsikkerheten med torpedoene var derfor bare så som så, og til dette kom at torpedobåten i angrepsøyeblikket måtte ligge altfor lenge under målfartøyet kanoner. Spørsmålet var derfor om ikke stangtorpedoen var et bedre system enn slepetorpedoen, så lenge man ikke hadde løst problemet med en selvbevegelig torpedo. Marinemuseet har den gamle modellen av Korens torpedo.

Rap ble derfor vårt første spesialbygde fartøy som førte Whitehead-torpedoen etter at denne selvbevegelige torpedoen ble tatt i bruk i marinen.

Besetningen besto av sjef, en torpedounderoffiser, en maskinist, en fyrbøter og fire matroser. Den åtte manns store besetningen ble seinere økt til 10 eller 11 personer. Beboelsesforholdene om bord var svært dårlig, eller for å være mer eksakt de var i virkeligheten ikke eksisterende. Ved noen anledninger benyttet de telt over de ikke alt for store åpningene fremfor og aktenfor maskinrommet.

Whitehead-torpedo

I 1873 reiste Koren til Woolwich for å skaffe seg opplysninger om Whiteheads selvbevegelige torpedo. Skjønt torpedoen ble omgitt med stor hemmelighet, fikk han likevel adgang til å se enkelte deler av den under arbeide og studere en ferdig torpedos ytre form og finesser. På Korens forslag ble det i 1876 bevilget 50.000 spesidaler (200.000 kroner) til kjøp av patentretten og til anskaffelse av et antall Whitehead-torpedoer. I samarbeide med den svenske marinen avsluttet Koren kontrakt med

Whitehead om levering av 50 torpedoer, 25 til hvert land. De første 13 torpedoene ble levert til Norge i mai 1876, resten kom senere samme år.

Disse første virkelige torpedoene, som kostet 400 pund pr stykk, oppnådde en fart av nesten 20 knop når skudddistansen ble satt til 183 meter og 9 knop på 1830 meter. Sideavviket på den lange distansen var ikke mer enn maksimum 6 meter. Med en sprengladning på 35 kg dynamitt i krigshodet hadde man her fått et våpen som ga David store muligheter overfor Goliat. Man kunne angripe panserskip der hvor de var minst motstandsdyktige, nemlig i bunnen under panserbeltet. Et velrettet torpedoskudd fra et lite fartøy kunne bli skjebnesvangert for selv det sterkest pansrede linjeskip.

Whitehead-torpedoene ble inntil videre lagt inn i Torpedovesenets magasiner. I dette det aller helligste hadde bare de få utvalgte adgang. Offiserer som ønsket å sette seg inn i torpedoens hemmeligheter måtte helt opp til Marine- og Postdepartementet for å få tillatelse. Mange fikk derfor ikke mer enn et rent overfladisk kjennskap til de nye våpen, og det kan tenkes at dette bidro til å holde liv i foreldede syn på hvorledes det sjømilitære materiell burde være.

Norges første torpedoarmerte fartøy, kanonbåten *Sleipner* som løp av stabelen i 1877, illustrerer hvorledes gammelt og nytt prøvde å tilpasse seg tiden. Den svære dampmaskinen som med kullbeholdning og forrådsrom la beslag på hele rommet under dekk, ga fartøyet en fart på 12 knop, men likevel var *Sleipner* for sikkerhets skyld skonnertrigget med et seilareal på over 4.000 kvadratfot. Bestykningen var en svær 26 cm kanon forut og en 15 cm akterut, begge beregnet på å gjennombryte panser skjønt moderne tankegang allerede hadde registrert det håpløse i å forsøke å la småfartøyer ta del i kappløpet mellom artilleri og panser. I baugen under vannlinjen var så endelig anbragt et utskytningsrør for Whitehead-torpedoer. Det var foreløpig det eneste utskytningsrøret man hadde i den norske marine. Det virket på den måten at man forut fylte sjøvann på en vannbeholder, deretter ble det satt under trykk av en luftpumpe, og når torpedoen skulle avfyres ble vannet presset inn i røret og sendte torpedoen av sted med 40 knops utgangshastighet. *Sleipner* var beregnet på å føre 6 torpedoer.

Etter at slepetorpedoene hadde tapt i konkurranse med Whitehead-torpedoene ble det et spørsmål om hva man skulle gjøre med Thornycroftbåten *Rap*. Med sine 10 tonns deplasement var den for liten til å kunne romme et utskytningsrør med tilbehør. Isteden ble den utstyrt med en bøyle eller ramme på hver side midtskips, konstruert av Koren. Bøylene kunne senkes ned i sjøen når torpedoen skulle avfyres, og ved å slå igangsettingshanen tilbake sendtes torpedoens av sted. *Rap* fikk dette utstyret i 1879. Når torpedobåten skulle angripe ble rammen senket ned i sjøen og torpedoen ble fyrt av fra broen. Dette fungerte bra så lenge *Rap* lå stille, men allerede ved 7 knops fart startet problemene med å få torpedoen til å forlate rammen. Stangtorpedoene holdt stand ennå i noen år. Da Torpedovesenet fikk bygget dampbarkassen *Ulven* i Stockholm 1878, vesentlig med henblikk på å bruke den som minearbeidsbåt, ble den også innrettet for stangtorpedoer. Whitehead-torpedoer ble imidlertid enerådende fra ca. 1880.

Høydepunktet i *Rap* sin karriere er nok torpedoøvelsen i Drøbaksund i 1882. 24. august var kong Oscar II på reise opp fjorden med DA *Svanhild*, og kongen avla ett kort besøk hos kommandørkaptein Koren som var embarkert på *Nidaros*. Kongen ble veldig interessert i torpedoøvelsen og da han kom til Kristiania lot han telegrafere at han aktet å inspisere øvelsene. Den 26. ble kongen, prins Carl, kontreadmiral Smith og deres adjutanter hentet av kanonbåten *Nor* og de fikk blant annet overvære skyting av Whitehead-torpedoer under gange. Om ettermiddagen gikk følget om bord på *Rap* som brakte dem tilbake til hovedstaden.

Rap ble aldri noen suksess, som torpedobåt, men den var den første i sitt slag i verden. Når den ikke kunne brukes slik den opprinnelig var tenkt ble den nå benyttet som «hurtig bud båt» og til litt persontransport. *Rap* har transportert admiraler, generaler og annet storfolk. Seinere gjorde *Rap* tjeneste som bevoktningsfartøy. Blant annet gjorde den slik tjeneste under første verdenskrig fra 1914 til 1918 ved innløpet til Drammensfjorden. *Rap* ble strøket fra flåtelisten i 1920 og lå lenge i ett av torpedoskurene på Karljohansvern. I 1943 ble *Rap* innlemmet i Marinemuseets samlinger. Hun ble da flyttet til et skur utenfor museets dør. Det gjorde at *Rap* overlevde bombingene av Karljohansvern i februar 1945, med unntak av et splinhull i skorsteinen.

Torpedoavdelingen

I 1875 fikk bestyreren av Torpedovesenet tilslutning til at 3 underkanoner og 5 uttjente konstabler av det Sjømilitære Korps ble organisert i en egen Torpedoavdeling «... til behandling af saa farlige sager som de der tilhøre torpedovesenet.» Avdelingen hørte fortsatt inn under Marinens håndverkskorps, men Stortingets militærkomite mente at den burde gis selvstendig status under ledelse av bestyreren for Torpedovesenet. Departementet lot utarbeide en plan som ble godkjent ved kgl.res. av 14. oktober 1876. I hovedtrekk var planen slik: Torpedoavdelingens hensikt var å avgi spesialutdannede mannskaper til betydning av minesperringer og torpedoer ombord. Avdelingen ble underlagt sjefen for Torpedovesenet som til assistanse skulle ha en offiser som kompanisjef og en eller to offiserer som assistenter og arbeidsforstandere. Rekrutteringen skjedde ved verving for 6 år av gangen. Den militære grunnutdanning skulle gis ved Sjømilitære Korps.

På Torpedoavdelingens skole skulle underoffiserer og menige undervises i følgende fag:

- a) Alminnelig elektrisitetlære og spesielt de elementer av den som hadde betydning i torpedovesenet.
- b) Læren om eksploderende stoffer og knallsatser.
- c) Teoretisk og praktisk kjennskap til torpedomateriellet.
- d) Telegrafi med ferdighet i å utføre de signaler som behøvdes i stasjonstjenesten.
- e) Dampvesen, spesielt ferdighet i å kunne behandle torpedovesenets dampkraner, spill og damp-luftpumper, samt å kunne betjene maskinen på en dampbarkasse.
- f) Hydrografi tilstrekkelig til å kunne foreta opplodding og detaljmaling for en minesperring.

Denne skoleplanen ga en for sin tid meget avansert teknisk utdanning og stilte store krav til elevenes kvalitet. Den tallmessige målsetting for Torpedoavdelingen var i første omgang 3 offiserer og 50 underoffiserer og menige, men i budsjettet for 1877-1878 innskrenket Koren seg til å føre opp bare 23 av siste kategori.

Torpedoskolen flyttet i 1877 inn i den nye, men ennå primitivt utstyrte verkstedbygningen på Bromsjordet. Samme år ble det bygget et magasin på Østøya til oppbevaring av ildsfarlige stoffer, men selve torpedobeholdningen ble lagret i 3. etasje i magasin nr. 1 til 1887, da bygningen på Bromsjordet ble utvidet. Først i 1896 ble torpedomagasinets på Krim bygget.

Bevilgningene til Forsvaret og i særdeleshet til Marinen hadde i mange år vært små, men fra 1880 av sank de til et lavmål. Forfallet og flåtens utilstrekkelighet var til å ta og føle på. Flåteprogrammet av 1877 forutsatte en skjærgårdsmarine med små kanonbåter rundt de fire pansrede monitorene som var anskaffet kort før 1870, men fornyelsene holdt ikke på noen måte tritt med den raske foreldelse av materiellet. I dette mørke bildet er det bare Torpedovesenets forsøk og resultater som gir en lysere kontrast. I løpet av 10 år hadde kaptein Koren og hans folk bibragt Marinen et solid teoretisk og praktisk kjennskap til et våpensystem som i over 100 år ikke synes å ha tapt sin slagkraft.

Gjennom foredrag, utredninger og anbefalinger oppnådde han at grunnlaget ble lagt nettopp i forfallstiden til et torpedovåpen som i meget sterk grad gav mening til begrepet skjærgårdsforsvar.

Byggeplanene fra 1877 ble modifisert i pakt med utviklingen av det nye våpen, dels som supplement til artilleribestykningen på kanonbåter, dels ved introduksjon av norskbygde rene torpedobåter. Kanonbåtene *Nor* (1878), *Gor* (1884) og *Tyr* (1887) fikk undervanns baugrør til 19 fots torpedoer, mens *Vidar* (1882) ble utstyrt med rammer på sidene til 14 fots torpedoer. Dampkorvetten *Ellida* (1880) fikk likeledes et undervannsbaugrør, men var med sitt treskrog, barkrigging og dampmaskin en håpløs hybrid av gammelt og nytt.

I 1881 strakte Karljohansverns Verft kjølen til den første virkelige torpedobåten. Det var *Lyn*, som løp av stabelen i 1882 (omdøpt 1887 til *Od*). Den var 29 meter lang, 42 tonn deplasement, gjorde hele 18 knop og hadde en besetning på 13 mann. Den var konstruert med fast overvanns baugrør. I de følgende år ble den fulgt av *Blink* og *Glimt* (begge omdøpt 1887 til *Springer* og *Rask*), *Pil*, *Snar*, *Orm* og *Oter*. Den siste ble sjøsatt i 1888.

Dimensjonene ble for hver båt øket noe, slik at *Orm* og *Oter* målte 33 meter med 55 tonns deplasement. Alle unntatt den første hadde to torpedoer. Disse 7 torpedobåtene blir i mange kilder omtalt som det eneste brukbare sjøkrigs-materiell marinen disponerte i denne tiden.

En viktig konsekvens av at båtene ble bygget på Horten var at det måtte etableres et samarbeid mellom Torpedovesenet og verftet. Sjefen for Torpedovesenet hadde sin hånd direkte i konstruksjonsplanene, mens folkene hans sørget for praktisk kontroll under arbeidets gang.

Med det økte antall torpedofartøyer steg også behovet for flere torpedoer, men den høye prisen og de knappe bevilgninger gjorde at beholdningen øket bare langsomt. I

1882 hadde Marinen 34 Whitehead-torpedoer til disposisjon. De nye torpedoene inneholdt mange forbedringer som det var ønskelig å få overført også til de 25 som var anskaffet i 1876. De nye var f.eks. dobbelskrudde og gikk derfor bedre og sikrere enn de gamle. Så langt de årlige bevilgninger tillot ble de fra 1885 av sendt til Karlskrona der de ble ombygget av ingeniør Søderstrøm. Resultatet var over all forventning godt idet farten øket til 25 knop.

Etter 16 år som sjef for Torpedovesenet overlot Koren, som i 1884 bli utnevnt til kommandør, ledelsen til kaptein R. M. Klingenberg. Koren ble utnevnt til Kommanderende admiral i 1891, men måtte ta avskjed i mai 1893 etter kritikk i Stortinget fordi han hadde påskyndet utrustningen av årets øvelsesfartøyer slik at de kunne være klare til å gripe inn mot de uroligheter man fryktet i hovedstaden da regjeringen Emil Stang ble utnevnt. «... I honom mistade marinen en dugande man ...» skrev kong Oscar. Admiral Koren døde allerede samme år. Den våpentekniske avdeling han hadde grunnlagt satt sine tydelige spor i våpenet og Marinemuseet kunne ha vist frem denne historien om det hadde fått egnede lokaliteter til det. Det hadde både Koren og verdens eldste torpedofartøy, *Rap*, fortjent.

Kontreadmiral Bøicke Johan Rulffs Koren 1828–1909

Bøicke Johan Rulffs Koren var mannen bak *Rap*. Allerede i 1867, mens han var premierløytnant, holdt han foredrag om torpedoer. Han ble sjef for Marinens torpedovesen da det ble opprettet i 1870, med grad av kapteinløytnant. Han var sjef for torpedovesenet til 1886. Han var en kort periode i 1884 statsråd, med ansvar for Marine- og postdepartementet. I 1891 ble han kontreadmiral og sjef for marinen.



Koren forsto tidlig betydningen av de tekniske nyvinningene fra Thornycroft og hans interesse bidro vesentlig til at den norske regjering ble en første i verden som benyttet seg av disse fremskrittene. Det var Koren som førte *Rap* til Horten i 1873. Han utførte de følgende årene en mengde forsøk med stang og slepetorpedoer. Da de første Whitehead-torpedoene fra torpedofabrikken i Fiume (dagens Rijeka i Kroatia) ble levert til Norge i 1876 ivret Koren etter å fornyelse av torpedoflåten. I 1879 konstruerte han det apparatet som førte til at *Rap* kunne føre Whitehead-torpedoer.

Norske MTB-operasjoner fra Storbritannia under andre verdenskrig

Av kommandørkaptein (r) Jan Tore Nilsen



«Disse små men kraftig bestykkede båter, bemannet med djerpe beslutsomme menn ...». Setningen finnes i John Rustung Heglands eminente bok om norske motortorpedobåters (MTB) operasjoner fra Shetland under andre verdenskrig. Ordene fanger på mange måter en slags kjerne i hva MTB-operasjoner historisk sett har vært i norsk kontekst. Små, manøvrerbare hurtiggående båter, velegnet til å gjemme seg bort i og ta seg fram med i vår vanskelige skjærgård. Fullpakket av ødeleggende våpen tilpasset vår geografi, og med evne til å ødelegge fartøyer som langt overgår seg selv i både størrelse og kampkraft.

Det går en linje fra anskaffelsen av torpedobåten *Rap* i 1873 til dagens norske korvettvåpen. Utformingen av torpedobåtvåpenet eller MTB-våpenet har historisk sett vært preget av den internasjonale politiske situasjonen, og den til enhver tid politiske vilje til å finansiere sjøforsvarsmidler. I tillegg har landingssted i den stadig gjentagende debatten om hvorvidt Sjøforsvaret skal prioritere havgående eller kystnære kapasiteter, samt skifter innen teknologi hatt mye å si. Det er likevel ingen tvil om at andre verdenskrig som epoke, og mer spesifikt erfaringene fra MTB-operasjoner fra Shetland inn mot norskekysten har vært formativ i forhold til både MTB-våpenets selvbilde og utforming helt fram til i dag.

Hensikten med denne artikkelen er å gi en oversikt over nettopp operasjonene som 30./54. MTB-flotilje gjennomførte i perioden fra september 1942 til mai 1945. Det er først og fremst ment som en oversiktsartikkel, men her og der vil jeg gjøre en del dypere dykk for å gi leseren en mer utførlig forståelse for noen hendelser som framstår som særlig markerte, interessante, tragiske eller spennende.

MTB-våpenet og 9. april 1940

Den korte historien om MTB-våpenet og 9. april er at man på tross av 17 utrustede torpedobåter da invasjonen kom, oppnådde lite. I rettferdighetens navn skal det sies at de forholdene de opererte under i høy grad påvirket mulighetene for å lykkes bedre. For det første var fartøysmateriellet gammelt og uegnet. Det var dampdrevne torpedobåter av 1. eller 2. klasse bygget i perioden 1896 til 1921, med foreldede torpedoer. Det er ikke uten grunn at det var skrevet at «ingen kunne forestille seg at båtene skulle brukes til annet enn bevoktningstjeneste».¹ Kun tre av båtene var bygget etter 1907. I tillegg kom uklare ordrer og spredt deployering med dårlig samband til kommandoapparatet. Men en modernisering var planlagt. Norske myndigheter hadde

1 Hegland 1973, s. 47



Torpedobåt 1. klasse og løytnant, senere kontreadmiral Thorleif Pettersen. Bilder Marinemuseet.

i september 1938 bestilt 8 moderne torpedobåter fra fabrikker i Storbritannia. Båtene var planlagt med overlevering i april 1940. Slik ble det naturlig nok ikke.

Den eneste torpedobåten som kom i taktisk fyringsposisjon for torpedo under selve invasjonstimen var *Storm* med løytnant Thorleif Pettersen som sjef. Etter alt å dømme traff Pettersen ett av de tyske fartøyene med en torpedo idet invasjonsstyrken passerte Lerøyosen syd av Bergen. E. A Steen skriver i et av de offisielle bindene om Norges sjøkrig at det sannsynligvis var tenderen *Karl Peters* som var Pettersens mål.² Torpedoen detonerte ikke av uvisst årsak.

Tre av båtene havnet i kamp med tyske styrker, og ble senket. *Trygg* sank i Moldeområdet, etter å ha blitt bombet av tyske fly. En bombe som ikke detonerte gikk rett gjennom skroget, og vanninntrengningen gjorde at den sank. *Stegg* bet fra seg ved Herøysund i Hardanger i artilleriduell med *Schiff 221* og artilleriskoleskipet *Brimse*, men sank etter å ha tatt solide treffere. *Sæl* havnet på samme vis ved en misforståelse i artillerikamp med overlegne tyske patruljebåter sør av Lokksundet i Hardangerfjorden. Etter en hard kamp, måtte båten oppgis og sank til slutt den også.

Fire båter lå på verksted, og kunne lite gjøre. Noen av båtene ble rett og slett overtatt eller overlevert til tyskerne, mens de fleste klarte å komme seg unna og ble senket eller ødelagt av egen besetning. Dette var tilfelle med *Jo*, *Grib* og *Ørn* som var en del av 3. Torpedobåtsdivisjon og stasjonert på Sørlandet. Etter kamp med tyske fly, så sjefene løytnant Tore Holthe, fenrik Christian Weydahl og fenrik Per Danielsen ingen annen utvei enn å ødelegge båtene med demoleringsminer utenfor Lyngør.³

Flere av offiserene som var om bord på våre foreldede torpedobåter 9. april, og som dermed fikk oppleve fortvilelsen ved å ikke kunne hamle opp med den tyske invasjonsstyrken, kom seg over til Storbritannia for å fortsette kampen der. Noen av

² Steen 1956, s. 61

³ Steen 1956B, s. 267



Laks ved verftet i Trondheim og løytnant Ragnvald Tamber i messa noen dager før krigsutbruddet. Bilde: Marinemuseet.

disse karene kom til å danne broen fra de gamle torpedobåtene av 1. og 2. klasse, og inn i den moderne tid med motortorpedobåter.

Det gjaldt for eksempel løytnant Ragnvald Tamber, som måtte overlate *Laks* som lå ved verksted i Trondheim til tyskerne. Han tok seg derfra til Storbritannia via Sverige og Tromsø. Tamber ble en av de første sjefene på de nye båtene vi kjøpte fra Storbritannia, og senere flotiljesjef og sjef for Shetlandsavdelingen. Det samme gjaldt fenrik Øyvind Schau, nestkommanderende på *Stegg*. Schau kom seg til Storbritannia tidlig i mai 1940, og ble sjef på den aller første norske MTB-en i den engelske kanal. Danielsen, Holthe og Weydahl som ødela sine båter ved Lyngør er andre eksempler. Sammen med Schau kom de seg over med skøyta *Vita* 10. mai.⁴ Få uker etterpå var noen av dem i kamp i kanalen på de første norske motortorpedobåtene.

«Femmern» og «Seksern» og kanaloperasjoner

20. mai 1940, bare ni dager etter at han var ankommet britisk jord, heiste Øyvind Schau kommando på MTB nr. 5 ved basen HMS Hornet i Portsmouth. Den unge fenriken var i sivilt antrekk, han hadde ikke engang rukket å få uniformen på plass. Anbefalt av Schau heiste Danielsen sin kommando på MTB nr. 6 et par dager senere. Disse to unge mennene ble de første norske motortorpedobåtsjefer i eksil. 15. juli overtok imidlertid Tamber som sjef på «Seksern», mens Danielsen fortsatte som nestkommanderende ombord. «Femmern» og «Seksern» var de to eneste MTB-ene som var bestilt i 1938 norske myndigheter fikk overta. De øvrige seks ble rekvirert av britiske myndigheter. «Et hardt slag for oss» som Schau selv uttalte det.⁵ Schau og hans MTB kolleger i Portsmouth mente de norske myndighetene i London hadde seg selv å

⁴ Ibid, s. 267

⁵ FRO Filmavdelingen (1973). *Kystens Haier. TKB-våpenet 100 år*. Intervju med Schau i filmen.



MTB nr. 5 i fint driv i den engelske kanal. Bilde: Riksarkivet.

takke for at britene slo kloa i seks av båtene. 27.mai skal Schau ha blitt spurt om offiserer og mannskap på «Femmern» og «Seksern» ville melde seg frivillig til å være med på å evakueringen av britiske tropper fra Dunkerque. Uten å nøle sa de ja. Da saken ble forelagt de norske myndighetene i London var svaret nei. Dette skuffet sannsynligvis britene. Til alt overmål mente karene i Portsmouth at våre myndigheter hadde somlet med betalingen for båtene som skulle overtas.⁶

«Femmern» og «Seksern» var 60 fots treskrog, produsert ved Vosper Ltd i Portsmouth. Farten var vel 41 knop, drevet fram med to italienske bensinmotorer av typen Issola Franchini på 2300 HK. Bestykningen var to 18" torpedorør, to Lewis mitraljøser og 4 synkeminer. Ved greie værforhold var de ansett som gode båter. Det skulle imidlertid senere vise seg at båtene var for spinkelt konstruert til å holde stor fart i de krappe sjøene som kunne oppstå i kanalen i dårlig vær.

Etter utprøving og oppøving i Spithead, Portland og Weymouth, ble båtene underlagt den britiske 11. MTB Flotilla ledet av løytnant King-Church. Flotiljen var underlagt en britisk admiral, «Commander in Chief Dover». Det tok ikke mange dagene før de to norske MTB-ene var ute i operasjoner. De aller første skarpe turene innebar patruljering, eskorteoppdrag, og redningsaksjoner for å berge mannskaper fra handelsskip i kanalkonvoier som var blitt angrepet av tyske fly på dagtid, eller E-båter om natten. Det var nervepirrende operasjoner der båtene måtte stoppe opp for å plukke opp menn fra sjøen, mens de selv kom under angrep fra tyske fly. Om natten var ofte oppdraget å varsle eller forhindre angrep av tyske sjøstridskrefter, oftest E-båter eller mineleggere.⁷

6 Christensen 1986, s 85.

7 Steen 1956C, s.32



MTB nr. 6 i full fart

Det første torpedoangrepet med en norsk MTB i kanalen ble gjennomført av *MTB 6* med Tamber som sjef. Natten til 8. september nærmet *MTB 6* og den britiske *MTB 29* seg en ankerplass nordvest av Calais. Ved en feil ble topplanternen hos briten slått på, og MTB-ene ble oppdaget. Mens briten umiddelbart skjøt en torpedo som ikke traff, fortsatte Tamber inn på ca. 1000 meters avstand før han lot torpedoen gå.⁸ Heller ikke *MTB 6* hadde hellet med seg denne gangen. Under beskytning fra land kom begge båtene seg unna og velberget til kai. Både *MTB 5* og *MTB 6* var med på en rekke operasjoner i kanalen før de gikk begge tapt.

23. september var *MTB 6* sammen med flere britiske MTB-er på vei over kanalen for å gjennomføre *Operation Lucid*. Denne operasjonen gikk ut på at en gruppe små tankskip lastet med en mikstur av olje, bensin, løs korditt og synkemineraler, skulle styres inn i havner som brennende bomber der tyskerne samlet styrker for å kunne gjennomføre den fryktede tyske invasjonen over kanalen. Tankskipene skulle antennes når kursen var satt direkte inn i havnen, og når båtene var blitt et skikkelig bål skulle

8 Ibid, s. 60

MTB-ene gå inntil og bringe besetningene i sikkerhet. En relativt halsbrekkende affære med andre ord. På veien over møtte de tung motsjø, og selv om farten ble redusert sprakk spantene forut og vannet fosset inn i *MTB 6*. Tamber skjøt ut begge torpedoene for å lette forskipet, men til slutt var det likevel ingen vei utenom å forlate fartøyet. *MTB 6* var dermed tapt, men besetningen hadde berget seg.⁹

MTB 5 gjennomførte sin siste operasjon 29. mai 1941. Sammen med to britiske MTB-er gjennomførte båten et mislykket torpedoangrep mot en stor tysk armert tråler i nærheten av Cape Griz Nez. Per Danielsen, som hadde overtatt som sjef på «femmern» i mars, gikk helt inn på 500 meters avstand. Ingen av torpedoene traff.¹⁰ De måtte slukøret trekke seg tilbake til basen. Bare tre dager senere inntraff katastrofen mens *MTB 5* lå til kai i Dover. Etter alt å dømme var det en gnist som antente bensindamp i maskinrommet, og båten gikk i luften. Verre enn tapet av *MTB 5*, var tapet av to kvartermestre og to menige mannskaper fra besetningen i ulykken. I tillegg ble et par mann såret. De første tapene av menneskeliv på MTB-ene var et faktum. I løpet av årene hvor norske MTB-er opererte fra Storbritannia under krigen, skulle flere båter gå tapt av antent bensindamp, enn på grunn av fiendtlig ild.

Thornycroft-båtene – et mellomspill i kanalen

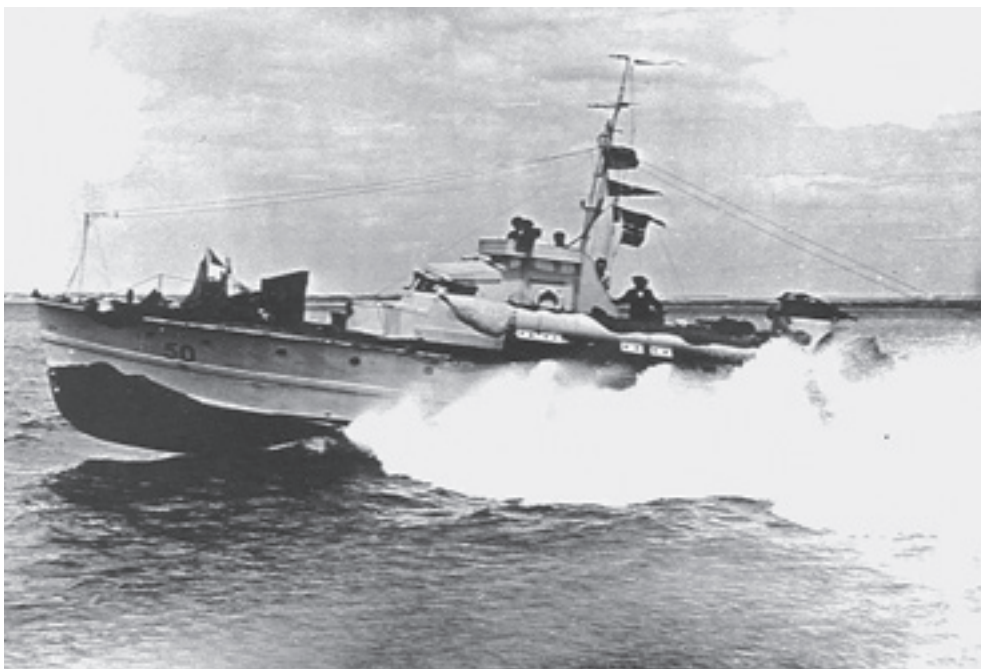
De norske sjefene og besetningene hadde vist sitt mot og dyktighet i kanalen, og det tok ikke langt tid før nye MTB-er ble overtatt av norske myndigheter fra britene. 27. september 1941 kunne Per Danielsen heiste kommando på *MTB 56* i Portsmouth. Han fikk med seg deler av den gamle besetningen fra *MTB 5*. *MTB 56* var noe større enn «Femmern» og «Seksern», men også denne var utstyrt med to 53 cm torpedoer og to 7.6 mm mitraljøser. Bygget av Thornycroft, 75.6 fot langt treskrog og drevet fram av 4 Thornycroft RY 12 bensinmotorer, kunne denne MTB-typen holde en fart på rundt 30 knop. Besetningen var ikke større enn 11 mann.

Allerede før *MTB 56* var helt operasjonsklar fikk besetningen sitt første oppdrag. Da ordren ble gitt natt til 9. september til to britiske MTB-er og *MTB 56* om raskt å komme seg ut for å angripe en konvoi som var på vei innover kanalen, kunne *MTB 56* ikke brukes. Danielsen ville ikke gå glipp av muligheten, og fikk med seg besetningen over på den britiske *MTB 54*. De andre britiske MTB-ene hadde allerede stukket av gårde og vært i kamp med konvoien, da *MTB 54* senere på natten sluttet seg til *MTB 35*. Sammen tok de opp jakten på de tyske fartøyene på nytt. Danielsen manøvrerte seg inn på landsiden av konvoien, mens den britiske angrep fra sjøsiden. De tyske fartøyene rettet oppmerksomheten mot britene, og Danielsen kunne dermed snike sett tett innpå en stor mørk skygge før han lot begge torpedoene gå.

Den første norske senkningen med MTB i den engelske kanal under krigen var et faktum. Et dristig og vellykket angrep, som gav Danielsen Krigskorset med Sverd 19.

9 Ibid, s. 62

10 Ibid, s. 63



MTB nr. 56 i full fart i den engelske kanal. Bilde: Marinemuseet.

juni 1946: «... for på særlig fremragende måte å ha utmerket seg ved tapperhet og dyktig ledelse av sitt fartøy MTB 54 under angrep på fiendtlig konvoi i stredet natten 8. – 9. september 1941, da han senket minst ett større fiendtlig transportskip».¹¹ Ni andre fra besetningen ble også dekorert, blant annet nestkommanderende, utskreven fenrik Karl Hjellesstad. Hendelsen var sannsynligvis også unik i britisk marinehistorie. Et fiendtlig fartøy senket av et fartøy med det hvite britiske orlogsflagget vaiende, men ført av en norsk skipssjef og besetning.

Ut over vinteren fikk norske myndigheter tilført enda flere nye motortorpedobåter av samme type som *MTB 56*. Først kom *MTB 71*, som var av samme type som *MTB 5/6*. Denne ble overført 10. november 1941, med løytnant Alv H. Andersen som sjef. I perioden 1. desember 1941 til 6. februar 1942, ble også *MTB 52*, *50*, *51* og nettopp *54* føyd til listen av norskbemannede MTB-er i kanalen. Fra før var, som nevnt, *MTB 56* overtatt. I februar ble det derfor opprettet en egen norsk avdeling som fikk navnet 30. MTB-flotilje, med nettopp Andersen som første sjef. Flotiljen var først stasjonert i Portland, senere i Portsmouth. Av disse båtene var det først og fremst *MTB 71* som opplevde skarpe patruljer i kanalen, før alle båtene hen imot juli 1942 i tur og orden ble tilbakelevert til britiske myndigheter.¹²

11 Statsrådsekretariatet (1942). *Referat Statsråd* hos H.M. Kongen 19. juni 1942.

12 Storm-Bjerke 1953, s. 42.

Imellomtiden hadde båtene tjent sin hensikt, som først og fremst var å trene opp nye norske besetninger som skulle overta en ny og forbedret MTB-type. Under kanaloperasjonene hadde både sjefer og besetningene vist sitt mot og sin dyktighet overfor både sine norske og britiske overordnede, og det var lagt planer for opprettelsen av en egen norsk MTB-flotilje som skulle etableres på Shetland. Et viktig element i beslutningsgrunnlaget for opprettelsen av flotiljen på Shetland var en tidlig, dristig og spektakulær operasjon som ble gjennomført med *MTB 56* inn mot Vestlandet. *Operation Barefoot* overbeviste alle om at det faktisk var mulig å gjennomføre angrep med MTB inn mot norsk farvann fra de britiske øyer.

Operation Barefoot

Helt siden han hadde kommet over til Storbritannia 9. april, hadde løytnant Sjur Østervold syslet med tanken om at det måtte være mulig å gjennomføre angrep med MTB mot norskekysten fra de nordlige delene av de britiske øyene. Østervold, som var nestkommanderende på *Draug* ved krigsutbruddet, hadde nevnt ideen for sin sjef løytnant Thore Horve allerede under overfarten fra Norge til Storbritannia 9. april.¹³

Sommeren 1941 begynte Østervolds tanker å ta form som en plan. I og med at MTB-ene som kunne være aktuelle for et slikt oppdrag ikke hadde drivstoff nok til å gjennomføre en slik angrepsoperasjon på egenhånd, var planen å slepe en MTB til den var ca. 90 nautiske mil av norskekysten. Deretter skulle den i mørket ta seg inn alene til et utvalgt gjemmested inntil hovedleden. Så kamuflere båten, og vente og holde vakt til et egnet torpedomål dukket opp. Etter å ha gjennomført angrepet med torpedoer, var planen dernest å ta seg hurtigst mulig ut og tilbake til Storbritannia. Det var for så vidt en enkel, men svært dristig plan. I beskrivelse av planen datert 21. juli 1941, hadde Østervold en grei beskrivelse av hvorfor han mente operasjonen var en god ide: «To cheer up my countrymen in Norway and cause damage and nervousness to our enemies, I want to torpedo a ship in Norwegian waters».¹⁴

Britiske admiraler var skeptiske av mange årsaker. Alt fra Nordsjøens lunefulle vær, tyske patruljer med både båter og fly og faren for norske angivere ble trukket fram. Men de likte den fighting spirit og offensive holdningen som planen viste. Heller ikke kontreadmiral Edvard C. Danielsen var helt overbevist, han kalte ideen for «vill».¹⁵ Men med hjelp av sin nye sjef på *Draug*, løytnant Tore Holthe, ble planen fremmet på nytt via britiske kanaler, og til slutt ble den også godkjent av Sjøforsvarets Overkommando (SOK) i London i september 1941. Unge Sjur Østervold fra Austevoll kunne gå i gang med detaljplanleggingen, der en viktig ingrediens var at

13 Hansen 2001, s 65.

14 Østervold, Sjur (1941). *Proposal of operation with M.T.B in the Bergen area*

15 Hansen 2001. *Et rikt liv i fedrelandets tjeneste. Portrett av Kommandør Sjur Normann Østervold*, s. 59



Løytnant Sjur Østervold, fenrik Per Danielsen og en britisk forbindelsesoffiser om bord på Draug. Bildet hentet fra boken Et Rikt liv i fedrelandets tjeneste av Ola Bøe Hansen (Han oppgir i boken bildet fra Sjur Østervold)

kamouflasjeposisjonen skulle være i et område han var lommekjent – badeviken på vestsiden av Krossøy, nord i hans egen hjemkommune.¹⁶

I slutten av september fikk *MTB 56* med Danielsen som sjef og *Draug* med Holthe som sjef ordre om å seile fra kanalen til basen i Scapa Flow. Om bord på *MTB 56* var også Østervold, som var pekt ut til å være OTC (Officer in Tactical Command) under operasjonen. Østervold husker det var en smule ironisk å skulle føre kommando over sin daglige sjef (Holthe).¹⁷ Om kvelden 1. oktober 1941 satte *Draug* kursen mot norskekysten med 10 knops fart med *MTB 56* på slep. Om formiddagen 2. oktober ble slepet eskortert av to britiske jagerfly, og ved 14-tiden lot *Draug* sleperen gå ca. 120 nautiske mil av kysten av Hordaland. *MTB 56* fortsatte innover med 20 knops fart, og fikk landkjenning på nordsiden av Selbjørnsfjorden etter mørkets frembrudd.

Østervold var nå i et område hvor han var lommekjent. Kl. 2315 fortøyde Danielsen *MTB 56* inntil en klippe i «badeviken» på vestsiden av Krossøy, som planlagt. Båten ble kamouflert, og fra en høyde hadde de fin utsikt mot Korsfjorden og nordenden av Langenuen. I fullmåne med klart og stille vær gikk *MTB 56* om kvelden 3. oktober ut for å patruljere. Kl. 2240 fikk de fra en venteposisjon ved Kyrholmen øye på et handelsskip med lanternene tent, og med to mørklagte tyske trålere som

¹⁶ Ibid, s. 65

¹⁷ Ibid, s. 59



MTB 56 etter den vellykkede operasjonen. Bilde fra Marinemuseet

eskortefartøyer. Konvoien var på vei nordover mot Korsfjorden helt nord i Langenuen. Danielsen manøvrerte *MTB 56* med stor dyktighet inn på ca. 800 yards av målets babord baug. Kl. 2300 gikk begge torpedoene. Den ene traff målet helt akterut, mens den andre torpedoen rammet handelsfartøyet rett under broen. Broen ble ifølge Danielsen blåst flere hundre fot opp i luften, og resten av fartøyet stod i brann fra forut til akterut. Sekunder etter dette kom det nok en kraftig eksplosjon, og målet syntes å klappe sammen og synke fort. *MTB 56* forsvant raskt sør over gjennom Hunvaakosen og Møkstrafjorden, og ut i havet mot Lerwick.¹⁸

Det viste seg senere at det var det var M/T *Borgny* av Oslo, lastet med 3500 tonn flybensin som var blitt senket. *Borgny* var rekvirert av tyskerne, og av den norske besetningen ble 13 reddet mens 14 dessverre omkom. Det var et skår i gleden i forhold til det som ellers hadde vært en mer eller mindre prikkfri gjennomføring av den første MTB-operasjonen inn mot norskekysten. Dilemmaet ved at det uvilkarlig kunne gå norske liv tapt når handelsskip ble torpedert i indre led, var en belastning som de norske sjefene og besetningene måtte leve med krigen igjennom.

De positive reaksjonene fra britisk side lot ikke vente på seg. Følgende kunne leses i rapporten fra kontreadmiral (D), Home Fleet til Commander in Chief Home Fleet 7. oktober: «I am of the opinion that the operation was brilliantly planned and executed throughout. In spite of the fact that the MTB was detected and fired upon, I see no reason why the operation should not be carried out again ...».¹⁹ Både norske og

18 Commanding Officer MTB 56 (1941). *Report on Operation Barefoot*.
Løytnant Per Danielsens rapport etter operasjonen. Datert 6. oktober 1941.

19 Rear Admiral (D) Home Fleet (1941A). *Operation Barefoot*.
Signal fra Commander-in-chief Home Fleet datert 15. oktober 1941.



*Offiserer og besetning på MTB 56 oppstilt på dekket til Draug etter operasjon Barefoot.
Bilde fra Marinemuseet*

britiske myndigheter var begeistret og imponert over motet og dyktigheten. Igjen vanket det dekorasjoner. Løytnant Danielsen fikk en velfortjent «Bar» til sin allerede tildelte Distinguished Service Cross (DSC). Begrunnelsen var: «For great gallantry and skill resulting in the destruction of a tanker off the Norwegian coast. His cool and expert handling of his ship throughout the operation, and particularly when maneuvering into the position for attack, are beyond all prise.»²⁰ Løytnant Østervold fikk også sin DSC og løytnant Holte ble såkalt «Mentioned in Despatches». Senere ble også fire andre fra besetningen dekorert. Blant dem maskinmann Kjell Hals fra Namsos, som senere skulle bli offer i krigsforbrytelsen mot *MTB 345*.

Få dager etter gjennomføringen av *Barefoot*, gikk følgende signal ut fra CiC Home Fleet 15. oktober: «Can any Motor Torpedo Boat be made available to repeat operation *Barefoot*. Norwegian officers with local knowledge would be required».²¹ Kun tekniske utfordringer med båtene gjorde at operasjonen ikke ble gjentatt nesten umiddelbart. Operasjonen ble grundig analysert, og ble en del av «malen» senere operasjoner ble kjørt etter. Det er ingen tvil om gjennomføringen av Operation *Barefoot* var viktig for viljen til å opprette Shetlandsavdelingen.

20 Rear Admiral (D) Home Fleet (1941). *Operation Barefoot. Recommendations for awards*. Brev til Commander-in-chief Home Fleet datert 19. oktober 1941.

21 Commander in Chief Home Fleet (1941). *Signal adressert til Admiralty der MTB for gjentakelse av Operation Barefoot etterspørres*. Datert 15. oktober 1941.

«Shetlandsavdelingen»

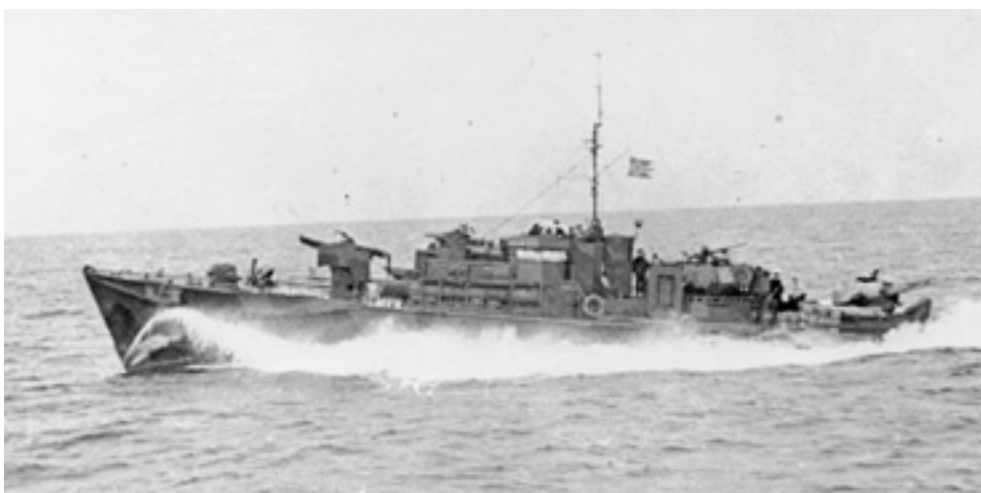
Etter hvert som Thorneycraft-båtene ble levert tilbake til britene fra juli 1942, overtok norske myndigheter 8 større og mer sjøgående MTB-er fra den britiske marinen. Disse båtene var produsert av Fairmile-fabrikken, og klassen ble kalt Fairmile D (D-klassen). Også D-klassen hadde treskrog, og var hele 115 fot. Det 120 tonn tunge skroget, var drevet fram av 4 Packard 4M 2500 bensinmotorer, og kunne oppnå vel 30 knop. Besetningen var normalt opp til 26 mann. D-klassen var godt bestykket. Den kunne føre 2 x 53 cm torpedoer, 2 x single 57 mm kanoner, 2 dobbelte 12.7 mm og en dobbel 20 mm Oerlikon. I tillegg var den utstyrt med 4 synkeminer, og det ble etter hvert vanlig å ha med et visst antall små miner av R-typen for å minelegge i leden. I motsetning til de tidligere båtene, ble også D-klassen utstyrt med radar.

MTB 618 ble overtatt som den første D-klassen 18.juni 1942, og deretter kom *626, 631, 619, 623, 625, 620* og til sist *MTB 627* på løpende bånd fram til 20. september.²² I september og oktober var båtene stasjonert i Weymouth hvor de drev oppøving og trening. I november var 6 av båtene operasjonsklare, og disse ankom Lerwick på Shetland 11. november samme dag som 30. (N) MTB-flotilje ble høytidelig opprettet. Den første flotiljesjefen var ingen ringere enn løytnant Ragnvald Tamber, og avdelingen ble underlagt «The Admiral Commanding Orkneys and Shetland» (A.C.O.S). Hovedoppdraget var å drive offensive operasjoner mot tyskkontrollerte fartøy i norske farvann. Fullt oppsatt utgjorde MTB-besetningene totalt 210 mann fra starten av. I tillegg ble det etablert en støtteavdeling på land under ledelse av fenrik Paul Jacobsen. Landelementet bestod av 32 mann. MTB Flotiljen og landstasjonen var underlagt en felles sjef, og fikk fellesnavnet «Shetlandsavdelingen». Fra starten av var Tamber også leder for Shetlandsavdelingen. Til sammenligning var landavdelingens størrelse i februar 1945 vokst til hele 274, mens MTB-flotiljen utgjorde 273 mann.²³

Det var på ingen måte noen godt forberedt og tilrettelagt base som møtte sjefer og besetninger i den nye MTB-flotiljen i Lerwick. De første dagene lånte man overnatting- og arbeidslokaler for landavdelingen i en noe spartansk ubåtbase på stedet. I løpet av noen uker klarte imidlertid Tamber å framforhandle en avtale om å overta halvparten av leiren som var etablert for mottak av norske flyktninger. De fire lave såkalte «Nissen-hyttene» gav i grunnen greie baseforhold. Både bruken av ubåtbasen og flyktningeleiren var under betingelsen av at de raskt kunne flytte ut om andre hadde behov for fasilitetene. Kun tre dager hadde de på seg på å flytte ut dersom antallet flyktninger gjorde at man trengte fasilitetene. Senere fikk man overta hele leiren som bestod av 11 «Nissen-hytter» til bruk for flotiljen. Nordmennene overtok

22 Sjøforsvarets Overkommando (1942). *Nye fartøyer*. Brev til Forsvarsdepartementet datert 9. september 1942.

23 Forsvarets Militærhistoriske avdeling (Udatert). *Motortorpedobåtene*. Oversikt laget av Forsvarets Militærhistoriske avdeling over samtlige MTB operasjoner fra Storbritannia under 2. verdenskrig. Sannsynligvis laget på slutten av 1940 eller begynnelsen av 1950 tallet. Ligger tilgjengelig i Riksarkivet., s. 3-4.



D-klasse i god fart med splittflagget til topps. Bilde fra Marinemuseet

også noen bygninger i nærheten av kaianlegget. Etter hvert ble det hele en funksjonell base der det både var kartrom for planlegging, bysse, messer, legekantor, sykestue, lager og alt det man ellers trengte.^{24 25}

Kaiene de fikk til bruk ble kalt Fish Quay eller Fish Market Frontage, og lå praktisk til like ved basefasilitetene nord i havnen i Lerwick. Det var imidlertid ingen bunkersfasiliteter tilgjengelig på land, så dette ble i starten ordnet med lektere. Senere fikk man anlagt et eget bunkersanlegg ved Bressay på andre siden av bukten. En nødvendighet, all den tid bunkersen som ble brukt var høyoktan flybensin. Flyktigheten og antenneligheten av drivstoffet var en fare i seg selv, noe man var smertelig klar over og dessverre fikk erfare senere. Det største problemet med kaianlegget var at det var svært utsatt for vær og vind. Som Tamber selv beskrev det i sin «toktsrapport» for desember 1942: «Havneforholdene i Lerwick er meget utilfredsstillende. Det er ingen plass hvor en kan ligge trygt».²⁶ Dette problemet ble delvis løst ved at man la ut fortøyningsbøyer man kunne forhale ut i når været ble for ille. Alt i alt ble likevel nordmennene fornøyde med å ha tilhold i Lerwick. Dette var både på grunn av fasilitetene, men også gjestfriheten og det nære forholdet som utviklet seg til befolkningen i Lerwick. Man følte seg rett og slett «hjemme».

24 Sjef 30. MTB Flotilla (1943A). Base og leieforhold for 30. MTB Flotilla. Brev fra Sjef 30. MTB Flotilla til SOK datert 7. april 1943

25 Sjef 30. MTB Flotilla (1943C). Baseforhold i Lerwick. Brev fra Sjef 30. MTB Flotilla til SOK datert 17. november 1942.

26 Sjef 30. MTB Flotilla (1943D). Toktsrapport for tiden 1/12 1942 til 1/1 1943. Brev fra Sjef 30. MTB Flotilla til SOK datert 1. januar 1943.



*Basen med «Nissen-hyttene» til venstre og båtene i havna til høyre. Bildet av Nissenhyttene er hentet fra filmen *Kystens Haier* av NRK. Bildet til høyre fra Marinemuseet.*

Det meste av flotiljens logistikk og støttebehov ble ordnet lokalt. Ved siden av kaien de fikk tildelt fikk de leie et større bygg, hvor det blant annet ble lagret torpedoer, ammunisjon og forsyninger. Når det skulle lastes miner måtte disse fraktes fra Lunna. Lasting av dette foregikk ved kaien de hadde fått til bruk, og det ble etter hvert satt opp egen kran til formålet. Den samme kranen ble brukt til å løfte de store Packard-maskinene ut når det var behov for det. Etter hvert som størrelsen på baseavdelingen økte, kunne flotiljen selv gjøre mye av vedlikeholdet og noe av reparasjonene. For større reparasjoner ble det etablert en flytedokk ved Bressay, ikke langt unna brennstofflageret. Det lokale firmaet Malakoff, som hadde sine lokaler nede ved havnen, var uvurderlig når det var behov for større reparasjoner og mer spesialisert støtte som for eksempel grovsmed. Skrogskader som en følge av beskytning eller dårlig vær var svært vanlig.²⁷

En av de største bekymringene til flotiljesjef Tamber i starten var forholdene fartøysbesetningene måtte leve under. I motsetning til basepersonellet, måtte mannskapene bo ombord. I sin første toktsrapport for november, skriver Tamber: «Båtenes varmeanlegg er ennå ikke ankommet, og heller ikke er der anledning til å få lys fra land. Dette er det alvorligste spørsmål og det må snarest løses».²⁸ Det var med andre ord både rått, kaldt og mørkt om bord, og resultatet lot ikke vente på seg. Det var ikke uvanlig med luftveissykdommer som spredte seg de første månedene. For legen, løytnant Torfinn Dramsdal, var det faktisk en utfordring at såpass mange som egentlig var syke, ikke meldte seg for legen. Stridsmoralen og lojaliteten overfor kompisene var så sterk at de ikke ville risikere at de ble sendt på land og ikke fikk være med på tokt. Etter stadige henvendelser, fikk man etter hvert bedret på de nesten ulevelige forholdene om bord.

²⁷ Irvine 1988, s. 124

²⁸ Sjef 30. MTB Flotilla (1942). Baseforhold i Lerwick. Brev fra Sjef 30. MTB Flotilla til SOK datert 17. november 1942.

Operasjonskonseptet og støtte

Flotiljens hovedoppdrag var altså å angripe tyskkontrollert tonnasje i norsk farvann, og erfaringene som ble vunnet gjennom Operation *Barefoot* la grunnlaget for et etter hvert velprøvet operasjonskonsept. Basert på etterretning om skipsbevegelser langs leden, valgte man ut et egnet operasjonsområde. Det var vanlig at man opererte to eller flere MTB-er sammen. Oftest seilte man ut fra Lerwick om morgenen, og tok seg inn i indre norsk farvann i ly av mørket. Navigasjonsmessig var dette svært utfordrende i mørket og ofte dårlig vær, og man var gjerne avhengig av å få landkjenning mot markerte landformasjoner for å finne veien inn. Et eksempel på et hyppig brukt sted nord for Bergen for landkjenning, var øyen Batalden vest for Florø. På de fleste toktene hadde man også med seg loser eller kjentmenn for å lette navigasjonen. Blant losene var løytnant Monrad Kvinge, som var en del av flotiljen neste hele krigen. Han hadde inngående kjennskap til deler av farvannet MTB-ene opererte i. Andre loser var blant andre løytnant Odd Dahm og løytnant Johan Mæland som var knyttet til kartkontoret ved operasjonsavdelingen, men som også var loser på tokt.^{29 30} Både losene og kjentmennene var verdt sin vekt i gull i forhold til operasjonene.

Konseptet var videre å ta et sveip for å sjekke om det kunne være egnede torpedomål i nærheten allerede ved ankomst i leden for å utnytte nattet mørket. Var det ikke det, gikk man gjerne inn til en planlagt venteposisjon og kamuflerte. Ofte ble kamuflasjeposisjonene valgt slik at det var mulig å komme seg opp på en høyde i nærheten og sette vaktpost og speide etter fartøy i leden. Yndede steder å lete var i nærheten at ankringsposisjoner, eller steder med såkalt «kanaliserende effekt» – trange passasjer hvor fienden måtte passere. Informasjonen om hvilke ankringsplasser som var i bruk kom noen ganger fra etterretning, mens andre ganger kom informasjonen fra lokalbefolkningen mens man lå i venteposisjoner.

Det å opprette kontakt med lokalbefolkningen mens båtene lå gjemt i skjærgården, ble i en periode et stridstema. Allerede etter de aller første toktene i desember 1942, kritiserte SOK flotiljens sjef for å sette både operasjonssikkerheten og nordmenn hjemme i fare ved bevisst å oppsøke lokalbefolkningen.³¹ Selv om båtene var kamuflert, var det ikke til å unngå at fiskere eller andre oppdaget dem og ble nysgjerrige. Noen ganger kunne de bli så nærgående at de pent måtte bes om å holde seg unna. Det var også en nytte i denne kontakten. Det ene var at den kunne gi god og oppdatert etterretning. Det andre var at man hadde en viss kontroll på hvem som visste at de lå kamuflert. I starten var det vanlig å «internere» de av lokalbefolkningen man måtte oppsøke om bord inntil båtene forlot kamuflasjeposisjon. En ting var å bli oppsøkt i kamuflasjeposisjon, en annen ting var å bli beskyldt for bevisst å utsette folk og operasjoner for fare ved slik oppsøkende aktivitet. Tamber tok avstand fra kritikken

29 Hegland 1989, s. 60.

30 Storm-Bjerke 1953, s. 115.

31 Forsvarets Overkommando (1942). 30. MTB Flotilla. *Kontakt med nordmenn under operasjoner ved norskekysten*. Brev til SOK datert 14. desember 1942.



MTB 619 og MTB 631 under kamuflasjetettene 13. – 14. mars 1943. Bilde fra Marinemuseet

i et tilsvaer til SOK: «I can not understand how the report originated that we deilberatly sought contact with the civilians, and I protest most strongly that it is not true».³² Det hele blåste over uten at praksis ble endret nevneverdig.

Stort sett hele perioden MTB-flotiljen var i virke var den underlagt ACOS. Unntakene var perioden fra senv ren 1944 til høsten samme år, samt helt mot slutten av krigen i 1945 da ACOS opphørte å eksistere. Viseadmiral sir Lionel Wells, som var ACOS fra opprettelsen i januar 1943, plasserte sin høyt betrodde medarbeider løytnant Patrick Dalzel-Job som britisk liaison ved den norske flotiljen. Dalzel-Job var ellers en av karakterene som gav forfatteren Ian Flemming inspirasjon til historien om James Bond. Vi snakker altså om «The real 007».³³ Det var Dalzel-Job som i starten ledet arbeidet i den lille operasjonsstaben ved MTB-flotiljen i Shetland. I tillegg til Tamber selv, Dalzel-Job, etterretningsstaben ved leder løytnant Leif Utne, og losene Monrad Kvinge og Birger Hansen bestod staben også av skipssjefene. Det var Dalzel-Job som førte planene i pennen, og han var i prinsippet ikke forpliktet til   lytte til nordmennene dersom han mente han hadde bedre ideer selv. Planene som ble utferdiget i denne operasjonsstaben, ble så oversendt ACOS og kom tilbake i form av operasjonsordrer. Det kom naturlig nok utskiftinger i jobbene underveis i krigen, men stort sett fungerte staben etter de samme prinsippene hele veien.

Operasjonene som ble planlagt var ofte etterretningsdrevet, i den forstand at det var pekt ut mål eller konvoier som man hadde etterretning på var på vei langs kysten. MTB-ene lå i slike tilfeller i en form for beredskap, og ble sendt av gårde over Nordsjøen

32 Sjef 30.MTB Flotilla 1943B. Contact with Norwegian Civilians during Operations off the Norwegian Coast. Tilsvaer til SOK datert 7. januar 1943.

33 Dalzel-Job, Patrick 1992. Privat samtale i Narvik sommeren 1992 ifm. arrangement.



Operasjonsplanlegging i en av Nissen-hyttene. Bildet er sannsynligvis fra 1945. Kapteinløytnant Charles Herlofson i midten. Bilde fra Marinemuseet

på et passende tidspunkt. Enkelte ganger kunne båtene bli sendt over for å ligge kamouflert en tid, og deretter angripe «targets of opportunity». Som oftest var det beskrevet ganske detaljert i operasjonsordrene hvordan båtene skulle forholde seg når de var ved norskekysten. Årsaken til dette var at man ville unngå at MTB-operasjonene forstyrret eller satte andre operasjoner i fare. Flotiljen hadde naturlig nok ikke oversikt over, for eksempel, alle agentoperasjoner som pågikk eller var planlagt, og om man var for initiativrik kunne det sette liv i fare. Ønsket man endringer mens en operasjon pågikk, måtte dette avtales pr signal. Ikke alltid like enkelt, da sambandsforholdene kunne variere. Noen ganger endte manglende kontakt med at operasjoner måtte oppgis.

Noen operasjoner – hovedoppdrag senking av tyskkontrollert tonnasje

Mens båter og mannskaper var klar for operasjoner samme dagen som de ankom Lerwick 11. november 1942, gjorde været i november at den første operasjonen lot vente på seg. Tidlig om morgenen 22. november stakk imidlertid *MTB 619* (Henriksen), *MTB 631* (Matland) og *MTB 626* (Bøgeberg) til sjøs med kurs for norskekysten for å gjennomføre den første turen over. Tamber var med som styrkesjef. Operasjonsområdet var Bømlo sør og Sletta, men de fant ingen egnede torpedomål og returnerte til Lerwick med uforrettet sak. Det tok imidlertid bare fire dager før en ny operasjon ble gjennomført med full uttelling.³⁴

³⁴ Hegland 1989, s. 25-26.



To D-klasser på vei ut på tokt. Bilde fra Marinemuseet

Kl. 0800 26. november var *MTB 620* (Prebensen) og *MTB 623* (Haavik) på vei ut av havnen i Lerwick med kurs for operasjonsområdet sør for Florø. Etter å ha fått radarkontakt mot land, og litt senere landkjenning av Batalden, trengte fartøyene inn leden litt over midnatt nord og øst av Alden. Lyktene innaskjærs var tent, og Prebensen og Haavik tok seg relativt enkelt inn mot ankerplassen ved Askvoll. I det denne åpnet seg opp oppdaget de to handelsskip til ankers og tre eskortefartøyer som lå på innsiden av handelsskipene. Axel Prebensen nølte ikke, og på ca. 700 yards lot han begge torpedoene gå mot det nordligste av de to ankerliggerne kl. 0110. Styrbord torpedo smalt inn i skroget midtskips, mens den andre skjenet ut og så ut til å treffe en kai. Bare 20 yards aktenfor *MTB 620* kom løytnant Haavik med *MTB 623*. Det var såpass trangt med plassen at han måtte vri ved å slå akterover på begge styrbord motorer for å få torpedoene til å bære mot det andre handelsskipet. Begge torpedoene traff – under baugen og midtskips, og kort tid etter sank fartøyet med forskipet ned.

Under beskytning fra eskortefartøyene forsvant *MTB 620* og *MTB 623* nordover i mørket gjennom Granesund, og ut mot åpent hav mellom Håsteinen og Værø et par timer etter midnatt. Mens været hadde vært moderat på veien østover, var det nå blåst opp til styrke 9 fra vest med grov motsjø. Det ble en tøff retur, og farten måtte reduseres kraftig. Begge fortøyde likevel i god behold i Lerwick litt utpå ettermiddagen. *MTB 620* som kom inn sist hadde bare rundt 2000 liter med drivstoff igjen.³⁵ Denne erfaringen førte til at man senere etablerte en praksis med å ta med seg en full dekkslast med bensinkanner på tokt. Underveis ble disse brukt til etterfylling og kastet over bord forløpende. Heller ikke dette en helt ufarlig aktivitet i fart.

Senere ble det klart at det var de tyskkontrollerte handelsskipene *Harvestehude* og *Hertha* på henholdsvis 7000 og 6000 tonn som fant sin skjebne på havna i Askvoll. Det

35 Ibid, s. 27

lyktes imidlertid tyskerne å berge lasten fra de to fartøyene, som var krigsforsyninger på vei til Nord-Norge. I statsråd 15. januar 1943 ble både Prebensen og Haavik gjennom en hemmelig innstilling tildelt Krigskorset med sverd. Begrunnelsen var kortfattet men klar: «For fremragende ledelse av sitt fartøy ... under operasjoner som resulterte i senkningen av et transportskip ... på norskekysten 27. november 1942».³⁶

Denne første vellykkede operasjonen som ble gjennomført av 30./54. MTB-flotilje, ble i løpet av krigsårene bare ett av mange tøffe tokt inn mot norskekysten med D-klassen. Omfanget av operasjonene vil kanskje overraske mange. Om lag 160 tokt ble gjennomført fra Shetland og inn mot norskekysten fra november 1942 til mai 1945. Av disse toktene var likevel bare 57 karakterisert som helt vellykkede. Et «vellykket» tokt i denne sammenhengen regnet man som operasjoner der man klarte å senke eller skade et tyskkontrollert fartøy, eller at man fikk gjennomført minelegging i leden.³⁷ Man regnet også operasjoner der man hadde klart å hente eller ilandsette spioner eller bidratt til gjennomføring av sabotasjeaksjoner eller angrep på land som vellykket. Presset fra både den britiske og norske ledelsen for å oppnå målbare resultater på hvert tokt var stort. Fra toktssrapportene er det ikke vanskelig å lese mellom linjene skipssjefenes behov for å begrunne det godt når de kom tomhendt hjem.

Det kunne være mange årsaker til at tokt endte opp uten synlige resultater. Noen ganger fant man ikke egnede angrepsmål under toktet, andre ganger ble båtene oppdaget av fienden og ble tvunget til å trekke seg ut. Den aller vanligste årsaken til at båtene måtte returnere med uforrettet sak, var uten tvil dårlige værforhold. 36 tokt over Nordsjøen var resultatløse på grunn av storm eller dårlige siktforhold. De fleste toktene foregikk om høsten, vinteren eller tidlig vår for å utnytte den mørke delen av året som skjul.³⁸ En kan forestille seg belastningen både på båter og mannskap når tokt møtte Nordsjøens «villvær» på denne tiden av året. På spørsmål om det var fienden eller været som var den største mentale belastningen for besetningene under toktene, svarte for eksempel skytter Bernt Ivar Tjærslund i et intervju uten å nøle: «været i Nordsjøen».³⁹

Den aller siste operasjonen hvor det oppstod kamphandlinger som de norske MTB-ene gjennomførte, fant sted 26. april 1945 i fullt dagslys utenfor Karmøy syd av Utsira. Noen dager i forveien hadde 18. Group fra Royal Air force gjennomført minelegging i Karmsundet, noe man antok ville tvinge den tyskkontrollerte skipsfarten ut i åpent farvann på vestsiden av Karmøy. *MTB 711* (Sveen) og *MTB 723* (Kristiansen) seilte over Nordsjøen 25. april med ordre om: «The destruction of enemy merchant shipping and/or patrol vessels to be Westward of Karmøy».⁴⁰ På tross av at

36 Statsråd (1943). Hemmelig innstilling til Kgl. Res. Tildeling Krigskorset med sverd til Lt Axel Prebensen og Lt Alf Kristian Haavik.

37 Forsvarets Militærhistoriske avdeling (udatert), s. 2-130.

38 Ibid: Bilag 12

39 FRO Filmavdelingen 1973.

40 Office of Captain Coastal Forces (1945). Memorandum. Orders for V.P 86. Datert 24. april 1945

man ikke hadde truffet på egnede mål om natten, valgte løytnant Sveen å ta sjansen på å vente på dagslyset før han til slutt avbrøt operasjonen.

På veien ut fra operasjonsområdet dukket en tysk ubåt plutselig opp noe på styrbord baug. Sjefen på U 637, kapteinløytnant Wolfgang Rickeberg, trodde åpenbart det var tyske E-båter som nærmet seg. Sveen og Kristiansen gikk umiddelbart løs på ubåten, og begge gikk inn for torpedoangrep som Rickeberg med nød og neppe klarte unnvike. Det som da fulgte ble en intens artillerikamp tidvis helt ned i en avstand på 20–30 meter, hvor ubåten ved flere anledninger forsøkte å vedre MTB-ene. Ubåten endte til slutt opp med å brenne, og blant de døde om bord var skipssjefen. Båten drev til slutt opp i fjæresteinene. Om bord på *MTB 711* omkom maskinmann Jon Riis Sigurdsson, og to andre ble alvorlig såret. Nesten tomme for ammunisjon fortøyde *MTB 711* og *723* ved Fish Quay i Lerwick kl. 1330.^{41 42}

Noen dager senere kom de siste lykkeønskningene etter en vellykket operasjon fra kommanderende admiral for Home Fleet, og på dette tidspunkt MTB-flotiljens overordnede: «A daring and successful action fought on the enemy's doorstep, which reflects great credit on the officers and ships' companies of the MTBs 711 and 723».⁴³ Krigen var åpenbart på hell, og de siste månedene hadde flotiljen tydelig merket at det var liten tysk aktivitet langs kysten. Men planleggingen av nye tokt fortsatte. De norske MTB-operasjonene fra Shetland ble avsluttet 7. mai 1945 da 6 MTB-er dro ut fra Lerwick for å gjennomføre tre separate operasjoner på norskekysten. *MTB 717* (Herlofson) og *MTB 704* (Benneche) dro over mot Stavfjorden. *MTB 716* (Gundersen) og *MTB 722* (Sele) seilte mot Sognesjøen, mens *MTB 713* (Martinsen) og *MTB 723* (Kristiansen) var på vei mot Sletta. De kastet alle loss kl. 1100, men ble kalt tilbake til havn etter kort tid. Som Rustung Hegland skriver i sin bok: «Neste tokt til Norge ville bli hjemreise».⁴⁴

Sammensatt operasjonsmønster

Det overordnede kodeordet for operasjonene MTB-flotiljen gjennomførte inn mot norskekysten var *Operation V.P.* I motsetning til toktene som ble utført med skøytene eller senere ubåtjagerne fra Scalloway som hadde prefixet S.C.⁴⁵ Hovedoppdraget med MTB-operasjonene var å «forstyrre fiendens forsyningslinje til Nord-Norge, å senke fiendtlig skipsfart i den indre led, å angripe fiendtlige patruljefartøyer og forvirre

41 Office of Captain Coastal Forces (1945). *Report number 116 – Operation V.P.86*. Datert 24. april 1945

42 Hegland 1989, s. 244-246

43 Home Fleet 1945. *Report No.116 – Operation V.P.86*. Kommentarer fra Admiral Henry Moore til operasjon.

44 Hegland 1989, s. 248

45 Jeg har ikke lyktes å finne noe sted der det står hva forkortelsen V.P. står for. Det er mulig at S.C. står for Scalloway i og med at dette prefixet brukes om operasjoner som gikk derfra.

fiendens kysttrafikk og forsvarstiltak».⁴⁶ Den aller viktigste delen av oppdragene var dermed uten tvil senkning av tonnasje gjennom torpedoangrep. Som nevnt senket eller ødela båtene fra flotiljen tett oppunder 130 000 tonn i løpet av 160 tokt.

Samtidig utførte MTB-flotiljen ved bruk av D-klassen en rekke andre typer operasjoner. Under ledelse av flotiljens etterretningsoffiser, løytnant Leif Utne, var det for eksempel utviklet en egen nummerert liste over mulige mål på land som etter godkjenning kunne angripes. Dette kunne være for eksempel tyske observasjons- eller artilleriposter. Ofte ble slike angrep planlagt som et sekundæroppdrag til det å finne torpedomål, og ble gjennomført med MTB-enes eget artilleri. Enkelte ganger var slike angrep en fattig trøst om det ikke hadde dukket opp torpedomål. Det er interessant å merke seg at det i mange av tilfellene hvor MTB-ene ble påført skade på materiellet eller mannskap ble såret, så var det nettopp i kamp med slike befestede poster på land. Som oftest var dette likevel sekundæroppdrag. På de aller fleste oppdragene var det også med kommando- og/eller vaktssoldater fra basen. Noen ganger kun noen få for å drive nærsikring ved kamouflasjeposisjonen, men ganske ofte var det med et større antall kommandosoldater med oppdrag å angripe landmål.

Til det siste formålet hadde Combined Operations, som var ledet av Lord Louis Mountbatten, utviklet en egen omfattende operasjon som fikk navnet Operation *Omnibus*. Operation *Omnibus* var direkte koblet til MTB-operasjonene. *Omnibus* var operasjoner der angrep på land i regi av Combined Operations enten ble gjennomført i tillegg til torpedoangrepene, eller som større selvstendige operasjoner som primærmål. Kommandosoldatene som ble brukt kom normalt fra 12 eller 10 Commando.⁴⁷ I 10 Commando inngikk det både britiske og norske kommandosoldater. Man kan si at D-klassen under slike operasjoner dels var «skyss», og dels sikring. Hensikten med *Omnibus* var først og fremst å ødelegge mål som kunne forstyrre MTB-flotiljen i deres løsning av hovedoppdraget. I tillegg til *Omnibus*-operasjoner, gjennomførte Combined Operations i samarbeid med MTB-flotiljen flere større og mer komplekse operasjoner i regi av Combined Operations som hadde egne navn. Eksempler på disse er Operation *Cartoon* (Angrepet i Sagvåg 23-24/1 1943), og Operation *Carey* (mislykket operasjon i Frøysjøen 11 – 12/4 1943).

Operation *Cartoon* var uten tvil den mest omfattende og komplekse operasjonen som ble gjennomført i samarbeid mellom Shetlandsavdelingen og Combined Operations. Det var den eneste gangen samtlige operative norskkontrollerte D-klasser på Shetland deltok i en og samme operasjon. *Cartoon* ble gjennomført 23.–24. januar 1943, og målet med operasjonen var å ødelegge Stord kisgruve, en silo og selve kaianlegget ved Sagvåg. Til å angripe målene på land var totalt 53 kommandosoldater fra 12 Commando (ledet av major Fynn) og 10 Commando (ledet av kaptein Harald

46 Hegland 1989, s. 22

47 Chief of Staff Combined Operations 1943. *Operations «Omnibus». Brief for Chief of Staff.*



Skøyta Sjølivet på vei gjennom Kullseid-kanalen. Bildet tatt av Sjur Østervold i januar 1943. Bilde. Admiralty Library Portsmouth.

Risnes) plukket ut.⁴⁸ På forhånd var det gjennomført en grundig rekognosering i området som en del av planleggingen av operasjonen. Forkledd som fiskere dro løytnant Sjur Østervold, fenrik Jacob Børresen og kvartermester Stokka over fra Shetland i begynnelsen av januar 1943 med skøyta *Sjølivet*. De tok seg gjennom Kulleseid-kanalen, og til slutt helt inn til Sagvåg hvor de sågar ble tatt høflig imot på kaien av tyske vaktmannskaper. Forkledningen og dekkhistorien må ha vært effektiv. Med seg tilbake hadde de ferske bilder fra kanalen, og nedtegninger av forsvarsanlegg og styrker rundt Sagvåg.⁴⁹

MTB-styrken under *Cartoon* var delt inn i tre grupper. Angrepsstyrken med kommandosoldatene bestod av *MTB 626* (Bøgeberg) og *MTB 627* (Henriksen), hvor styrkesjefen Tamber var embarkert hos Bøgeberg. Under beskytning klarte angrepsstyrken å få i land kommandosoldatene, som i sin tur på imponerende vis klarte å gjennomføre det som ble et vellykket raid mot målene på land. En litt ukjent historie som viser det mot og initiativ som ofte ble utvist da det ble krevd, må være løytnant Børresen om bord på *MTB 626*. Da det i starten viste seg umulig å fortøye ved kaien på grunn av beskytning, tok Børresen med seg et rep og hoppet ut i sjøen og

⁴⁸ *Headquarters Secret acquaint no 4. Attack on the Pyrites mine etc. on Stord Island in South Norway on the night of 23-24 January 1945.*

⁴⁹ Hegland 1989, s. 41

fikk på plass et landtau man kunne bruke for å komme seg i land.⁵⁰ I tillegg var det med en dekningsstyrke med *MTB 620* (Prebensen), *MTB 631* (Matland) og *MTB 625* (Hjellestad). Dekningsstyrken hadde som oppgave å sikre innseilingene mot Sagvåg, samt å angripe tyske fartøy eller landbatterier som kunne hindre operasjonen. Til sist var det en avledningsstyrke med *MTB 618* (løytnant Andersen) og *MTB 623* (løytnant Herlofson), som skulle seile mot Marsteinen i indre led for å tiltrekke seg oppmerksomhet og skape forvirring.

Operasjonen ble i alle rapporter i etterkant betegnet som «highly sucessful» og med «all priority targets at mines and quay destroyed».^{51 52} Men det var ikke uten kostander. På landsiden ble korporal Marius Haga fra 10 Commando såret, og på tross av at lege Torfinn Dramsdal fra MTB-flotiljen gjorde det han kunne stod livet ikke til å redde. I tillegg ble to andre kommandosoldater såret. Hele 6 mann om bord på *MTB 626* ble lettere såret. Blant dem Bøgeberg selv. Båtene fikk også noe medfart. Både *MTB 626*, *631* og *623* fikk skrogskader på grunn av tysk beskytning. Verst gikk det ut over *MTB 618*, som fikk to treffere under vannlinjen i kamp med kanonstillingen på Marsteinen, i tillegg til at en granat eksploderte i Oerlikon-kanonens beredskapskasse. Om bord på *MTB 618* ble to mann såret, og totalt 12 mann måtte ha behandling etter operasjonen. I kjølvannet av Operation *Cartoon* ble flere av offiserene og mannskapene på MTB-ene som deltok i tildelt utmerkelser for sitt mot og dyktighet. Blant disse var offiserene Tamber, Prebensen, Bøgeberg, Dramsdal, fenrik Oscar Hauge, samt mannskapene Bernard Kleppe, Henry Evensen, John Roth, Alf Sørle og Peter Sira.⁵³

Støtte til spesialoperasjoner og samoperasjoner med britene

D-klassen gjennomførte også en rekke støtteoppdrag knyttet til spesialoperasjoner. Dette kunne dreie seg om innsetting og uthenting av enkeltagenter, eller grupper av agenter. Et eksempel på slike oppdrag var *Vestige*-operasjonene, som dreide seg om innsetting og uthenting av kajakklag med spesialsoldater for sabotasje i Florøtraktene og i Ålesundområdet (Vestige I, II og III). Vestige I og II ble gjennomført i samme operasjon 3. september 1943. 1. divisjon bestående av *MTB 618* (Danielsen) og *MTB 627* (Henriksen) hadde med seg et kajakklag fra Kompani Linge som ble landsatt ved Botnane i Frøysjøen. 2.divisjon bestående *MTB 626* (Bøgeberg) og *MTB 619* (Christiansen) gjorde tilsvarende landsetting ved Saltskjær i nærheten av Askvoll. Begge landsettingene var vellykket, og det ene laget klarte også å gjennomføre

50 Collins, I.G Major 1943. *Operation Cartoon. Report by Major I.G Collins.* Combined Operations Headquarters.

51 Combined Operations HQ 1943B. *Operation Cartoon. Oppsummering.* Datert 31. januar 1943.

52 Collins, I.G Major 1943. *Operation Cartoon. Report by Major I.G Collins.* Combined Operations Headquarters.

53 Admiralty 1943. Postagram til A.C.O.S med liste over utmerkelser etter Operation *Cartoon* godkjent av Kongen.

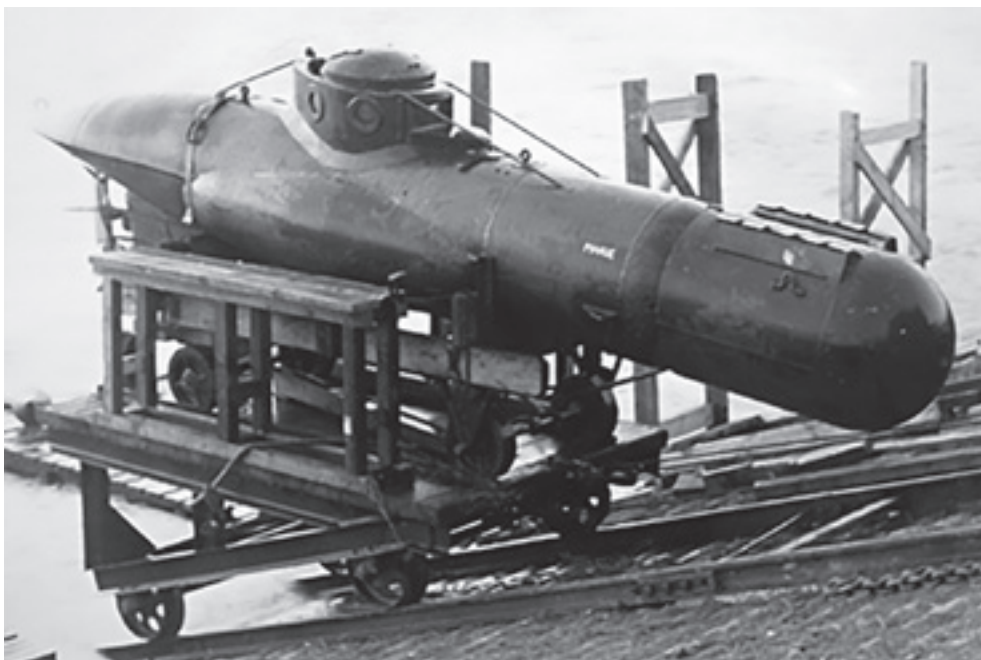


*Løytnant Knut Bøgeberg og løytnant Odd Dahm på torpedorøret på MTB 626.
Bilde fra Marinemuseet*

limpetmineangrep mot et fartøy. Fellesnevneren for alle Vestige-angrepene var imidlertid at minene gikk av altfor tidlig. MTB-ene gjennomførte ut over i 1943 en rekke tokt for å forsøke å berge ut Linge-karene fra Vestige-operasjonene. Man lyktes faktisk med å hente dem ut til slutt.

Et annet eksempel på støtte til spesialoperasjoner var innsetting av, og senere redningsaksjoner for å hente ut spesialsoldatene som førte de såkalte Welman-maskinene. Welman var små enmanns miniubåter, designet for å gjennomføre sabotasjeaksjoner under vann. Også her dreide støtten seg om innsetting av norske og britiske spesialsoldater, sammen med miniubåtene. Miniubåtene skulle blant annet brukes i en sabotasjeaksjon mot flytedokken på Laksevåg, og angrep på havna i Askvoll. Forsøket med Welman ved norskekysten må kunne karakteriseres som mislykkede operasjoner, og også her ble det gjennomført totalt 5 mislykkede MTB-tokt for å redde førerne ut. Fra slutten av mars 1943 hadde Shetlandsgjengen hatt så store tap av skøyter og mannskap, at trafikken fikk en stopp. Det ble ansett som for risikabelt. Stoppen varte helt til de ubåtjagerne (*Hessa*, *Hitra* og *Vigra*) kom på plass i november 1943. Det var særlig i denne perioden med stans at D-klassen hadde spesielt mange oppdrag knyttet til spesialoperasjoner, og frakt av agenter og annet. Flere av båtene var med på slike oppdrag, men det var særlig *MTB 626* med Bøgeberg som sjef som hadde mange slike oppdrag.

I en periode var også operasjonene fra Shetland og Lerwick forsterket med en britisk MTB-flotilje i tillegg til den norske 54. MTB-flotilje. Så mange som 8 britiske D-klasser fra den britiske 58. MTB-flotiljen ankom basen i Lerwick i perioden oktober til desember 1943. Denne flotiljen opererte normalt i kanalen, og var under ledelse av den legendariske Ken Gemmel, som over tid hadde opptjent et velfortjent ry som dyktig



Welman enmannsubåt. Forsøkene med disse i angrep ved norskekysten var mislykket. Bilde fra Wikipedia: Welman trialled at Queen Mary Reservoir Staines – Welman submarine – Wikipedia

MTB-sjef og styrkesjef i den engelske kanal.⁵⁴ ACOS, admiral Wells, hadde allerede 5. juni 1943 antydnet overfor den norske admiral Corneliussen at en slik forsterkning var på trappene. Han skriver i et brev: «I have just heard from the Admiralty that they intend to give me a British manned Flotilla in August or September».⁵⁵

Årsaken til admiralens ønske om at en britisk flotilje skulle drive samoperasjoner med den norske ligger etter min oppfatning dårlig skjult mellom linjene. I et annet brev kaller admiralen denne forsterkningen som «healthy competition». Det er ingen hemmelighet at ACOS sin liaison i operasjonen til 54. MTB-flotilje, Dalzel-Job, og Tamber ikke alltid hadde et hjertelig forhold. Tvert om kritiserte Dalzel-Job Tambers lederskap i rapporter til ACOS inn mot sommeren 1943, og en kan fint forestille seg det presset Tamber stod overfor. På britiske side var det flere forhold man ikke var helt tilfredse med. Det ene var at «orden og style» ikke alltid var helt i tråd med britiske forventninger. ACOS hadde også mottatt rapporter om at operasjonssikkerheten under toktene inn mot norskekysten ikke alltid var av ypperste merke. Det var særlig kontakten med den norske lokalbefolkningen under toktene som ble kritisert. Til sist må Dalzel-Job ha vært kritisk

⁵⁴ Reynolds 1998, s. 104-119

⁵⁵ Wells, D Admiral 1943. Brev datert 5. juni 1953 fra ACOS Admiral Wells til Viseadmiral E Corneliussen med lykkeønskninger etter Tambers vellykkede angrep 4. juni 1943.

til en del av Tambers taktiske beslutninger under tokt, blant annet var dette tilfelle under den nevnte mislykkede Operation *Carey* i april 1943. ACOS syntes på forsommeren 1943 med andre ord ikke å være helt tilfreds med resultatene.⁵⁶

Ut fra de tilgjengelige kildene synes ikke kritikken å være berettiget, og Tamber slo også tilbake på forskjellige måter. I et håndskrevet notat peker han på at Dalzel-Job er for ung og uerfaren og at han burde erstattes med en eldre og mer erfaren offiser.⁵⁷ Med hensyn til resultater fikk admiral Wells en god påminnelse om Tambers kvaliteter og aggressivitet under en operasjon 2.–4. juni 1943, da han som embarkert styrkesjef om bord på *MTB 626* (Bøgeberg) bidro til at det tyskkontrollerte handelsskipet *D/S Altenfels* på 8000 tonn ble torpedert og sank i løpet av to minutter en lys sommernatt utenfor Trælsøy helt nord i Langenuen. Heller ikke dette var en suksess uten omkostninger. Både Tamber selv, skytteren på Vickers-kanonen, menig Leif Sylta og artillerimatrosen på Oerlikon ble såret da 20 mm ild strøk over skroget til *MTB 626*. Sylta fortsatte sågar å skyte lenge etter at han selv ble såret. Også admiral Wells var svært tilfreds med at operasjonen ble kronet med hell. I det nevnte brevet fra 5. juni skriver han: «I am delighted at Lieutenant Tamber's most successful action. A truly gallant and well executed attack... I feel that this success will do a great deal of good for the Flotilla ...».⁵⁸ ACOS og SOK hadde imidlertid allerede avklart at Tamber skulle avløses før *Altenfels* ble sendt til bunns. I midten av juni overtok Thore Horve som sjef for Shetlandsavdelingen, mens Tamber fortsatte som leder for MTB-flotiljen.

Den britiske 58. MTB-flotilje og den norske 54. MTB-flotilje samarbeidet utmerket og sømløst i perioden hvor samoperasjonene fra Shetland foregikk. Normalt var det alltid minst en norsk MTB med under toktene som britene gjennomførte, men det hendte også en sjelden gang at britene gjennomførte tokt på egenhånd. Det var også vanlig at Senior Officer under toktene var en nordmann, og at også britene hadde kjentmenn om bord. De britiske MTB-ene deltok i perioden september 1943 til mars 1944 i rundt 20 tokt, som i alt dekket hele det nevnte operasjonsspekteret til D-klassen. Britene var både dyktige og profesjonelle, men det vil være å overdrive å påstå at deres tilstedeværelse førte til større aggressivitet eller bedre resultater enn man kunne forvente av en ren norsk styrke. Tvert om synes det som om også britene fikk øyene opp for hvor utfordrende Nordsjøen og forholdene langs norskekysten kunne være. Også nødvendigheten i å bryte det som normalt ble ansett som god «OPSEC» ved støtte seg på kontakt med «gode nordmenn» langs kysten under operasjoner, syntes britene å ha større forståelse for etter samoperasjonene. Den britiske 58. MTB-flotilje forble på Shetland helt til både denne og den norske flotiljen brøt opp og gjorde seg klare for nye operasjoner i den engelske kanal.⁵⁹

56 Hegland 1989, s. 67-68

57 Ibid, s. 68

58 Wells, D Admiral (1943). Brev datert 5.juni 1953 fra ACOS Admiral Wells til Viseadmiral E Corneliussen med lykkeønskninger etter Tambers vellykkede angrep 4. juni 1943.

59 Oppsummering av meg basert på Hegland 1989.



Løytnant Ragnvald Tamber mottar Distinguished Service Cross. Bilde fra Marinemuseet.

Kanaloperasjoner 1944

Etter å ha gjennomført et foreløpig siste tokt mot norskekysten og Lindesnes fra Aberdeen 12. -14. mars 1944, gjorde 54. MTB-flotilje seg klar for forflytning til Great Yarmouth og den engelske kanal. Tamber hadde den siste tiden fra desember 1943 og fram til denne siste operasjonen fulgt byggingen av en ny serie med D-klasse MTB-er for å forsikre seg om at de norske erfaringene ble ivaretatt i byggingen. Toktet mot Lindesnes ble Tambers siste tokt med norske MTB-er som sjef på nybygget *MTB 715*. Den 30. mars overlot han kommandoen over *MTB 715* til løytnant Per Danielsen, og en uke senere overtok kapteinløytnant Christian A. Monsen kommandoen over MTB-flotiljen. Fra 18. mars hadde 54. MTB-flotilje 6 operasjonsklare D-klasser stasjonert i Great Yarmouth. To av båtene, *MTB 712* (Herlofson) og *MTB 709* (Matland) var stasjonert i Larne i Nord-Irland, der de deltok i opptreningen av eskortefartøyer i forsvar mot angrep fra blant annet E-båter som et ledd i forberedelsene til den allierte landgangen i Normandie.^{60 61}

Årsakene til denne forflyttingen til kanalen var flere. For det første var erfaringen at det var vanskelig å gjennomføre effektive operasjoner inn mot norskekysten i den lyse delen av året uten å bli oppdaget. Dernest var forberedelsene til invasjonen i Normandie i full gang, og britene ønsket å konsentrere alt tilgjengelig sjøkrigsmateriell i nærheten av invasjonssområdet. 54. MTB-flotilje var direkte underlagt sjefen for HMS Midge i Great Yarmouth, som igjen var underlagt Commander-in-Chief Nore Command. Det tok ikke mange dagene før de norske MTB-ene var i full sving med operasjoner i det noe uvante operasjonsmiljø som kanalen representerte.

Om ettermiddagen 10. april 1944 gled *MTB 715* (Danielsen), *MTB 623* (Haavik), *MTB 653* (Martinsen) og *MTB 618* (Gundersen) ut fra basen i Great Yarmouth, og snirklet seg over på kanalsiden i ly av nattemørket til de var ca. 6 nautiske mil av kysten til Holland. Den nybakte flotiljesjefen Monsen var embarkert som styrkesjef om bord på *MTB 715*. Etterretning tilsa at en konvoi var på vei nordover i kanalen. Etter å ha hatt radarutkikk og lytting en stund, dukket to middelstore fartøyer med 6-8 E/R-båter som eskorte på radaren 4000 yards borte. De norske MTB-ene ble oppdaget av tyskerne da de forsøkte å åpne avstanden litt, og himmelen ble fylt med lysraketter fra den tyske styrken som nesten gjorde natt om til dag. Uforferdet seilte MTB-ene inn på en avstand på mellom 600 og 1500 yards. Det var umulig å komme seg på skuddhold med torpedoer, så de kastet seg inn i en intens artilleriduell. Ikke mindre enn to ganger ble det åpnet opp igjen og «closet» inn igjen, og ildgivingen var intens. Siste gangen de norske MTB-ene nærmet seg den tyske styrken, var det nesten ikke nødvendig å skyte. I kaoset hadde eskortene begynt å skyte på hverandre. Ammunisjonsforbruket var stort. Ikke mindre enn 2770 skudd med Oerlikon, 74 med 57 mm, 2950 MG-skudd og drøye 10 000 skudd med de minste kalibrene. Om

60 Steen 1956D, s. 28.

61 Hegland 1989, s. 73



Norske D-klasser ved kai i Great Yarmouth. Bildet er en illustrasjon hentet fra boken av E.A Steen. Norges Sjøkrig 1940-1945. Marinens operasjoner fra baser i Storbritannia m.v fra januar 1944 til juni 1945.

morgenen 11. april fortøyde de norske MTB-ene ved HMS Midge.⁶²

Sir Admiral Jack Tovey skriver i sin kommentar til toktsrapporten at MTB-ene utvilsomt forvoldte stor skade på eskorten.⁶³ Sannsynligvis to ødelagte E-båter. Både *MTB 715*, *653* og *618* fikk skader. Verst var det ombord på *MTB 618* der en ammunisjonskasse på dekk ble truffet og splintrer slo inn i både

brobygning og rorhus. Som ved et under oppstod det ikke personellskader. Dette var MTB-enes første tokt etter at de forlot Shetland, og det ble et heftig møte med en helt annen kyst enn den norske, og ikke minst helt andre tyske taktikker. Sjefen for HMS Midge skriver i sin kommentar til toktsrapporten: «For a first effort the attempt was quite satisfactory, although from the expenditure of ammunition it looks as if some improvement in fire discipline is necessary».⁶⁴

54. MTB-flotiljes hovedoppdrag i kanalen var å drive patrulje inn mot den okkuperte kanalkysten. Patruljene hadde som hovedfokus å drive offensive angrepsoperasjoner mot tyskkontrollert tonnasje, samt anti E-båt og anti-ubåt operasjoner. Selv om båtene deltok i en rekke slike patruljer i kanalen, var det kun fire av disse som resulterte i kamphandlinger med tyske krigsfartøyer eller tyskkontrollert tonnasje. Resultatene som man oppnådde gjennom operasjonene, kan med andre ord på ingen måte sammenlignes med operasjonene langs norskekysten. Årsakene til dette var flere. For det første opererte man i kanalen i helt åpent farvann, uten muligheten til å ligge å vente i skjul på et godt angrepsøyeblikk. For det andre hadde de tyske styrkene i kanalen utviklet en helt annen og mer effektiv taktikk mot MTB-er. Bruken av store mengder lysraketter gjorde det nesten umulig å snike seg inn i fyringsavstand

62 Commanding Officer HMS Midge 1944. *Coastal Force action on the night of 10-11 april 1944. Enclosure No.1 Per Danielsens toktsrapport.*

63 Tovey, Sir Jack Admiral of the Fleet 1944. *Coastal Force Action with enemy escorted convoy on the night of 10-11 april 1944.* Notat datert 25. april 1944.

64 Commanding Officer HMS Midge 1944A. *Coastal Force action on the night of 10-11 april 1944. Enclosure No.2 Kommentar fra Flag Officer in Charge Great Yarmouth*

for torpedo. For det tredje var de tyske konvoiene i kanalen langt sterkere eskortert enn de man stod overfor langs norskekysten. Til sist må også de norske MTB-sjefenes erfaring nevnes. Nesten alle båtene hadde fått nye sjefer før de ankom kanalen. Fra midten av september var kanaloperasjonene over, og flotiljen var under forflytning tilbake til Lerwick og Shetland.

Tapene og katastrofene

Jeg mener det neppe kan herske tvil om at det norske MTB-våpenet sin innsats og resultater under andre verdenskrig gjennomgående er for lite kjent selv blant folk som har mer en gjennomsnittlig interesse for krigshistorie. Våpenets historie fra krigen er en om dristighet, heltemot, kameratskap og bemerkelsesverdige resultater. Rundt 160 operasjoner og tokt, med nær 130 000 tyskkontrollert tonnasje senket, forteller sitt om hva som ble oppnådd. Samtidig er det også en historie om tap og katastrofer både på militær og sivil side.

Totalt gikk 8 norske MTB-er tapt under krigen fra mai 1940 til mai 1945. Sett i lys av 160 gjennomførte tokt i okkupert område, et relativt lite antall kanskje. Men det sier sannsynligvis noe om den dyktighet og profesjonalitet tjenesten ble utført med. Det sier også noe om ledelse av operasjoner, der credoet «løs oppdraget og ta vare på dine menn» må ha stått sterkt. Tapet av *MTB 6* som brakk ned i motsjø i kanalen 25. september 1940 er nevnt, likeså tapet av *MTB 5* forårsaket av brann og eksplosjon ved kai i Dover. Sistnevnte med tapet av fire mann. *MTB 631* med Matland som sjef grunnstøtte og gikk tapt under en operasjon ved Florø 14. mars 1943, der besetningen og embarkerte kommandosoldater ble reddet i siste liten av en dristig Charles Herlofson som sjef på *MTB 619*. Krigsforbrytelsen der *MTB 345* ble overrumplet og tatt av tyskerne i juli 1943, og hvor hele besetningen ble henrettet på Ulven, beskrives mer utførlig i et senere avsnitt. *MTB 626* måtte kondemneres etter en eksplosjonsartet brann i Lerwick havn 22. november 1943. Også denne vies litt mer oppmerksomhet om litt. MTB-ene 625 (8/2-44), 618 (9/10-44) og 712 møtte sin skjebne gjennom henholdsvis forlis, sammenbrudd i konstruksjon og grunnstøting. *MTB 625* karret seg med nød og neppe til kai for egen maskin, med kun en drøy fots fribord.⁶⁵ Nesten et mirakel. I tillegg til tapet av båter, er det helt umulig å anslå volumet av reparasjoner som en følge av brukne spant og skader på skrog på grunn av fiendtlig ild.

Tap av materiell er en ting, tap av menneskeliv er noe annet. En sannhet selv i krig. Statistikk over sårede vil alltid kunne være unøyaktig, men det tidligere Forsvarets Militærhistoriske avdeling oppgir antall sårede om bord på MTB-ene under krigen til å være 50.⁶⁶ De fleste av disse ble såret av fiendtlig artilleriild. 16 av mannskapene satte livet til. Den verste enkeltstående hendelsen var tapet av *MTB 345* med hele besetningen i juli 1943.

65 Hegland 1989, s. 150-152

66 Forsvarets Militærhistoriske avdeling (Udatert).



MTB 631 i tyskernes hender etter grunnstøtingen 14. mars 1943. Bilde: Flora Historielag.

MTB 345

MTB 345 var en eksperimentell MTB som 54. MTB-flotilje overtok i mars 1943. Hensikten var å prøve ut et konsept med mindre båter, som var lettere å gjemme bort i leden. *MTB 345* var kun 55 fot og hadde en besetning på 7 mann. Den var utstyrt med 2 x 53 cm torpedorør. For å kunne operere over tid var den avhengig av at brennstoff og forsyninger enten var forhåndslagret, eller ble etterforsynt. Sjef på *MTB 345* var den erfarne løytnant Alv Andersen. Etter å ha gjennomført et prøvetokt til Ytre Sula på hele 12 dager i perioden 9.–23. juni, satte *MTB 345* på nytt kursen mot



Minnesmerket over MTB 345 med mannskap på Ospa. Bilde: Jan Tore Nilsen



*Hvert år besøker kadettene fra Sjøkrigsskolen minnesmerket over MTB 345 ved Ospa i Solund.
Foto: Stig Brandal*

Solund som en del av en større styrke 24. juli. Sammen med *MTB 620* (Prebensen) seilte *MTB 345* inn leden sent om kvelden samme dag. Fartøyene la seg til for å etterfylle *MTB 345* med bunkers fra *MTB 620*, men ble oppdaget av et tysk fly. Å fortsette bunkringen ville vært hasardiøst, og Andersen beordret Prebensen tilbake til Lerwick mens hans selv fortsatte å lete etter et bunkersdepot. Han endte opp i et skjulested på Ospa, i nærheten av et sted der det skulle ligge bunkers.

Etter all sannsynlighet ble *MTB 345* angitt av tyskvennlige nordmenn mens båten lå i skul ved Ospa. Andersen selv skal ha sagt i avhør i fangenskap at de ble angitt av en tyskertøs. *MTB 345* med besetningen ble overrumplet av tyske styrker ved Ospa i løpet av 28. juli. Båten ble forsøkt stukket i brann og rigget med en mine, men mannskapet måtte etter en kort skuddveksling overgi seg og ble tatt til fange. I strid med Genèvekonvensjonene insisterte den tyske overkommandanten på Vestlandet, admiral Otto von Schrader på at fangene ikke var soldater, men sabotører og pirater, og at de tråd med andre ordre fra Hitler og Falkenhorst skulle henrettes av Sicherheitspolizei (SIPO) i Bergen senest innen 12 timer etter at de var tatt til fange.

Etter lange avhør på Bergenhus, ble besetningen på *MTB 345* til slutt ført bakbundet til Ulven og henrettet der kl. 0530 om morgenen 30. juli 1943. Kistene ble til slutt ført ut i Korsfjorden og senket og sprengt i stykker med dynamitt på dypt vann. Sjefen for Sicherheitspolizei, Hans W. Blomberg, må ha vært klart over at han var bedt om å utføre en krigsforbrytelse. Han insisterte på å få ordren skriftlig før den ble utført. Det er nærliggende å tro at også admiral von Schrader må ha skjønnet dette, da han tok sitt eget liv i fangenskap i Bergen i september 1945. De syv som ble henrettet på Ulven var: Løytnant Alv Haldor Andresen, kvartermester Hans Thorvald Bærevahr Hansen, matros Jens Klipper, kvartermester Bernhard Kleppe, maskinmann Kjell Øystein Hals, maskinist Agnar Ingolf Bigset og telegrafist Rennie Hull.⁶⁷

Brannen på *MTB 686* og *626* og senkningen av *Irma* og *Henry*

Tidligere i artikkelen nevnte jeg at det gikk flere MTB-er tapt på grunn av at høyoktan bensin antente med påfølgende eksplosjoner, enn i kamp med fienden. Et eksempel på dette var en tragisk katastrofe som fant sted på havnen i Lerwick om morgenen 21. november 1943. Ved kaien lå *MTB 626* (Bøgeberg) med babord side til kai, med *MTB 686* (Mac Dougall) utenpå. Båtene var bunkret, lastet og klargjort til et av forsøkene på å redde ut de nevnte Welman-førerene. Normalt ville båtene ligge i bøye på utsiden om natten etter klargjøring, men på grunn av oppdragets karakter hadde man fått tillatelse til å ligge ved kai for å lette ilandføringen av sensitivt materiell og personell. Kl. 0843 kom det plutselig en kraftig eksplosjon og et inferno av flammer, og besetningsmedlemmer kom løpende bort med klær og kroppsdeler i brann. Ulykken skyldtes etter alt å dømme at en lekkasje fra en bensinkanne forårsaket gassansamling mellom skrogene, som i sin tur ble antent når *MTB 686* startet motorene. Det ble gjort forsøk på slepe den brennende *MTB 686* ut fra kai og *MTB 625* ble beordret ut for å skyte mot vannlinjen i et håp om å senke både denne og *MTB 626* før miner og annet gikk i luften. Det viste seg umulig. En mine gikk i luften, brannene fortsatte og de to båtene endte opp totalt ødelagte av brann og eksplosjoner. Det tok lang tid ut over dagen før omfanget av katastrofen ble helt klart. På britisk side omkom 7 av mannskapet, først og fremst maskinfolk som ble innestengt i skroget på *MTB 686*. Om bord på *MTB 626* var personelltapet noe mer begrenset. Totalt 6 mann fikk brannskader, mens matros Oscar Grunnvoll omkom av skadene han ble påført.⁶⁸

Ved enhver senkning av et handelsskip i norsk farvann av en båt fra 54. MTB-flotilje, lå faren for å gjøre feilvurderinger og med det skape sivile katastrofer latent. Både sjefer og mannskap var fullstendig klar over at det kunne være nordmenn om bord på båtene de senket. Dette tynget mannskapene under krigen, og det var sannsynligvis også noe av det tyngste å bære i etterkant. Selv om det var krig. Flotiljens fartøyer hadde stående ordre om: «... å angripe alle overflateskip med unntak bare av

67 Hegland 1989, s. 85-94

68 Ibid, s. 132-134



Et av få bilder av MTB 345. Bilde: Marinemuseet.

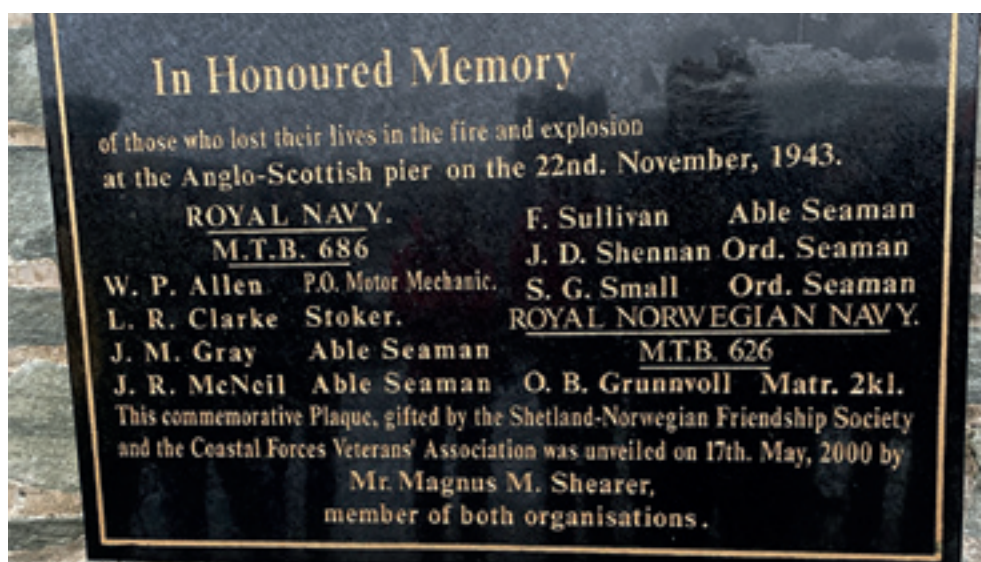
små fiskefartøyer og sivile rutebåter (dvs. fartøyer hvis hovedarbeid tydelig er sivil passasjertrafikk).⁶⁹ En slik ordre var nå en ting, men til syvende og sist var det styrkesjefen eller den enkelte skipssjef som måtte ta fyringsbeslutningen. En beslutning som ofte måtte tas under tidspress, i mørke, dårlig sikt, full av adrenalin og noen ganger under beskytning. Noen ganger kunne man være veldig nær å gjøre fatale feil. Alv Andersen var nær ved å forvolde en slik menneskelig feil senkvelden 20. januar 1943. *MTB 618* (Andersen) og *MTB 623* (Prebensen) var på angrepstokt i Frøysjøen nord av Florø. Nord av Skavingen observerte begge et nordgående handelsskip, og det endte med at Andersen lot begge torpedoene gå mot målet. Til alt hell gikk ingen av torpedoene rett denne gangen. I samme øyeblikk som Prebensen skulle til å la sine torpedoer gå, dro han kjensel på handelsskipet og at det var hurtigruteskipet *Kong Harald*. Katastrofen ble unngått i siste øyeblikk.⁷⁰

En av de mest omdiskuterte hendelsene med norske MTB-er under krigen, er senkningen av hurtigruteskipet *Irma* og lastefartøyet *Henry* på Hustadvika 13. februar 1944. I etterpåklokskapens lys synes det riktig å si at senkningen kan ha vært en tragisk feilvurdering, og i så fall en sivil skipskatastrofe. 11. februar hadde hvalbåt/ubåtjager *Molde* både *MTB 653* (Martinsen) og *MTB 627* (Lütken) på slep nordover for operasjoner rundt Rørviksområdet. Styrkesjef var løytnant Danielsen, embarkert på *MTB 627*. På grunn av værforholdene valgte man å la sleperen gå på høyde med Grip fyr, og heller seile inn i et alternativt operasjonsområde sør av Kristiansund. Etter litt vurdering fant man kamuflasjeposisjon ved Ekilsøy, og satte utkikk på land. Om ettermiddagen 13. februar ble det i skumringen meldt om en nordgående konvoi ved Kvitholmen, fartøyene seilte raskt ut for å angripe. Da MTB-ene var ute i posisjon var mørket falt på. Danielsen vurderte konvoien med to de handelsfartøyene til å være eskortert av en eksortetråler aktenfor handelsfartøyene, og gav ordre om angrep. Lütken skulle ta det første skipet, mens Martinsen skulle angripe det akterste. Alle torpedoene traff sine mål, og handelsfartøyene sank raskt.

Gledens rus over å ha senket to tyskkontrollerte handelsskip, ble allerede dagen etter erstattet med bismak og sorg over nyheten om at det ene fartøyet som var senket var *Irma*. Til sammen 65 mennesker omkom ved senkningen av de to fartøyene, 61 av disse var om bord på *Irma*. Bare 25 mennesker overlevde, og om bord var det både norsk mannskap og norske passasjerer. Det hører med til historien at krigsdagboken til viseadmiral Siemens, som var den tyske admiral for Nord-Norge, ifølge Rustung Hegland opplyser at det fantes tysk marinepersonell om bord på både *Irma* og *Henry*. *Irma* skal også ha vært utstyrt med såkalt tysk «FLAK» skyts (luftvern), og kilder tyder på at det fantes bemanning til dette om bord da hendelsen fant sted. Ingenting av dette ble nevnt i sjøforklaringen som fant sted i etterkant. Danielsen vurderte at fartøyene ikke var merket med nasjonalitetsflagg, at de heller ikke førte lanterner og at de var under militær eskorte. I sjøforklaringen tilsier opplysningene det motsatte. Det

69 Ibid, s.23

70 Ibid, s. 39-40



*Minnesmerket i Lerwick Shetland over de omkomne i brannen på MTB 686 og 626.
Bilde: Jan Tore Nilsen*

er fint mulig at Danielsen feilvurderte situasjonen da han beordret angrepet, og at heller ikke skipssjefene så noen grunn til å ikke gjennomføre angrepsordren. Det er liten tvil om at senkningen av *Irma* med de opplysninger vi har i dag, må sies å ha vært i strid med den stående ordren som eksisterte ved angrep mot fartøyer i norsk farvann. Det synes i så måte riktig å si at senkningen av *Irma* ble gjort ut fra en tragisk feilvurdering. Samtidig må man ikke glemme alle faktorene som påvirket Danielsens situasjonsbilde. Hvor brutalt det enn høres ut, vil dessverre slike feil kunne forkomme i krig. Det er ikke mulig å gardere seg mot slikt.⁷¹

Sjefene og besetningene

Folk med god kjennskap til sjøkrigen under andre verdenskrig vil nikke gjenkjennende til navn som for eksempel Kretschmer, Prien, Schepke og Topp. Alle såkalte ubåt-ess på tyske båter under andre verdenskrig. Fartøyssjefer som gjennom sin dyktighet og mot enten viste imponerende meritter ved spektakulære og uventede angrep, eller rett og slett gjennom antall tokt og senket tonnasje. For å kjenne igjen navn som Herlofson, Danielsen, Sveen, Bøgeberg, Haavik, Matland eller Prebensen må man nesten være medlem i MTB-menigheten. Ikke desto mindre var disse karene MTB-ess, med mange av de samme kvalitetene som de tyske ubåtsjefene under andre verdenskrig. Å trekke fram enkeltpersoner i stor bunke av modige, dyktige og høyt

⁷¹ Detaljene i framstillingen av *Irma* og *Henry* hendelsen er basert i hovedsak på to kilder: Forsvarets Militærhistoriske avdeling (udatert), s. 157-165 og Hegland 1989, s. 152-154



Løytnant Knut Bøgeberg fra Gamvik i midten. Til venstre fenrik Jacob Børresen og til høyre fenrik Aage Kongsro. Bilde: Marinemuseet.

meritterte offiserer kan være et minefelt i seg selv. Når jeg likevel velger å gjøre det er det ikke til forkleinelse for de som ikke blir nevnt, men rett og slett for å bruke noen av de fremste for å få fram noen poenger. Det er også for å få fram noen anekdoter som er spennende og interessante.

Utskreven løytnant Knut Bøgeberg fra Gamvik hadde flest operasjoner inn mot norskekysten av alle de totalt 26 MTB-sjefene som tjenestegjorde om bord på norske MTB-er etter juni 1940. Hele 33 operasjoner noterte han seg i løpet av krigen med henholdsvis *MTB 626* og *MTB 722*. Bøgeberg var en av de første 8 D-klasse sjefene ved 30. MTB-flotilje, og var med på første toktet som ble gjennomført 22. november 1942. Hans siste tokt ble gjennomført 12. januar 1945, og Bøgeberg var dermed blant de MTB-sjefene som tjenestegjorde lengst ved den norske flotiljen. Som sjef på *MTB 626* senket Bøgeberg DS *Altenfeldts 5/6* 1943 i Langenuen, i den allerede nevnte dagslysoperasjonen hvor Tamber ble såret. En prestasjon som gav han St. Olavs-medaljen med Ekegren. Videre senket han med *MTB 722* DS *Freikoll* i Frøysjøen 8. oktober 1944 og 6/1-1945 DS *Dora Fritzen* 6. januar 1945 bare dager før han avgikk flotiljen. Den siste operasjonen gav han omsider et velfortjent Distinguished Service Cross (DSC). Bøgeberg var også den som ble tiltrodd det største antallet av operasjoner med støtte til spesialoperasjoner med *MTB 626*. Det var for eksempel han som 11. april 1943 berget ut Shetlands-Larsen med mannskap. etter at de med nød og neppe hadde overlevd senkningen av skøyta *Bergholm*. Bøgeberg er også innehaver av Krigskorset med Sverd.⁷²

⁷² Oppsummeringen om Knut Bøgeberg er laget med basis i: Forsvarets Militærhistoriske avdeling (udatert).

En annen offiser med lang tjenestetid ved MTB Flotiljen var kapteinløytnant Charles Oluf Herlofson fra Asker. Herlofson var den høyest dekorerte av alle MTB-sjefene fra andre verdenskrig, og nummer tre på listen alt i alt etter Leif Larsen og Gunnar Sønsteby. Denne dristige og dyktige MTB-sjefen gjorde også karriere i Forsvaret etter krigen, hvor han blant annet ble kontreadmiral og generalinspektør for Sjøforsvaret. Herlofson kom fra jageren *Sleipner* 8. desember 1942, og dro ut på sitt første tokt mot norskekysten allerede 15. januar 1943. Det var et resultatløst tokt, og de kom tomhendte hjem, noe som hørte til sjeldenhetene når Herlofson var på «besøk» ved norskekysten. Under et tokt 7. januar 1944 med *MTB 712* i Bømlafjorden ble DS *Viola* av Hamburg senket med torpedoer, og dagen etter kom det lovord fra ACOS admiral Harwood i et brev til Flotiljesjef Monsen: «Jeg har med største fornøyelse notert meg de suksesser som Deres MTB'er har oppnådd, og har særlig lagt merke til at når løytnant Herlofson fra Den Kgl. Norske Marine har gjennomført en operasjon, så er han svært sjelden vendt tomhendt tilbake».

Liste over de 10 MTB sjefene med høyest antall tokt

Grad	Navn	MTB	Antall
Lt	Bøgeberg, Knut (Gamvik)	626/722	33
Lt/Kl	Herlofson, Charles O (Asker)	619/623/712/717	32
Lt	Matland, Erling (Haugesund)	631/653/709	24
Lt	Haavik, Kristian (Karmøy)	623/715	24
Lt	Sveen, Arne (Asker)	618/688/715	23
Lt	Børresen, Jacob (Oslo)	625/711	20
Lt	Prebensen, Axel (Risør)	620/623/688	17
Lt	Danielsen, Per E (Horten)	623/618/715	16
Lt	Henriksen, Harald (Larvik)	619/627	14
Lt	Hjellestad, Karl (Hjellestad)	625/709	10

Kilde: Forsvarets Krigshistoriske avdeling

Artikkelens omfang tillater ikke å gå i dybden av Herlofsons totalt 32 operasjoner, men han var den som oppsummert hadde høyest tonnasje senket eller ødelagt. Riktignok bare marginalt flere enn Bøgeberg. Ifølge oversikten laget av Forsvarets Krigshistoriske Avdeling senket, ødela eller skadet Herlofsons MTB-er totalt ca. 20 000 tonn bestående av 3 handelsskip og 5 eskorter eller patruljefartøyer. En av de mest dramatiske hendelsene var senkingen av DS *Optima* (Herlofson/*MTB 619*) og et annet tyskkontrollert handelsskip (Matland) på Florø havn 14. mars 1943. De snek seg inn på ankerplassen i Breivika, og torpederte handelsskipene på så kort avstand at de to MTB-ene ble sprayet av saltvann og brennstoff fra eksplosjonene. I den dramatiske retretten gikk Matland (*MTB 631*) på grunn. På tross av iherdige forsøk lyktes det ikke Matland å bakke av grunnen, og man forberedte en ødeleggelse og evakuering av båten. Under stor dramatikklarte Herlofson å stikke baugen inntil og berget over både Matlands besetning og en gruppe kommandosoldater. Men dramatikken stoppet ikke der. Med totalt 68 mann om bord



Kapteinløytnant Herlofson til venstre, i midten løytnant Martinsen og orlogskaptein Monsen til høyre. Bilde: Marinemuseet.

seilte *MTB 619* inn i en forferdelig storm på veien over. Spanter og rekkestøtter knakk, og det var kun iherdig øsing av mannskapet og godt sjømannskap som gjorde at fartøyet med nød og neppe klarte å komme seg velberget til Lerwick. Overfarten tok nær 40 timer, og det var reell fare for at fartøyet ville gå i oppløsning. *MTB 631* falt ellers i tyskernes hender.

Det er fort gjort å vie fartøyssjefene mye oppmerksomhet på grunn av deres initiativ og mot under operasjoner. Men alle som har tjenestegjort på marinefartøyer vet at et fartøy aldri vil lykkes uten at besetningen om bord utviser mange av de samme egenskapene. De norske *MTB*-enes resultater var i første rekke en konsekvens av velfungerende og dyktige besetninger. Det var først og fremst et samarbeid, der man var totalt avhengig av at alle kunne jobben sin og visste hva de skulle gjøre. Antallet dekorerte besetningsmedlemmer fra *MTB*-ene vitner om sterkt samhold, kameratskap, mot og dyktighet. Historiene er for mange til å gjengis her, men noen få eksempler kan vi trekke fram. Tamber selv sa dette om besetningene:

«Jeg har sjelden truffet maken til gutter ... Det var ikke noen speidergutter ... men det var en samling med mannfolk som viste en innsatsvilje og en offervilje som, vel det må vel en krig til for at vi skal komme der. Og så var det et kameratskap som jeg må si var sjelden å se. Den ånden der tror jeg særlig lever på små båter som Motor Torpedobåter.»⁷³

73 FRO Filmavdelingen 1973.

Et lysende eksempel er maskinist og kvartermester Fritjof Solberg fra Tjøme, som hadde den lengste sammenhengende maskintjeneste på MTB under krigen. Under et tokt med *MTB 71* i den engelske kanalen 1. desember 1941, ble fartøyet truffet av en granat fra en tysk E-båt rett bak de aktre bensintankene, og det oppstod kraftig brann om bord. I stedet for å stoppe gav brobesetningen full gass, med det resultat at akterskipet ble sugd så langt ned at vannet strømmet inn gjennom granathullet. I kontrollrom bare noen meter unna brannstedet holdt Solberg hodet kaldt og lot turtallet ruse ut. Resultatet ble at maskinene bråstoppet, og sjøen veltet inn over akterskipet og kvalte ilden. Det var ikke siste gangen Solbergs snarrådighet reddet båt og besetning fra katastrofen.

Under et tokt med *MTB 619* 22.–24. februar 1943 fikk både Solberg og resten av maskinbesetningen på nytt kjørt seg. Underveis fra Lerwick mot norskekysten stoppet to av maskinene. På tross av intens slingring klarte Solberg sammen med menig maskinmann Svendsen å skifte en større reservedel på en av maskinene, og seilassen fortsatte ufortrødent på tre maskiner. Den siste maskinen ble reparert under kamuflasjenettene noen timer senere. Da maskinene ble startet ved avgang fra fjellsiden sprang et bensinrør lekk, og den ene maskinen stod brått i flammer. Solberg reagerte lynraskt og fikk slukket ilden med et brannslukningsapparat. Sjefen, Herlofson, fikk først vite i etterkant at de hadde vært svært nær det som kunne blitt en katastrofe.

Dekksbesetningene er en historie for seg. Både torpedoangrep og artilleridueller mot fiendtlige fartøyer eller landstillinger foregikk oftest på svært korte avstander, og de som befant seg ute på dekk enten for å betjene artilleri eller torpedorør var svært eksponerte. At disse karene holdt hodet kaldt og fortsatte å betjene våpnene selv om kulene pep rundt ørene på dem, var rett og slett forskjellen mellom liv og død enkelte ganger. Den mentale belastningen må ha vært enorm. Noen ganger gikk det bra, mens andre ganger satte de livet til. Hele 6 av de 16 fra MTB som ble drept under krigen, døde som en følge av fiendtlig ild. Av disse 6 var 5 artillerister. Her beskrives dekksmannskapenes kaldblodighet, innsats og offervilje gjennom en serie sitater fra Rustung Heglands *Angrep i Skjærgården*:

«... Prebensen ble slått i ørske en stund av et 20 mm prosjektil som eksploderte like ved hodet hans ... Menig Kåre Andreassen ved skytset ble dødelig såret og segnet om, menig Johannes Mongstad ble truffet av et prosjektil, men fortsatte å skyte til magasinet var tomt, så falt han sammen. Menig Ludvid Johnsen ble lettere såret, men fortsatte på sin post ved kanonen (MTB 620) ... Under manøveren slo flere 20 mm projektiler inn i skroget ... et detonerte mot Vickerskanonen og såret skytteren, menig Leif Sylta, en splint skar seg inn løytnant Tambers ben og Coltskytteren ble alvorlig såret. Leif Sylta fortsatte å skyte med kaldblodig treffsikkerhet, og artillerimatros Steffen Nilsen behandlet Oerlikonkanonen med profesjonell dyktighet (MTB 626).»⁷⁴

74 Hegland, 1989, s. 82-83



Den beryktede «Gulosten» (Johannes Sigfred Andersen) gjør kanonpuss. Bilde: Riksarkivet.

Heltehistoriene og medaljene er det med andre ord mange av fra MTB-våpenets innsats under andre verdenskrig. Men medaljen hadde også en bakside, og opplevelsene satte dype spor hos mange. Kåre Nilsen fra Vadsø var skytter om bord på *MTB 625* i en lang periode. I et intervju til avisa *Finnmarken* fortalte Kåre følgende om sine opplevelser: «I alle årene etter krigen har jeg forsøkt å glemme krigens redsler.

For det var til tider et helvete det vi opplevde».⁷⁵ En annen skytter som opplevde tjenesten som tøff Bernt Ivar Tjærslund. I et intervju forteller han om hvordan han opplevde varigheten av påkjenningene: «Det var faktisk hardt. Litt av en påkjenning gjennom så mange år. Det siste året så tror jeg ikke jeg hadde holdt så svært mye lenger, for jeg vil påstå at jeg var mektig nærvøs. I hvert fall under de siste aksjonene. Det begynte å røyne på.»⁷⁶ Tamber selv fortalte at messa og en drink eller flere var en form for avreagering for mange etter tøffe tokt. Også Charles Herlofson sier i et intervju, dog litt forsiktig at: «Jeg har vært heldig. Jeg kom hjem etter krigen uten en skramme, skjønt sjansene til det motsatte så absolutt var til stede. Jeg ble pensjonist med god fysisk helse skjønt det mangler en del på god nattesøvn.»⁷⁷ Felles for mange som gjorde tjeneste på sjøen var at de ikke snakket mye om hvordan de hadde opplevd krigen. Noen klarte seg greit i ettertid, men for andre ble opplevelsene en bør de måtte bære med seg. Posttraumatisk stress var den gangen et ukjent syndrom, men det kan neppe være tvil om at enkelte ville vært i den kategorien om en slik diagnose hadde eksistert.

Den mest effektive allierte MTB-flotiljen

Merittene til den norske MTB-flotiljen på Shetland under andre verdenskrig er ikke mindre enn imponerende. Statistikken som er oppsummert av den tidligere Forsvarets Militærhistoriske Avdeling lister altså ca. 160 tokt ved norskekysten og i den engelske kanal, og rett i underkant av 130 000 tonn skipstonnasje ødelagt eller senket.⁷⁸ Tap av menneskeliv er alltid en tragedie, men dessverre noe som ikke kan unngås i krig. Tap av MTB-mannskaper og båter under krigen var likevel relativt lavt sett i relasjon til operasjonsmønsteret. Tapte liv i form av senskader vil vi aldri få noe eksakt tall på. Lovordene og lykkeønskningene til Tamber og mannskapene kom allerede etter de fire første toktene i desember 1942, der kontreadmiral E. Corneliussen hadde følgende hilsen til Flotiljen: «Jeg ber dem overbringe sjefer, offiserer og besetninger min lykkeønskning med takk for de djerve og vel utførte operasjoner ... H.M Kongen har uttalt sin store tilfredshet med hva Flotiljen har utrettet».⁷⁹

Flotiljen la lista høyt fra starten av, og det skal ikke være tvil om at de var under konstant press for å levere resultater når de var på tokt. Det skal heller ikke stikkes under en stol at de britiske foresatte, og tidvis heller ikke Forsvarets Overkommando alltid var like tilfredse med Flotiljen. Mangel på resultater eller feil som ble begått under tokt, ble kommentert raskt. Noe av dette synes å skyldes kulturforskjeller

75 *Finnmarken* 1983.

76 FRO Filmavdelingen 1973.

77 *Norsk Tidsskrift for Sjøvesen* 1983.

78 Forsvarets Krigshistoriske avdeling (udatert). Bilag 10.

79 Hegland 1989, s. 34



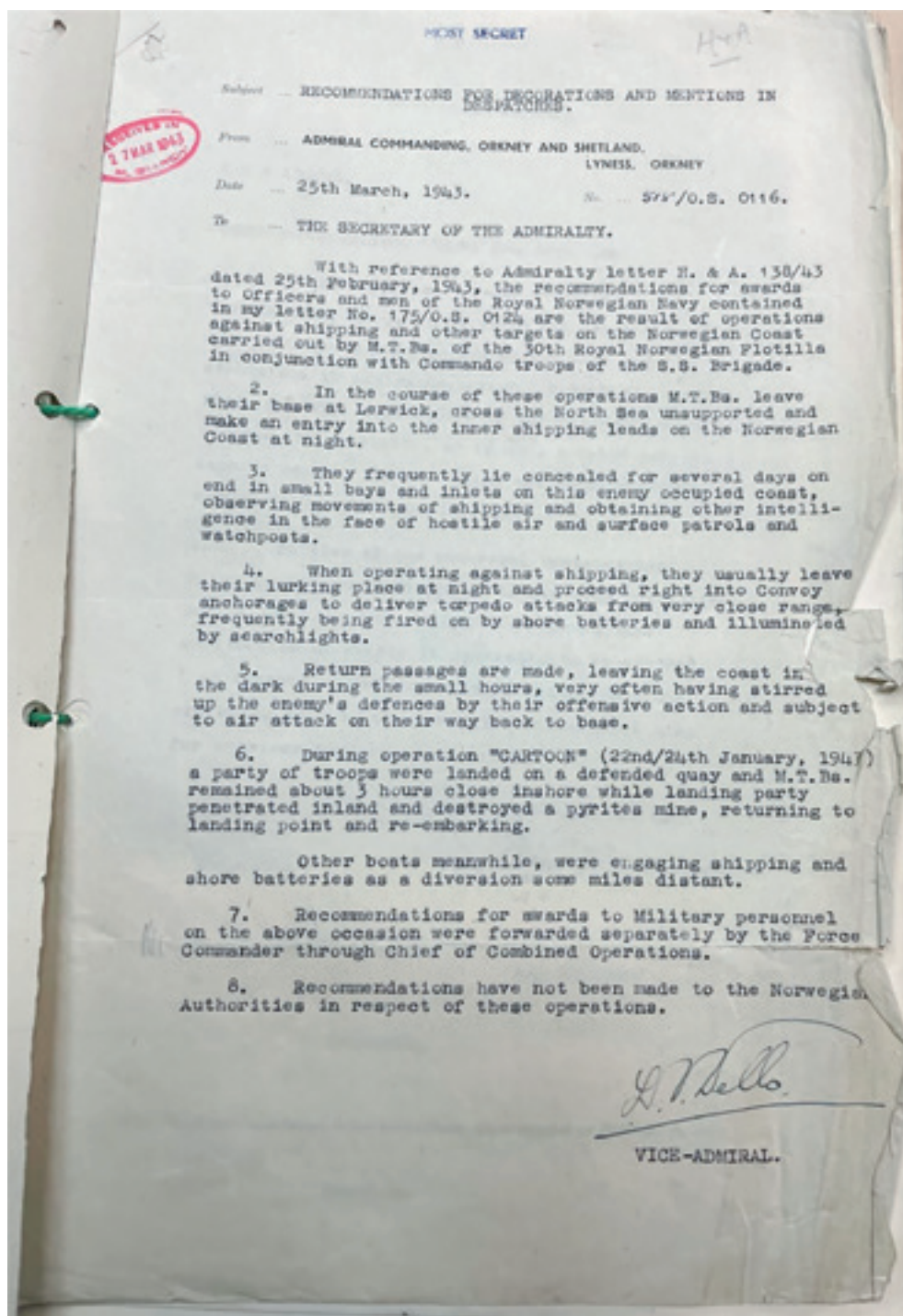
Kronprins Olav inspiserer MTB-besetninger. Bilde: Marinemuseet.

mellom den norske og britiske marinen, i tillegg til at det rett og slett var tøffe karer som levde og opererte under svært tøffe forhold. Men når en leser ACOS og andres kommentarer til mange av tekstrapportene, blir en slått av den profesjonalitet, mot og dyktighet som påpekes.

Sittende på en fortøyningspullert i Lerwick havn 30 år etter at han avgikk som flotiljesjef under krigen sier den gamle kriger Tamber følgende på spørsmål om Flotiljens effektivitet: «Jeg vet i hvert fall at vi var den Motor Torpedobåt Flotillaen som hadde flest senkinger under krigen, og da kan man vel si at vi hadde grunn til å være fornøyd.»⁸⁰ Mot slutten av krigen gjennomførte sjefen for Coastal Forces en analyse av 54. MTB-flotiljes effektivitet ved bruk av torpedoer under operasjoner i perioden september 1944 til februar 1945. Konklusjonen var nettopp at flotiljen sammenlignet med tallene for samtlige britisk kontrollerte MTB-er lå langt over gjennomsnittet. I perioden ble 40 torpedoer avfyrt under tokt, og 27 av disse resulterte i treff. En treffprosent på 67.5 prosent. Av 21 registrerte torpedoangrep, var 16 ansett som vellykket. En suksessrate på over 76 prosent.⁸¹ Selv om man tar i betraktning at tyskernes beskyttelsestiltak mot slutten av krigen nok var for nedadgående, er det

80 FRO Filmavdelingen 1973.

81 Commander in Chief Home Fleet 1945. Brev fra Principal Naval Liaison Officer til Admiral E Corneliussen dater 26.mars 1945. Flotiljens treffrate med torpedoer kommenteres.



Anbefalinger til dekorasjoner. Lykkeønskringer fra Admiral Wells, Admiral Commanding Orkneys and Shetland. Kilde: Admiralty Library Portsmouth.

imponerende tall. Bemerkelsesverdige operasjoner med imponerende resultater, men som dessverre synes å være lite kjent i dag.

Denne artikkelen ble innledet med et sitat fra John Rustung Heglands bok *Angrep I Skjærgården*. En fullstendig gjengivelse av dette sitatet kan være en passende avslutning nå. Sitatet stammer fra sjefen for Coastal Forces i Lerwick, Captain E C Browne, og hans resymé av sine inntrykk av den norske MTB Flotiljens krigsoperasjoner:

«Disse små, men kraftig bestykkende båter, bemannet med djerpe beslutsomme menn, har trosset nesten sammenhengende stormer, gjennomført den 12 timer lange reisen over Nordsjøen, stjålet seg inn på egen kyst under dekke av mørket og har slått til og vært forsvunnet igjen før en forbløffet fiende kom seg til å reagere etter overraskelsen... Denne stadige trussel mot fiendens sjøforbindelser er målbevisst bygget opp gjennom lange slitsomme måneder med en kaldblodighet, et mot og en utholdenhet som ikke overgås av noen i denne totale krig».⁸²

Litteraturliste

- Admiralty 1943. Postagram til A.C.O.S med liste over utmerkelser etter Operation Cartoon godkjent av Kongen.
- Admiralty 1945. *Signal No. 708/H.F. 1600/68*. Signal av 12.mai 1945 med Adm Henry Moores lykkeønskninger etter MTB 711 og MTB 723 angrep på ubåt 26.mai 1945
- Chief of Staff Combined Operations 1943. *Operations «Omnibus». Brief for Chief of Staff*. Datert 6.januar.
- Christensen, Christian 1986. *De som heiste flagget*. JW Cappelens Forlag. Oslo
- Collins, I.G Major 1943. *Operation Cartoon. Report by Major I.G Collins*. Combined Operations Headquarters.
- Combined Operations HQ 1943. *Operations «Omnibus» Outline Plan*. Operasjonsordre Operation Omnibus datert 5. januar.
- Combined Operations HQ 1943A. *Headquarters Secret acquaint no 4. Attack on the Pyrites mine etc. on Stord Island in South Norway on the night of 23-24 January 1945*. Datert 5. februar.
- Combined Operations HQ 1943B. *Operation Cartoon. Oppsummering*. Datert 31. januar.
- Commanding Officer MTB 56 1941. *Report on Operation Barefoot*. Løytnant Per Danielsens rapport etter operasjonen. Datert 6. oktober.
- Commander in Chief Home Fleet 1941. Signal adressert til Admiralty der MTB for gjentagelse av Operation Barefoot etterspørres. Datert 15. oktober.
- Commander in Chief Home Fleet 1945. Brev fra Principal Naval Liaison Officer til Admiral E Corneliussen dater 26. mars. Flotiljens treffrate med torpedoer kommenteres.
- Commanding Officer HMS Midge 1944. *Coastal Force action on the night of 10-11 april 1944. Enclosure No.1 Per Danielsens toktsrapport*.
- Commanding Officer HMS Midge 1944A. *Coastal Force action on the night of 10.-11. april 1944. Enclosure No.2 Kommentar fra Flag Officer in Charge Great Yarmouth*

82 Hegland 1989, s. 242

- Dalzel-Job, Patrick 1992. Privat samtale i Narvik sommeren 1992 ifm. arrangement.
- Danielsen, E C kontreadmiral 1942. Brev til Captain Eccles ACOS angående kontakt med nordmenn under operasjoner. Brev datert 23. desember.
- Finnmarken 1983. *Med i MTB-tjenesten under krigen*. Intervju med Kåre «Truls» Nilsen fra Vadsø i avisen Finnmarken, 22. januar.
- Forsvarets Overkommando 1942. 30. MTB Flotilla. *Kontakt med nordmenn under operasjoner ved norskekysten*. Brev til SOK datert 14. desember.
- Forsvarets Krigshistoriske avdeling (udatert). *Motortorpedobåtene*. Oversikt laget av Forsvarets Militærhistoriske avdeling over samtlige MTB-operasjoner fra Storbritannia under andre verdenskrig. Sannsynligvis laget på slutten av 1940- eller begynnelsen av 1950 tallet. Ligger tilgjengelig i Riksarkivet.
- Hansen, Ola Bøe 2001. *Et rikt liv i fedrelandets tjeneste. Portrett av Kommandør Sjur Normann Østervold*. Sjømilitære Samfund. Bergen
- FRO Filmavdelingen 1973. *Kystens Haier. TKB-våpenet 100 år*. Film laget av FRO Filmavdelingen ifm. TKB-våpenets 100-års jubileum.
- Hegland, John Rustung 1973. *Norske Torpedobåter gjennom 100 år*. AS John Grieg, Bergen
- Hegland, John Rustung 1989. *Angrep i Skjergården. Norske Torpedobåters operasjoner fra Shetland 1941-1945*. Dreyer. Oslo.
- Home Fleet 1945. *Report No. 116 – Operation V.P.86*. Kommentarer fra Admiral Henry Moore til operasjon.
- Irvine, James W 1988. *Men bølgene er jo fri. Shetland/Norgeforbindelsene 1940-1945*. Sjømilitære Samfund. Bergen
- Office of Captain Coastal Forces 1945. *Report number 116 – Operation V.P 86*. Datert 24. April.
- Office of Captain Coastal Forces 1945A. *Memorandum. Orders for V.P 86*. Datert 2. mai.
- Norsk Tidsskrift for Sjøvesen* 1983. Admiral Charles Oluf Herlofson. Intervju av Anfinn Aas Klæboe i Tidsskriftet aprilutgaven 1983.
- Rear Admiral (D) Home Fleet 1941. *Operation Barefoot. Recommendations for awards*. Brev til Commander-in-chief Home Fleet datert 19. oktober.
- Rear Admiral (D) Home Fleet 1941A. *Operation Barefoot*. Signal fra Commander-in-chief Home Fleet datert 15. oktober.
- Reynolds, Leonard C. 1998. *Dogboats at War: Royal Navy D Class MTBs and MGBs 1939-1945*. The History Press. Gloucestershire
- Sjef 30.MTB Flotilla 1942. Baseforhold i Lerwick. Brev fra Sjef 30 MTB Flotilla til SOK datert 17. november.
- Sjef 30. MTB Flotilla 1943D. Toktsrapport for tiden 1/12 1942 til 1/1 1943. Brev fra Sjef 30. MTB Flotilla til SOK datert 1. januar.
- Sjef 30.MTB Flotilla 1943C. Toktsrapport for tiden 1/1 til 1/2 1943. Brev fra Sjef 30. MTB Flotilla til SOK datert 1. februar.
- Sjef 30. MTB Flotilla 1943A. Base og leieforhold for 30. MTB Flotilla. Brev fra Sjef 30. MTB Flotilla til SOK datert 7. april.
- Sjef 30. MTB Flotilla 1943B. *Contact with Norwegian Civilians during Operations off the Norwegian Coast*. Tilsvar til SOK datert 7. januar.
- Sjef 30. MTB Flotilla 1943C. Toktsrapport for tiden 1/1 til 1/2 1943. Brev fra Sjef 30. MTB Flotilla til SOK datert 1. februar.

- Sjefen for Shetlandsavdelingen 1945. *Ad operasjoner av 54. M.T.B Flotilje på Norskekysten i januar.*
Rapport avgitt til Kommanderende Admiral.
- Sjøforsvarets Overkommando 1942. *Nye fartøyer.* Brev til Forsvarsdepartementet datert 9.september.
- Statsråd 1943. Hemmelig innstilling til Kgl. Res. Tildeling Krigskorset med sverd til Lt Axel Prebensen og Lt Alf Kristian Haavik.
- Statsrådsekretariatet 1942. *Referat Statsråd* hos H.M. Kongen 19. juni.
- Steen, E. A. 1956. *Norges Sjøkrig 1940-1945. Sjøforsvarets kamper og virke på Vestlandet og i Trøndelag i 1940.* Gyldendal Norsk Forlag, Oslo.
- Steen, E. A. 1956B. *Norges Sjøkrig 1940-1945. Bind II: Det Tyske Angrepet i Oslofjorden og på Norges sørkyst* Gyldendal Norsk Forlag, Oslo.
- Steen, E A 1956C. *Norges Sjøkrig 1940-1945. Bind VI del 1: Marinens Operasjoner fra baser i Storbritannia.* Gyldendal Norsk Forlag, Oslo.
- Steen, E A 1956D. *Norges Sjøkrig 1940-1945. Bind VI del 2: Marinens Operasjoner fra baser i Storbritannia.* Gyldendal Norsk Forlag, Oslo.
- Storm-Bjerke, Helge 1953. *Klar til Kamp. De norske motortorpedobåters innsats under krigen.* Gyldendal Norsk Forlag, Oslo.
- Tovey, Sir Jack Admiral of the Fleet 1944. *Coastal Force Action with enemy escorted convoy on the night of 10.-11. april 1944.* Notat datert 25. april.
- Wells, D Admiral 1943. Brev datert 5. juni 1953 fra ACOS Admiral Wells til Viseadmiral E Corneliussen med lykkeønskninger etter Tambers vellykkede angrep 4. juni.
- Østervold, Sjur 1941. *Proposal of operation with M.T.B in the Bergen area.* Brev til Orlogskaptein A/P datert *Draug* 21. juli.

To dramatiske MTB-operasjoner (1943 og 1945)

Av kommandørkaptein (r) Jan Tore Nilsen



Operasjon 1: Patrulje «R» nr. 11 – Drama på Florø Havn

Tidlig om morgenen fredag 12. mars 1943 lå to norske motortorpedobåter fra 30. MTB-flotilje¹ operasjonsklare i Lerwick havn. Den ene båten var *MTB 619* med løytnant Charles Oluf Herlofson som sjef. Herlofson hadde bare en drøy uke tidligere returnert fra et strabasiøst tokt der *MTB 619* og *MTB 627* (løytnant Harald Henriksen) ble liggende værfast på norskekysten i hele ti dager. Lengden på toktet var helt på grensen av hva man kunne tåle i forhold til proviantmengde.² Den andre båten var *MTB 631* med løytnant Erling Matland som sjef. Matland var etter hvert en erfaren skipssjef ved Shetlandsavdelingen. Han var blant annet med på det aller første MTB-toktet til norskekysten etter at den norske MTB-flotiljen på Shetland var opprettet, og hadde vært med på fire av de ni første toktene flotiljen hadde gjennomført.

Litt etter klokken 1230 stevnet de to båtene av Fairmile-D klassen ut i Nordsjøen forbi neset Bard Head rett øst av Lerwick. Været var greit, lett bris fra vest med svake dønninger.³ Hovedoppdraget denne gangen var å ta seg inn i området nord av Florø, og gjennomføre torpedoangrep mot tyskkontrollerte fartøyer som ofte fant ankerplass i Botnavågen ved Florø. I tillegg hadde de to båtene tatt om bord til sammen 76 små miner av R-typen som var ment mot fartøyer. Som et tilleggsoppdrag skulle minene legges tvers over leden nord for Florø. Det var folksomt om bord både på *MTB 619* og *MTB 631*. I tillegg til den normale besetningen var det fordelt 10-12 kommandosoldater mellom de to MTB-ene.⁴

Mens MTB-delen av operasjonen var gitt den noe intetsigende og kjedelige benevnelsen Patrulje «R» nr.11, hadde kommandosoldatoperasjonen fått det klingende navnet «Operation Brandy». Om bord på *MTB 619* var det en liten gruppe kommandosoldater fra 12 Commando under ledelse av løytnant O'Sullivan. Om bord på *MTB 631* var midlertidig kaptein Daniel Rommetvedt embarkert sammen med 6 kommandosoldater fra 10 og 30 Commando.⁵ Kommandosoldatene var relativt ferske, og var med på toktet mest for å vinne erfaring med operasjoner gjennomført fra MTB.

1 Flotiljen byttet senere navn til 54. MTB-flotilje

2 Hegland 1989, s. 52-54

3 Krigshistorisk Avdeling (udatert), s.81-83

4 Ulike kilder oppgir ulikt antall i forhold hvor mange kommandosoldater som var med på toktet. Her støtter jeg meg på intervju med Charles Herlofson selv, som sier han hadde 72 mann om bord på veien hjem. Om man regner 25 mann på hver besetning på *MTB 619* og *MTB 631* blir det ca. 20 ekstra.

5 Naval Officer in Charge Lerwick 1943.



MTB 631 utenfor kaia i Lerwick havn. Foto: Marinemuseet

Alt tyder på at det var Rommetvedts aller første tokt over Nordsjøen med MTB. Til sist var også den britiske liaisonen ved MTB-flotiljen, løytnant Thorpe, med som observatør.⁶

Før de nådde norskekysten blåste det opp til sterk kuling med snøbyger fra nordøst, og farten måtte reduseres. Bestikket hadde likevel vært bra og de fikk landkjenning mot Batalden mellom snøbygene rundt kl. 2300. En halvtime senere var de på vei inn mellom store og lille Batalden, og inn Djupevågen vest av lille Langøya. Uten hjelp av månelys og i tidvis tett snødrev fikk kjentmannen om bord på *MTB 619* en tøff jobb. I det trange løpet sør av Langøya gikk det ikke bedre enn at begge båtene havnet ut av den planlagte kursen på grunn av strøm, vind og dårlig sikt, og berørte grunnen. En liten skade på en av propellene på *MTB 619* og roret på *MTB 631* ble konstatert, men ikke verre enn at seilasen innover fortsatte. Herlofsons plan var å kamuflere begge båtene inntil en fjellvegg i en trang vik som ble kalt Skittenhullet, men kjentmennene klarte ikke å finne åpningen i snøværet. De fant fort en alternativ fortøyningsplass inntil en liten holme på nordvestspissen av øya Skorpa, hvor de fortøyde kl. 0150 13. mars.

Litt før dagslyset kom ble båtene kamuflert der de lå baug mot hekk inntil fjellveggen. Kamufleringen foregikk forskriftsmessig og raskt. Mastene ble lagt ned, og de skarpe konturene av skrogene ble forsøkt brutt av materialet som var medbrakt. Trær og busker ble lagt inn i kamuflasjenettene for å få båtene til å gå enda mere i ett med naturen rundt dem. Matland og Herlofson kom seg over på Skorpa for å rekognosere, og fra en høyde fant de fin og uhindret sikt rett inn mot Florø havn og

⁶ Hegland 1989, s.55



Kart som viser MTB 619 og MTB 631 sin seilas inn mot angrepsposisjonen

ankringsplassen ved Botnavågen. Kommandosoldatene etablerte kontinuerlig vaktpost oppe på høyden for å observere trafikken i leden, og det som skjedde inne på havnen.⁷ Ut over dagen ble et par passerende handelsskip med eskorte observert, i tillegg til noe flytrafikk.

Utpå lørdagen kunne man gjennom kamuflasjen observere en fiskesjekte med to mann om bord som nærmet seg. De hadde åpenbart oppdaget at det var dukket opp noe ved fjellsiden som ikke burde være der, og de hvilte litt på årene og rodde nærmere. Etter hvert skjønte Herlofson at det ikke lenger var noen tvil om at fiskerne hadde oppdaget dem, og han stakk hodet ut av kamuflasjenettet og vinket dem inn mot *MTB 619*. I følge Herlofson selv var han klar over at dette var et brudd på sikkerhetsinstruksen, men fant det tryggere å få kontroll på de nysgjerrige fiskerne ved å snakke med dem.⁸ Operasjonen var nå uansett helt avhengig av at de to i båten holdt kjeft. Karene ble invitert om bord og fikk en kjærkommen røyk og nytrukket MTB-kaffe. Det viste seg vel verdt å bryte sikkerhetsinstruksen denne gangen. Karene hadde brukbar oversikt over den tyske aktiviteten i området, og kunne peke ut kanonstillinger, lyskastere og minefelter. I tillegg viste de lokalkjente fiskerne MTB-sjefene en trang led som tyskerne

⁷ Van der Bijl, 2008.

⁸ Klæboe 1983, s.16



*MTB 619 og MTB 631 kamuflert med Skorpo 12.–14. mars. Batalden i bakgrunnen.
Foto: Marinemuseet.*

anså som «useilbar», rett og slett en bakvei som kunne brukes for å komme usett helt inn til ankringsplassen. Fiskerne ble så gitt lov til å dra hjem, med lovnader om at de ikke skulle røpe noe. Natten til søndag 14. mars var stille.

Om morgenen hadde Herlofson vært oppe ved utkikksposten en tur, og ble en smule sjokkert da han kom ned til båtene. Herlofson forteller at det hadde samlet seg 3-4 robåter rundt MTB-ene. «På fjellet som vi lå inntil var det en ansamling av folk i alle aldre, koner og barn, for ikke å snakke om unge 17-18 års jenter som var i full flirt med gastene».⁹ Herlofson likte situasjonen dårlig da han skjønnte at dette i verste fall kunne avsløre båtenes posisjon, og inntil fjellveggen med skytset delvis hindret av kamuflasjenettene ville de rett og slett være «sitting duck» om de skulle bli angrepet uventet fra sjøen eller luften. Ikke bare var det farlig for MTB-ene og besetningene. Det var farlig for de lokale også, all den tid det var trussel om dødsstraff om man ikke rapporterte slike observasjoner til tyskerne. Men det skulle bli enda verre. Vel inne på lugaren om bord, hører Herlofson det banke på døren. En av gastene kommer inn og spør: «Du sjefen – blir det angrep i natt? Nestkommanderende sier at det ikke blir ...?». Det gaste er ute etter er tillatelse til å bli med ungjentene på en dans på en av øyene. I følge Herlofson var sjefens uttrykk i ansiktet tilstrekkelig til å se det absurde i spørsmålet, og hvor uaktuelt noe slikt ville være. Gasten rygget slukøret ut døra.¹⁰

⁹ Ibid.

¹⁰ Ibid.



Løytnant Herlofson med kartet og Løytnant Matland med kikkerten. Bildet sannsynligvis tatt 13. eller 14. mars på høyden på Skorp. Foto: Utlånt av Herlofsons familie.

Utpå ettermiddagen på søndag begynte det omsider å skje noe. Fra nord kom det en jager og en armert tråler som gikk sørover mot Florø. Kl. 1515 fortøyde jageren i havnen. Bare en halvtime etter ankret det en nordgående konvoi bestående av tre handelsfartøyer eskortert av en tråler opp i Botnavågen. Handelsskipene ble bedømt til å være fra 3000 til 10 000 tonn. Tråleren gikk til kai, mens de andre ankret opp. Kl. 1845 ankret nok et handelsskip opp i vågen for natten, og kort tid etter forsvant jageren ut av Florø havn. Herlofson og Matland ble raskt tilkalt etter den første observasjonen, og løpende opp de glatte bergene rakk de akkurat å se konvoien samle seg inne på havnen. Med en stein børstet fri for snø som kartbord, la de en rask slagplan for angrepet. Mål ble fordelt, og de begav seg ned til båtene for å starte dekamouflering og klargjøring for seilas. Værmeldingen de akkurat hadde mottatt fra Scapa Flow levnet ingen tvil om at det var uvær i vente, så det måtte handles raskt så fort mørket falt på. Ved 2115 tiden var de på vei ut fra posisjonen, og nordover mot en trang passasje som måtte forseres.¹¹

Midt i den trangeste delen av Nautøysundet oppdager Herlofson et lite svakt lys rett foran baugen. Mellom sluddbygene ser han i kikkerten at det er en liten rosjeke med et svakt lys i akterstevnen som er rett foran han. Brått skjønner han at det er fiskeren som forklarte dem om «bakveien» inn til Florø havn som har troppet opp for å løse dem gjennom i det ufysiselige været. Herlofson gir nestkommanderende fenrik Arne Olsen ordre

11 Hegland 1989, s. 56

om å «følge lyset» gjennom renna. Når de kommer ut i åpent farvann er lyset og robåten borte.¹² Deretter forserte de Hellefjorden og videre sør av Nærøyene for sakte fart med lyddempede maskiner. Fra Husholmskjæret og mot Årebrot lykt ble alle 76 minene lagt på skrå tvers over leden i fire linjer. Som en kjærkommen hjelp i navigasjonen i sluddbygene var alle lyktene i området tent. Alle minene var i vannet kl. 2210. I tett formasjon fortsatte *MTB 619* fremst med *MTB 631* tett aktenfor nord av Risøy og Risøyskjær, øst av Naustholmen, over Breivika og inn mot den trange leden inn mot ankringsplassen i Botnavågen. Sikten var til tider svært dårlig på grunn av regn og sluddbyger.

I det *MTB 619* runder pynten øst av Langholmen og glir inn på Botnavågen, blir Herlofson overrasket over å se et stort handelsfartøy bare 300-400 meter rett forut. Det er et fartøy de ikke har observert fra utkikksposten på Skorpa. Herlofson forteller selv: «Rent instinktmessig grep jeg utløserhendelen for torpedoene, og ut fløy de to fiskene med død i sitt følge. Her var det umulig å bomme».¹³ Torpedoene gikk ut kl. 2250, og bare marginalt på lengre avstand enn minimumsavstanden for armering av torpedoene. Stillheten på Florø havn ble sekunder etter brutt av to kraftige detonasjoner i det en torpedo rammet målet midtskips, og den andre smalt inn i akterskipet. Avstanden var så kort at både *MTB 619* og *MTB 631* ble dusjet av vannsøylen fra eksplosjonene. På bro ble flere våte til skinnet, og om bord på *MTB 631* måtte de ifølge Storm-Bjerkes bok *Klar til Kamp* spytte og gni vannet ut av øynene for å finne sitt eget mål.¹⁴ I det Herlofson skal til å tørne babord over og svinge rundt for å komme seg ut det samme hullet han kom inn, ser han i siste liten Matland med *MTB 631* gli opp på sin babord side. Kvartermester Gjelsten på roret om bord på *MTB 619* klarer heldigvis å stanse tørnet, og Herlofson bakker i stedet i det Matland glir forbi få meter unna skutesiden.

Før Herlofson hadde latt sine torpedoer gå, gled altså *MTB 631* forbi helt inntil *MTB 619* på babord side. Matland fortsatte litt lenger inn på havnen. Raskt fikk han øye på et handelsskip på ca. 3000 tonn, og Matland lot begge torpedoene gå i en avstand av ca. 800 meter. I følge Matland tok det bare sekunder før treff kunne observeres. I det det gis babord ror om bord på *MTB 631* for å komme seg unna, detonerer den ene torpedoen midtskips i handelsskipet. Matland registrerer at Herlofsons mål brenner midtskips og synker, og at også torpedo nr. 2 fra *MTB 631* treffer og detonerer mot et eller annet. I det han øker farten noe for å kjøre ut av den trange leden de seilte inn, blir han overrasket over at han plutselig er baug til baug med *MTB 619* i det de går inn i den trange delen av passasjen. Matlands mentale bilde har vært at Herlofson gjorde et torn og seilte med baugen først ut, mens han på grunn av det trange farvannet var nødt til å bakke ut av bukta. Matland slår stopp og venter til *MTB 619* har fått snudd, og så fortsetter han ut av det trange sundet og opp fra Breivika i kjølvannet til *MTB 619*.

12 Klæboe 1983, s.16

13 Ibid, s.17

14 Storm-Bjerke 1953, s. 89



Skisse laget av løytnant Herlofson og løytnant Matland til havarikommisjonen. Viser seilasen og hendelsene. A: Fyringsposisjonen til MTB 619. B: MTB 631's fyringsposisjon. C: Posisjonen til fartøyet Matland skjøt torpedo på. D: Posisjonen der MTB 619 snudde og gikk ut. E: Grunnstøtingsposisjonen. F: Posisjonen der MTB 619 snudde for å hjelpe MTB 631.

Midt i en tykk byge skjer det. *MTB 631* treffer et undervannsskjær med babord side. Matland beordrer hardt styrbord ror, og gir på med babord maskiner uten at det gir noen effekt. Etter å ha overkommet den første forfjamselsen, drar Matland alle fire akterover, men båten står bom stille. I følge nestkommanderende om bord som stod for navigeringen, fenrik Kjell S. Møvik, hadde de forsøkt å følge kjølvannet til *MTB 619* ut. De var imidlertid havnet såpass langt aktenfor *MTB 619* at kjølvannet var vanskelig å se. Matland sier i avhør i etterkant i forbindelse med undersøkelseskommisjonen at han antok at vind og strøm satte han for langt i kanten av kjølvannet. Det slås full akterover, men det nytter ikke å bakke henne av. Matland selv anslår farten til å ha vært 3-4 knop i det de grunnstøtte. Ved en rask runde nede i skipet konstateres det at både spanter, bunn og kjøler er skadet på babord side helt til maskinrommet. Likevel er vanninntrengningen begrenset.¹⁵

Oppe på bro på *MTB 619* har de blitt oppmerksomme på at *MTB 631* har forsvunnet, og mellom bygene kan de skimte at det blinkes SOS med en aldislampe fra passasjen de akkurat har forsert. Herlofson gir ordre om å snu, og *MTB 619* vrenger rundt mot styrbord for å se hva som har skjedd. Sakte siger *MTB 619* inn mot den havarerte *MTB 631*. Herlofson forteller at han ikke kunne se ned i kartet i frykt for å

15 Naval Officer in Charge Lerwick 1943.

miste nattsynet.¹⁶ Han lar det stå til og siger inn mot hekken til *MTB 631*. Matland har nå gitt opp håpet om å få *MTB 631* av grunnen, og om bord gjør mannskapet forberedelser for å ødelegge fartøyet om nødvendig. Det samles brennbart materiale for å sette fartøyet i brann, og gradert materiale samles i safen. Imens har dekksmannskapet på *MTB 619* fått over et kortslep fra *MTB 631*. I den pressede situasjonen tror de på broen på *MTB 619* at sleet er festet, men ender opp med å dra et av mannskapene på *MTB 631* som holder i trossa over bord. Et befal drar med seg et rep, og hopper uti og får den forfamsede gasten om bord igjen. Herlofson roper til Matland at han vil prøve å dra henne av, men Matland svarer at det er håpløst siden de ligger så langt oppå. I løpet av ti hektiske minutter gjør Herlofson likevel to mislykkede forsøk på å bakke *MTB 631* av. Han gir til slutt ordre om at alle om bord skal komme seg over på *MTB 619*, og kortsleet løsnes.¹⁷ Jolla til *MTB 631* er satt på vannet, og brukes til overføringen.

Om bord på *MTB 631* har de ikke fyrstikker, og det meste er vått. Bensin tømmes ned i båten og delvis på dekk. Det skytes flere skudd med signalpistolen inn i brennstoffet som antenner, men selve båten vil rett og slett ikke ta skikkelig fyr. På landsiden kan de nå merke at det er hektisk aktivitet, og det haster med å komme seg unna. Det er hektisk stemning og aktivitet også bord på *MTB 619* og *MTB 631*. Mannskap og kommandosoldater kommer seg raskt over til Herlofson. Safen med det graderte materialet forsøkes kastet så langt ut fra skutesiden som mulig. Ifølge telegrafisten om bord, briten Charles McBride, ble safen kastet 5-7 meter ut fra skutesiden på den siden de antok at det var dypest.¹⁸ Det skal senere vise seg at den havnet langt nærmere, og på grunt vann. I et siste forsøk på å antenne båten fyres det av en skikkelig breiside mot styrbord side av *MTB 631*. Heller ikke dette antenner båten, og Herlofson snur og gir full gass opp mot Hellefjorden igjen. Inne på havnen har eskortefartøyene for alvor våknet til liv, det skytes fra kanonstillingene og det sveipes med lyskastere. Hafenkapitän Florø har omsider fått beordret havnefartøyet *Stør* ut for å undersøke. Men *MTB 619* er allerede forsvunnet i mørket, og går for full fart ut mot åpent hav.

Kl. 2355 var Batalden tvers, og kl. 0025 den 15. mars ble kursen satt for Shetland. Vel ute i åpent hav kunne de puste lettet ut, de var i sikkerhet trodde de. Men dramatikken stoppet ikke der. I følge Herlofson var det nå 72 mann om bord på 619, inkludert mannskap og kommandosoldater fra *MTB 631*.¹⁹ Mengden folk skulle snart vise seg å komme godt med. Vinden som allerede var styrke 7 fra sørvest, økte nå på til storm styrke 9. Farten ble redusert kraftig, men skadene kom fort likevel. Flere av langskipsspantene knakk, dekkstøttete på forbanjeren røk og huden ble trykket inn flere steder. En av gastene fortalte senere i et intervju at skroget gav så mye etter at det

16 Klæboe 1983, s.17

17 Naval Officer in Charge Lerwick 1943.

18 Ibid.

19 Klæboe, 1983, s.17



DS Optima

følt som å være om bord på et trekkspill.²⁰ Mannskap og kommandosoldater fikk et svare strev med improviserte reparasjoner og øsing av vann. Bikker og annet ble brukt for å stive av opp under dekk. Skroget ble etter hvert så svakt at Herlofson ikke turte å holde den opprinnelige kursen av frykt for at hele båten skulle brette sammen. Til tider måtte man bakke på været for holde båten stødig.

Ifølge besticket skulle de sett land av Shetland ved 1100 tiden, men kl. 1415 var det fortsatt ingen tegn til landkjenning. Sjøen var da så grov at Herlofson skjønte at Shetland var passert, og at *MTB 619* var på vei ut i det store Atlanterhavet. Forsiktig ble båten snudd, og man fortsatte med svak styrefart sørøstover for en maskin. Kl. 2100 ble drivanker med oljeposer satt, og *MTB 619* lå på været hele natten i storm styrke 9 og med kraftig skavlende sjø. Om bord var stemningen laber.

Om morgenen 16. mars løyet været raskt, og farten ble økt til sakte på to maskiner. Hovedkvarteret Admiral Commanding Shetland and Orkneys (ACOS) var blitt alarmert om at *MTB 619* var i vansker, og at de sannsynligvis hadde passert Shetland. To spitfire jagerfly ble sendt opp for å lete. Kl. 0810 ble flyene observert fra *MTB 619*, og kursen hjem ble anvist av flyene. Kl. 1200 dukket et Anson fly opp for å anviser ny kurs, og halvannen time senere dukket *MTB 618* opp for å assistere om nødvendig.²¹ Den farefulle ferden var endelig over. Kl. 1330 fortøyde Herlofson *MTB 619* for egen maskin, og lettede kommandosoldater og mannskaper kunne få trygg grunn under føttene. Herlofson forteller at særlig kommandosoldatene var helt utkjørte.²²

²⁰ Steinsund 2006.

²¹ Hegland, John Rustung (usikker dato). Nr.11 Patrulje «R». Heglands egen oppsummering av operasjonen ved Florø, laget til boken *Angrep i Skjærgården*.

²² Klæboe 1983.



Bilder av kjølen til *Optima* på havets bunn i Florø havn, samt noe av vinlasten. Bilde: Christian Hauge

I ettertid viste det seg at det var det tyske stykkgodsfartøyet *DS Optima* på 1249 bruttoregistertonn som Herlofson hadde sendt til bunns med sine torpedoer, hvorav tre mann mistet livet. *Optima* var bygget i 1926 i Lübeck ved Lübecker Flender -Werke A.G, og var 72,2 m lang, 11,5 m bred og stakk 4,5 m. Dampmaskinen kunne under gode forhold gi rundt 9 knop. Det var verftet Argo Dampfdchiffahrts Gesellschaft i Bremen som driftet fartøyet da det møtte sin skjebne ved Florø. Ifølge tyske kilder skal fartøyet ha vært på vei til Nord-Norge med forsyninger til de tyske styrkene. Etter alt å dømme bidro Herlofson til å ødelegge påskestemningen for høyere tyske offiserer i den tyske overkommandoen i Nord-Norge. Fartøyet skal ha vært lastet med en anselig mengde vin og ost, samt noen flotte kjøretøyer. Ifølge oppsummeringen fra det tidligere Krigshistorisk Avdeling, skal det også ha flytt opp en god del kjøtt og annen type mat som lokalbefolkningen som kom tidlig til stedet der *Optima* sank nøt godt av.²³

Mens det er liten tvil om hvilket fartøy *MTB 619* sendte til bunns i Florø havn, er det få opplysninger om hvilket fartøy som den ene torpedoen fra *MTB 631* skal ha truffet. Fartøyet nevnes ikke i de tyske kildene jeg har tilgang på, og er utelatt i listen i John Rustung Heglands bok *Angrep i Skjærgården* over tyskkontrollerte skip som ble senket av Sjetlandsavdelingen. Skipet er derimot listet som senket eller ødelagt i oversikten som ble laget av den tidligere Krigshistoriske Avdeling like etter andre verdenskrig. Både Matland og Herlofson er enige om at *MTB 619* traff dette skipet som ble anslått til å være ca. 3000 tonn med den ene torpedoen midtskips, og at det ble observert brann om bord. Svaret er sannsynligvis at dette fartøyet, som var betydelig mindre enn *DS Optima*, kun fikk mindre skader i så fall. Denne teorien styrkes av at det heller ikke i Krigsseilerregisteret er registrert fartøyer i dette området som ble senket eller skadet alvorlig i dette området denne datoen. I natten hadde Matland og Herlofson hørt at også torpedo nr. 2 fra Matland detonerte, men i alt kaoset hadde de ikke kunnet observere hva denne egentlig traff. Ifølge senere rapporter

²³ Krigshistorisk Avdeling (udatert).



Illustrasjon nr 8: MTB 631 er slept av grunnen av M1, Bilde utlånt av Flora Historielag

traff denne torpedoen en kai, hvor det var plassert en kanonstilling som dekket ankerplassen. Da kaien raste sammen ved torpedotreffet, skal kanonstillingen ha fulgt med ut i det iskalde sjøvannet. Et tidsvitne, Ståle Edvardsen som var 14 år da hendelsen fant sted, forteller at en av torpedoene gikk inn i berget ved Kandalsslippen i Florø. Han fant selv propellen etter denne torpedoen. Noe annet var ikke å finne.

Smellet fra torpedodetonasjonene og ropene om hjelp fra tyske sjøfolk som kjempet for livet i havnen alarmerte den tyske Hafenkapitän i Florø. Men idet han hadde fått rapportert videre til admiral Otto von Schrader – kommandøren for «Norwegische Westkuste» i Bergen, var allerede *MTB 619* i full fart på vei bort fra den grunnstøtte *MTB 631*. Hafenkapitän Florø sendte som nevnt havnefartøyet *Stør* raskt ut for å undersøke. *Stør* skal ha gjort et forsøk på å nærme seg havaristen mens bergingen pågikk, men trakk seg unna da det ble beskyttet med sporlys. Lystkasterne sveipet over havnen, men det var ikke noe å se lenger. Bortsett fra vrakgods og overlevende etter *Optima*. Det var lite *Stør* kunne gjøre foruten om å hjelpe tyskere opp av vannet, og konstatere at det lå en mystisk fremmed torpedobåt igjen på et skjær i innløpet til havnen. Etter hvert som lyset kom, økte aktiviteten på havnen. Admiral von Schrader sendte flere marinefartøyer mot Florø for å sikre byttet. Admiralen selv ble med minesveiperen *M1* som satte kursen fra Bergen kl. 0945. Kl. 1515 var *M1* i Florø, og de gikk rett bort for å forsøke å få *MTB 631* av skjæret.²⁴ Babord side av *MTB*-en lå imidlertid så tung nedpå, og var så skadet at flere forsøk på å trekke den av grunnen mislyktes. Først kl. 0945 den 18. mars klarte *M1* å få *MTB 631* av skjæret, da med eksperthjelp helt fra Stavanger. Slepebåten *Traust* tok over, og fikk båten opp på Sindreslippen i Florø for en foreløpig reparasjon, slik at *MTB 631* kunne flyttes videre til Bergen. 25.mars ble *MTB 631* slept til Bergens Mekaniske Verksted.²⁵

²⁴ Admiral Westkuste Norwegen 1943.

²⁵ Ibid.



MTB 631 ved siden av slepebåten Traust, Bilde utlånt av Flora Historielag

Tyskerne hadde åpenbart også merket seg stormen som kom natten til 14. mars, og de hadde ikke i sin villeste fantasi trodd at den lille norske MTB-en skulle gi seg i kast med Nordsjøen i et slikt vær. I krigsdagboken til Admiral Norwegische Westkuste er det bemerket at stormen neppe har gjort en retrett over Nordsjøen mulig.²⁶ Allerede utpå morgenen etter grunnstøtingen ble det derfor satt i gang en stor søkeaksjon etter besetningen på *MTB 631*, som de antok måtte være skjult i Florøområdet. «Inselkommandanten» og flåtesjefen i Florø satte inn marinefartøyene *M-467*, *M-5309*, *S-10* og *S-15* (S-Schnellboot), og støttet fly og mannskaper fra det 70. armekorps ble det gjennomført sperringer og søk. Alle veier som gikk innover i landet ble sperret, og områdene Florø, Nordalsfjord, Eikefjord, Bremangerlandet, Svelgen, Kinn og Rekstra ble undersøkt uten resultater.²⁷ Selv ikke harde trusler mot befolkningen om alvorlige konsekvenser dersom noen fra MTB-mannskapene skulle bli funnet, gav resultater. Søket ble naturlig nok avsluttet da tysk etterretning snappet om meldinger om at både besetningen på *MTB 631* og *MTB 619* hadde kommet seg velberget gjennom stormen og til Lerwick.

Før *M1* hadde fått *MTB 631* av grunnen, var undersøkelseskommisjonen etter uhellet i gang i Lerwick. 17. mars ble alle avhør av sjefen og deler av besetningene om bord på både *MTB 631* og *MTB 619* foretatt. Kommisjonen undersøkte to hovedområder. Det ene var selve hendelsesforløpet som ledet fram til selve

²⁶ Ibid.

²⁷ Ibid.



MTB 631 på Sindreslippen ved Florø, Bilde utlånt av Flora Historielag

grunnstøtingen. Det andre var at de hadde mislyktes i å ødelegge fartøyet, og faren for at gradert og sensitivt materiale kunne være kommet på avveie. Om bord på *MTB 631* ble sjefen, løytnant Matland, nestkommanderende fenrik Gundulf Sønsteby, telegrafist Charles McBride, navigasjonsoffiser fenrik Kjell Stub Møvik, cox kvartermester Nils Johnson og maskinsjef Petter Siira avhørt. Fra *MTB 619* ble kun sjefen, løytnant Herlofson avhørt. Konklusjonen i forhold til det første spørsmålet var entydig. Gitt situasjonen og forholdene hadde begge sjefer handlet etter beste evne, og ingen av dem kunne lastes for det som hadde skjedd. Når det gjaldt det siste spørsmålet, faren for at gradert eller sensitivt materiale kunne være kommet på avveie, var konklusjonen langt på vei den samme. Men løytnant Ragnvald Tamber, som var leder for kommisjonen, uttrykte en bekymring: «We are, however, doubtful as to the depth of water into which the C.B Box was thrown and it may prove easily recoverable».²⁸ Det ble avdekket at kommandosoldatene som var om bord faktisk hadde medbrakte limpetminer som kunne brukes til å senke fartøyer. Kommisjonen uttrykte derfor også en mild kritikk i det faktum at de ikke hadde blitt brukt. Sjefene om bord på *MTB 619* og *MTB 623* hadde ikke vært oppmerksom på at disse limpetminene var om bord.

28 Naval Officer in Charge Lerwick 1943.



Utvalgte sider fra rapporten etter MTB 631s havari

Ifølge Rustung Hegland var admiral von Schrader tidlig ute og rapporterte stor nytte av funnene de hadde gjort om bord på *MTB 631*:

«Den norske besetningen på den til 30. MTB Flotilje tilhørende MTB 631 synes å ha forlatt båten over hals og hode etter strandingen. Verdifulle opplysninger om hemmelige ting, karter, bøker, våpen og utrustning er derfor kommet til vår kunnskap og blir av største verdi i den videre kamp mot de fiendtlige MTB'er».²⁹

Stort sett alt av gradert materiale ble ifølge telegrafisten McBride puttet inn i safen, og han selv og en reservetelegrafist om bord kastet den tunge safen ut fra skutesiden midtskips på babord side så langt ut de kunne få den. Ifølge McBride så langt ut som 15-20 fot, men sannsynligvis må den ha landet nærmere. McBride oppdaget nok et dokument etter at safen hadde gått på sjøen, og det spiste han for å bli kvitt det.³⁰ Det er ingenting som tyder på at nøkkelmateriell eller graderte signaler ble funnet av tyskerne om bord. Det er imidlertid ingen tvil om at de fant instruksjonsmaterieell, håndbøker og annet som åpenbart var nyttig for tyskerne. Aller mest alvorlig var det faktum at de ikke hadde fått med seg loggboken for *MTB 631*. Denne falt i tyskernes hender, og inneholdt blant annet opplysninger om tidligere operasjoner og steder hvor *MTB 631* hadde ligget.

Det er nesten et mirakel at safen som hadde blitt kastet ut på relativt grunt vann ved siden av båten faktisk ikke ble funnet av tyskerne. Ikke lenge etter grunnstøtingen

²⁹ Hegland 1989, s. 59

³⁰ Naval Officer in Charge Lerwick 1943.



*Både safen og jolla til MTB 631 er i dag i privat eie. Bilder tatt 17.august 2023.
Gjengitt med tillatelse av eier.*

fant John Vallestad fra Askrova jolla fra *MTB 631* rekende. Jolla ble gjemt på en holme av Vallestad for at den skulle hentes senere. Han undersøkte også området hvor *MTB*-en hadde forlist, og oppdaget raskt et lite metallskap på bunnen. Det var safen han hadde funnet. Han fisket metallskapet opp, og fikk det åpnet hjemme. Innholdet som var gradert materiale, kodebøker, nøkkelkort, signaler og blant annet morfin ble destruert. Den dag i dag er både metallskapet (C.B. box) og jolla i familien Vallestads eie. Nøyaktig hva som gjorde at Vallestad valgte å sokne på bunnen i området hvor *MTB 631* hadde gått på grunn vet vi ikke. Men det virker sannsynlig at det må ha kommet en melding fra England om at noen måtte lete etter den. Uansett tok Vallestad en stor risiko når han lette, midt i åsynet til tyskerne.

Under avhøret av Matland ble han spurt om det kunne være konfidensielt eller sensitivt materiale som kunne ha blitt igjen om bord. Matland følte seg relativt trygg på det graderte, men gav uttrykk for bekymring for at det kunne ha vært igjen private dokumenter som for eksempel brev om bord.³¹ Det ble raskt klart at så var tilfelle. Om bord fant tyskerne ifølge Herlofson noen eksemplarer av bladene *Allers* og *Hjemmet* som de hadde fått av jentene de hadde blitt kjent med mens de lå i kamouflasjeposisjonen. På noen halvløste kryssord stod det både navn og adresse.³² I tillegg ble det funnet noen bøker merket med «Batalden Folkeboksamling», et tydelig tegn på at det hadde vært kontakt mellom de norske «inntrengerne» og lokalbefolkningen. Til sist ble det funnet et brev som skulle vise seg å bli skjebnesvangert.

Jens Buarøy fra Nautøya hadde en sønn, Jonvald, som seilte i utenriksfart. Mens *MTB 631* lå ved Skorpo var Jens om bord med et brev til sønnen Jonvald som han ville de skulle ta med. Dette brevet falt i tyskernes hender, og både Jens og hans andre sønn Alf (15) ble tatt med inn til Florø for tunge avhør. Alf ble sluppet fri igjen, mens

³¹ Ibid.

³² Klæboe 1983.

Jens ble sendt videre til Grini. Bare få dager etter at Jens hadde blitt arrestert, ble også Jens tilkomne svigersønn Hilmar Jensen (33) arrestert og tatt i avhør. Tyskerne hadde ikke bare mistanke om at de hadde hatt kontakt med de norske MTB-ene, men at flere kunne ha vært involvert i våpensmugling og annen illegal aktivitet. Noe de også faktisk var. Via fangeleiren på Ulven, ble også Hilmar sendt til Grini. Det oppstod en frykt hos andre i Bataldenområdet for at de skulle bryte sammen og snakke. Til tross for både harde avhør og mishandling, avslørte verken Jens eller Hilmar noen hemmeligheter. Til en fange som satt sammen med Jens skal han ha sagt at: «Du kan hilse folket der hjemme at jeg har ikke fortalt noen ting. Det viser også ryggen min». Jens døde i konsentrasjonsleiren Natzweiler i Alsace i Frankrike 5. august 1944, mens Hilmar døde i leiren Vaihingen ved Stuttgart 21. november 1944.³³

De norske MTB-enes kontakt med nordmenn mens de var i land under toktene hadde vært gjenstand for kritikk fra både britiske og norske myndigheter siden før jul 1942. Årsaken var operasjonssikkerhet, men det handlet også om sikkerheten til gode nordmenn som ville hjelpe. Det ble påstått at man bevisst oppsøkte lokalbefolkningen, noe løytnant Tamber som var sjef for avdelingen på dette tidspunkt på det aller mest bestemte avviste. De aller fleste som aktivt hjalp til ved operasjoner var vel vitende om den risikoen de løp, og de var villige til å ta den. Det er heller ingen tvil om at man tidvis nesten var avhengig av denne støtten om man skulle lykkes. Løytnant Thorpe skrev følgende rapport 22.mars 1943 til løytnant Patrick Dalzel-Job, ACOS sin liaison i operasjonen i Lerwick:

«På grunn av mørket og det blåsende vær da vi trengte inn i skjærgården hadde vi ikke annet valg enn å legge oss på et skjulested som ikke var noe skjulested i det hele tatt, fordi det lå under fullt innsyn fra alle husene på Langøy. Langøy står i direkte forbindelse med Færøy – og følgelig med tyskere – så vel pr telefon som med daglig rutebåt. Jeg finner det vanskelig å tro at engelskbemannede MTB'er kunne ha ligget i to dager på et slikt sted med slik sinnsro; jeg tviler til og med på at de ville fått lov til å ligge der, for mens norske sivile er villige til å risikere halsen for andre nordmenn, så ville de kanskje ikke vært forberedt på å gjøre det for engelskmenn. Jeg antyder ikke at det alltid er nødvendig å røbe vår tilstedeværelse for sivile, men i de fleste tilfeller er det uunngåelig. Av denne årsak alene tror jeg at ytterligere fire norskbemannede MTB'er ville ha større sjanse for suksess enn en hel britisk flotilje».³⁴

Effekten av angrepet på Florø havn lot ikke vente på seg. Vaktstyrkene på land ble vesentlig styrket, og generelt var tyskerne mer «på tå hev». Lokalbefolkningen i området måtte i tiden etter senkningen av *Optima* leve med at tyskerne skjerpet

33 Strømgren 2009.

34 Hegland 1989, s. 55



Tysk kart som viser plasseringen av nye minesperringer ved de stiplede linjene. Bildet utlånt av Flora Historielag

kontrollene, og mistenksomheten økte. Flere artilleriposter ble satt opp, og sikkerheten i Florø havn ble forbedret ved at flere minesperringer ble lagt ut.

Både Matland og besetningen var lettet over å ha kommet fra hendelsen i god behold, men nedslåtte over ha mistet *MTB 631*. Som et tydelig tegn på at både admiral Wells og flotiljesjef Tamber hadde den største tillit til de uheldige, gikk sjef og besetning om bord på en ny båt som uten videre ble stilt til rådighet for nordmennene. 22.mars kunne Matland heise kommando på *MTB 654*. *MTB 631* ble for øvrig satt i stand av tyskerne, og gjorde senere tjeneste på «feil» side som *S 631* (Scnellboot *S-631*). Løytnant Matland ble 7. september tildelt St. Olavsmedaljen med Ekegren for «personlig innsats for Norge under krigen ved å ha vist tapperhet og utmerket ledelse av sitt fartøy *MTB 631* under en offensiv patrulje på Norskekysten fra 12.-16. mars 1943». For Løytnant Herlofson var operasjonen ved Florø en av mange som gjorde at han i Statståd 22. april 1949 ble tildelt Krigskorset med sverd nr. 2.

Operasjon 2: DS Nikolaifleet senkes

Helt fra julaften 1944 og frem til nyttår hadde de norske mannskapene ved 54. (N) MTB-flotilje ved Lerwick på Shetland hatt en velfortjent pause fra operasjonene. De nervepirrende og strabasiose turene over Nordsjøen hadde for alvor begynt å sette sin spor hos mannskapene. Sjefen for Shetlandsavdelingen, orlogskaptein Christian S. Monsen, melde i sin toktsrapport ved inngangen til 1945 at: «... det er stadig avgang av offiserer og mannskaper p.g.a nevrasteni. Denne avgangen vil holde seg, også muligens øke i januar og februar måned, alt avhengig av seilinger». Også legen ved avdelingen, løytnant Torfinn Dramsdahl, meldte i sin rapport at de tøffe turene satte



Lasting ved fiskekaiaen i Lerwick. Foto: Marinemuseet

sine spor hos karene i form av økende tilfeller av nevrasteni.³⁵ Forventningene om å holde presset oppe mot tyskerne, selv om krigen syntes å gå mot en ende var stort. De norske MTB-mannskapene «slakket derfor heller ikke av på gassen».

Men allerede 5. januar 1945 var det igjen hektisk aktivitet ved basefasilitetene som den norske flotiljen disponerte i Lerwick. Det sydet nesten i havnen. Ved Fish Quay ble det først lastet proviant, ammunisjon og torpedoer. På den andre siden av havnen i Bressay ble båtene deretter fullbunkret både i tankene og på dekk. Ikke mindre enn 125 små kanner med til sammen 3000-4000 l høyoktan bunkers ble tatt ombord. Hele tre separate angrepsstyrker med to båter av D-klassen MTB i hver var under klargjøring. De var gitt hvert sitt adskilte operasjonsområde, men hovedoppgaven var det samme for de alle tre: «Senke tyskkontrollert tonnasje». En felles plan var lagt om å gå direkte ut på patrulje så fort de hadde trengt innaskjærs, angripe mål og trekke seg raskt tilbake igjen.

Den ene styrken bestod av *MTB 712* med løytnant Charles Oluf Herlofson som styrkesjef. Han hadde med seg *MTB 716* med løytnant Hans Gundersen som fartøyssjef. Deres operasjonsområde var fra Selbjørnsfjorden til Bømlafjorden. Den andre styrken var sammensatt av *MTB 722* med løytnant Knut Bøgeberg som styrkesjef, og med løytnant Karl Hjellestad som sjef på *MTB 709*. Deres primærområde var Stavfjorden. Den siste styrken hadde løytnant Arne Fritjof Sveen

35 Ibid s. 206-2007



Vinterkamouflerte MTB-er. Bilde fra boken Klart til Kamp

(*MTB 711*) som styrkesjef, og *MTB 623* med løytnant Otto Sverre Hoddevik som underlagt. Deres målområde var Sognesjøen, og denne artikkelen gir et dypdykk i operasjonen til Sveen og Hoddevik.³⁶

I tur og orden forlot de tre styrkene bunkerskaiaen i Bressay natt til 6. januar, og *MTB 711* og *MTB 623* var de siste som stevnet ut fra Lerwick i «line ahead» tidlig om morgenen kl. 0315. Kl. 0344 var de tvers av Bard Head, og Nordsjøen lå foran dem.³⁷ Vinden var frisk bris fra nord-nordvest, sikten var god, men med tidvise snøbyger. Kl. 1254 ble egen posisjon fastsatt ved observasjon av solen i meridianen, og halvannen time senere hadde bygene gitt seg. Sveen kunne skimte land på babord baug. Kun minutter senere hadde de sikker landkjenning mot Holmengrå fyr på babord baug, og kursen ble lagt om nordover.³⁸ Etter at Utvær var passert begynte mørket å falle på, og kursen ble på nytt lagt om. Seilasen fortsatte inn forbi Revskallen, ned Straumsfjorden, forbi Kvernknappen lykt kl. 1850 og kursen ble deretter satt innover den ytterste delen av Sognefjorden mot øya Store Hille. Innimellom var snøbygene igjen ganske tette. Fra Kvernknappen ble anvisningene til den erfarne kjentmannen løytnant Terje Teige fra Nerlandsøy i Fosnavågen fulgt til de stevnet inn Hestnesvågen på Hille. Om Teige skal det ha blitt sagt at han var så kjent langs kysten at dersom man slo av motorene, så ville han kunne avgjøre hvor man var bare ut fra bølgebruset.

36 Ibid, s. 207-213

37 Sveen 1945.

38 Hegland 1989, s. 210



Bilde av MTB sjefer på land på Tratholmen, Bømlo, under krigen. Avbildede personer: Fra venstre: u/lt Alf Haavik, MTB 623, ulfenrik Otto Hoddevik, MTB 623, og lt Per Danielsen, MTB 618.

Kl. 1920 var begge båtene vel inne i den innerste delen av Hestnesvågen, og etter at første båt hadde fortøyd inntil fjellveggen i januarmørket la båt nr. 2 seg utenpå. Den innerste delen av Hestnesvågen er trang og ganske grunn, så gjemmestedet var et yndet sted for flotiljens båter. Det ble slått vel i maskinene, og fartøyene ble dekket av kamuflasjenett. En vaktpost ble satt oppe på en høyde på Store Hille, slik at man hadde god sikt ut over utløpet av Sognefjorden. Søndag 7. januar var været så dårlig at det hadde liten hensikt å gå ut på patrulje.³⁹ Kraftig vind fra sør-sørvest og sluddbyger gjorde sitt til at sikten tidvis var svært dårlig. De to sjefene med mannskap fikk god til å forberede seg på ulike eventualiteter. Både Sveen og Hoddevik var erfarne krigere. Sveen hadde vært nestkommanderende på *MTB 618* fra november 1942, og forlot flotiljen i våren 1943 for å gå om bord på *HMS Glaisdale*. Før han dro over på *Glaisdale* hadde han rukket en tur over til norskekysten som midlertidig sjef. Våren 1944 var Sveen tilbake. Denne gangen først som skipssjef på *MTB 688*, og han fortsatte ved flotiljen på flere båter fram til krigens slutt. Hoddevik hadde først fullført offiserskurs i februar 1942, og gikk om bord på en av Thorneycroft-båtene som nestkommanderende mens man trente opp nye besetninger i kanalen. Han fortsatte ved flotiljen, og ble sjef på *MTB 623* sensommeren 1944. Han var da yngste skipssjef i en alder av 24 år.

Utpå kvelden søndag 7. januar bedret været seg betydelig. Vinden spaknet av, og snøbygene gav seg litt. Temperaturen sank ned mot frysepunktet igjen. Men fortsatt var det stille i Sognefjorden, selv om etterretning tilsa at en konvoi skulle være i anmarsj på vei ut av fjorden. Det gode været fortsatte mandag 8. januar, og det ble tatt

³⁹ Sveen 1945.



Kartutsnitt som viser MTB 711 og MTB 623s bevegelser fram til kamuflasjeposisjonen

beslutning om å rigge ned kamuflasjen, og seilte ut på patrulje så snart mørket kom. Rundt kl. 1500 var kamuflasjen fjernet, og kl. 1655 kastet de loss. Med Teiges anvisninger kom de seg trygt ut av Hestnesvågen, og styrte nordover øst av store Hille mot Sognefjorden. Kl. 1715 stoppet de tett ved land nordvest av nordre Gladvær, og satte hydrofonvakt for å lytte etter støy fra propeller. Timene gikk, men det var stille i fjorden. Først kl. 2357 observerte Sveen to røde signallys i retning av Risnes øst av Steinsund, og noen minutter senere to hvite signallys og en lyskaster som sveipet mot land fra omentrent samme område. Fra MTB-enes posisjon var det umulig å fastslå hva slags type fartøyer som søkte langs land på andre siden av fjorden. Først kl. 0215 oppdaget MTB-ene selve konvoien, som da allerede hadde tørnet sørover gjennom Sognesjøen.⁴⁰

40 Ibid.

Sveen og Hoddevik hadde allerede hørt nytt fra styrkene som hadde seilt over samtidig som dem fra Lerwick. Både Herlofsons og Bøgebergs styrke hadde gjennomført vellykkede angrep allerede første natten etter at de hadde kommet inn til kysten. Herlofsons tokt resulterte blant annet i senkningen av *DS Viola* av Hamburg natten til 7. januar. Bøgebergs *MTB 722* senket samme natt *DS Dora Fritzen* ved Askrova. I samme konvoi som *Dora Fritzen* seilte lastefartøyene *Nikolai fleet* og *Krückau*, eskortert av fartøyene *Vp 5308 (O.B Rogge)* og *Vp 5309 (Seerobbe)*.⁴¹ Sveen var uvitende om at det var restene av styrken som Bøgeberg allerede hadde angrepet som nå var i Sveen og Hoddeviks sikte. På grunn av angrepene til Herlofson og Bøgebergs styrke, hadde admiral og kommandør for «Norwegische Westküste», von Schrader i Bergen 8. januar uestedt nye order for å styrke beskyttelsen av konvoier som var underveis:

«... som en følge av de siste MTB'angrepene befaler jeg at to kampkraftige MTB-jaktgrupper organiseres, den ene i området Frøysjøen-Sognefjord, den annen i Selbjørnsfjord Bømlo. Deres oppgave er å overvåke skjærgården dag og natt ... og i særdeleshet undersøke de stillingene der vi vet MTB'ene kan ligge på lur. Begge gruppene skal i god avstand fra konvoien finkjemme området, forstyrre de fiendtlige MTB'er med lysgranater og lyskastere, og nedkjempe dem ...».⁴²

Signallysene og lystkasteren Sveen hadde observert var sannsynligvis fra E-båter og R-båter som forsterket beskyttelsen av konvoien som nå var på vei sørover mot Sogneoksen.

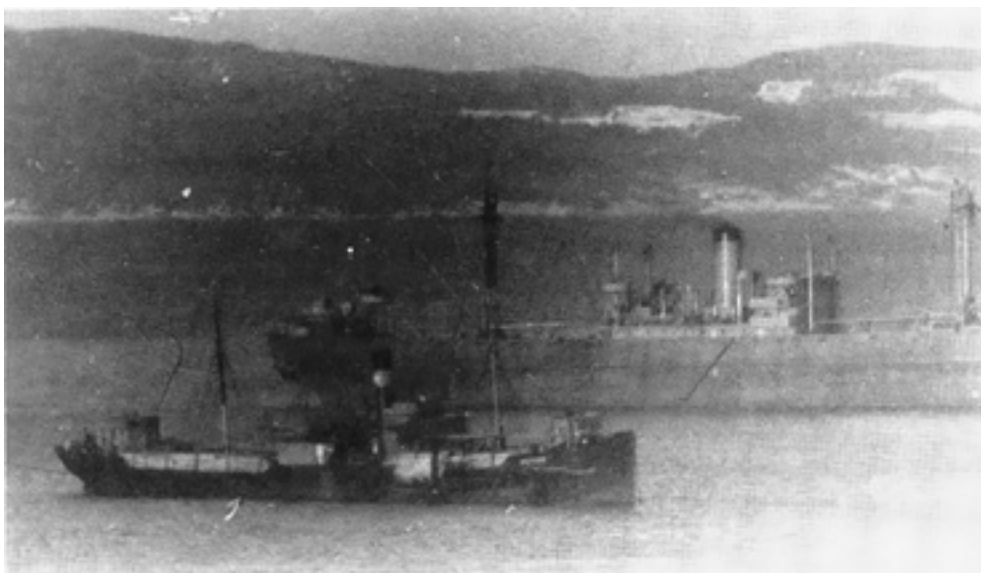
De to hovedskipene i konvoien var altså *DS Nikolai fleet* og *DS Krückau*. *Nikolai fleet* på 5158 tonn var bygget ved Schichauverftet i Danzig i 1944, og skal ha vært lastet med malm da det ble senket. *DS Krückau* var bygget i 1897 og en god del mindre (492 tonn) enn *Nikolai fleet*. Næreskorten av lastefartøyene var ganske robust, og bestod av «Vorposten» båtene *Vp 5313*, *Vp 5306* og *Vp 5309* fra 53. Vorpostenflotille i Måløy. To av disse *Vp* båtene var fartøy som tyskerne hadde kapret eller beslaglagt, og bygget om til eskortefartøyer. *Vp 5313* var den tidligere hvalbåten *Star XXIII* fra Sandefjord, som den tyske hjelpekrysseren *Pinguin* hadde kapret i Sørishavet 14. januar 1941.⁴³ *Vp 5306* var eks *Hval VI*, også dette en hvalbåt fra Sandefjord som tyskerne hadde tatt kontroll over allerede under invasjonen i Norge.⁴⁴ Den siste, *Vp 5309*, var en også en hvalbåt med navnet *Seerobbe*. Etter alt å dømme en tidligere amerikansk båt. Foran denne konvoien skal det ha operert to E-båter, tre R-båter og moderskipet *Hille* – et tidligere tysk støttefartøy for minesveipere bygget i 1917. Deres oppgave var å drive oppklaring og sikring foran konvoien. Verken Sveen eller

41 Hegland 1989, s. 211

42 Ibid, s. 211

43 Krigsseilerregisteret. *Historikk om Star XXIII*.

44 Ibid.



*Nicolaiifleet skimtes bakerst på bildet. Bilde fra boken *Angrep I skjærgården* av John Rustung Hegland*

Hoddevik observerte noe til denne oppklaringsstyrken på sørsiden av Sognesjøen der de hadde tatt opp patruljeposisjon. Tilsynelatende konsentrerte de innsatsen sin på nordsiden opp mot Krakhellesund og Steinsundet.

Sveen skal ifølge sin egen toktsrapport ha fått øye på konvoien kl. 0215 som han anslo besto av en minesveiper, en torpedobåt eller destroyer en tråler og et større handelsfartøy i det den hadde tørnet sørover mot Sogneoksen fra nordsiden av Sognefjorden. Eskortene bruke lyskastere kontinuerlig, og Sveens vurdering var at det ville være umulig å få til et uoppdaget torpedoangrep fra posisjonen de hadde. Konvoien var kommet så langt syd at de i tillegg ville måtte ha brukt stor hastighet for å komme i fyringsposisjon. Raskt besluttet han at det beste ville være å seile sørover igjen øst av Store Hille, og angripe konvoien fra de trange farvannene øst av Sogneoksen. Farten ble økt, og kl. 0245 stoppet begge to i det trange sundet mellom Kvernøya og Skarveskjæret på innsiden av Sogneoksen. Sikten var på dette tidspunktet svært god. Kl. 0317 forsvant konvoien i skjul vest av Sogneoksen, men i det de igjen kom til synet lå Sveen klar med begge torpedoer. Sundet var så trangt at bare en kunne skyte av gangen, så Hoddevik måtte pent se å ligge rett aktenfor *MTB 711* og vente.⁴⁵

Begge torpedoene forsvant fra *MTB 711* mot handelsfartøyet i en avstand av ca. 1400 yards med 45 knop. Etter ett minutts intens spenning på broen kunne Sveen og mannskapet hans konstatere at begge torpedoene hadde truffet sitt mål. Den ene torpedoen smalt inn rett foran broen, den andre gikk inn i akterskipet. *Nicolaiifleet*

45 Sveen 1945.



Bilde av Star XXIII (senere Senior). Bilde fra Skipshistorie

klappet sammen og sank i løpet av sekunder. I det torpedoene hadde truffet økte Sveen farten fra de 14 knopene han hadde hatt ved avfyring til full fart, og forsvant ut av det trange sundet for å lage plass til Hoddevik. Sveen styrte nord og østover på innsiden av Sogneoksen, for å rekke å angripe den akterste av eskortene med kanoner. Hoddevik ble beordret til å angripe på egenhånd. Om bord på *MTB 623* lot de seg ikke be to ganger, og Hoddevik så seg raskt ut den nest forreste eskorten i den tyske formasjonen. Begge torpedoene ble avfyrt 6 minutter etter at Sveen hadde skutt sine, mot det Hoddevik antok var en T-klasse torpedobåt. Mens styrbord torpedo ikke ville forlate røret på grunn av en teknisk feil med avfyringsmekanismen, forsvant babord i full fart mot målet sitt bare 800 yards unna. Det tok bare 30 sekunder før Hoddevik observerte at torpedoen traff sitt mål like foran brobygningen. I henhold til Hoddeviks rapport ble det observert en eksplosjon og brann, men effekten av angrepet er usikker. Sannsynligvis slapp målet unna med mindre skader.⁴⁶

I høy hastighet fra nordøst nærmet Sveen seg nå det akterste eskortefartøyet. Målet ble anslått til å være en armert tråler, og ved kanonene var alt bemannet og klart. På en avstand av 600-700 yards åpnet Sveen ild mot tråleren. Hoddevik tok en kortere vei inn mot samme mål, og kastet seg inn i angrepet bare sekunder senere. Ikke mindre enn 30 skudd med 57 mm, 540 skudd med Oerlikon og 2100 skudd med Vickers 12,7 ble til sammen pøst ut over tråleren fra hekken og inn mot siden. Trefningen med eskorten varte i hele 10-12 minutter, og til slutt ble det observert en eksplosjon om bord og tråleren tok fyr. Sekunder etter var målet innhyllet i røyk. Nå hadde eskortene omsider våknet sør av konvoien, og flere lysraketter flerret nattehimmelen. En skur av artilleriild kom fra de tyske båtene i retning av de norske MTB-ene, og nedslagene

⁴⁶ Ibid.



Kartutsnitt som viser MTB 711 og MTB 623s bevegelser fram til angrepet

begynte å bli faretruende nærme. Både *MTB 711* og *MTB 623* brøt av angrepet, og forsvant opp mot Strømfjorden i høy fart. Mellom Nordholmen og Utvær fortsatte de ut i Nordsjøen, og farten ble redusert til 18 knop for å spare drivstoff.⁴⁷ Kl. 0530 kunne Sveen sende følgende signal til operasjonen i Lerwick:

«0317A attacked enemy, escorted convoy one 8000 t merchant vessel sunk. 1 escort vessel sunk. 1 escort vessel damaged. No casualties».⁴⁸

Med svak medvind fra nordøst og lite sjø gikk overfarten uten komplikasjoner. Kl. 1400 den 9. januar passerte de sperringene som beskyttet ytre del av havnen, og ti minutter senere fortøyde *MTB 711* og *MTB 623* i Lerwick. Et vellykket tokt var over, uten at verken båter eller mannskap hadde tatt fysisk skade.⁴⁹

⁴⁷ Ibid.

⁴⁸ *MTB 711 1945. Signal fra MTB 711 til N.O.I/C kl 090530 A.*

⁴⁹ Sveen 1945.



D-klasse kommer «alongside». Bilde fra Marinemuseet.

I løpet av to døgn hadde båtene fra den norske MTB-flotiljen senket ikke mindre enn tre tyske handelsskip, og skadet og ødelagt flere andre. Lykkeønskningene fra kommanderende admiral kom allerede før Sveen hadde senket *Nikolai*fløet. Den 8. januar kunne admiral Harwood melde følgende i et signal til kommandørkaptein Browne og orlogskaptein Monsen:

«... jeg har med største fornøyelse notert meg de suksesser som deres MTB'er har oppnådd og har særlig lagt merke til at når Løytnant Herlofsen av Den Kgl. Norske Marine har gjennomført en operasjon, så er han svært sjelden vendt tomhendt tilbake ...». ⁵⁰

Admiral Corneliussen formidlet følgende lovord fra forsvarsminister Oscar Torp 17. januar:

«Forsvarsministeren gratulerer Dem og alle de som arbeider under Deres kommando med de bemerkelsesverdige resultater av 54. Flotiljes angrep på fiendtlig skipsfart i norske farvann 6. og 7. januar, og også i de siste tre måneder. Han tilskriver disse fremragende resultater utmerket ledelse og perfekt lagarbeide. Godt gjort.»

⁵⁰ Storm-Bjerke 1953, s. 159.



Kransenedleggelse ved bysten over Arne Sveen ved Korvetten på Haakonvern 8. mai 2015. Det er daværende flaggkommandør Ole Morten Sandquist som legger ned kransen. Bilde av Petter Brenni Gulbrandsen / Sjøforsvaret

Den direkte tilbakemeldingen fra kommandørkaptein Browne var også til Sveen og Hoddeviks gunst. I sitt vedlegg til Sveens tokt rapport skriver han:

«The rapid appreciation of the situation and the skilful manoeuvring of the force, after the target was sighted, reflect very much credit on the two commanding officers. By a clever «stalk», a disadvantageous situation was turned into one of great advantage to His Norwegian Majesty's Ships, and complete surprise seems to have been achieved. The results were most satisfactory against a large merchant ship escorted with unusual strenght».⁵¹

Toktet brakte også med seg dekorasjoner til noen av mannskapene i de to besetningene. Flere ble tildelt såkalte «Mentioned in Despatches». Foruten om sjefen Sveen, ble cox'en Kristen Christensen berømmet for å ha håndtert fartøyet med stor dyktighet og utmerket sjømannskap. I tillegg ble ledende maskinmann Sigfred Bjørkvoll berømmet for sin dyktighet under flere tokt, og særskilt for å ha bragt til veie helt nødvendig lokalkunnskap som bidro til det vellykkede toktet. Bjørkvoll hadde i grunnen vært hjemme i sitt eget hjemmeområde. Om bord på *MTB 623* ble sjef

51 Captain Coastal Forces, Lerwick 1945.

Hoddevik trukket fram. Men i tillegg ble ledende menig Gunnar Sjaastad fremhevet for å ha rettet sin mitraljøs med dødelig presisjon i den pressede situasjonen. Det samme gjaldt menig artillerist Trygve Roald som: «showed excellent marksmanship, courage and determination ... ship was seen repeatedly hit by Roald's gun until it was finally obscured by the smoke of a large explosion».⁵² På tross av at noen utmerket seg, var det gode resultatet som alltid et resultat av at hele besetningene fungerte godt som team. Løytnant Otto Sverre Hoddevik ble tildelt blant annet St. Olavsmedaljen med Ekegren og den britiske Distinguished Service Cross for sin innsats under krigen, For løytnant Arne Fritjof Sveen ble operasjonen en av flere som til slutt gav han Krigskorset med to sverd, og gjorde han til en av de høyeste dekorerte norske offiserer under andre verdenskrig.

Litteraturliste

- Admiral Westkuste Norwegen 1943. Ekstrakter av stabens loggbok. Sitert fra avfotograferte sider. Ikke paginert.
- Captain Coastal Forces, Lerwick 1945. *Report number 93. Operation V.P. 73*. Captain Browns rapport.
- Commander in Chief Home Fleet 1945. *Recommendations for decorations or mention in despatches*. Mappe med dokumenter omhandlende dekorasjoner datert 24.mars 1943. Six Awards for services during attack on enemy convoy off Norwegian Coast 8th/9th January 1945.
- Hillersøy, Torbjørn 2022. *Vestnorsk Kystkultur – Øysamfundet Batalden. Bind 5: Folket på gardane Batalden, Litje-Batalden og Kvaløysund*. E. Natvik Prenteverk AS.
- Hegland, John Rustung 1973. *Norske Torpedobåter gjennom 100 år*. AS John Griegs Byggeri. Bergen
- Hegland, John Rustung 1989. *Angrep i Skjærgården. Norske Torpedobåters operasjoner fra Shetland 1941-1945*. Dreyer Forlag. Oslo.
- Hegland, John Rustung (usikker dato). Nr.11 Patrulle «R». Heglands egen oppsummering av operasjonen ved Florø, laget til boken *Angrep i Skjærgården*.
- Jensen, Kim Gunnar 2018. D/S Optima og Operasjon Brandy i bladet *Dykking* nr. 5.
- Klæboe, Anfinn Aas 1983. Admiral Charles Oluf Herlofson. En særpreget personlighet forteller litt om sin vei fra skoleskipsgutt til Generalinspektør for Sjøforsvaret. Intervju i *Norsk Tidsskrift for Sjøvesen* nr. 2 1983.
- Krigshistorisk Avdeling (udatert). *Motortorpedobåtene*. Oppsummering laget av Krigshistorisk avdeling om MTB-ene innsats under 2. verdenskrig fra Storbritannia. Finnes i Riksarkivet.
- Krigsseilerregisteret. *Historikk om Hval VI*. Skrevet av H. Larsson-Fedde. Nettsted: <https://www.krigsseilerregisteret.no/skip/14343?page=0>
- Krigsseilerregisteret. *Historikk om Star XXIII*. Skrevet av H. Larsson-Fedde. Nettsted: <https://www.krigsseilerregisteret.no/skip/27455?page=0>
- Marineoberkommando in Norwegen 1943. *Bericht über das norweg. Motortorpedoboot 631*. Rapport fra Marineoberkommando in Norwegen til Oberkommando der Kriegsmarine.
- MTB 711 1945. *Signal fra MTB 711 til N.O.I/C kl 090530 A*.
- Naval Officer in Charge Lerwick 1943. *Board of Inquiry – Loss of M.T.B 631*. Rapport fra NOiC til Vice Admiral Commanding Orkney and Shetland.

52 Commander in Chief Home Fleet 1945.

- Steinsund, Hans H. 2006. Kokte mat over osande primusbrenner i boka artikkel i om menig kokk Kåre Hjønnvåg fra boka *Krigsseilarar* av Malvin Toft.
- Storm-Bjerke, Helge 1953. *Klar til Kamp. De norske motortorpedobåters innsats under krigen*. Gyldendal Norsk Forlag: Oslo.
- Strømgren, Trond 2009. *Vestnorsk Kystkultur – Øysamfunnet Batalden. Bind 3. Kultur, samfunnsliv og verdenskrigane*. E. Natvik Prenteverk AS.
- Sveen, Arne 1945. *Report on Operation V.P. 73 – 6th to 9th January, 1945*. Sveens appendix til Captain Browns rapport.
- Toft, Malvin 2008. *Krigsseglarar*. Førde: Selja Forlag.
- Van der Bijl, Nicholas 2008. *Commandoes in Exile – The Story of 10 (Inter allied) Commando, 1942-1945*. Pen and Sword Military: South Yorkshire.

Flåteplanen av 1960

– hvorfor så mange torpedo-
og kanonbåter? ¹

Av kommandør (p) Roald Gjelsten



Innledning

Formålet med denne artikkelen er å belyse spørsmålet om hvorfor Norge i 1960-årene endte opp med å anskaffe så mange torpedo- og kanonbåter. For å kunne svare velbegrunnet på det, kan det være formålstjenlig med en bred tilnærming til temaet. Den aktuelle situasjonen med trusselbildet på slutten av 1950-tallet satte utvilsomt viktige rammer for resultatet, men andre forhold spilte også inn på den prosessen som endte opp med at Flåteplanen av 1960 ble vedtatt og gjennomført. Det var en rekke faktorer som gjorde torpedo- og kanonbåter til aktuelle verktøy for Den norske marinen. Jeg vil i artikkelen trekke fram og drøfte relevante temaer og forhold som påvirket prosessen da Marinen utarbeidet og presenterte planen ved utgangen av 1950-årene. Den største prinsipielle forandringen den representerte var kanskje ikke vektleggingen av «små, hurtiggående og teknisk avanserte enheter», men snarere overgangen fra en mobiliseringsmarine til en beredskapsmarine.²

I en artikkel på slutten av 1990-tallet skrev historikeren Kjetil Sørli:

Flåteplanen av 1960 var et program for konstruksjon og bygging av over 50 krigsfartøyer for den norske marinen fra 1961 til 1967. De fleste skipene skulle bygges av norske verft, og det var mindre fartøyer uten havgående kapasitet. Planen er i ettertid blitt stående som et vellykket prosjekt; i løpet av relativt kort tid gikk den fra utarbeidelsesfase til ferdig plan som så i det store og hele ble gjennomført.³

I forhold til de prosesser og prosedyrer som gjelder i 2023 for forsvarsplanleggingen selv i sikkerhetspolitiske usikre tider, kan karakteristikken «relativt kort tid» framstå som en forsiktig slutning. Det er ingen tegn som tyder på at det i vesentlig grad er aktuelt å fravike de fastsatte kravene til utredninger med milepeler og tilhørende beslutningspunkt, som styrer planleggingen av forsvarsanskaffelser i dag. På den annen side er det utvilsomt korrekt at anskaffelsene i 1960-årene i hovedsak var mindre

1 Jeg ble anmodet om å skrive denne artikkelen som del av markeringen av 150-års jubileumet til MTB-våpenet. Jeg takker sjef 1. korvettskvadron, Ernst N. Bøe, og hans «jubileumsmedarbeider», Oddgeir Nordbotten, for oppdraget. Videre Oddgeir, Jan Tore Nilsen, Tor Jørgen Melien og Bjørn Terjesen for å ha spilt inn ideer og aktuelle kilder. Jeg takker også Oddgeir, Bjørn og min kone, Hanne Gjendem, for gjennomlesning av manus og nyttige kommentarer. Hanne redigerte også det første utkastet til tabellen over MTB-ene. Stor takk går også til Thor Sigurd Kristiansen ved Marinemuseet i Horten for assistanse og god service.

2 Pettersen 1987, s. 1

3 Sørli 1998, s. 70

fartøyer, men ubåtene og fregattene som ble bygget, viste seg senere i praksis å ha evne til også å kunne operere til havs.

Historisk ballast og erfaringer

Vi kan slå fast at Norge er et lite land med begrensede økonomiske og menneskelige ressurser. Dette forholdet er i seg selv en avgjørende rammefaktor både for ambisjonsnivå og valg som er aktuelle og gjennomførbare når staten skal planlegge, anskaffe og drifte en hensiktsmessig marine. En av arvene fra dansketiden i norske marinekretser etter selvstendigheten i 1814, var drømmen om en havgående marine. Etter at engelskmennene i 1807 ranet den dansk-norske flåten, en kapital med havgående fartøyer som var bygd opp over årtider, maktet ingen av landene senere å anskaffe like mektige marinere. Selv om det etter frigjøringen fra Danmark i 1814 jevnlig var forslag om å anskaffe større fartøyer, framsto slike planer i det store og hele som urealistiske og lite gjennomførbare med de midler den nye staten disponerte.⁴ Sjøforsvarets ledelse viste ofte i liten grad innsikt i og evne til å erkjenne tidens politiske og økonomiske realiteter og tilpasse seg disse. Denne mangelen på vilje til å skille mellom det ønskelige og det mulige, gjorde at de fleste flåteplaner aldri ble realisert. Ifølge sjøkrigshistorikeren T. Prytz Dahl var det *nøkternhet* som gjorde Flåteplanen 1960 til en suksess, og at denne planen var den eneste som er blitt fullført i Sjøforsvarets historie.⁵

Siden den militærtekniske revolusjon i siste halvdel av 1800-tallet tok av, har marinene på mange felt ligget i fronten av den teknologiske utviklingen. På den ene siden gjorde det at kostnadene med å anskaffe og drifte større, havgående fartøyer ble enda dyrere enn i seilskutetiden. For småstater som Norge, ble det altfor kostbart å satse på denne typen flåte. Noen anskaffelser av enkelte større skip ble likevel igangsatt. Det skjedde også midt under den militærtekniske revolusjonen for å disponere en viss havgående kapasitet. Det ble ingen suksess. Etter de erfaringene Krimkrigen og Den nordamerikanske borgerkrigen ga, gikk utviklingen på feltet raskt. Da Marinen overtok de ferdigstilte fartøyene, var de allerede teknologisk utdaterte, noe som svekket tilliten til Marinen på politisk hold. Eksempelvis ble dampfregatten *Kong Sverre* på 3475 tonn som var sjøsatt i 1860, rigget ned etter sitt eneste tokt i 1864. Fartøyet ble deretter liggende ubrukt i Horten til i 1890-årene da det ble tatt i bruk som ekserserfartøy.⁶ På den andre siden skapte ny teknologi som utviklingen av miner og den selvdrivne torpedoen økte muligheter for kyststater med begrensede ressurser. Slagkraften kunne fordeles på mindre enheter. Små plattformer med torpedoer kunne true selv de mest kraftfulle kampfartøyene hvis de kunne komme på skuddhold. Ikke minst den norske skjærgården egnet seg for at små, manøvrerbare fartøyer kunne utnytte farvannet med øyer, holmer og skjær til å skaffe seg gunstige

4 Dahl 1993, s. 60

5 *ibid.*, s. 82 og 84

6 Terjesen 2010, s. 141-142

angrepsposisjoner.⁷ Den norske marinen fulgte med på denne utviklingen og opprettet i 1870 et eget *Torpedovesen*. Den første norske torpedobåten som også var den første i verden, *Rap*, ble bygd i Storbritannia og ankom Horten i november 1873.⁸

Norge har siden midten av 1800-tallet vært en stor sjøfartsnasjon. Det er mange grunner til det. Høstingen av fisk og sjøpattedyr fra innaskjærs og kystnære farvann videreførte tradisjonell, nedarvet kunnskap og innsikt i sjømannskap og evne til å utnytte havet. Disse ferdighetene til å virke på sjøen hadde også røtter i vikingetidens seilaser og handelsfarten i middelalderen. Denne kompetansen var avgjørende da norsk skipsfart i siste halvdel av 1880-tallet ekspanderte og bygde opp den tallrike handelsflåten som gjorde det norske flagget kjent på alle verdenshav. Ofte vaiet det på store deler av skipene som anløp havnebyer verden over. Handelsfartøyenes antall og verdensomspennende aktivitet gjorde at mange som observerte norske skip underveis og i havn, fikk forestillinger om at Norge var en mye større og mektigere nasjon enn det landet faktisk var. Realiteten var imidlertid at Norge etter løsrivelsen fra Danmark verken hadde økonomisk bæreevne eller befolkningsgrunnlag til å etablere en marine som realistisk kunne beskytte den store handelsflåten som seilte på verdenshavene, eller effektivt kunne forsvare den sårbare, lange kyststrekningen.⁹

En kompliserende faktor for Norges sikkerhet som sjøfartsnasjon og kyststat, er at handelsflåtens størrelse og landets geografiske beliggenhet blir faktorer av strategisk betydning for stormaktene under krise og krig. Både første og annen verdenskrig illustrerte på hver sin måte dette dilemmaet for Norge som småstat. Det som i fredstid skaper velstand og framgang, blir i krigstid vanskelig eller umulig å håndtere på egen hånd.¹⁰ Kystens strategiske viktighet og sårbarhet i ufred er på en klargjørende måte formulert av den britiske historikeren David Pugh:

Folk som franskmenn og russere [...] kan oppgi sine periferier og trekke seg tilbake til hjertene av landene sine. Det kan ikke nordmennene gjøre – hovedtyngden av befolkningen lever langs den to tusen *mile* lange kystlinjen. Nesten alle byer og storparten av økonomien er lokalisert der. Baklandet derimot er for det meste fjell og skog. Geostrategisk har Norge innsiden ut. Kysten er ikke landets ytre skall, men dets levende hjerte. Det fjerne sentrum kan ikke holde hvis den sentrale periferien går tapt. Og en sjømakt kan angripe det lange, utsatte hjertet hvor den måtte ønske.¹¹

7 Tjøstheim 2008, s. 85

8 Terjesen 2010, s. 158-159

9 Gjelsten & Kristiansen 2023, s. 55

10 Gjelsten & Kristiansen 2023, s. 69-70, 73

11 Pugh, 1986. Sitert fra Gjelsten & Kristiansen 2023, s. 52. Oversatt av forfatterne.

Situasjonen før Flåteplanen av 1960

Etterkrigsårene var en vanskelig tid for Marinen som i 1945 vendte hjem som største forsvarsgren etter fem år med krigsinnsats. Marinen ble lavt prioritert av Forsvarskommisjonen av 1946, men særlig etter medlemskapet i Atlanterhavspakten i 1949 og Korea-krigens utbrudd i 1950, fikk de andre forsvarsgrenene forrang. Flere forhold bidro til det. For det første inngikk Norge allerede ved krigens slutt, en avtale med britene om permanent å bidra med hærstyrker til okkupasjonen av Tyskland. Det viste seg å være en ressurskrevende oppgave. For det andre hadde alliansen stor mangel på disponible landstridskrefter på grunn av den omfattende demobiliseringen etter krigen. Oppbyggingen av disse fikk derfor høy prioritet. For det tredje ble luftstridskrefter på denne tiden ansett å være de mest kosteffektive og framtidsrettede. I tråd med dette satset NATO på luftmakt, også fordi flyene var viktige plattformer for levering av atomvåpen. For det fjerde dominerte de store flåtemaktenes mariner sjøområdene i Nord-Atlanteren. I henhold til prinsippet om arbeidsdeling mente norske politiske myndigheter at de allierte sjøstridskreftene også kunne ivareta forsvaret av norske kystfarvann, et syn marineledelsen ikke delte. For det femte krevde gjenoppbyggingen av landet mange ressurser. Dette sammen med utbredt krigstrøtthet gjorde det generelt politisk vanskelig å avse store midler til militære formål.¹²

Mot slutten av 1950 årene utviklet både USA og alliansen nye forsvarsplaner. Gjennom byggingen av Polaris-ubåtene greide US Navy å bryte monopolen til luftstridskreftene som plattformer for å bære kjernevåpen. Grunnlaget for denne endringen i strategi var en erkennelse av at det framsto som uholdbart at svaret på ethvert nivå av aggresjon var å bruke atomvåpen. Det skapte et behov for å øke registeret av virkemidler til å håndtere episoder og mindre kriser, noe som munnet ut i at alliansen i 1967 vedtok doktrinen om fleksibel respons. Parallelt med disse endringene i USAs og NATOs strategi, foregikk det en markant styrking av Nordflåten. Mest framtrædende var oppbyggingen av et stort antall ubåter. En ny trussel var utviklingen av en småbåtflåte bestykket med missiler mot overflatemål. I tillegg kom overføringer av betydelige sjøstridskrefter til Kola, særlig fra Østersjøflåten. Grunnen var selvsagt at det var lettere å nå Atlanterhavet fra Nordflåtens baser enn fra havnene i innhavene Østersjøen og Svartehavet. Videre reduserte Royal Navy etter Suez-krisen i 1956 av budsjettmessige grunner sitt nærvær i Nord-Atlanteren, noe US Navy satte liten pris på. Endringene i trusselbildet sammen med NATOs nye strategi, skapte nye rammer og muligheter for å identifisere hvilke oppgaver Det norske sjøforsvaret skulle ivareta og ga dermed et grunnlag for å fastsette en formålstjenlig sammensetning og planmessig utvikling av Marinen.¹³

På 1950-tallet var Marinen i hovedsak satt sammen med fartøystyper omtrent som under krigen. De viktigste operative kapasitetene var på den måten tatt vare på og videreført. Det var to avvikende syn i marineledelsen på hvordan flåten taktisk skulle

12 Kristiansen 2010, s. 350-353; Sørli 2000, 22-23, 25-39, 44-45

13 Sørli 2000, s. 73-75; Kristiansen 2010, 357-359



Stormklassen MTB-er på vei ut fra Haakonsværn. Bilde: Magne Åhjem

løse sine oppgaver. Den ene skolen, var tilhenger av kombinasjonslinjen. Tanken her var at ubåtene og MTB-ene skulle operere sammen med og i samvirke med jagere, fregatter og korvetter. Tilhengerne av den andre skolen, sverget til de såkalte taktiske enhetene. Kun de tyngste kampfartøyene, jagerne og fregattene, skulle inngå i felles, enhetlige kampavdelinger. Flåteplanen av 1960 fastsatte det operative konseptet som skulle ligge til grunn for bruken av den nye marinen. Det kommer vi tilbake til.¹⁴

Et hovedproblem med etterkrigsmarinen var de mange fartøysklassene og mangelen på standardisering av fartøysmateriellet. Fartøyer med ulike sensorer, våpensystemer og maskineri, samt mangel på reservedeler, gjorde vedlikeholdet komplisert, arbeidskrevende og kostbart. Det førte også til utbredt kannibalisering av enkelte fartøyer for å sikre tilgangen på reservedeler til de enhetene av klassen som var utrustet. Forsvarsgrenen led også under en konstant mangel på personell. Som en konsekvens av disse forholdene, vedtok Stortinget på slutten av 1958 å utrangere 17 marinefartøyer uten erstatning. Begrunnelsen var: «Når det gjelder den foreslåtte utrangeringen av marinefartøyer, må forslaget ses på bakgrunn av at fartøyene er foreldet og betinger uforholdsmessig høye vedlikeholdskosten». ¹⁵

Professor Rolf Tamnes oppsummerte den forsvarspolitiske situasjonen under den kalde krigen på følgende måte i det han kalte for de fire lærdommene fra april 1940:

¹⁴ Pettersen 1986, s. 18, Kristiansen 2010, s. 359

¹⁵ Pettersen 1990, s. 15

1. Norge ville bli trukket med i en ny stormaktskrig – hvis den kom
2. Norge ville ved angrep trenge hjelp fra de atlantiske sjømaktene
3. Hjelp fra de vestlige støttmaktene måtte forberedes i fredstid
4. Småstaten Norge var helt avhengig av et nasjonalt forsvar som var sterkt nok til å holde ut til hjelpen ankom.¹⁶

De fire lærdommene forble grunnleggende normer for norsk forsvarspolitik under hele den kalde krigen. Den sikkerhetspolitiske overbygningen var på den ene siden avskrekking og beroligelse overfor Sovjetunionen, på den andre integrering og avskjerming overfor de allierte. Virkemidlene for å ivareta denne strategien, var i tillegg til egne forsvarsmidler, et sett med selvpålagte restriksjoner der atom- og basepolitikken var sentrale elementer. Senere ble det ved siden av å satse på egen forsvarsevne, viktig å planlegge og gjennomføre jevnlig allierte øvelser og forhåndslagring av materiell til øremerkede avdelinger til forsvaret av Norge.¹⁷

Påvirket den franske sjømaktsdoktrinen *La jeune école* norsk sjømilitær tenking?

Sjøkrigshistorikeren T. Prytz Dahl trakk i sitt bokkapittel fra 1993 fram en mulig innflytelse på norsk sjømilitær tenking i 1870-årene fra den franske sjømaktsdoktrinen, *La jeune école*.¹⁸ Andre historikere- og sjømaktsteoretikere som A. Røksund og I. Tjøstheim, har derimot ansett at denne påvirkningen var svak.

Begge de sistnevnte vektlegger at denne doktrinen var *offensiv* i tråd med franske tradisjoner. Den fransk-tyske krigen i 1870-71 som Tyskland vant, viste at den tyske hæren var den største trusselen mot Frankrikes sikkerhet. Marinens med sine store kampfartøyer hadde bidratt svært lite til krigføringen. Budsjettet minsket etter fredsslutningen, og en rekke fartøyer ble avhendet. Ikke bare Frankrike, men de færreste nasjoner hadde ikke lenger økonomisk evne til å anskaffe seg stadig dyrene «kapitalskip» som den teknologiske utviklingen åpnet opp for, i tilstrekkelig antall. Frankrike hadde kort sagt ikke økonomi til både å satse på hæren og fortsette opprustningen mot britene til sjøs.

Denne realiteten skapte grunnlag for kreativ, asymmetrisk tenking blant franske sjøoffiserer. *La jeune école*-teorien tok utgangspunkt i de mulighetene de store teknologiske framskrittene skapte. Oppfinnelsen av den selvdrevne torpedoen var det sentrale, men sjøminen og muligheten for stor fart var også viktig. I stedet for å angripe Royal Navys slagskip, satset «Den unge skolen» på å rette innsatsen direkte mot grunnlaget for britisk velstand og makt, skipsfarten til mottakshavnene i Storbritannia. Verktøyet for å gjennomføre strategien var, for det første, et stort antall

¹⁶ Gjelsten 2016, s. 130

¹⁷ Skogan 1999, Gjelsten 2010, s. 376-383

¹⁸ Dahl 1993, s. 63

mindre, hurtiggående torpedobåter som skulle angripe skipsfarten til sjøs. For det andre, tilsvarende kanonbåter skulle ødelegge havneanleggene, samt foreta andre angrep på fiendens kystområder.¹⁹

Offiserene som utviklet ideene til «Den unge skolen», var teknisk velutdannede, men vektla i liten grad sjømannskap og fartøyenes sjødyktighet. Da den franske marinen i 1887 iverksatte en øvelse for å prøve ut konseptet i åpent farvann mot en eskortert konvoi, greide ikke torpedo- og kanonbåtene å gjennomføre sine angrep. Årsaken var moderat sjøgang som var nok til å gjøre utprøvingen til en fiasko. Siden Frankrike mot slutten av hundreåret allierte seg med britene mot Tyskland, falt dessuten behovet for å angripe skipsfarten bort. I tiden fram mot første verdenskrig ble det derfor tyskerne som overtok kapprustningen mot Storbritannia med admiral A. T. Mahans teorier som grunnlag. Som Røksund påpekte under sin prøveforelesning til doktorgraden, ble «Den unge skolens» tanker senere tatt i bruk under begge verdenskrigene. Tyskerne med ubåten som våpenbærer rettet innsatsen mot fiendens handelsfart. De angrep fartøyer enten de seilte under britisk eller nøytralt flagg. Sjøminen senket også mange skip i tillegg til å være en avskrekkende og begrensende faktor for operasjonene til de store krigsskipene.²⁰

Tjøstheim påpekte videre at de negative resultatene av flåteøvelsen i 1887 og tidligere utprøvinger, trolig var grunnen til fraværet av debatt om temaet i de nordiske, sjømilitære tidsskriftene. Strategiens offensive karakter kunne være en annen årsak. Det var nemlig lite aktuelt for Norge eller de andre nordiske landene å satse på å angripe sjømaktenes handelsfartøyer. Grunnlaget for den norske tenkingen var at de våpenteknologiske mulighetene som oppsto, kunne utnyttes i et *defensivt* kyst- og invasjonforsvar i tråd med nasjonale forutsetninger og historiske erfaringer. Når store krigsskip seilte innaskjærs eller trengte inn i trange farvann, ga det ofte lite rom for å manøvrere. Mindre, raske kampenheter utstyrt med torpedoer kunne i slike situasjoner komme seg i gode posisjoner for å angripe, særlig hvis sjefen var lommekjent og en erfaren sjømann.

Marineoffiseren og sjøkrigshistorikeren F. Beutlich foreslo i mellomkrigstiden at Marinen skulle satse på en flåte av mindre fartøyer i tråd med norske erfaringer etter den store nordiske krigen. Han la særlig vekt på «Kanonbåtkrigen» 1807–1814 og prinsippet «Ikke det ønskelig, men det oppnåelige».²¹ De teknologiske mulighetene var sentrale for Beutlich, men i motsetning til «Den unge skolen» anså han at sjømannsdyktighet og sjøvanthet utviklet gjennom opplæring, sjøtjeneste og øvelser var viktigere enn den tekniske utdannelsen som kom i annen rekke.²²

Ideen om å fordele Marinens kampkraft på et stort antall mindre krigsfartøyer ble aktualisert både i Norge og Sverige da nye flåteplaner kom på beddingen rundt 1960.

19 ibid., s. 63, Tjøstheim 2008, s. 85, 90-91, Røksund 2005, s. 2-4

20 Tjøstheim 2008, s. 91, Røksund 2005, s. 20-21

21 Dahl 1993, 70

22 Tjøstheim 2008, s. 96-97

Overgangen til en permanent utrustet, stående beredskapsmarine i Norge med oppøving og generalmønstring med etterfølgende beredskapstjeneste, samsvarte godt med Beutlich sine synspunkter og forslag. De var også i tråd med krigsoffiserenes erfaringer. Kontreadmiral Th. Pettersen uttrykte det slik i en innledning til diskusjon om temaet «Kvantitet kontra kvalitet» i regi av Sjømilitære Samfund høsten 1985: «Vår erfaring fra krigen sa oss at kampfartøyer må være veltrent før de sendes ut på operasjoner».²³

Det synes ikke urimelig å anta at de som arbeidet med Flåteplanen av 1960, i noen grad var påvirket av tankegodset fra arven etter Beutlich. Når det gjelder den direkte innflytelsen fra *La jeune école*, kan vi derimot slutte at den trolig var liten.

Flåteplanen av 1960 tar form

Marinens tilstand med økende driftsutgifter og en stadig mer utdatert flåte, var hovedutfordringen for marineledelsen. Dette kom tydelig fram da nestkommanderende i Marinen, kontreadmiral R. K. Andresen i et foredrag i Oslo Militære Samfund 28. januar 1957, uttalte: «Vårt lands ungdom fortjener ikke [...] å bli sendt mot en velutstyrt og høyt trenet fiende i foreldede fartøyer».²⁴ I 1956 hadde Marinen følgende fartøyer i sitt inventar:

- 5 jagere
- 4 eskortejagere
- 3 fregatter/korvetter
- 23 motortorpedobåter
- 8 undervannsbåter

De fleste av fartøyene hadde britisk opphav. Noen hadde seilt under norsk flagg under krigen, andre var innkjøpt fra Storbritannia senere. Det var meget dyrt å oppgradere disse enhetene som var nedslitte og teknologisk utdaterte, noe det heller ikke var budsjettmidler til. Manglene var størst på det elektroniske området, men forsvaret mot ubåter og luftangrep var også svakt. Det var dessuten et stort behov for å bedre underbringelsesforholdene for kvartermestrene og de menige.²⁵ «Ved utgangen av perioden 1945–1956 sto vi overfor det alvorlige problemet om hvordan vi skulle erstatte våre fartøyer etter hvert som de ville overskride «lønnsomhetsgrensen» på grunn av store stort vedlikeholdsbehov og teknologisk foreldelse».²⁶

På dette tidspunkt var det fortsatt ulike syn blant Marinens offiserer om den framtidige innretningen på flåten skulle vektes mot havgående enheter eller mindre

23 Pettersen 1986, s. 18-19

24 Sørli 2000, s. 52

25 Pettersen 1990, s. 10

26 ibid. s. 13

kampfartøyer.²⁷ Tilbudet om å overta to Fletcher-klasse-jagere fra den amerikanske marinen ble et vendepunkt. Viseadmiral J. E. Jacobsen, sjefen for Marinen, og kontreadmiral S. Storheill, øverstkommanderende for Nord-Norge, gikk begge inn for å takke ja. Marinens reguleringsråd derimot, som ble aktivert for å vurdere om tilbudet var formålstjenlig, avviste at det svarte til hensikten å innpasse disse jagerne i den norske marinen. Fartøyene krevde større besetning og var mer komplekse enn våre britiske enheter og derfor dyrene både å drifte og vedlikeholde. Rådet begrunnet avvisningen med at enhetene av Fletcher-klassen som var 15 år gamle, kun ville gi en midlertidig løsning. Dessuten sto ikke den operative merverdien i rimelig forhold til vedlikeholds- og driftsutgiftene.²⁸

Reguleringsrådet som besto av både eldre offiserer i sentrale kommandostillinger og yngre offiserer, ble tradisjonelt brukt når Marinen sto overfor store og vanskelige valg. Denne framgangsmåten sikret en bred faglig, sjømilitær plattform i vurderingene.²⁹ Rådet fortok denne gangen i tillegg en generell vurdering av de store jagerne som del av fartøysstrukturen. Et realistisk driftsbudsjett ville neppe kunne ivareta driften av et tilstrekkelig antall jagere, påpekte rådet. Videre mente offiserene i gruppen at «Marinens viktigste oppgaver kunne løses mer effektivt og mer økonomisk med en kombinasjon av mindre fartøysenheter i et forholdsvis større antall». Dessuten framholdt rådet at «Med utnyttelse av de fordeler vårt kystfarvann gir ville motstandsevnen og slagkraften øke med et større antall mindre enheter». Reguleringsrådets syn fikk tilslutning av forsvarsministeren, statsråd Nils Handal.³⁰

Mange plattformer skaper fleksibilitet. Et fartøy kan kun være på et sted av gangen. Siden Norskekysten er mer enn 2500 km lang, er dette en avgjørende faktor til fordel for mindre fartøyer. Bemanningen er dessuten liten og antallet våpen begrenset, mens mengden fartøyer og kampkraften som torpedoene gir, medfører stor usikkerhet for en motstander som planlegger inntrengning. Tilgjengelige baser og forsyningsfartøyer øker utholdenheten. I motsetning til alternativet, få, store enheter, er kompleksiteten mindre og tap i kamp ikke like avgjørende fordi det er flere egg i kurven. Kravene til kompetanse er heller ikke like store som på større fartøyer, noe som gjør det enklere og raskere å utdanne mannskapene og trene opp stridsklare besetninger. Sjømaktsteoretikeren, kommandørkaptein I. Tjøstheim, drøftet i en studie fra 1993 hva som ga stridsevne gjennom faktorene stridsverdi og stridsutholdenhet. Stridsverdi er avhengig av både av kvantitative og kvalitative elementer, mens stridsutholdenhet primært avhenger av tilgangen på forsyninger.³¹

27 Pettersen 1986, s. 18

28 Pettersen 1990 s. 17, Kristiansen 2010, s. 365

29 Sørli 2000, s. 56

30 Pettersen 1990, s. 18

31 Tjøstheim 1993, s. 134-135

Det kan ha påvirket forsvarsministerens holdning at amerikanske myndigheter underhånden hadde indikert at de muligens kunne støtte et nybyggingsprogram for Marinen. For å kunne komme fram til konkrete avtaler om dette krevde amerikanerne et grunnlag i form av en helhetlig plan for et slikt byggeprosjekt. De ønsket en redegjørelse for målsetting og oppgaver, oversikt over antall og type fartøyer, anslag over tidsbruk for å realisere byggeprogrammet og beregnede kostnader, herunder hvor stor andel av disse Norge selv mente å kunne ivareta. På bakgrunn av dette satte Marinen ned en intern arbeidsgruppe for å utarbeide en slik plan. Sjefen for admiralstabens planavdeling, kommandørkaptein H. B. Gundersen ledet arbeidet. Han hadde med seg kapteinløytnantene R. Lindeberg og S. Sandvik. Planen ble utarbeidet i nært samarbeid med en rekke avdelinger i Marinen. Ytterligere innspill og forankring ble sikret gjennom utstrakt møtevirksomhet med andre organisasjoner og myndigheter. Det var også løpende kontakt med forsvarsdepartementet, Nordkommandoen og Den militære rådgivningsgruppen ved USAs ambassade. Et nyutnevnt Reguleringsråd godkjente i oktober 1959 utredningen med noen få mindre endringer. Forsvarets ledelse ved sjefen for Forsvarsstaben og Den sentrale sjefsnemnd ga også sin støtte til planen som foreslo å bygge fem fregatter, fem korvetter, 15 ubåter og 31 MTB-er og MKB-er.³²

Planen falt i smak hos den nye sjefen for Marinen, viseadmiral E. Hostvedt, men forslaget var ikke i tråd med gjeldende styrkemålsetning for Norge i NATOs planverk. Det var derfor viktig for senere forhandlinger om amerikansk støtte til finansieringen, å få tilslutning i NATO for å justere alliansens planer i tråd med utkastet. Viseadmiral Hostvedt reiste derfor i november 1959 til Paris for å orientere NATO. Han sa i sin framlegging at: «I believe that our Force Goal 1968 will provide a better Navy than the one recommended by MC 70³³ and certainly a much better one than the present». Han avsluttet med at USA var positive til å være med å delfinansiere anskaffelsen, men at NATOs tilslutning til planen og villighet til å justere styrkemålene i MC 70, ville være avgjørende for å få amerikanernes støtte. Admiralen fikk gehør og målene ble endret.³⁴

Allerede i november 1959 ble utkastet fremmet til Forsvarsdepartementet under navnet «Flåteplanen av 1959». Forsvarsministeren likte forslaget og var klar til å fremme planen for Stortinget forutsatt at amerikanerne var villige til å være med å betale. Med denne klareringen og støtten fra NATO i bagasjen dro Hostvedt og Gundersen til USA for å presentere forslaget til admiral Arleigh Burke, sjefen for Den amerikanske marinen. Han støttet planen og det samme gjorde sjefen for NATOs Atlanterhavskommando som også fikk en orientering.³⁵

32 Pettersen 1990, s. 19, Kristiansen 2010, 365-366

33 MC 70 var Nato-dokumentet som fastslo det enkelte medlemslands styrkemålsetning.

34 Sjefen for Marinen, 1959 s. 7-8

35 Pettersen 1990, s. 19, Kristiansen 2010, s. 366

Flåteplanen av 1960

I sin orientering for NATO i november 1959, oppsummerte viseadmiral Hostvedt den prinsipielle prioriteringen som lå til grunn for å løse marinens oppgaver og dermed for anskaffelsesplanen: «Protection of the Sea LOCs must be accomplished within the capability provided for the strongest possible defense against an invasion». Med andre ord: Marinens sammensetning skulle optimaliseres mot et sterkt invasjonforsvar. De samme ressursene skulle sekundært være med å beskytte forsyningslinjene, men den foreslåtte strukturen var ikke i første rekke siktet inn mot den oppgaven.³⁶ Denne prioriteringen var selvsagt en hovedgrunn til at Flåteplanen av 1960 endte opp med å forslå kjøp av totalt 31 motortorpedobåter (MTB-er) og motorkanonbåter (MKB-er), samt 15 små ubåter som hver var bærere av åtte torpedoer. Totalt fastsatte planen anskaffelse av 56 fartøyer, men dette ble justert til 50 i 1963 da de økonomiske beregningene ble oppdatert. I utgangspunktet hadde en måttet basere disse anslagene på flere usikre forutsetninger. Eksempler på slike var at endelig våpenutrustning og utstyr ikke var fastsatt, samt at erfaringene med å bygge enkelte fartøystyper var liten. Den opprinnelige totalkostnaden på 840 millioner kroner ble nå på bedre datagrunnlag beregnet til å utgjøre 1050 millioner. Den opprinnelige kalkylen utregnet i 1960-kroner, ble dessuten sterkt påvirket av korrigeringen for prisstigningen og oppskrivningen av valuta i perioden fra 1960 til 1963. I denne situasjonen ble Stortinget, Forsvarsdepartementet (FD) og Sjøforsvaret enige om å sette en endelig kostnadsgrense på 950 millioner for totalprosjektet. For å få det til å gå opp, ble byggeprogrammet redusert med tre kanonbåter og tre korvetter. Det gjorde at Flåteplanen av 1960 endte opp med 50 nye kampfartøyer, hvorav 20 MKB-er og åtte MTB-er, som alle ble bygd fra 1961 til utgangen av 1967. Amerikanerne aksepterte reduksjonen i antall enheter og sto fast på å bidra med det som var avtalt. Den endelige byggesummen endte ellers på i underkant av 900 millioner kroner. Denne innsparingen på vel 50 millioner i forhold til rammen, forklarte kontreadmiral Pettersen med solid planlegging, formålstjenlige kontraktsformer, god kontroll og norsk industris effektivitet.³⁷

Høsten 1960 fremmet FD en stortingsproposisjon med tittelen *Om et nybyggingsprogram for Marinen*. Departementet vektla et effektivt invasjonforsvar og sterkest mulig beredskap, samt best mulig beskyttelse av kommunikasjonene på kysten. Som vi ser, var dette fullt ut i samsvar med de prioriteringer sjefen for Marinen hadde presentert for NATO høsten 1959. Videre framgår det at store jagere skulle fases ut og at det i tillegg til fregattene, ubåtene, MTB-ene, MKB-ene og patruljefartøyer (korvetter), skulle satses på mineleggere og minesveipere. Et overordnet siktemål var standardisering og rasjonalisering. Oppsummert var tanken at Marinen skulle ha et størst mulig antall kamputrustede fartøyer på kontinuerlig beredskap og et minimum av mobiliseringsenheter. Nybyggingen og avhendingen av de eldre kampenhetene

36 Sjefen for Marinen 1959, s. 3

37 Pettersen 1987, s. 6-7, Gjølsten 2010, s. 388



Tjeldklassen MTB. Bilde: Marinemuseet

skulle så langt mulig foregå i takt slik at beredskapen ikke ble unødig svekket i den perioden innfasingen av nye enheter pågikk.³⁸

Før Flåteplanen av 1960 ble igangsatt, hadde Sjøforsvaret allerede anskaffet 12 MTB-er av Tjeld-klassen. Hovedvåpenet var fire rettgående torpedoer mot overflatemål. Denne klassen var en videreutvikling av den såkalte Nasty-klassen konstruert av ingeniøren J. H. Linge. Oppdraget ble vunnet i konkurranse med et alternativ utviklet av marinen selv. Båtene ble bygget ved Westermoen, senere Båtservice, i Mandal. Kontrakten ble som del av Flåteplanen av 1960, utvidet med åtte fartøyer til totalt 20 Tjeld-klasse enheter. En viktig fordel med Tjeld-klassen

38 Forsvarsdepartementet 1960, s. 4-5, Pettersen 1961, pkt. 26

sammenlignet med tidligere MTB-er var at den gikk på diesel og dermed kunne bunkre hvor som helst på kysten. Torpedobåtene utgjorde sammen med ubåtene i fremste linje og fortene som siste skanse, den tunge ildkraften mot de store målene når en fiende trengte inn en fjord.

Anskaffelsen av kanonbåtene hadde en helt annen begrunnelse. Flåteplanen av 1960 anslo i sin trusselvurdering at i størrelsesorden 350 fiskefartøyer den gang kunne operere samlet på Norskekysten, noen ganger betydelig flere. Dette antallet fartøyer ble vurdert å kunne frakte til sammen i størrelsesorden åtte infanteri regiment. Andre trusler som ble trukket fram, var faren for ved hjelp av denne flåten å kunne starte en aggresjon med å infiltrere i kystfarvannene. Når et angrep eventuelt ble satt inn på denne måten, kunne det bidra til både taktisk og strategisk overraskelse.³⁹ En vekkelse i så måte var de provoserende krenkelsene sovjetiske fiskebåter utførte vinteren 1956 utenfor Ålesund. En flåte på 70-80 fartøyer drev ulovlig snurpenotfiske etter sild i stor skala, noen av dem til og med i territorialfarvannet innenfor fire nautiske mil. MTB-ene som kom til og oppbrakte sovjetiske fartøyer, fikk etter hvert kontroll over situasjonen, men saken vakte oppsikt og fikk en rekke etterspill diplomatisk og i rettsvesenet.⁴⁰

I vedlegg 4 til flåteplandokumentet ble det postulert i tråd med trusselvurderingen at de enhetene som under en invasjon ville transportere tropper, i stor grad kunne være trålere og fiskefartøyer. Disse ble det påpekt, var lite egnede torpedomål. Dessuten var de vanskelig å uskadeliggjøre med MTB-enes 40 mm automatskyts og kunne trolig uten store vansker unngå de defensive minefeltene. Av disse og andre faktorer var slutningen at «vårt sjømilitære forsvar har behov for en fartøystype som har lignende operative egenskaper som MTB-en, men som også er i besittelse av et utslagsgivende våpen overfor mindre invaderende/infiltrerende troppebærende enheter. Denne fartøystypen må være en plattform for en stabilisert, mellomkalibrert automatkanon og/eller rakettvåpen».⁴¹ Kravene til en MTB var stor fart for raske forflytninger, samt taktisk for raskt å kunne innta en gunstig skuddposisjon og for hurtig å kunne komme utenfor rekkevidden av et artillerifartøy. For en MKB var høy fart ønskelig, men viktigheten av bedre sjødyktighet og stabil kanonplattform, gjorde at det kunne være formålstjenlig å akseptere noe mindre hastighet.⁴²

Det synes ikke hensiktsmessig å gå inn på de øvrige operative kravene i detalj. Det er likevel interessant å registrere at kravspesifikasjonen åpnet opp for rakettvåpen. Allerede i 1961 innså Sjøforsvaret at torpedoen var det eneste utslagsgivende våpenet forsvarsgrenen rådte over. Det forårsaket en henvendelse til Forsvarets forskningsinstitutt (FFI) om instituttet anså det mulig å frambringe et norsk antioverflate, «fire-and-forget», missil som kunne skytes fra småfartøyene. Det ble

39 Marinens overkommando 1960, del 3, s. 5

40 Kristiansen 2010, s. 360

41 Marinens overkommando 1960, Vedlegg 4, s. 2

42 Marinens overkommando 1960, Vedlegg 4, s. 3

starten på et spennende utviklingsprosjekt som ikke var en del av flåteplanen, men en konsekvens av den. Utforskningen og utprøvingene som foregikk i et nært samarbeid mellom FFI, Kongsberg våpenfabrikk og Sjøforsvaret på 1960-tallet, førte fram til Penguin-missilet som i 1970 var utprøvet og klart. USA og Vest-Tyskland støttet prosjektet.⁴³

Plandokumentet fastslo også i del 11 under overskriften «Motorkanonbåter», at ingen mariner hadde fartøyer av en type som tilfredsstilte kravene Sjøforsvaret hadde fastsatt til kanonbåten. Nasty-skroget hadde heller ikke vist seg egnet. Marinen måtte derfor selv utvikle en formålstjenlig plattform til en MKB, noe som skulle resultere i bygging av 20 Storm-klasse enheter utstyrt med en 76 mm automatisert Bofors-kanon som hovedvåpen. Prototypen ble levert av Bergen Mekaniske Verksteder som også utarbeidet byggespesifikasjonene. Verftet fikk også hovedkontrakten på å bygge serien i perioden desember 1965 til november 1967. BMV kontraherte seks fartøyer til Westermoen i Mandal.⁴⁴

En stående, kampklar Marine

Det var ikke bare fartøysstrukturen som endret seg på 1960-tallet. Hovedbasen for Marinen flyttet til Håkonsvern utenfor Bergen. Den sto ferdig og ble offisielt åpnet sommeren 1963. Det skapte nye rammer og muligheter. Som del av omstillingen, ble for det første forsvarsgrenens skoler i stor grad samlet på skolesenteret KNM Tordenskjold. For det andre ble de ulike vesenene (fagmyndighetene) og deler av admiralstaben slått sammen til Sjøforsvarets forsyningskommando (SFK). På den måten var kimen lagt til utvikling av to sterke sjømilitære kompetansemiljøer med noe ulik innretning. Kysteskadren (KE) med ansvar for oppøving og kvalitetssikring av fartøyenes treningsstandard fikk også tilhold på hovedbasen. De korte avstandene mellom disse fagmiljøene med Sjøkrigsskolen kun en knapp mil unna, gjorde at Håkonsvern senere ofte ble omtalt som kompaktbasen. Den fysiske nærheten skapte en rekke muligheter for samarbeid på tvers av institusjonene. For enkelte små, sårbare fagfelt ble det avgjørende for å kunne opprettholde og utvikle nødvendig nøkkelkompetanse. Dette fellesskapet var også avgjørende for å kunne holde tritt med utviklingen og nyttiggjøre seg impulsene fra NATO-foraene på de ulike fagområdene som rutinemessig hadde møter for å utveksle informasjon. Disse permanente gruppene utredet også jevnlig aktuelle problemstillinger på sine felt gjennom å oppnevne arbeidsgrupper. Det var lærerikt å delta i slike utredningsoppgaver, noe offiserer fra KNM Tordenskjold, SFK og Kysteskadren ofte gjorde. Til sammen og i kombinasjon med at lederne i Sjøforsvaret hadde lang krigserfaring og de yngre offiserene god

⁴³ Pettersen 1986, s. 18

⁴⁴ Marinens overkommando 1960, del 11 s. 3, Gjelsten 2010, s. 391 og Pettersen 1990, s. 51

utdanning, la dette et solid fundament for effektivt å kunne drifte en kompetent beredskapsmarine.⁴⁵

En annen erfaringsfaktor i etterkrigsmarinen som talte til fordel for mange mindre enheter, var den kroniske mangelen på personell. Når Marinen ble permanent utrustet og etter generalmønstring var på kontinuerlig beredskap, for det meste i Nord-Norge, til neste skifte av besetning, måtte alle kampenhetene være fullt bemannet. Som i tidligere krevende perioder for Marinen, spilte de vernepliktige offiserene en sentral rolle. Når det gjaldt å bemanne MTB-ene var de sammen med reserveoffiserer på kontrakt, et avgjørende supplement til yrkesoffiserskorpset. Fram til siste uteksaminerte operative offiser fra Sjøkrigsskolens nederste avdeling i 1978, hadde de vernepliktige offiserene med tre års pliktteneste, normal to år som nestkommanderende på MTB før de siste året ble skipssjef. Tilsvarende opplegg gjaldt på minesveiperne. Fra rundt 1980 økte uteksamineringen av yrkesoffiserer betraktelig. Det dekket etter hvert sammen med reserveoffiserene som fylte tredjekommanderende stillingene, behovet for kvalifiserte offiserer på MTB-ene. Noen vernepliktige og reserveoffiserer fortsatte på kontrakt og var et viktig bidrag til å ivareta både funksjonene som nestkommanderende og skipssjef.

Den store endringen for Marinen både mentalt og praktisk, var overgangen til en stående beredskapsmarine der de fleste fartøyene var under kommando, teknisk klargjort, fullt bemannet, opptrent og kvalitetsikret. Grunnlaget var en årlig syklus. Den startet med at nye mannskaper ankom det enkelte fartøy etter rekruttskole og opplæring på sine ulike fagfelt ved KNM Tordenskjold. Skifte av offiserer, kvartermestre og vervede skjedde samtidig. Deretter startet oppøvingen som kulminerte med bestått generalmønstring, en «eksamen» som innebar at fartøyet ble erklært operativt eller kampklart. I den operative perioden som fulgte, seilte fartøyene på daglig basis med full våpenutrustning for krig. Det var en krevende oppgave å drifte en slik beredskapsmarine, der kravet var at alt utstyr på alle fartøyene skulle fungere til enhver tid. Etableringen av Håkonsvern med det kompetente støtteapparatet som kom på plass, viste seg å være en solid bunnplanke for å håndtere det.

Det grunnleggende styringsdokumentet for å ivareta Marinens oppgaver, drift og vedlikehold, var årsprogrammet. Av det framgikk alle hovedaktivitetene hvert enkelt fartøy, divisjoner og skvadroner skulle gjennomgå i løpet av året. Det var avsatt perioder til oppøving, beredskap, vedlikehold, ferie, deltagelse i øvelser, særlige tokt eller andre spesialoppdrag osv. Antallet fartøyer som var utrustet, varierte noe, men fartøysparken ble hele tiden rotert etter en plan for hovedoverhaling, noe som normalt skjedde hvert femte år. Noen MTB-er og MKB-er og enkelte ubåter var teknisk klargjorte, men ikke under kommando. Besetninger var planlagt og kunne ved behov relativt raskt komme på plass. Disse enhetene i reserve gjorde også at mannskapet på eksempelvis en MKB som grunnstøtte, hurtig kunne ta over en klargjort båt og etter kort tid igjen slutte seg til skvadronen på beredskap. Fartøyenes øvingsmessige standard ble som nevnt ovenfor, testet etter skifte av besetning og fullført oppøving

45 Gjelsten 2010, s. 430 og 437

gjennom en generalmønstring. Deltakelse i planlagte øvelser og jevnlig samvirke med andre enheter under den påfølgende beredskapstjenesten i Nord-Norge bidro til å opprettholde og videreutvikle øvelsesnivået og fartøyenes stridsevne.⁴⁶

En viktig del av oppbyggingsfasen etter overtakelsen av den nye fartøysparken, var utviklingen av taktikk for å ivareta den sentrale forsvarsoppgaven, invasjonforsvaret. Formålet var å sikre landforsvarets flanker og gjennom det bidra til at det norske forsvaret holdt ut til allierte forsterkninger kunne ankomme. I det lagdelte forsvarskonseptet som invasjonforsvaret bygde på, deltok både ubåter, kystartilleri fort og fly, samt MTB-er og MKB-er som spilte en avgjørende rolle.⁴⁷ Den taktiske enheten for småfartøyene var skvadronen. Den første tiden besto en skvadron av fire fartøyer, to av hver kategori. Fra første halvdel av 1970-tallet fikk enkelte skvadroner seks enheter. Omtrent samtidig fikk kanonbåtene sjømålsmissilet Penguin om bord. Det økte kampkraften og anvendelsesmulighetene av disse enhetene betydelig. I nært samarbeid med og ofte under taktisk kommando av gruppesjefen for fortene i et område, utgjorde denne samordnede styrken med skvadronenes MTB-er og MKB-er i kombinasjon med fortenes kanoner, torpedobatterier og minefelt selve knyttneven i invasjonforsvaret.⁴⁸

Det er liten tvil om at Sjøforsvarets ledelse erkjente dette og var fornøyd med å ha satset på mindre fartøyer. Raske beslutninger om å anskaffe nye MTB-er er et overbevisende tegn på det. Ikke minst viste Storm-klassen seg å være en effektiv plattform. Allerede fra 1971 var en ny klasse missiltorpedobåter under innfasing. Snøgg-klassen som besto av seks enheter, erstattet en for en Rapp-klassen fra første halvdel på 1950-årene. «Snøggene» var de første av flere senere missiltorpedobåt (MTB)-klasser som gjenbrakte det vellykkede Storm-klasse-skroget. Når det i tillegg ble satset på samme maskineri, bidro det til å styrke standardiseringen ytterligere. Snøgg-klassen ble bevæpnet med trådstyrte torpedoer, Penguin antioverflate missiler og Bofors L/70 40mm kanon til luftvern.⁴⁹ Denne utviklingen vakte også oppsikt i marinekretser i utlandet. Prytz Dahl påpekte at den norske marinen på grunn av denne økningen i kampkraft, to ganger i denne perioden ble nevnt i forordet til Jane's Fighting Ships. Den første referansen var i 1971/72 utgaven, den andre omtalen skjedde i 1973/74.⁵⁰

Det betydelige antallet MTB- og MKB-skvadroner som til enhver tid var til stede i Nord-Norge, skapte stor synlighet og ble en del av dagliglivet i landsdelen. Det samme gjorde selvsagt også enheter fra de andre fartøysklassene. Ikke minst i byene var ubåter, fregatter og mineleggere jevnlig å se, normalt i helgene. Men missil- og motortorpedobåtene, MTB-ene i dagligtale, gikk gjerne til kai om kveldene. Det

46 Gjelsten 2010, s. 400-408

47 Gjelsten 2011, s. 25-26

48 Gjelsten 2010, s. 383-387

49 Gjelsten 2010, s. 394

50 Dahl 1993, s. 76

kunne også skje av taktiske grunner når øvelser pågikk, eksempelvis for å låne telefonen når det var radiotaushet. Det medførte at de oftere enn de andre fartøystypene, fortøyde på mindre steder, også plasser der de store fartøyene ikke kunne anløpe. Sammen med den høye beredskapen gjorde det at MTB-ene fra tid til annen utførte syketransporter, deltok i brannslukking eller gjennomførte andre ad hoc oppdrag for lokalsamfunnet på kysten. I det inngikk også jevnlig bidrag til søk- og redningsoperasjoner, alt i tråd med Marinens tradisjoner som ivaretaker av slike samfunnsmessige fellesoppgaver som del av aktiviteten i fredstid.⁵¹

Når enheter med antiubåtkapasitet ikke var tilgjengelige for å igangsette søk, benyttet operativ myndighet rutinemessig MTB-er og/eller jagerfly til å markere overfor kystbefolkningen at meldinger om ukjent ubåt ble tatt på alvor. Skvadroner eller enkeltfartøyer ble også jevnlig brukt til suverenitetshevdelse og ved behov til å støtte Kystvakten i kystfarvannene. Når sivile sovjetiske fartøyer ankre opp i norsk territorialfarvann uten tillatelse, var MTB-ene ofte førstevalget når operativ myndighet bestemte seg for å gripe inn. Sovjetiske flåteenheter transiterer også relativt hyppig langs norskekysten. Når værforholdene utaskjærs var gunstige, kunne en MTB-skvadron få oppdraget med å skygge styrken. Det samme kunne skje når elementer fra Nordflåten drev øvelser i farvannene utenfor Nord-Norge. Både MTB-enes antall og fart kom til sin fulle rett i disse sammenhengene. Videre ble det utviklet nasjonal taktikk som senere ble tatt inn Nato-publikasjonene som taktisk doktrine, der MTB-ene også fikk en viktig rolle også i beskyttelsen av forsterknings- og forsyningstransportene som i seilte i konvoi i leia.⁵²

MTB-ene deltok også rutinemessig i årlige øvelser med danske torpedobåtskvadroner. Sentral her var felles øvelsen *Bold Game* som etter hvert også fikk tysk og britisk deltakelse. Farvannet fartøyene brukte og havnene de besøkte, varierte fra år til år. På den måten ivaretok også MTB-ene den diplomatiske siden av en marines fredtidsaktivitet. Det kunne dessuten innbefatte egne oppdrag av denne typen til havner i Nordsjøen og Østersjøen. Ikke minst var tokt til Shetland en gjenganger for å ivareta forbindelsene fra krigens dager.⁵³

Sammenfattende betraktninger

Offiserene som var i aktiv tjeneste på slutten av 1950-tallet, hadde med seg en ballast av krigserfaring og historisk tankegang. To ganger tidligere hadde det vist seg særlig nødvendig å disponere en marine med vaktskip og mindre kampfartøyer for å kunne dekke hele kyststrekningen. I 1807–1814 ble oppgaven ivaretatt av ro-kanonbåter⁵⁴,

51 Gjelsten & Kristiansen 2023, s. 67

52 Gjelsten 2010, s. 386

53 Ibid., s. 378

54 Terjesen 2010, s. 55

under første verdenskrig 1914–1918 av vaktbåter og torpedobåter.⁵⁵ I noen grad var det samme tilfellet i 1905. Vi snakker her om to nivåer eller dimensjoner av militær yteevne. På den ene siden, øvde fartøyer med stridsevne til å gripe inn og håndheve suverenitet og nøytralitet med våpenmakt, og på den andre, enheter som kun markerte vakthold gjennom å være til stede. I kanonbåtkrigen fra 1807 under den britiske blokaden, ivaretok kanonbåtene begge dimensjonene. Det gjorde Sjøforsvaret også under første verdenskrig, men da på en annen måte. Innleide vaktbåter og torpedobåtene, de sistnevnt noe øvet til kamp, tok seg av nærværet og vaktholdet. Panserskipene og ubåtene utgjorde en utrykningsstyrke trent på krigsoppgaver som var på kontinuerlig forsvarsberedskap og klar til å gripe inn ved behov. Denne løsningen sikret at Marinen sammen med de oppsatte kystartillerifortene i stor grad ivaretok begge dimensjonene.⁵⁶

I 1905 og 1914 var forsvaret relativt moderne utstyrt. Dessuten var øvingsstandarden bra etter en periode med opprustning. I mellomkrigstiden pågikk en langvarig nedrustning med utbredt antimilitærisme i samfunnet. Sentrale politikere mente at folkeretten ga tilstrekkelig beskyttelse. Da Norge mobiliserte et nøytralitetsvern i september 1939, var Marinen utstyrsmessig utdatert, personellet mentalt uforberedt og besetningene på fartøyene utrent. Denne gangen ble det torpedobåtene som fikk oppgaven. De var verken opplært i krigsfunksjonene eller oppøvd som kampenheter. Ambisjonsnivået var vakthold med oppdrag å sikre suverenitet og nøytralitet gjennom markering. Fartøyene hadde maskinister og navigatører som gjorde det mulig å være synlig til stede, men evnen til å gripe inn i situasjoner som krevde bruk av sjømilitær makt, var sterkt begrenset.⁵⁷

Vi har tidligere i artikkelen drøftet generelle faktorer og forhold som påvirker rammene for valgene når en skal sette sammen en formålstjenlig marine. Et helhetlig perspektiv har pekt i retning av at det i 1960 for Norge med landets geostrategiske beliggenhet, kystens lengde, befolkningsmessige grunnlag og økonomiske bæreevne, framsto som fornuftig å satse på en flåte med mange mindre fartøyer tilpasset operasjoner i kystfarvannene. NATOs prinsipp om arbeidsdeling var i samsvar med det. Den nye marinen prioriterte invasjonssforsvaret, noe ledelsen i US Navy også gikk inn for. Det kom konkret til uttrykk i en artikkel i US Naval Proceedings i januar 1966.⁵⁸ Tilbakeføringen av Kystartilleriet til Sjøforsvaret i 1960 understøttet også dette linjevalget og la til rette for et fruktbart taktisk samvirke med MTB-ene i årene som fulgte.

Det ønskelige i å kunne ivareta handelsflåten behov for beskyttelse, ble overvunnet av en nøktern analyse av blant annet erfaringene fra verdenskrigene. De viste at det for Norge var en utopisk tanke å beskytte handelsflåten i krig. Det understreket

55 Melien 1995, s. 117,119-121

56 Ibid., s. 119-121, Dahl 1993, s. 68-69

57 Ibid., s. 118

58 Dahl 1993, s. 76

lærdommen om at Norge måtte være alliert med den dominerende vestlige sjømakten. NATO-medlemskapet ble løsningen for å ivareta det. Vår handelsflåte og geografi ville i en krig mellom stormaktene, gjøre landet til en brikke i de krigførendes strid og trekke landet med i krigen. Vår egen oppgave ved et angrep var å holde ut til den allierte hjelpen ankom. Sjøforsvarets bidrag var å sikre Hærens flanker og etterforsyninger der MTB-er og MKB-er utgjorde en hovedkomponent i invasjonforsvaret. Disse anvendelige enhetene viste seg også å bli et viktig bidrag til å beskytte forsyningstransportene som seilte innaskjærs i leia.

Marinens reguleringsråds realisme og solide vurderinger var avgjørende for at forsvarsgrenens offiserer samlet seg om Flåteplanen av 1960. I tillegg til de generelle faktorene som tilsa å vektlegge en kystmarine, var det en rekke forhold knyttet til den aktuelle trusselvurderingen som også pekte i retning av å velge mange mindre fartøyer. Den store flåten av sovjetiske fiskefartøyer var antatt å være viktige plattformer for transport av soldater under en sjøinvasjon. Som en konsekvens av denne konkrete trusselen, oppsto behovet for kanonbåter. Formålet var å anskaffe en hensiktsmessig kampenhet for effektivt å kunne nedkjempe dette elementet av en invasjonsstyrke som kom sjøveien. Kravene som ble formulert for å løse denne oppgaven, munnet ut i en stabil plattform med automatisert kanon som hovedvåpen, men pekte også på et overflate-til-overflatemissil som aktuelt. MKB-ene ble bygd med en 76 mm. kanon, men som vi har sett ovenfor, kom i tillegg det norskutviklede Penguin-missilet om bord allerede tidlig på 1970-tallet.

Det kan likevel være at medlemmene av Reguleringsrådet og andre sentrale aktører i prosessen fram til Flåteplanen av 1960 ble besluttet, hadde flere erfaringer og tanker i ballasten som påvirket vurderingene den gang. Krigsdeltakelsen kunne være en slik faktor. Et annet aspekt kunne være kunnskapen om at etterkrigstiden med mange fartøysklasser, et utall av våpensystemer og mangel på reservedeler, førte til krevende og kostbart vedlikehold med utbredt kannibalisering av «plukk enheter». Disse lærdommene materialiserte seg i en flåteplan med få fartøysklasser, standardisering av våpen, sensorer, maskineri, sambandsutstyr og annet materiell, samt en solid anskaffelse av tilhørende, nødvendige reservedeler. Den nye hovedbasen hadde både kompetanse og opplegg for effektivt å ivareta administrasjonen av dette viktige støtteopplegget for vedlikeholdet av fartøysstrukturen. Det kom tydelig fram da hovedbasen Håkonsvern med glans besto den store prøven forsvarssjefens uvarslede alarmøvelse i 1985 innebar for forsyningssystemet.

Alarm 1985 – Marinen satt på krigsfot

Den 20. mai 1985 klokken 0600 sendte Forsvarssjefen ut følgende melding: «Seil alle fartøyer umiddelbart til Vestfjorden med full krigsutrustning». Kun initiativtakeren, sjefen for operasjonsstaben i Forsvarets overkommando, og generalinspektøren for Sjøforsvaret, var informert om øvelsen. Poliske myndigheter ble orientert etter at ordren hadde gått ut.

Da ordren kom, lå mange fartøyer i Håkonsvern. Noen av MTB-skvadronene var nettopp ankommet etter en lengre øvelse i tyske og danske farvann. Enkelte av fartøyene hadde allerede startet permitteringer, de gjenværende så fram til pinseferie. De fartøyene som var i Nord-Norge, var på plass og kampklare i løpet av få timer. Blant disse var to

MTB-skvadroner. De tre neste skvadronene var framme i Vestfjorden etter 32-34 timer. Fire MTB-er som var mobiliseringsutrustede, ankom etter 66-72 timer. Med andre ord var fem MTB-kvadroner klare til strid etter knapt halvannet døgn, forsterket med fire ekstra krigsklare enheter etter litt under tre døgn.

Det var viktig for kampfartøyene å ha full besetning og nok proviant. Flyene til Bergen ble raskt fylt opp og byen gikk tom for brød. Kreativiteten viste seg å være stor, innsatsviljen også. Alle flyplassene på kysten ble tatt i bruk for å få de siste mannskapene på plass og for å skaffe forsyninger. Så snart fartøyene hadde oversikt, kastet de los og startet transitten nordover med avtalte, nødvendige anløp for å hente besetningsmedlemmer og fylle opp med proviant.

I løpet av vel to døgn ankom i underkant av 70 kampklare krigsfartøyer og kystvaktskip Vestfjorden og startet øvelser under ledelse av sjefen for Kysteskadren. Da denne aktiviteten ble avsluttet, seilte storparten av fartøyene i formasjon inn Ofotfjorden mot Narvik for å ta weekend der.

Øvelsen avdekket noen flaskehalser og svakheter, men effektiviteten hovedbasen viste i måten støttesystemene ivaretok klargjøringen av flåten på, uten forsterkninger eller forvarsel, vakte oppsikt også utenfor Sjøforsvaret. De ansatte i Sjøforsvarets forsyningskommando var ikke ukjente med negativ omtale som «forsinkelseskommando». De kunne i 1985 heve hodet i forvisning om at de hadde løst oppgaven de fikk, på en fremragende måte.⁵⁹

Avslutning

Realisme, faglig kompetanse og nøkternhet representert ved Marinens reguleringsråd og Sjøforsvarets ledelse, la grunnlaget for at Flåteplanen av 1960 ble en suksess og et vendepunkt for Marinen. Det gjaldt også konseptuelt, måten planleggingen ble utført på, selve byggingen av fartøyene og oppfølgingen med å etablere en stående marine. Det siste var ingen liten oppgave, men opprettelsen av den nye hovedbasen på Håkonsvern med samlokaliseringen av fagskolene på KNM Tordenskjold, logistikkfunksjonene ved Sjøforsvarets forsyningskommando og fartøysinspeksjonene i Kysteskadren skapte fundamentet. Satsingen på å fordele kampkraften på mange mindre enheter, torpedo- og kanonbåter, viste seg å være en avgjørende og tidsriktig beslutning med Kystartilleriet tilbake i Sjøforsvaret. Tiden fra realiseringen av Flåteplanen av 1960 ved utgangen av 1967 med overtakelsen av fregatten KNM *Stavanger* i desember, fram til den kalde krigens slutt, ble en storhetstid for Den norske marinen, ikke minst takket være de mindre fartøyenes effektive samvirke med fortene, deres fleksibilitet og evne til å løse et spekter av oppgaver, også under fredsforhold. T. Prytz Dahl, historiker og mangeårig lærer i sjøkrigshistorie ved Sjøkrigsskolen, oppsummerte sine vurderinger av Flåteplanen av 1960 som følger:

59 Gjelsten 2010, s. 411



På vei mot Narvik etter endt alarmøvelse. Bilde: Marinemuseet

Sett i et større perspektiv var realiseringen av planen en enestående hendelse. Helt siden 1814 hadde Norge hatt en lang og ubrutt tradisjon med urealiserte flåteplaner. At planen av 1960 kunne gjennomføres, skyldes at Sjøforsvarets daværende ledelse både hadde faglig dyktighet og realistisk sans for det som var politisk mulig å oppnå med økonomisk bistand fra De forente stater.⁶⁰

⁶⁰ Dahl 1993, s. 77

Den gode organiseringen av byggeprogrammet bidro til at også gjennomføringen ble meget vellykket. Avgjørende for det var konsekvent håndhevelse av prinsippet om «no goldplating», men aller viktigst var trolig Sjøforsvarets brede samarbeid med og innhenting av assistanse fra mange hold til de autonome tverrfaglige prosjektgruppene som sto for konstruksjonen og byggingen av de enkelte fartøysklassene. Disse var navene i utviklingen og delingen av ny innsikt og kompetanse, noe som også kom norsk industri til gode på flere områder. Flåteplanen hadde på den måten store samfunnsmessige ringvirkninger både direkte gjennom byggeprogrammene og indirekte gjennom oppbyggingen av kompetanse som den brede samhandlingen med mange fagmiljøer, bidro til.⁶¹

Kilder

- Dahl, T. Prytz 1993. Sjømaktsdoktrinene og den norske marinen. I Gjelsten, Roald (red.) *Verktøy for fred*. Oslo. J.W. Cappelens Forlag AS/Europa-programmet.
- Forsvarsdepartementet 1960. St.prp. nr. 25. (1960-61) *Om et nybyggingsprogram for Marinen*.
- Gjelsten, R. 2010. 1960–2008: Fra invasjonforsvar til ressursforvaltning og fredsoperasjoner. Del 3 av *Sjøforsvaret i krig og fred. Langs kysten og på havet i 200 år*. Bergen. Fagbokforlaget.
- Gjelsten, R. 2011. Marinens beredskap 1960–1990. Kampklar i Nordflåtens skygge. Oslo. Institutt for Forsvarsstudier. *Oslo Files 4*.
- Gjelsten, R. 2016. Norsk sjømakt 1960–2014. Del I. Klar til kamp: Beredskap i Nordflåtens skygge (1960–1990). I Armann, Ø. B. (red.) *Flåtemakt og internasjonale operasjoner 1800–2013*. Oslo: Forsvarsmuseets skrifter nr. 14.
- Gjelsten, R. & Kristiansen, T. 2023. Norge som sjømakt og kyststat. Kapittel 2 i Terjesen, Bjørn & Wiborg H. J. (red.) *Sjømakt. Politikk, strategi og militære operasjoner i det maritime domenet*. Bergen. Fagbokforlaget.
- Kristiansen, T. 2010. 1905–1960: Selvtendig og alliert i krig og fred. Del 2 av *Sjøforsvaret i krig og fred. Langs kysten og på havet i 200 år*. Bergen. Fagbokforlaget
- Marinens overkommando (1960, 15. september). *Flåteplan 1960*. Oslo
- Melien, T. J. 1995. VAKT OG VERN. Marinen og kystartilleriet 1914–1918. Oslo. Institutt for Forsvarsstudier. *Forsvarsstudier 1*.
- Pettersen, Th. (1961, 17. april). Arbeidet med gjennomføringen av Flåteplanen. *Foredrag i Oslo Militære Samfund*.
- Pettersen, Th. 1967. Flåteplanens gjennomføring. *Norsk Militært Tidsskrift* nr. 1.
- Pettersen, Th. 1986. Tema – Kvantitet kontra kvalitet. Innledning til debatt om «Prestasjonskrav ved materiellanskaffelser». *Norsk Tidsskrift for Sjøvesen* nr. 1.
- Pettersen, Th. 1990. *Flåteplanen av 1960*. Bergen: Sjøforsvarets forsyningskommando.
- Pugh, D. C. 1986. *Guns in the Cupboard: The Home Guard, Milorg, and the Politics of reconstruction 1945–1946*. Oslo: TANO/Forsvarshistorisk forskningssenter Årbok.

61 Pettersen 1987, s. 9-10

- Røksund, A. (2005, 3. juni). *Discuss the debate between the Jeune École advocates and the traditionalists over the role of international law in naval warfare*. Oslo: Prøveforelesing til graden dr. art. ved Universitetet i Oslo.
- Sjefen for Marinen 1959. *Orientering om utkast til flåteplanen for Nato*. Uten overskrift, gradert hemmelig. Skrevet på engelsk og datert: Oslo, 12. november. Mottatt fra kommandørkaptein Jan Tore Nilsen.
- Skogan, J. K. 1999. Norsk sikkerhetspolitikk under NATO-medlemskap. Virkemidler, begrensninger og forutsetninger. *NUPI-notat nr. 599*.
- Sørli, K. 1998. Flåteplanen av 1960. I Lars Chr. Jenssen (red.). *Sjøkrig. Perspektiver på historie og samtid*. Oslo. Institutt for Forsvarsstudier. *Forsvarsstudier 3*.
- Sørli, K. 2000. Fra krise til konsensus. Marinens anskaffelser og krigspålagte oppgaver 1950–1960. Oslo. Institutt for Forsvarsstudier. *Forsvarsstudier 2*.
- Tamnes, R. 1998. Sjøforsvarets oppgaver før, under og etter den kalde krigen. I Lars Chr. Jenssen (red.). *Sjøkrig. Perspektiver på historie og samtid*. Oslo. *Forsvarsstudier 3*.
- Terjesen, B. 2010. 1807–1905: Fra katastrofe til triumf. Del 1 av *Sjøforsvaret i krig og fred. Langs kysten og på havet i 200 år*. Bergen. Fagbokforlaget.
- Terjesen, B., Kristiansen, T. & Gjelsten, R. 2010. *Sjøforsvaret i krig og fred. Langs kysten og på havet i 200 år*. Bergen. Fagbokforlaget.
- Tjøstheim, I. 1993. Sjøforsvarets hovedoppgaver: Illusjon eller virkelighet? Sjøforsvaret i et sikkerhetspolitisk perspektiv, 1945–2000. Oslo. *Forsvarsstudier 5*.
- Tjøstheim, I. 2008. Idéen om slagkraft fordelt på mindre fartøyer. To representanter for den lette flåten menn: Aube og Beutlich. Stockholm: *Kungl Krigsvetenskapsakademiens handlingar og tidskrift 3*.

MTB-våpenet og den kalde krigen¹

Av kommandørkaptein (r) Jan Tore Nilsen



I sin berømte tale i Fulton Missouri 5. mars 1946, proklamerte Winston Churchill at: «*From Stettin in the Baltic to Trieste in the Adriatic, an iron curtain has descended across the continent*».² En gryende erkjennelse var på vei om at månedene med gledesrus over at andre verdenskrig endelig var slutt var på hell, og en ny usikker situasjon var i ferd med å oppstå. Hvetebrødsdagene i fornuftsekteskapet mellom de allierte og Sovjetunionen var for lengst over. De ideologiske motsetningene mellom det liberalistiske vesten og det kommunistiske Sovjetunionen kom åpent til syne når deres felles fiende var knust. Mot slutten av 1940-tallet og ut over på 1950-tallet, måtte demobilisering av militære styrker i Europa stanses, og en ny opprusting var i emning. Denne gangen for å kunne stå imot det mange land i Europa nå fryktet – et sovjetisk angrep på hele eller deler av det europeiske kontinentet. Mot slutten av 1940-tallet var starten på den kalde krigen et faktum.

Man skulle tro at krigens erfaringer ville ført til at viljen til å holde seg med de nødvendige moderne militære styrker for å beskytte eget territorium etter 1945 var til stede. I Sjøforsvaret oppfattet man at forsvarsgrenens innsats og betydning under krigen skulle tilsi dette. Sågar mente noen at slike signaler ble gitt ved avslutningen av krigen. Men slik var det ikke. Skuffelsen både hos ledelsen i Sjøforsvaret, og krigsheltene fra våre fartøyer må ha vært stor da man etter hvert måtte erkjenne at man i stedet gikk inn i det Tom Kristiansen i boka *Sjøforsvaret i Krig og Fred* kaller «en konfliktfylt forfalltid».³ Årsakene var flere, og for mange til å gå i dybden på her. Men behovet for å kanalisere ressursene til oppbygging av krigsødelagte samfunn, et økende fokus på strategiske luftstyrker kombinert med prislappen på større moderne marinefartøyer både i anskaffelse og drift var noen. På toppen av dette kom den klassiske uenigheten omkring hva slags innretning et norsk sjøforsvar burde ha. Det kystnære, mot «åpen-hav» tankegangen. Det norske Sjøforsvaret gikk derfor inn i starten på den kalde krigen med restene av den strukturen man hadde hatt mot slutten av andre verdenskrig, med det unntak at store deler av mannskapene var demobilisert. Det norske MTB-våpenet var intet unntak.

Denne artikkelen vil ta for seg MTB-våpenets utvikling fra krigen og fram til den kalde krigens slutt på begynnelsen av 1990-tallet. En fortelling om våpenets utvikling over en såpass lang periode bør omhandle flere forhold. Utvikling av fartøysmateriell og teknologi er selvsagt. Men organisering, kompetanse, øvelser og våpenets rolle i det

1 Som hovedkilder til denne artikkel har jeg brukt Hegland 1973 og 1998. Noen steder der andre kilder er benyttet er det anmerket som fotnoter.

2 Palmer og Colton 1995, s. 874.

3 Terjesen Bjørn, Kristiansen Tom og Gjelsten Roald 2010, s. 341.



*På vei inn til Oslo havn.
D-klasser sensommeren
1945. Bildet lånt av
Herlofsonfamilien*



*Bildet viser en D-klasse på vei inn til Molde 16.mai 1945.
Bilde fra Digitalt Museum, tilhører Romsdalsmuseet.*

norske og allierte forsvaret er også viktig å få fram. Og uten noen anekdoter, beskrivelse av hendelser og noen sentrale personer kan historien fort bli tørr og oppramsende. Alt dette vil jeg forsøke å få fram i tilnærmet kronologisk framstilling under hovedoverskriftene: «Fra krig til fred ... og til kald krig», «Fra diesel til bensin», «Fra torpedo og kanoner til missiler» og til slutt «Fra kald krig til ny fred». Innenfor rammen av en artikkel må naturlig nok noen tema og hendelser ofres på sidebegrensningens alter.

Fra krig til fred ... og til kald krig (1945-1950)

I begynnelsen av mai 1945 var det ikke lenger noen tvil om at freden var på vei til Norge. Ved MTB-flotilje 54 i Lerwick begynte man fra rundt 8. mai å gjøre seg klare til å forlate Shetland for godt, og sette kursen hjemover. Det var krigstrøtte men forventningsfulle karer som omsider kunne forberede seg på å se sine kjære igjen. På samme måte som ubåtjagerne, var flere norske MTB-er med i den første rekognoseringsstyrken som dro over fra Shetland 15. mai. MTB-ene delte seg inn i to grupper som besøkte ulike steder på Vestlandet. Den ene gruppen ledet av flotiljesjef Charles Herlofson seilte over til Bergensområdet og Bergen sør, mens den andre gruppen besøkte steder på Nord-Vestlandet som Florø, Ålesund og Molde og

Fosnavåg. I Fosnavågen fikk besetningen på *MTB 715* på nytt smertelig erfare faren som den flyktige flybensinen utgjorde. Sjefen, løytnant Finn Stenersen fra Sandar, hadde søkt ly i Fosnavågen 19. mai i dårlig vær. Sannsynligvis ble bensindamp fra maskinrommet antent, og båten eksploderte. *MTB 715* ble kondemnert. Foruten om denne påminnelsen om at MTB-livet fortsatt hadde farer, ble det en hjemtur i triumf.

4. juni var hele flotiljen igjen samlet i Bergen på Marineholmen, og Shetlandsavdelingen ble formelt oppløst. På sensommeren gjennomførte en del av båtene en visitt i Oslo, før alle D-klassene seilte til Karljohansvern i Horten for opplag. De fleste av mannskapene ble da dimittert, mens de som var fast ansatt som yrkesbefal gikk over til annen type tjeneste.

Som erstatning for den kondemnerte *MTB 715* og den nedslitte *MTB 709*, var den britiske marinen velvillig nok til å låne ut de nyere *MTB 720* og *MTB 721*. Med seg over fra Shetland hadde dermed den norske marinen 10 D-klasse MTB-er som formelt sett fortsatt var på lån fra Storbritannia. Først i 1947 ble båtene kjøpt fra britene, og de ble gitt gamle velkjente norske MTB-navn:

B 01	KNM Ørn	Eks MTB 704	B 06	KNM Skarv	Eks MTB 719
B 02	KNM Falk	Eks MTB 711	B 07	KNM Lom	Eks MTB 720
B 03	KNM Hauk	Eks MTB 713	B 08	KNM Teist	Eks MTB 721
B 04	KNM Ramn	Eks MTB 716	B 09	KNM Jo	Eks MTB 722
B 05	KNM Stegg	Eks MTB 717	B 10	KNM Tjeld	Eks MTB 723

I starten var MTB-ene ikke lenger en del av en beredskapsmarine, så fram til 1947 var båtene stort sett i opplag. Men fra sommeren samme året kom regulære fredstidsøvelser i gang. Flotiljen ble nok en gang utrustet, og det var igjen kapteinløytnant Herlofson som var sjef. Uten at han nødvendigvis på dette tidspunkt hadde akkurat denne tittelen, ble i praksis Herlofson den aller første MTB-inspektøren. Fra oktober 1947 ble han beordret i stilling som «Sjef for opplagte MTB-er på Vealøs», med ansvar for D-klassens krigsberedskap, mobilisering, effektivitet og tidsmessighet. Som Rustung Hegland beskriver det: «Han fikk hovedkvarter på Vealøsfortet, der opplagsbesetninger og marinens verste rabagaster den gangen var innkvartert». I følge Herlofson var han «konge på Vealøs», og disiplin og orden opptok det meste av tiden hans.⁴ Stillingen som opplagssjef var diffus, men fra 17. september 1948 ble organiseringen mer strukturert. Herlofson ble da MTB-Inspektør for den nyopprettede MTB-Inspeksjonen og MTB-stasjonen ved Vealøs i Horten.

Materielt stod det heller ikke bra til de første årene etter krigen. Det var lite fokus i forsvarlets ledelse på MTB-våpenet. Den klassiske diskusjonen om kystnære eller havgående kapasiteter skulle prioriteres blusset opp, der den førstnevnte linjen vant

4 Hegland 1973, s. 100-101



Tysk Schnellboot. Bilde fra Marinemuseet.

fram. Den såkalte «havgående taktiske harmoniske enhet» måtte ha prioritet. Dette innebar store enheter som skulle inngå i taktiske forband, først og fremst med Royal Navy. Selv om MTB-miljøet selv og kanskje noen andre ildsjeler mot slutten av og rett etter krigen så behovet for å anskaffe nye og moderne MTB-er tilpasset norskekysten, inneholdt ikke forsvarskommisjonen av 1946 noe annet enn de 10 eksisterende MTB-ene. Det var ingen andre planer enn å beholde de 10 krigsslitne D-klassene i starten, båter som egentlig ikke var så egnet for en forsvarskrig ved norskekysten. Da krigen sluttet overtok Marinen 3 tyske Schnellboote (E-båter).⁵ I tillegg til disse tre dro tidligere sjef for Shetlandsavdelingen kommandørkaptein Christian Monsen sammen med noen andre offiserer til Bremerhaven for å sjekke ut 24 S-båter som USA tilbød Norge. 9 av disse ble anskaffet, men den korte historien er at dette ikke ble noen suksess. Kun 2 av 12 E-båter var noen gang ute på tokt, og alle ble tatt ut av listene i 1950. De norske E-båtene ble i tur og orden overtatt av danskene. Håpet om å erstatte D-klassen med fiendens velrennomerte båter forsvant.

Mens tiden fram til 1948 på den ene siden var preget av samfunnsbygging og at det var mye som måtte på plass, så var det på den annen siden igjen mørke krigsskyer på horisonten. En medvirkende årsak til at organiseringen av MTB-våpenet fikk mer struktur og at det å etablere en beredskapsmarine ble mer aktuelt, var at den

5 E-båt er en betegnelse som har britisk opphav. E stod rett og slett for «Enemy».

internasjonale situasjonen endret seg i 1947 og 1948. Churchills Fultontale, Truman-doktrinen, Marshallplanen og faren for at mange land i Europa ble påtvunget kommuniststyret levnet ingen tvil om at en deling av Europa hadde funnet sted. Kuppet i Tsjekkoslovakia, borgerkrigen i Hellas og sist, men ikke minst Berlin-blokaden i 1948, gjorde sitt til at det ble nødvendig å tenke annerledes beredskapsmessig. Under første og andre verdenskrig hadde torpedobåtene generelt sett ikke operert lengre nord enn til trøndelagskysten. På grunn av spenningen ønsket man nå å forsterke beredskapen i nord. Sommeren 1948 ble derfor *Falk, Hauk, Ramn, Lom, Teist*, og *Jo* slept til Tromsø og stasjonert der. Et forsøk. Det var første gang norske MTB-er hadde operert så langt nord. På grunn av kostnader ble båtene liggende mye stille. De kunne bruke opptil 30 tonn flybensin i døgnet til sammen. Det ble med forsøket, og båtene ble raskt flyttet sørover igjen.

Fra diesel til bensin (1950-1965)

Tanken om en norskprodusert MTB ble unnnfanget på Shetland allerede under krigen. Kapteinløytnant Harald Henriksen, som ikke hadde noen ingeniørutdannelse, skulle gjennom den kalde krigen opparbeide seg et godt rennømmé som selvlært skipskonstruktør. Henriksen hadde selv 14 operative tokt som sjef med *MTB 619* og *MTB 627* over Nordsjøen. I tillegg var han basesjef i Scalloway for Shetlandsgjengen mot slutten av krigen. Han hadde med andre ord inngående forståelse for behovene når det gjaldt hva slags MTB som ville egne seg for norskekysten. Rett etter krigen gikk han i gang med konstruksjon av en MTB som skulle være norskprodusert. Den første modellen ble testet i modelltanken ved NTH i Trondheim allerede i oktober 1946, og arbeidet med forbedringer fortsatte etter dette. Men det var vanskelig å komme videre uten at Sjøforsvarets Overkommando hadde fastsatt hvilke stabskrav som skulle gjelde for nye norske MTB-er.

Disse stabskravene kom sannsynligvis tidlig i 1948. Beslutningen var som ventet at den norske marine framover skulle basere seg på en «enhetstype» MTB. Båten måtte være minst mulig, men likevel stor nok til å kunne bære 4 tunge torpedoer.



Harald Henriksen nr. 2 fra venstre. Ytterst til høyre Leif «Shetlandslarsen» Larsen. Bilde fra Marinemuseet.



Elco i bakgrunnen. Første skvadronssjef på 22 MTB Skvadron Tor Vaaler på broen. Bilde fra familien til Tor Vaaler.

Skrogmessig hadde man ikke helt tatt stilling til hva man ønsket, ut over at den ble anslått til å måtte være ca. 100 fot langt, og på rundt 80-90 tonn. Den måtte være robust nok til å tåle sjøen godt i liten kuling i åpent farvann. Til sist måtte den være godt utstyrt med småkaliberskyts. Både en 40 mm og 2x20 mm Oerlikon stod på ønskelisten. I bunn og grunn ikke så ulikt konstruksjonen som Henriksen allerede hadde på tegnebrettet. Usikkerhet knyttet til skrog og maskineri for en slik norskprodusert båt og kostnader ved bygging i et større antall bekymret, og innenfor rammene hellet derfor noen mot å kjøpe «hyllevare» fra Storbritannia. Sannsynligvis var det en eksplosjon med påfølgende brann og forlis om bord på *Hauk* på Byfjorden i Bergen 23. november 1948, samt en dødsulykke om bord på *Stegg* 12. desember samme året som førte til en forsering av arbeidet med å skaffe erstatning for D-klassen. I februar 1950 ble prosjektet for en norskbygget MTB etter Henriksens modell formelt godkjent, men fortsatt var den nye MTB-en et stykke unna realisering.

Det ble til slutt amerikanerne som løste det norske materiellproblemet. Gjennom NATOs felles våpenhjelpprogram, Mutual Defence Assistance Program (MDAP),

overførte USA i 1951 10 båter av den såkalte Elco-klassen. Amerikanerne hadde mer enn nok av dem. Totalt ble det bygget 326 Elco i USA. Alle båtene Norge overtok var bygget i 1945, var i relativt god stand og i hovedsak i tråd med de stabskravene som var blitt satt. Elco var 80 fot, hadde planende treskrog og med sine 3 Packard bensinmotorer kunne den når alt var optimalt oppnå den respektable fart på vel 40 knop. Både med tanke på fart og manøverevne var Elco D-klassen overlegen. Båten kunne imidlertid kun bære to torpedoer, men til gjengjeld var den godt utrustet på artillerisiden (40mm, 2X 20 mm Oerlikon og 2x 12,7 mm). Hele klassen ble til slutt gitt fiskenavn som *Delfin*, *Knurr*, *Sel* og *Skrei*.

Under orlogskaptein Bjarne Christiansens ledelse som MTB-inspektør skjedde det mye i løpet av 1951. Mens utrustede MTB-er vanligvis ble organisert i divisjoner på denne tiden, ble det for første gang vanlig å ha fast organiserte skvadroner som skulle jobbe sammen som en taktisk enhet. Som regel bemannet man i starten kun det som ble kalt 1. MTB-skvadron, men for eksempel i perioden 4. januar 1954 til 27. februar 1957 var også 2. MTB-skvadron oppsatt. På samme tid som innfasingen av Elco-klassen fant sted, kom også den første spede begynnelsen til allierte fellesøvelser for MTB-er. Høsten 1951 dro D-klassene *Ramn*, *Stegg* og *Skarv* av gårde til danske farvann for å øve sammen med britiske og danske MTB-er. Danskene stilte med tre av de gamle E-båtene de hadde overtatt fra Norge, mens britene kom med en skvadron moderniserte D-klasser. Øvelsen ble avsluttet med et storstilt angrep mot en konvoi utenfor Larvik. Konklusjonen var at øvelsen gav verdifull trening for alle, og den banet veien for de senere tradisjonsrike NATO-øvelsene *Bold Game* og senere *Blue Game*.

Den første Elcoen *Springer* var på prøvetokt i august 1951, og man begynte å ta ut D-klassen forløpende fra operativ drift etter hvert som Elco ble faset inn. D-klassen forble likevel i listene helt til slutten av 1950-tallet. Mottaket av Elco-klassen, samt behovet for høyere beredskap gjorde en gammel «MTB-sannhet» høyaktuell igjen. Små fartøyer som MTB-er trenger enten nærhet til base, eller et mobilt støttefartøy for å kunne være i operasjoner over tid. Helt tilbake fra 1886, da Kristiania Kvinnekrets av Norges Forsvarsforening samlet inn 650 000 kr og man anskaffet torpedodivisjonsbåten *Valkyrjen*, har logistikkfartøy for MTB vært et tema. Elco var i enda høyere grad enn den sjøgående D-klassen avhengig av slik mobil støtte. Ikke minst for å kunne operere i Nord-Norge. Til slutt var det den tidligere direktøren for Vesterålens Damskipsselskap, kommandørkaptein Ole Siem, som på oppdrag fra Marinen anskaffet hurtigruteskipet *Polarlys* til slik tjeneste i 1953. *Polarlys*, som ble kjøpt fra Bergenske Damskipsselskap for 430 000 kr, ble nettopp gitt navnet *Valkyrien*. Marinen har hatt slike logistikkfartøyer for MTB-støtte i en eller annen form, helt fra gamle *Polarlys* og fram til nyanskaffelsen *KNM Maud*. Navnet *Valkyrien* har gått igjen på disse fartøyene.

Som nevnt ble Henriksens prosjekt for en ny norskbygget MTB godkjent i 1950, og kontrakten for bygging av prototypen ble gitt AS Westermoen Båtbyggeri i Mandal. Ikke siden damptorpedobåten *Stegg* av 1. klasse gikk av stabelen ved Marinens Hovedverft i Horten i 1921, var det blitt bygget torpedobåter i Norge. Kontrakten var også den første i det som har blitt en langvarig og ærerik tradisjon med bygging av MTB i Mandal. Den har eksistert helt fra Henriksens nybygg og fram til dagens Skjold-klasse. Prototypen av den nye MTB-en ble passende gitt navnet *Rapp*, og



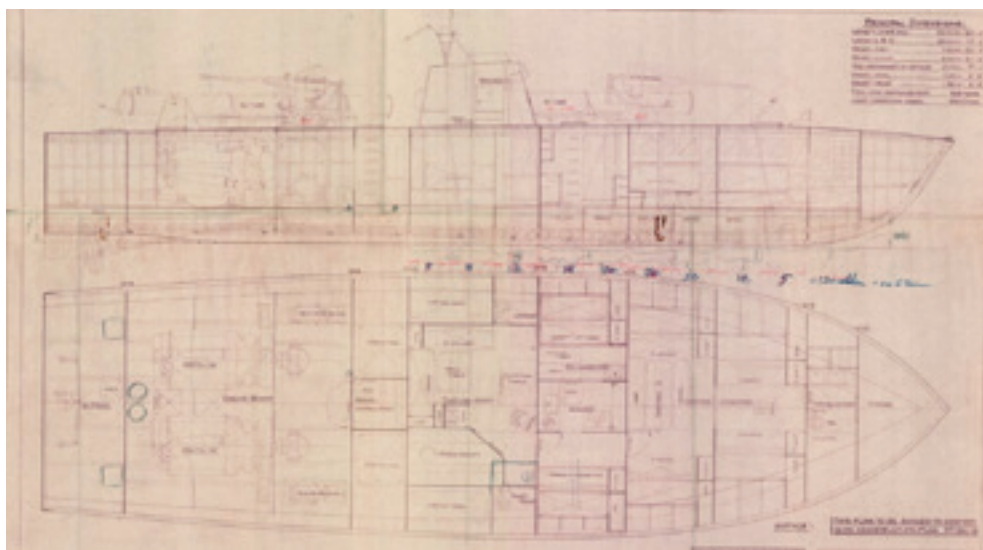
Bilde av Rappklasse i fart. Bilde fra Marinemuseet.

underkastet tøffe tekniske prøver fram til 1953. Fram til 1955 ble hele serien på 6 båter bygget i Mandal. *Rapp* var bygget i tre, og hadde et planene skrog med 4 Packard motorer til fremdrift. Den hadde en marsjfart på vel 30 knop, men kunne under heldige forhold oppnå rundt 40 knop. Den kunne bære fire 53 cm torpedoer, og hadde en Bofors 40mm l/60 på bakken og en 20 mm Oerlikon akterut. Den var med andre ord på de fleste områder helt i tråd med stabskravene.

Men i Mandal var det ikke bare Henriksen med krigserfaring som hadde tanker rundt bygging av en egen norskprodusert MTB. I staben ved verftet var også Jan Herman Linge ansatt som ingeniør, og han deltok sammen med Henriksen i arbeidet med *Rapp*. Jan Herman Linge var sønn av Martin Linge, og han ble selv en del av Linge-kompaniet mot slutten av krigen. Det største ankepunktet med Rapp-klassen var at også denne baserte seg på den brannfarlige høyoktane bensinen. Det ble til slutt Linge som kom med prosjektet som gav Sjøforsvaret de første dieseldrevne MTB-ene.

Inspirert av både fordelene og ulempene med Rapp-klassen var Linges eget MTB-prosjekt ferdig på tegnebrettet i 1953. Sannsynligvis må Henriksen og Linge på dette tidspunktet ha skjönt at de to prosjektene kom til å havne i en viss konkurranse med hverandre. Linges prosjekt ble gitt det klingende navnet Nasty. I motsetning til Rapp-klassen, ønsket Linge å satse på kraftige dieselmotorer som framdrift. Men Nasty-prosjektet fikk en trang start av flere årsaker. Som et helprivat prosjekt, riktignok tuftet på de samme stabskravene som Rapp, var mange i marinekretser skeptisk til tanken på å «outsourc» bygging av marinefartøyer på denne måten.⁶ En annen «marineskepsis»,

⁶ Lang 2002.



De første tegningene av Nasty. Linges egne anmerkninger på tegningen. Bilde av tegninger ved Riksarkivet.

var farten. Få i marinen trodde at Nasty ville kunne komme opp i over 40 knop. Så stor var skepsisen at en offiser sågar veddet med Linge om dette. Linge skulle få en flaske whisky for hver tiendedels knop han kom over 40 knop. Etter den første fartsprøven måtte en slukøret marineoffiser levere Linge en kasse whisky på døra.⁷ De 40 knopene var overskredet så mye at det burde vært flere kasser.

Finansieringen av prosjektet var et annet vanskelig spørsmål, men det lyktes til slutt å skaffe den nødvendige private kapitalen til prototypen. En «funfact» rundt finansieringss spørsmålet, er at man faktisk gikk til det skritt å innhente forsikring fra Lloyds. Forsikringen skulle sørge for at de som investerte penger i prosjektet ikke skulle tape dem, om man ikke skulle klare å tilfredsstille det helt avgjørende kravet om fart med prototypen. Dernest var det tilgang på rimelige dieselmaskiner til prototypen som skapte hodebry. Marinen hadde kjøpt to stk. Napier Deltic dieselmaskiner som stod på lager i Storbritannia. Men man hadde ikke dedikert dem til noe spesifikt prosjekt. Likevel fikk Linge først avslag på spørsmålet om å låne dem. Men under tvil, og sannsynligvis fordi det tross alt var mest hensiktsmessig at motorene kom i bruk, fikk Linge til sist låne de to deltic-motorene.⁸ Dermed kunne utviklingen av protypen Nasty begynne ved Mandalsverftet.

Prototypen *Nasty* ble bygget ved Westermoen, og var klar til uttesting i september i 1957. *Nasty* var på dette tidspunktet sannsynligvis noe av det ypperste i verden når det

7 Dagens Næringsliv 2008.

8 Lang, Arnold H (2002). *World Wide. Utfordringer og aktiviteter i årene 1954-1973*. Oslo: Privat utgivelse.



*Bilde av Nasty fra det såkalte «Ferderslaget»v november 1957. Bilde fra Norsk Maritim Museum/
Jan Herman Linge*

gjaldt små hurtiggående torpedobåter. Med sitt 80 fots lange planende skrog bygd i linoljekokt dobbel hondurasmahogni, spanter av laminert kvistfri dansk ask og fremdrevet av to 18-sylindrede britiske dieselmaskiner av typen Napier Deltic hver med 6200 hestekrefter, var *Nasty* etter alt å dømme verdens raskeste trebåt. Med et deplasement på ca. 80 tonn, kunne man oppnå en hastighet på rundt 50 knop når skroget var tørt, lasten var liten og alt fungerte.

Nasty ble testet opp mot Rapp-klassen på ulikt vis i november 1957, og konklusjonen var at *Nasty* på de fleste områder overgikk Rapp-klassen. Farten var større, den var driftsmessig mer økonomisk fordelaktig, og de taktiske egenskapene falt ut til *Nastys* fordel. I det såkalte «Ferder-slaget» i november 1957 ble det to båttypene testet i grov motsjø, og *Nasty* klarte både å holde farten best og fikk minst skader. Dernest det åpenbare – faren med den flyktige flybensinen forsvant med introduksjonen av diesel. Beredskapsmessig hadde dieselen også sine fordeler ved at tilgangen på dette brennstoffet var langt bedre langs kysten. Som Linge selv sa det i et intervju: «... med bensinmotorer som brukte flybensin var det langt mellom bensinstasjonene. Med en dieselmotor kunne man jo gå hvor som helst og hente diesel, fra en fiskeskøyte eller noe langs hele kysten».⁹

9 Bull, Lars (2004). *Jan Herman Linge – Norges største båtkonstruktør*. Dokumentar med Jan Herman Linge, Lars Bull regi.



KNM Laks i fint driv i Vestfjorden. Bilde lånt av Einar Ebbesen (ukjent opphav).

Ved kongelig resolusjon 28. mars 1958 ble det besluttet å bestille 12 Nasty torpedobåter til den norske marinen.¹⁰ I Sjøforsvaret fikk MTB-typen navnet Tjeld-klassen, i tråd med tradisjonen om å gi en fartøysklasse navn etter den første båten som ble produsert. Tjeld klassen ble bestykket med 4x53,5 cm torpedorør med eks-tyske rettløpende T1 torpedoer. I tillegg hadde den 1x40 mm Boforskanon akterut og 1x 20 mm Oerlikon mitraljøse på fordekket. Med Tjeld-klassen forsvant de bensindrevne MTB-ene raskt. D-klasse ble strøket fra listen i 1958, og de 10 Elco-båtene ble øremerket for utrangering i 1960. *Tjeld* ble overtatt fra verftet 25. juni 1960, og leveransen av hele klassen ble avsluttet med *Erle* 6. juli 1962. Ved introduksjonen av Tjeld-klassen endret man også navnet på MTB-skvadronene. Fra 22. mai 1958 endret 1. MTB-skvadron navn til 21. MTB-skvadron. I tråd med en avtale innad i NATO skulle Norge benytte skvadronsnavn nummerert fra 21-30. England skulle for eksempel benytte numrene fra 1-10, og Danmark fra 11-20.¹¹

Den kalde krigen holdt seg heldigvis nettopp kald gjennom 1950-tallet, men det manglet ikke på spennende episoder for MTB-våpenet. Den meste kjente er kanskje det såkalte «russerslaget» på Mørkekysten i 1956. Under det årlige sildefisket dukket det opp en armada på 70-80 russiske sildedrivere med moderfartøy utenfor Svinøy fyr. Det ble konstatert at de ubudne gjestene befant seg vel innenfor fiskerigrensen uten tillatelse. Det ble slått alarm, og søndag kveld 29. januar ble så mange seilingsklare MTB-er som man kunne oppdrive sent på en søndagskveld sendt ut for å håndtere situasjonen. Ordren fra sjefen for Sjøforsvarskommando Vestlandet, kontreadmiral Hostvedt, var at «de russiske driverne skulle arresteres og bringes inn til Ålesund, om nødvendig med våpenmakt.» Etter bunkring var et større antall MTB-er under ledelse av kapteinløytnant Bjarne Eia på vei. Også jageren *KNM Tromsø* ble tilkalt.

¹⁰ Forsvarsdepartementet 1958.

¹¹ 22. MTB Skvadron ble opprettet 17. oktober 1959. 23. MTB Skvadron 6.mars 1961. 24. TKB Skvadron 1.desember 1965. 26. TKB Skvadron 28. august 1978 og 27. MTB Skvadron 1.august 1979.

Det ble raskt konstatert brudd på fiskeri- og grensebestemmelsene, og MTB-ene tok fatt på inspeksjonene og oppbringelsene. De russiske skipperne var imidlertid lite samarbeidsvillige, og oppgav at det ville ta timer å ta inn garnene. Eia gav ordre om at garnene om nødvendig skulle kuttes. Det gikk så langt at en av bordingsoffiserene skjøt med pistolen i styrehuset om bord hos en russer, så tresplintene føk. I andre tilfeller måtte det skytes varselskudd med 20 mm Oerlikon. For å stoppe et fartøy som prøvde å stikke av, måtte det et kaldt skudd foran baugen med 40 mm L/60 for å få russeren til å rette seg etter anvisningene. Etter timers hardt arbeid og mye møye, lå til slutt 12 russiske fiskefartøy til kai og et moderfartøy til ankers ved Ålesund. Etter hvert ble det akseptert forelegg på totalt 629 500 kr, og sildefiskerne kunne dermed stikke til havs igjen. MTB-ene hadde vist seg som et effektivt «politiverktøy».¹²

Fra torpedo og kanoner til missiler (1965-1979)

Roald Gjelsten har redegjort fylldig og utmerket om Flåteplanen av 1960 i en annen artikkel i dette heftet. Jeg velger derfor kun i korte ordelag å si noe om planen fra 1960 som banet veien for en full modernisering av nesten hele den norske marinen. *St. prp. nr. 25 Om et nybyggingsprogram for Marinen* ble fremlagt av Forsvarsdepartementet 28. oktober 1960, og godkjent ved kongelig resolusjon samme dag. Det var en forutsetning at USA skulle dekke om lag 50 prosent av kostnadene, en lovnad de holdt. Flåteplanen av 1960 sies å være den eneste flåteplanen i norsk historie som er fullbyrdet i tråd med forutsetningene. For amerikanerne var det et absolutt krav at det ble levert både i henhold til tid og omfang på flåteplanen, om USA skulle betale sin del av regningen. Incentivene for å holde planen var med andre ord sterke.

For MTB-våpenet var styrkingen radikal. Hele 31 nye motortorpedobåter og motorkanonbåter skulle bygges i perioden fram til 1968. Fra før hadde Stortinget som nevnt besluttet å bygge 12 Tjeld-klasser i perioden 1960 til 1962, og denne serien var bare midt i byggeprosessen da vedtaket om ytterligere 8 Tjeld klasser kom. Byggingen av disse 8 nye Tjeldklassene førte til at man i tur og orden fjernet Rapp-klassen fra operativ drift. Den opprinnelige planen var altså i tillegg 23 motorkanonbåter, men dette ble etter hvert redusert til 20 på grunn av totalkostnadene med planen. Den «nye marinen» endte derfor opp med 40 nye MTB-er.

Gjelsten går også i dybden i forhold til hvorfor man nå ønsket å anskaffe hele 23 motorkanonbåter. I tillegg til den trussel man mente man stod overfor ved en eventuell invasjon med tanke på mindre sovjetiske krigs- og fiskefartøyer, bør det nevnes at konseptet med torpedobåter sammen med kanonbåter skulle bidra til å styrke ildstøtten for torpedobåtene som kun var utstyrt med 40 mm L/60 på dette tidspunktet. Noen større kanon var det ikke plass til på grunn av torpedoene. Tanken om slik ildstøtte var ikke ny. Allerede i 1952 planla man å bruke de tre ubåtjagerne *Hessa*, *Hitra* og *Vigra* til slik ildstøtte. De tre fartøyene ble lagt inn under MTB-

12 Lilleheim 2019.



Ubåtjagere til kai i Scalloway 14.-15.mai 1945. Bilde fra Jan Herman Linge/Norsk Maritim Museum

inspektøren og det ble utviklet et konsept. Dette konseptet ble aldri prøvet, men de taktiske tankene rundt et slik samarbeid var sådd.

Motorkanonbåt var i seg selv en helt ny term. Torpedobåten *Kjell* bygget i 1912 var den første torpedobåten med 76 mm kanon på dekket. Nå fikk vi på nytt en båt med en kanon med samme kaliber, men som ikke skulle bære torpedoer. Den nye typen motorkanonbåter som til slutt fikk navnet Storm-klassen var en aldri så liten revolusjon. Gjølsten beskriver også rammene rundt anskaffelsen av Storm klassen, så her nøyer jeg meg med å føye til noen detaljer. Det var daværende orlogskaptein Harald Henriksen som også denne gangen stod for konstruksjonen. Mot slutten av 1950-tallet leverte han tegninger av et elegant skrog i stål på 120 fot, 20 fots bredde og i henhold til planen 138 tonns deplasement. De to Maybachmaskinene skulle gi minst 30 knops fart. Selv med mer utstyr enn det som man i starten hadde beregnet, skulle Stormene vise seg å holde mer enn 32 knop om man strakk kjørebegrensningene litt.



KNM Blink på prøveturen. Bilde fra Marinemuseet.

Alle de som har hatt gleden av å seile Storm-klassen vil gjenkjenne den kompakte følelsen man fikk på fartøyenes bro. Båten ble utstyrt med Bofors 76 mm på fordekket, og en 40 mm L/70 på akterdekket.

Ildledningen var plassert i nær tilknytning til bro, en avsats ned på styrbord side i det enkelte kalte «hanskerommet». I «hanskerommet» var det plassert HOSA ildledning for

76 mm, et system som senere også ble ildledning for missiler. I «hanskerommet» foregikk også plottingen, samt at det var plassert et ildledningskamera for 40 mm kanonen der. På toppbro, rett aktenfor selve broen, stod det et optisk sikte som man også kunne lede kanonilden med. Prototypen *Storm* ble levert fra AS Bergen Mekaniske Verksted (BMV) Laksevåg i juni 1963, og ble deretter testet etter alle kunstens regler fram mot serieproduksjon fra 1965. Av de 20 båtene ble 14 bygget ved BMV, mens Westermoen Hydrofoil A/S leverte de resterende 6 som underleverandør for BMV. Storm-klassen ble den store arbeidshesten gjennom den kalde krigen. Serien ble startet med leveransen av *KNM Blink* 18. desember 1965, og avsluttet med at *KNM Storm* ble overlevert 28. november 1967.

Flåteplanen av 1960 gav ikke bare rammene for et storstilt byggeprogram, den pekte også retning for den videre utvikling av hva Sjøforsvaret skulle brukes til. Også her henviser jeg til Gjelstens artikkel, men føyer til noen små poenger. Nybyggingsprogrammet for marinen skulle gi «sterkest mulig beredskap og et mest mulig effektivt invasjonforsvar».¹³ Flåteplanen var dermed «spikeren i kista» i hvert fall for en periode på den evige debatten mellom de som forsverget en marine som skulle operere på det åpne hav, og de som ønsket en ren kystmarine. Gjennom en form for arbeidsdeling med de store nasjonene i NATO ble hovedfokuset i vår marine kystforsvaret. På grunn av moderniseringen, størrelsen på marinen og kravet om økt beredskap, skjedde det mye ut over 1960-tallet på base- og utdanningssiden. Planen foreskrev utbygging av baser i Nord-Norge, og allerede i 1961 startet byggingen av det som skulle bli Ramfjordnes marinebase (Olavsvern). Basen var ferdig i 1967, og åpnet i 1968. Viktigst for Sjøforsvaret var kanskje likevel den storstilte flyttingen fra Østlandet, og over til den nye basen Haakonssvern ved Bergen.

Byggingen av Haakonssvern startet allerede i 1955, og Flåteplanen av 1960 foreskrev en «hurtig utbygging av hovedbasen Haakonssvern ved Bergen».¹⁴ Samtidig skulle Marinens skoler i hovedsak sentraliseres til basen og det nye våpenskolesenteret. 7. juni 1963 ble Haakonssvern åpnet av kong Olav og kronprins Harald, faktisk den samme

¹³ Forsvarsdepartementet 1960.

¹⁴ Forsvarsdepartementet 1960.



Kong Olav og kronprins Harald i MTB-havna ved åpningen av HOS. Bilde fra Marinemuseet.

måneden som prototypen *KNM Storm* ble levert fra BMV. Også for MTB-våpenet kom det store organisatoriske endringer. Kommandørkaptein Bjarne Eia hadde overtatt som MTB-inspektør i 1961, og på grunn av Storm-klassens ankomst endret man navn på inspektoratet til «Torpedo- og kanonbåtinspeksjonen» fra 1. januar 1963. Under Eia ble både hovedkvarter, organisasjon og båter i det nye TKB-våpenet flyttet fra Vealøs og til Haakonssvern. Mye av utdanningen som trengtes til befall og mannskap ble lagt til de nye våpenskolene i det som fra 1964 ble kalt Sjøforsvarets våpenskolesenter (senere KNM Tordenskjold). Det var en nødvendig forbedring for å ivareta kompetansebehovet på de stadig mer kompliserte båtene som var i anmarsj.



Storm klassen KNM Skudd skyter Penguin ved Vigdel. Bilde fra Marinemuseet.

Jeg nevnte at Storm-klassen ble en liten revolusjon for MTB-våpenet. Årsaken var først og fremst det faktum at Henriksens konstruksjon ble klargjort for å kunne bære sjøgående raketter (missiler) når det nærmet seg bygging. Som en form for «spin-off» fra utviklingen av anti-ubåtvåpenet *Terne*, startet det opp et trekantsamarbeid mellom Forsvarets Forskningsinstitutt (FFI), Kongsberg Våpenfabrikk og Sjøforsvaret med mål om å utvikle en slik sjøbasert «overflate mot overflate» rakett. For øvrig et trekantsamarbeid som i flere tiår har gitt Forsvaret og NATO tilgang på høyteknologiske og tilpassede våpen. Starten på utviklingen fant sted allerede gjennom studien «FIX» i 1959, og rapporten ledet fram til et utviklingsløp som varte i hele 10 år fra 1961, og fram til 22 TKB-skvadron¹⁵ i 1972 ble den første skvadronen som ble operativ med rakettene som fikk navnet *Penguin*. I sluttfasen før Penguin ble operativ var det særlig Storm klassene *Storm* og *Traust* fra 25. TKB-skvadron, som på begynnelsen av 1970-tallet gjorde hyppige turer til Vigdel skytefelt utenfor Stavanger for testskytinger.¹⁶

Penguinmissilet gjorde ikke bare MTB-ene mer potent som forsvarsvåpen, det endret konseptet rundt bruken av båtene fundamentalt. Med den hypermoderne og innovative

15 Betegnelsene TKB og MTB brukes litt om hverandre i artikkelen. TKB kom inn som begrep da man fikk blandede skvadroner med torpedobåter og kanonbåter. TKB betegnelsen kom inn offisielt i januar 1963. Etter at Hauk klassen hadde erstattet Tjeld klassen, byttet man fra 1. januar 1983 navn til MTB – Missiltorpedobåtvåpen.

16 Forsvarets Forskningsinstitutt 2003.



KNM Snar (Snøgg-klasse) på vei fra kai Finnsnes 1991. Bilde privat Jan Tore Nilsen

infrarøde søkeren, kunne missilet selv finne målet uten egen utsendelse. Missilets rekkevidde var imidlertid det viktigste. Spranget fra torpedoer med begrenset effektiv rekkevidde til et missil med en rekkevidde på vel 21 000 m var stort, og gav helt nye taktiske muligheter. Det gav også nytt innhold i bokstaven «M» i forkortelsen MTB. Man gikk fra MTB som i Motortorpedobåt til Missiltorpedobåt. I årene 1970 til 1971 fikk Sjøforsvaret overlevert enda en ny klasse bestående av 6 MTB-er som fikk navnet Snøgg-lassen. Skrogmessig var Snøgg bygget etter samme lest som Storm-lassen ved Westermoen i Mandal, men den fikk en annen bestykning. 40 mm L/70 kanonen ble her plassert på fordekket, og den ble utstyrt med fire torpedorør for å kunne skyte de ekstyske og nå trådstyrte T1 mod 1 torpedoene. Mens Storm-lassen fikk 6 Penguin missiler på akterdekket, var det kun plass til 4 slike på akterdekket til Snøgg.

Sovjetmarinens utvikling ut over på 1960- og 1970-tallet skulle få stor betydning for utviklingen av MTB-våpenet. I april og mai 1970 gjennomførte sovjetmarinen den såkalte OKEAN-øvelsen (Ocean), som så langt var den desidert største flåteøvelsen var gjennomført på sovjetisk side. Øvelsen demonstrerte for alvor deres evne til å operere langt ut i Atlanterhavet, helt ut mot det såkalte GUIK¹⁷-gapet. Øvelsen inkluderte hele 84 overflatefartøyer, rundt 80 ubåter (herunder 15 atomdrevne), 45 støtte- og etterretningsfartøyer samt hundrevis av fly. Øvelsen inneholdt også landsettingsøvelser

17 Greenland-Iceland-United Kingdom

lokalt på Kolahalvøya.¹⁸ Operasjonsområdet til de strategiske ubåtene demonstrerte kanskje for første gang den betydning den nordlige delen av Norge kunne ha for Sovjetunionen. I norsk forsvarstenkning ble det en mer eller mindre etablert sannhet at det ville være viktig for Sovjetunionen å sikre østflanken av et såkalt «bastionforsvar» for framskutte strategiske ubåter. Utviklingen satte fart i revitalisering av vårt eget anti-invasjonskonsept.

Det ble raskt et krav om skjerpet tilstedeværelse i Forsvarskommando Nord-Norge (FKN). For MTB-våpenets del medførte dette en forventning om at det til enhver tid skulle befinne seg to operative MTB-skvadroner i FKN. For personellet og deres familier var dette en stor belastning. Det kunne innebære rundt 5 måneder i Nord-Norge for skvadroner som egentlig hadde base i Bergen. I tillegg kom annet fravær fra hovedbasen ved seilas på NATO-øvelser og annet. Sannsynligvis var det familiebelastningen i kombinasjon med økte muligheter i oljesektoren som gjorde at man opplevde økende personellflukt fra 1976. I 1977 anmodet daværende generalinspektør for Sjøforsvaret (GIS) kontreadmiral Charles Herlofson kommandørkaptein Johan H. Lilleheim om å tre inn som TKB-inspektør. Lilleheim fikk et klart mandat om å videreutvikle og effektivisere TKB-våpenet, samtidig som man opprettholdt høyest mulig beredskap. Den nye TKB-inspektøren la i 1978 fram en tiltakspakke som ble godkjent av Herlofson.¹⁹

Tiltakspakken inneholdt fem hovedelementer. For det første ble det etablert en permanent skoleskvadron med base på Haakonsværn. 1. september 1978 ble 26. TKB-skvadron etablert med orlogskaptein Anton O. Næss som sjef. Skvadronen skulle fortrinnsvis bemannes med erfarent TKB-personell, for å drive kurs og opplæring for mannskapene. En av drivkreftene for etableringen var at den avanserte Hauk-klassen allerede var under utprøving, og at denne ville kreve mer systematisk kompetanseutvikling. Et annet tiltak var etableringen av et eget sjefskurs. Det første sjefskurset ble gjennomført allerede i 1977 i Vestlandet Sjøforsvarsdistrikt (VSD), og varte i to uker. Kurset hadde fire elever, og alle bestod. Etter etableringen av 26. TKB-skvadron fikk denne skvadronen naturlig nok ansvaret for å gjennomføre både dette og andre kvalifiserende kurser.

Et tredje tiltak var etableringen av en egen Nord-Norge skvadron. 19. januar 1979 ble 22. TKB-skvadron formelt overført til TKB-flotilje nr. 2²⁰, og overført til Tromsø. Første skvadronssjef for Nord-Norge skvadronen ble orlogskaptein Paul O. Visnes, og et kjærkomment tiltak var at man anskaffet/bygget 20 familieboliger som det tilbeordrende personellet kunne disponere. Et fjerde tiltak var organiseringen av en SHV-bemannet TKB-skvadron. Da tiltakspakken ble gjennomført i 1977 hadde

18 Polmar, Norman 2020.

19 Lilleheim 2019.

20 TKB-flotilje nr 1 var plassert ved Haakonsværn i Bergen, og TKB-flotilje nr 2 i Tromsø. Senere byttet flotiljen i Bergen navn til MTB-flotilje nr 30, mens flotiljen ved Olavsværn i Tromsø fikk navnet MTB-flotilje nr 54.



Bilde fra sjefskurs 1990. Fullpakket av MTB-er fortøyd til flytekaiaen OOS. Bildet lånt av Espen Lekanger

Sjøforsvaret 8 Tjeld-klasser liggende som mobiliseringsreserve ved Østlandet Sjøforsvarsdistrikt (ØSD). Disse fartøyene ble fra 1979 organisert i den nyopprettede 27. TKB-skvadron i Horten, og bemannet av kvalifisert SHV-personell hovedsakelig fra SHV-område 122. Denne beredskapsskvadronen deltok for første gang i øvelse Bold Game i 1980, med kapteinløytnant Eirik Sire som sjef. 2 av de 8 båtene ble etter hvert overført til Marvika, og bemannet med SHV-personell fra Sørlandet. 27. TKB/MTB Skvadron fortsatte å eksistere helt inn på begynnelsen av 1990-tallet.

Det femte og siste tiltaket var innføringen av såkalte «reservebåter». Både maskinhavarier og nærkontakt med moder jord, sistnevnte gav tidvis nye medlemmer til den beryktede «tulipanklubben», kunne føre til at MTB-er ble inoperative. Var skadene alvorlige nok, kunne båtene være satt ut av drift for lengre perioder. Som en kompensasjon for denne typen inoperativitet, ble både TKB-flotiljen i sør og i nord utstyrt med en eller to fullt utrustede båter. Båtene ble holdt i beredskapsmessig høy stand av flotiljepersonellet og besetninger kunne raskt flyttes over fra havarerte båter til «reservebåtene» med kun kortvarig fall i beredskapsnivå.

Hauk-klassen var vei mot slutten av 1970-tallet. Så tidlig som i 1973 startet planene om å bygge en helt ny torpedobåt som skulle erstatte Tjeld-klassen. I mars samme år ble «Prosjekt 34» startet, med mål om å utrede anskaffelsen av denne nye båten. Det er interessant å merke seg at det allerede på denne tiden fantes kritikere som mente at det velprøvde Storm/Snøgg skroget burde erstattes med det moderne og innovative Surface Effect Ship (SES) konseptet. Som alle vet, skulle det ta 25 år før de konvensjonelle skrogene ble erstattet av SES (Skjold-klassen). Prototypen *KNM Hauk* ble bygget stort sett etter det gamle «Henriksen-designet», og byggingen startet i 1976. 18. august 1977 kunne kapteinløytnant Torbjørn Romuld heise kommandoen på *Hauk*, og uttestingen startet.



26. TKB Skvadron: Delfin, Skudd, Rapp og Ørn. Samtlige daværende MTB-typer til kai Sørvær på Sørøya. Bilde fra Torstein Kleivdal

Hauk-klassen var en adskillig mer avansert båt enn både Storm- og Snøgg-klassen. På artillerisiden var de imidlertid nokså like forgjengerne, med en 40 mm L/70 på fordekket og en 20 mm Rheinmetall akterut for luftvern. I stedet for Snøgg-klassens fire T1 torpedoer, ble Haukene utstyrt med to svenske torpedoer av typen TP 612. TP 612 hadde blant annet både forbedret rekkevidde og høyere fart. Penguin Mrk 1 ble erstattet av den kraftig moderniserte Mrk 2, og på ildledningssiden hadde det nevnte trepartssamarbeidet fått fram det som på den tiden var det avanserte KKI-systemet MSI-80 S. Totalt ble det i tillegg til prototypen levert 13 Hauk-klasser i perioden 19. januar 1979 (Ørn) til 10. desember 1980 (Erle). De første ni båtene ble levert fra BMV Laksevåg, mens de siste fire ble produsert ved Westmarin A/S (Mandal) sin avdeling i Alta. Om Storm-klassen var den kalde krigens arbeidshest under den kalde krigen på MTB-siden, har nok John Rustung Hegland sine ord i behold når han beskriver Hauk klassen som den «ubestridte ryggrad» i den samme perioden.



Bilde av KNM Ravn som skyter Penguin Mrk 2. Bildet er av nyere dato.

Fra kald krig til «ny fred» (1980-1994)

1980-tallet må kunne kalles det moderne MTB-våpenets storhetstid. Fra 1981 bestod TKB-våpenet av hele 19²¹ Storm-klasser, 6 Snøgg-klasser og 14 Hauk-klasser. I tillegg hadde Sjøforsvaret KNM *Horten* (fra 1978 til 1983) som tender for MTB og ubåter, og 8 Tjeld klasser i beredskap ved 27. TKB-skvadron. Den samme perioden markerte på mange måter også høydepunktet med hensyn til antall fartøyer i Sovjetmarinen, og på Kolahalvøya var det en relativt stor kapasitet for amfibieoperasjoner.

For å motstå faren for invasjon fra øst var et velutviklet og lagdelt anti-invasjonsforsvar på sjøsiden etablert i alle de viktigste innseilingsaksene mot indre led av norskekysten, og MTB-våpenet var en viktig del av den høye beredskapen som dette invasjonsforsvaret utgjorde. Det lagdelte forsvaret bestod av kystartillerianlegg med kanoner, torpedoer og minefelt innerst, og ubåter deployert i utkanten av innseilingsaksene. MTB-ene opererte hovedsakelig i terrenget mellom disse. MTB-ene opererte gjerne med skvadronen som taktisk enhet, og var tiltenkt deployering på sidene av aksene for å kunne angripe en landgangsstyrke i det den seilte inn. Invasjonskonseptet som MTB-ene inngikk i ble årlig prøvet i de store NATO forstekningsøvelsene som ble gjennomført i området Trøndelag til Nord-Troms.

Det systemet som ble bygget opp, med sjøforsvarsdistrikter som formidlet informasjon om mulige fiendtlige bevegelser fra lokalbefolkning og kystmeldemenn, sjøheimevern,

Forsvarskommando Nord-Norge (FKN) som overvåket farvannene utenfor med kystradarkjeden ble prøvet og øvet jevnlig. Den normale aktiviteten for beredskapstjenesten til MTB-skvadronene inneholdt flere øvelser i måneden i ulike deler av Nord-Norge. Koordinering og samarbeid med alle de lokale aktørene inkludert kystartilleri-fortene på beredskap, Luftforsvarets avdelinger var selve grunnstammen i dette «sjøinvasjonskonseptet», hvor MTB-er var sentrale.



Det lagdelte invasionsforsvaret. Illustrasjon fra Gjelsten, Roald (2011). Marinens beredskap 1960-1990. Kampklar i Nordflåtens Skygge.

21 KNM Pil ble kondemnert etter grunnstøting vest på Langøya i 1979.



KNM Gnist under kamuflasjenettet. Bilde privat Jan Tore Nilsen

Utvikling av lokalkunnskap, hvor kunne en skjule seg, hvor kunne en få tak i bunkers, hvordan kunne en utnytte farvannet til å komme seg frem ble videreført og holdt ved like også i denne perioden. Jevnlig ble kamuflasjeposisjoner, fiskemottak og småkaier benyttet og kartlagt for ulike forhold som sambandsdekning, bunkers og vannmuligheter. Disse opplysningene ble kartlagt og distribuert innad i hele MTB-våpenet.

Forenklet kan man si at hovedkonseptet var deployering i inntrengningsaksene (eksempelvis Vestfjorden), og gjerne gå inntil en fjellvegg for å kamuflere, skjule seg og vente. Det taktiske bildet ble så bygget opp primært ved eksterne sensorer og aktører som nevnt over, og det var utviklet egne taktikker for slik informasjonsutveksling (Operation Eagle Eye). Når det var nødvendig kunne skvadronen sende ut en egen fremskutt enhet (picket), for å gi et mer nøyaktig situasjonsbilde i den siste fasen før angrep. Det ble også gjort dersom man fant at andre kilder til å skape situasjonsoversikt ikke var tilstrekkelige. Deretter var det å gjennomføre koordinerte angrep, og så trekke seg raskt unna. Hovedmålene i slike angrep skulle være landgangsfartøyene, og det ble oftest planlagt med angrep fra flere kanter koordinert i tid (primært) og deretter geografi. Grunnen til at man gjerne angrep fra flere kanter var at man spredte MTB-ene i skvadronen for å øke området en fiende måtte søke gjennom for å nedkjempe MTB-ene (et spredningskonsept). Derfor endte man gjerne opp med at MTB-ene kom i angrepsposisjon fra flere ulike retninger. Med sin høye hastighet kunne MTB-ene raskt redeployere til ny akse dersom det ble nødvendig. Konseptet bygde på elementer tilbake fra andre verdenskrig, og var det samme gjennom hele den kalde krigen. Et gjennomtenkt og velprøvet planverk gjorde at

behovet for forhåndsplanlegging og sambandsutsendelse skulle være minimal. Et logistikkonsept basert både på spredning av våpensystemer på ulike lokasjoner både ved faste baser og på rekvirerte fartøyer, var en del av krigsberedskapen.

MTB-enes hovedoppdrag under den kalde krigen var utvilsomt anti-invasjon. Men i tillegg til denne oppgaven bestod de også av beskyttelse av forsyningslinjene langs kysten, overvåkning, suverenitetshevdelse og samarbeid med marinejegerkommandoen. I tillegg kunne båtene gi verdifull assistanse til det sivile samfunnet. Det var utviklet egne taktikker for samarbeid med fregatter i såkalte SLOC-operasjoner (Sea Lines of Communications). For eksempel kunne MTB-ene brukes til å lage støy i vannet for å gjøre det vanskelig for angripende fiendtlige ubåter å operere på periskopsdybde (Operation Deaf Ear), og MTB-ene kunne brukes til å gjennomsoke og renske farvannet mot kampfartøyer som hadde kommet inn i kystfarvannene foran en konvoi som var på vei innaskjærs (Operation Spear Head). Pick-up av marinejegere i fart fra sjøen var en prosedyre som tidvis ble øvet, og det var sågar utviklet samarbeidsmetoder med F-16 jagerfly utstyrt med Penguin Mrk 3 sjømålsmissiler. Gjennom den kalde krigen gjennomførte MTB-skvadronene utallige redningsoperasjoner til sjøs, og annen støtte til det sivile samfunn kunne dreie seg om alt fra transportoppdrag, brannslukking og støtte til politi og tollvesen.

På materiellsiden om bord på fartøyene var det også en utvikling ut over på 1980-tallet. Fra starten fantes det et konsept for påmontering av synkeminer på MTB-ene, men disse ble fjernet allerede i 1983. KNM *Ørn* testet ut en enkel sonar for å kunne delta i anti-ubåtoperasjoner, men denne ble fjernet da den ikke viste seg effektiv. For å kunne utveksle taktisk informasjon direkte mellom båtene, ble Storm- og Hauk-klassen utrustet med en PC i 1983 med det såkalte Dataoverføringssystemet (DOS). Dette forenklet deling av taktisk informasjon mellom enhetene vesentlig, og man ble ikke lenger så avhengig av rapportering av kontakter på «voice» på sambandsnettene.

En annen betydningsfull forbedring var anskaffelsen av ARGO ESM (Radar søkemottaker med analysekapasitet) til Hauk-klassen i 1988. Fram til dette hadde MTB-ene benyttet den håndopererte VR-2 Tracer for å kunne snappe opp fiendtlige radarsignaler, og dermed kunne få varsel og en omtrentlig peiling til en fiendtlig utsendelse. Med to fremskutte MTB-er med ARGO ESM kunne man etablere relativt nøyaktig posisjon på en fiendtlig utsendelse ganske effektivt ved krysspeiling, uten at man selve trengte aktiv utsendelse. Til sist bør nevnes utprøvingen av den sterkt moderniserte torpedoen TP 613, som kulminerte med senkningen av den utrangerte mineleggeren *KNM Uller* av 23. MTB-skvadron sensommeren 1988. Fra 1989 var innfasingen av torpedoen i full gang på Hauk-klassen.

Under hele den kalde krigen seilte MTB-ene med svært høy beredskap så lenge de opererte i Nord-Norge. En del av styrken skulle kunne være klar til å rykke ut på mindre enn fire timer til enhver tid. Det var vanlig at MTB-ene i nord alltid måtte holde bunkersbeholdningen over et visst nivå, og at de var lastet med skarpe missiler, krigstorpedoer og beredskapsammunisjon. Våren 1984 skulle Forsvaret og Sjøforsvaret få en liten test på hvor høy beredskapen egentlig var. Til tross for at nedrustningsforhandlinger mellom USA og Sovjetunionen kom i gang tidlig på 1980-tallet under Ronald Reagan og Michail Gorbatsjov, var spenningen økende i



To Hauk-klasser og en Storm-klasse gjennomfører Gunex. Bilde Marinemuseet.

første halvdel av 1980-tallet. Sovjetmarinen var på sitt aller sterkeste, og Ronald Reagan hadde som strategi at det skulle settes i gang et stortiltet flåtebyggingsprogram. Planen for den såkalte 600-skipsmarinen var under utvikling, og flåtestategien «The Maritime Strategy» (1982) og NATO konseptet CONMAROPS ble utviklet på 1970-tallet ble videreutviklet som en følge av «The Maritime Strategy». Planer og konsepter som ut over 1980-tallet skulle bringe amerikanske hangarskip inn i Vestfjordbassenget for øvelser. 13. mai 1984 ble store deler av det norske forsvaret satt i beredskap på grunn av urovekkende meldinger fra Sovjetunionen.

I løpet av timer ble det gjennomført en omfattende utseiling av alt som var operativt av fartøyer fra Kolahalvøya. En øvelse var ikke meldt av Sovjetunionen, og også sovjetiske fly og landstyrker ble satt i alarmberedskap. Ved 22. MTB-skvadron tikket følgende melding inn fra FKN: «Gjør klar til krig. Gå ASAP til Olavsvern og last resterende krigslast. Avvent videre deployering.» Ifølge kommandørkaptein (p) Svein Jarle Jacobsen, som da var NK på et av fartøyene ved 22. MTB-skvadron, skalv skipssjefen da han leste opp meldingen. Skvadronen forberedte seg på krig både mentalt og materielt, og de omfattende fartøysbevegelsene ble plottet. Etter hvert skulle det vise seg at alarmberedskapet på den andre siden hadde kommet som en følge av en omfattende eksplosjon i et ammunisjonslager. Tilsynelatende ble beredskapen i Sovjetunionen redusert like raskt som den hadde blitt iverksatt. På sovjetisk side må det ha blitt konstatert at hendelsen verken skyldtes sabotasje eller et preventivt angrep fra USA. Både ved 22. MTB-skvadron og ellers kunne man denne gangen puste lettet ut.

Om det var denne hendelsen som trigget den omfattende alarmøvelsen som ble satt i verk av Sjøforsvarets ledelse nesten nøyaktig et år senere er usikkert. Men mandag 20. mai 1985 gikk følgende melding ut til hele Sjøforsvaret: «Seil alle fartøyer til Vestfjorden med full krigsutrustning». Hensikten med øvelsen var å teste logistikkapparatet og beredskapen. Til tross for at det kun var 3 personer i Forsvaret

som skal ha kjent til øvelsen da den kom, klarte samtlige av marinens og kystvaktens utrustede fartøyer samt en del andre teknisk klargjorte MTB-er og ubåter å være på plass i løpet av to døgn. Øvelsen demonstrerte for fulle at Sjøforsvaret og støtteapparatet hadde høy beredskap, og at de kunne være krigsklare i løpet av kort tid. To måneder etter denne øvelsen gjennomførte sovjetiske styrker øvelsen Summerex 1985, den mest omfattende flåteøvelsen noensinne.

Både spenningen og beredskapsnivået holdt seg høyt under hele den siste halvdelen av 1980-tallet. Da Ronald Reagan overtok som president i USA i 1981 kalte daværende sjef for CIA, tidligere admiral Stansfield Turner, Sovjetunionen en «koloss på leirfötter». Sovjetunionen viste mot slutten av 1980-tallet tydelig tegn på at landet økonomisk sett ikke kunne klare å holde tritt med den amerikanske opprustningen, og «leirföttene» begynte for alvor å svikte. Som nestkommanderende på en av båtene på 23. MTB-skvadron fikk jeg sommeren 1989 en nærkontakt med Sovjetmarinen som kanskje var et tegn på forfallet som hadde begynt.

Natten sankthansaften 1989 lå skvadronen i Honningsvåg. Utpå natten tikket det inn en melding fra FKN om at en sovjetisk atomubåt stod i brann 90 nautiske mil nord av Nordkapp. Skvadronen fikk beskjed om å seile ut for å yte assistanse. Om bord på KNM *Snar* var vi første fartøy som seilte ut, og vi visste vi ville komme først ut til



Bilde tatt av Echo II tatt fra KNM Snar dagen etter sankthans 1989. Privat bilde Jan Tore Nilsen



*Russiske marinegaster fra fregatten Rezvyy på toppbro på KNM Gnist mai 1993.
Bilde privat Jan Tore Nilsen*

havaristen. Til alt hell var været fint, og når vi nærmet oss posisjonen ble det slått 1. havari og ABC-vern sikringstrinn og alt måleutstyr ble monitorert. Når vi nærmet oss ytterligere, kunne vi observere at det stod et stort antall fra besetningen på ubåten casing. Noe svar på våre oppkall fikk vi ikke, og når vi kom enda nærmere så vi at man begynte å sende besetningen ned i tårnet igjen. Sannsynligvis for å hindre at noen prøvde å «hoppe av». Vi konstaterte at ubåten var av typen Echo II.

Etter hvert skjønnte vi at røyken ikke skyltes brann, men kraftig steam som etter hvert avtok noe. Vi tok vannprøver i kjølvannet, og observerte at rakettlukene stod åpne. Mens vi de første minuttene hadde vært alene ved siden av ubåten, ble det etter hvert stor trafikk. Det kom sovjetiske handelsskip til for å yte assistanse, og i luften opererte alt fra sovjetiske May overvåkningsfly til norske F-16 og egne Orionfly. Til slutt ble ubåten tatt under slep inn mot Kolahalvøya, og den ble fulgt videre av en norsk kystvakt. I ettertid har jeg lest at uhellet skyldtes problemer med kjølevannssystemet for reaktoren, og at et mindre antall fra besetningen satte livet til for å berge båten ved å koble et provisorisk nødkjølingssystem. Echo II endte opp som en av flere nukleære utfordringer ved basen på Kolahalvøya.

23. MTB-skvadron og KNM *Snar* var neppe de eneste som hadde spennende nærkontakt med «fienden» under den kalde krigen. Men anekdoten kan tjene som et tegn på det forfallet som allerede var begynt, og alt det som skulle skje vinteren 1989. Den 9. november falt Berlin-muren bokstavelig talt, og slutten på den kalde krigen var for alvor i gang. På dette tidspunktet var det norske MTB-våpenet fortsatt en veltrimmet krigsorganisasjon med et stort antall fartøyer, og høy beredskap. Men det tok ikke lang tid før uttaket av «fredsdividenden» startet.

Sommeren 1989 ble 23. MTB-skvadron nedlagt, og de fire fartøyene ble overført til henholdsvis 21. og 24. MTB-skvadron slik at alle operative skvadroner bestod av seks båter. Endringen medførte en økning i bemannede og utrustede MTB-er fra 22 til 24, men det ble likevel en skvadron mindre. Samme året deltok 27. MTB-skvadron for siste gangen på øvelse Bold Game, og skvadronen ble nedlagt formelt et par år etter dette. Kravet om to operative MTB-skvadroner samtidig i Nord-Norge ble borte, og kravet om å firetimers beredskap ble endret en gang tidlig på 1990-tallet. Fra 1992 startet utfasingen av Storm-klassen ved at *Brann*, *Tross* og *Rokk* ble tatt ut av rullene. *Glimt*, *Skjold*, *Trygg*, *Arg* og *Traust* forsvant samme veien i 1994. Samme året ble MTB-flotilje 54 i Tromsø nedlagt.

17. mai 1993 deltok den russiske Krivak II fregatten *Rezvyjy* på 17. mai feiringen i Tromsø med 22. MTB-skvadron som vertskap, og året etterpå var forbrødringen «fullbyrdet» med den første felles flåteøvelsen (Cooperative Venture) innenfor rammen av NATOs Partnership for Peace. Her deltok for øvrig 24. MTB-skvadron. En naturlig, etterlengtet og velkommen utvikling på dette tidspunktet. Samtidig en periode som for en MTB-ist kan betraktes med et snev av vemod. Den markerte definitivt starten på slutten på den som nok må kalles det norske MTB-våpenet sin «storhetstid».

Litteraturliste

- Dagens Næringsliv 2008. *Sjøens Yndling*. Artikkel om Jan Herman Linge i magasinet D2 i DN. Datert 18. august. 2008
- Forsvarets Forskningsinstitutt 2003. *Penguin – en målsøkende rakett mot skip*. Hefte i serien FFIs historie.
- Forsvarsdepartementet 1958. St. prp. nr. 7p (1958). Om bygging av 12 stykker motortorpedobåter av type Nasty med Napier Deltic dieselmotorer for marinen.
- Forsvarsdepartementet 1960. *St. prp. Nr 25. (1960-1961). Om et nybyggingsprogram for Marinen*. Oslo: FD
- Gjelsten, Roald 2011. *Marinens beredskap 1960-1990. Kampklar i Nordflåtens Skygge*. Oslo Files IFS september.
- Hegland, John Rustung 1973. *Norske Torpedobåter gjennom 100 år*. AS John Griegs Byggeri: Bergen
- Hegland, John Rustung 1998. *Norske Torpedobåter gjennom 125 år*. Sjømilitære Samfund: Bergen
- Hegland, John Rustung og Lilleheim, Johan Henrik 1989. *Angrep i Skjergården. Norske Torpedobåters operasjoner fra Shetland 1941-1945*. Dreyer Forlag. Oslo.
- Lang, Arnold H 2002. *World Wide. Utfordringer og aktiviteter i årene 1954-1973*. Oslo: Privat utgivelse.
- Lilleheim, Johan Henrik 2019. *Kald krig og iskaldt hav*. Stavanger: Omega Trykk.
- NRK 2019. *Kald Krig*. Dokumentarserien vist på NRK, episode 4 1980-1984. Intervjuer med Tore Lasse Moen og Svein Jarle Jacobsen.
- Palmer R. R. og Colton, Joel 1995. *A History of the Modern World*. McGraw-Hill Inc: New York
- Polmar, Norman 2020. *OKEAN: A massive Soviet Exercise, 50 years later i US Naval Proceedings Vol. 146/4/1,406*.
- Storm-Bjerke, Helge 1953. *Klar til Kamp. De norske motortorpedobåters innsats under krigen*. Gyldendal Norsk Forlag: Oslo.
- Terjesen Bjørn, Kristiansen Tom og Gjelsten Roald 2010. *Sjøforsvaret i Krig og Fred – Langs kysten og på havet gjennom 200 år*. Fagbokforlaget: Bergen

Hauk-klassen

– MTB-ene som forsvant

Av kommandørkaptein (p) Oddgeir Nordbotten



I denne artikkelen diskuterer jeg hvorfor Hauk-klassen forsvant. Før vi går nærmere inn på ulike aktørers betraktninger om videreføring eller nedleggelse av MTB-våpenet på begynnelsen av 2000-tallet, er det viktig å minne om at forsvarsplanlegging er en mangefasettert prosess. Ideelt er det en blanding av politiske, strategiske, taktiske, tekniske og økonomiske hensyn som skal avveies før valgene om fremtidig struktur blir tatt. Mens våpensjefer og forsvarsgrensjefer nok ofte fremmer sine fagmilitære argumenter for videre eksistens, bør Forsvarssjefen (FSJ), Forsvarsdepartementet (FD) og politikerne ha en helhetlig tilnærming og beslutte hva som bør prioriteres. Men også på det øverste nivå kan det nok oppstå at man styrer på bakgrunn av sine preferanser og sine antipatier, heller enn det rasjonelle og målrettede.

Oppgradering av Hauk-klassen til «Super-Hauk»

På nyåret i 2003 ble KNM *Tjeld* innlevert til Forsvarets Logistikkorganisasjon (FLO), og med det gikk siste Hauk-klasse med våpenkontrollsystemet MSI-80S i operativ tjeneste inn for modernisering – for å bli «Super-Hauk». Besetningen tok da over KNM *Falk* og med det hadde MTB-våpenet 10 operative «Super-Hauker» i daglig tjeneste. I 2004 ble den siste av de totalt 14 ombygde Hauk-klasse MTB-ene levert fra Umoe Mandal.

Skipssjefen på KNM *Tjeld* og deretter KNM *Falk* var daværende kapteinløytnant Espen Rasmussen, som også var divisjonssjef på 22. MTB-skvadron. Rasmussen ble senere første skipssjef på KNM *Storm* – den første Skjold-klassen som var utstyrt med alle leveranser prosjektet var pålagt å gjennomføre. Senere ble han militært medlem av Forsvarskommisjonen av 2021.

Hva gjorde disse 14 «Super-Haukene» så supre? Fra den originale versjonen hadde fartøyene gjennomført mange oppgraderinger. Allerede tidlig på 1990-tallet ble 20 mm Rheinmetall-kanonen på akterdekk erstattet med Mistral – et infrarødt (IR) søkende korthold luftvernmissil. Den trådstyrte TP612 ble erstattet med TP613, en passiv søkende og heimende torpedo. Den var fortsatt trådstyrt, men våpenoperatøren kunne «slippe den løs» når torpedoen var så nær at den selv hørte målet. Torpedoen foretok selv den siste «finsiktingen» for å komme inn under fartøyet som ble angrepet. Den målte avstanden til havoverflaten, deretter avstanden til buken på målet, og detonerte når den fant at avstanden til «taket» var slik at den var under målet. Dessuten var avhengigheten av en intakt tråd gjennom angrepet mindre kritisk. Torpedoen fikk jevnlig overført et beregnet treffpunkt over tråden og kunne selv, ved trådbrudd, gjennomføre området rundt beregnet treffpunkt for å finne målet og selv gjennomføre angrepet. Den reelle avstanden det ble mulig å benytte torpedo effektivt på, ble mer enn doblet.

Penguin-missilene hadde fått nye oppdateringer, og hadde tidlig på 1990-tallet mulighet for å velge flere søkebredder. De hadde også fått mulighet for måltelling og bedre motstand mot IR-narremidler. Det ble videre anskaffet et antall ARGO ESM-systemer på 1980-tallet, men ikke nok til å kunne montere utstyret på alle fartøyene i klassen.

Senere ble det installert et osmoseanlegg, som produserte ferskvann av sjøvann. Dermed kunne dusjen fungere som dusj også under øvelser, der det tidligere var meget store begrensninger på bruken med begrenset vannbeholdning. I tillegg fikk båtene omgjort en bunkerstank til «septiktank» og koblet til vakuum-toaletter. Da slapp ikke båtene lenger urensket «intakt» avføring rett på sjøen.

Hovedskillelinjen mellom disse oppgraderingene gjort tidligere og oppdateringen i 1999-2004 til «Super-Hauk», var at denne ombyggingen skiftet ut hele operasjonsrommet og radiostasjonen. Med det nye kombinerte våpenkontrollsystemet og kommando- og kontrollsystemet var Super-Haukene interoperable med marinefartøyer i NATO. Det gjaldt både link-system, jamme-sikkert samband og kryptert samband. Med disse oppgraderingene på samband og link-system var MTB-ene blitt oppgradert til «NATO-standard», et område hvor Sjøforsvaret hadde blitt liggende bak de fleste NATO-land gjennom de to foregående ti-år. I all hovedsak var manuell plotting av informasjon ikke lenger nødvendig. I tillegg ble det satt nye sensorer om bord, navigasjonshjelpemidlene (GPS og Inertial Navigation System (INS) - treghetsnavigasjon) var integrert i våpen- og kommando- og kontrollsystemene. Fartøyene fikk elektroniske kart for navigasjon, nye radarer, og ikke å forglemme en optisk sensor med vanlig kamera, IR-kamera og en laser avstandsmåler. Denne kapasiteten, spesielt IR-kameraet og en laser avstandsmåler som kunne benyttes under trening uten spesielle sikkerhetsforanstaltninger (den var såkalt «eye-safe» i motsetning til laseren som var montert originalt), var en stor forbedring. På skipsteknisk side ble det også gjennomført oppgraderinger, men hovedkomponentene forble de samme.

I 2003 var de fleste barnesykdommer og tidvise problem med driftssikkerheten på de nye systemene etter at de ombygde Haukene først ble tatt i bruk for det meste over. De ulike løsningene ble godt verdsatt iblant besetningene. De var over i den virkelige «digitale tidsalder» og var blitt en del av «nettverkbasert forsvar».

Motstand mot MTB-er fra ulike aktører

I boken «Krig, konflikt og militærmakt – norsk forsvar i en endret verden», kommer tidligere forsvarssjef Sverre Diesen avslutningsvis inn på det han kaller «krefter og motkrefter» i utviklingen av Forsvaret de siste 30 årene. Den ene siden er representert ved det han kaller seiglivet konservatisme med røtter i politikken, i Forsvaret selv, i de ideelle organisasjonene i forsvarssektoren og i deler av befolkningen. Disse kreftene førte til at omstillingen av det norske forsvaret gikk svært sakte i tiden etter Berlinmurens fall. På den andre siden finner vi det Diesen kaller det objektive grunnlaget for forsvar og forsvarsplanlegging. Det blir presset frem av et endret trusselbilde, kostnadsutviklingen, militærteknologiske fremskritt og andre drivere. Han

slår fast at Forsvarets utvikling må være styrt av en disiplinert og metodisk analyse, men at det sjelden er slik. Da Diesen var sjef for Strategi- og langtidsplanavdelingen i Forsvarets overkommando i 1998 hadde de fått i oppdrag av forsvarssjef Arne Solli å gjennomføre «Forsvarsstudie 2000». Det revolusjonerende i denne studien var at forsvarsstrukturen skulle være *ressursdrevet* og ikke *behovsdrevet*.¹

På den tiden Hauk-klassen ble oppgradert tårnet motstanden mot MTB-er seg opp utenfor Sjøforsvaret. Det var allerede klart at forsvarssjefen som fulgte etter Solli, Sigurd Frisvold, ikke så verdien eller nytten av MTB-våpenet da «Super-Hauk» ble til. Heller ikke etterfølgeren, Sverre Diesen, gjorde det. Han deltok 11. mars 2009 i høring i Kontroll- og konstitusjonskomiteen i Stortinget², og hadde følgende dialog med Carl I Hagen:

«Carl I Hagen: Skjold-klassens fartøy skal i fremtidig struktur bidra til aktiv tilstedeværelse, suverenitetsutøvelse og overvåking av våre kystnære farvann. Så det har hele tiden vært meningen at man oppgraderte for å ha i hvert fall noen. Jeg er derfor litt forbauset når det nå viser seg at vi ikke hadde noen MTB-er i 2008, ei heller i 2009. Og så fastholder både forsvarssjefen og forsvarsministeren at den operative evnen er ganske bra. Sverre Diesen: Den operative evnen, for så vidt angår Forsvaret som helhet, er ikke påvirket av om vi har MTB-er i et enkelt år eller ikke ...».

Mente FSJ at MTB-er ikke hadde noen operativ evne? De 10 Hauk-klasse MTB-ene som var «Super-Hauk» og som var bemannet og i daglig drift fra 2003, hadde i store deler av året mulighet for å være hvor som helst langs norskekysten innen tre til fire døgn. Fartøyene hadde samlet en total våpenlast på 20 torpedoer og 60 sjømålsmissiler. Det virker ikke rimelig at denne kapasiteten ikke påvirket den operative evnen for «forsvaret som helhet» av kyststaten Norge. Det fortalte FSJ til folkevalgte representanter som ville undersøke hva som foregikk i Forsvaret. Bakgrunnen for høringen var en rapport fra Riksrevisjonen om omstilling i forsvarssektoren. Riksrevisjonen var kritisk til om Forsvaret hadde operativ evne, slik Stortinget forutsatte.³

Avviklingen begynner

La oss gå noen år tilbake i tid. Kampen om MTB-våpenet begynte ikke med spørsmålet om Hauk-klassen, den begynte med å så tvil om det var fornuftig å begynne serieproduksjon av nye MTB-er av Skjold-klassen, der FD i mai 2000 fremmet en investeringsproposisjon for Stortinget der de også fremmet FSJs innsigelse: «Forsvarssjefen har i den forbindelse uttalt at MTBer ikke oppnår nødvendig prioritet opp

1 Diesen 2023, s. 239 - 248

2 Stortinget 2009. Høring 11. mars

3 Riksrevisjonen 2009

*mot andre prosjekter».*⁴ I Langtidsplanen (LTP) for Forsvaret 2002 – 2005, som ble fremlagt våren 2001, foreslo regjeringen Bondevik I å legge ned MTB-våpenet.⁵ Stortinget mente noe annet, og fattet et såkalt romertallsvedtak om at 14 fartøy i Hauk-klassen skulle videreføres, om nødvendig til 2015, og at Skjold-klassen skulle bygges.⁶ Det kanskje beste argumentet og begrunnelsen for dette finnes i innstillingens drøfting av hvordan forsvaret skulle innrettes: *«Komiteen støtter prinsippet om fleksible styrker med kapasitet til å delta i fellesoperasjoner, men legger til grunn at hovedinnretningen må være basert på evne til nasjonalt forsvar, evne til å samarbeide med allierte i inn- og utland, samt ha evne til å ta imot allierte forsterkninger».*⁷

Bakgrunnen for denne «diskusjonen» om fleksibilitet går tilbake til Forsvarspolitisk utvalg av 1999, som i NOU 2000:20 «Et nytt forsvar», fremhevet at Forsvaret måtte bli mer «fleksibelt» innrettet.⁸ Men utvalget mente også at *«... Norge må ha kystgående marinefartøyer, som kan løse både freds-, krise og krigsoppgaver i kystsonen».*⁹

Forsvarskomiteen i Stortinget slo fast at hovedinnretningen av Forsvaret fortsatt skulle være basert på den nasjonale forsvarsevnen. Komiteen gikk dermed imot forslaget i LTP fremlagt av Regjeringen Bondevik I og forfektet av Stoltenberg I regjeringen når det gjaldt MTB-er. Stortinget tilsluttet seg imidlertid LTP-en på en rekke områder ved at «restene» av Kystartilleriet ble lagt i «møllpose» frem mot avviklingen i 2007, avhending av fire Kobben-klasse ubåter, en fregatt og en minesveiper. Basene Karljohansvern, Marvika, Ulsnes, Hysnes og de gjenværende sjøforsvarsdistriktene var nedlagt kort tid etter tusenårsskiftet. Kystjegerkommandoen (KJK) ble opprettet og lagt til Trondenes, samtidig som Trondenes øvingsavdeling (TØA) ble nedlagt.¹⁰

Det særegne med denne LTP-en er at det var hovedsakelig i Sjøforsvaret det fysiske materiellet skulle avhendes, eventuelt legges i møllpose. Noen avhending av materiellstrukturen til Hæren og Luftforsvaret ble ikke fremmet, bortsett fra luftvernkanonene L/70 i Luftforsvaret, Gråkallen og Kongsvinger i Luftforsvarets kontroll- og varslingskjede.¹¹ De aller fleste tiltak som ble foreslått og godtatt var endring av status på anlegg/installasjoner og organisasjonsendringer heller enn avhending av den operative strukturen og materiellparken.

4 Stortinget 2000, s. 4-5 og s. 10

5 Stortinget 2001 -2, s. 86 og 119-120

6 Stortinget 2001 -2, særskilt s. 53 og 64

7 Ibid. s. 27 pkt. 5.2. Prinsipper for utforming av struktur og organisasjon

8 NOU 2000:20, s. 55-56 og 80-81

9 Ibid s. 83

10 Stortinget 2001 – 1, s. 65-66

11 Ibid., s. 66

Spørsmålet om F-16 og Penguin-missiler

Historien om Luftforsvarets avhending av Penguin-missilet er interessant i tilknytning til sjømilitær evne. Den er interessant fordi den viser hva den øverste forsvarsledelsen mener om sjømilitære spørsmål, og hvilken kontroll Stortinget til slutt egentlig har. Fra 1989 til 2004 var F-16 bærer av Penguin-missiler. Kjell Hauan har belyst hvordan denne kapasiteten endte sine dager.¹² Penguin ble anskaffet til F-16 basert på kampflyanalysen fra 1974 som fastslo at kampflyvåpenet burde ha en oppgaveportefølje som også innebar å bekjempe maritime overflatestyrker.¹³ Fra begynnelsen var det skepsis mot Penguin. I stedet for et utviklingsløp i Norge, så man for seg det ferdig utviklede Harpoon-missilet der amerikanerne allerede hadde en løsning for F-16. Penguin ble imidlertid tilpasset F-16 og i 1989 – 15 år senere – var flyet utrustet med Penguin for bruk mot sjømål.

Konseptet for å anvende Penguin var, slik Hauan beskriver, å montere missilene på mange fly (hvert fly kunne bære to missiler), ta med blant annet F-5 flyene med EK-utrustning som eskorte og beskyttelse, samt benytte en F-16 til spotter. Ideen var å koordinere våpeninnsatsen med samtidighet i målområdet med flere missiler. Den totale «pakken», det vil si fly med missiler og fly med andre oppgaver, kunne være opp mot 23-26 fly.¹⁴

Mot slutten av 1990-tallet var det flere forhold som gjorde at dette konseptet for angrep mot sjømål ikke var «helt tilgjengelig». Det ene var at F-5 flyene var avhendet, og deler av beskyttelsen man mente konseptet trengte, dermed var borte. Det andre var at man hadde basert konseptet på støtte fra allierte fly, spesielt canadiske F-18, som forsterket beskyttelsen under operasjonene. De canadiske flyene trente ikke lenger i Norge. Til slutt var det spørsmål om Penguin-missilene i det hele tatt var operative. Missilene hadde problemer med en O-ring, et problem det kostet 6.4 millioner kroner å utbedre. Det ble ikke gjort.¹⁵

Etter 2000-års skiftet ble problemet forsterket ved at F-16 flyene ble oppgradert, og man hadde ikke lenger en våpenpylon (opphengspunkt for våpen på flykroppen og under vingene) som var sertifisert for Penguin-missilet. I tillegg var det softwareproblem som gjorde at man var usikker på om missilet ville opptre som forventet.¹⁶ Totalt ville utbedringene, inkludert vedlikehold av omtrent 100 missiler og sertifisering av våpenpylon i tillegg til nevnte O-ring, beløpe seg til litt over tjue millioner kroner.

Generalinspektøren for Luftforsvaret hadde liten tro på konseptet, og veldig liten tro på at konseptet ville komme til anvendelse. Men i produksjonsplanene til

12 Hauan 2010

13 Ibid., s. 25-26

14 Ibid., s. 26-28

15 Ibid., s. 28-29 og 31-34

16 Ibid., s. 32



F-16 med 2 Penguin-missiler (Foto – Forsvaret)

Luftforsvaret skulle tretti prosent av aktiviteten til kampflyene være knyttet til å holde ved like evnen til å angripe overflatemål.¹⁷ Det var en sterk føring fra Forsvarsstaben og FD om at ressurser skulle anvendes på denne kapasiteten. Dette ble til også gjort på begynnelsen av 2000-tallet, også mens det var usikkerhet om påliteligheten til missilet.

Det ble tatt initiativ til å avhende Penguin-missilene. Dette fikk tilslutning fra ledelsen av Luftforsvaret. Deretter holdt en stabsoffiser en orientering til daværende FSJ, som noen uker etterpå avhendet missilene gjennom et beslutningsnotat 25. mai 2004. Det er ganske oppsiktsvekkende at FSJ tok avgjørelsen selv, og bare informerte FD om at så var gjort. Men noen inngripen fra FD ble ikke iverksatt mot avhendingen av Penguin-missilene. Men på sett og vis var jo FSJ en del av departementet. I august 2003 ble FSJ en del av integrert strategisk ledelse – ISL.

Det som kanskje er mest overraskende, er at det faktisk ikke fantes en analyse, bare en sum av enkeltmenneskers vurderinger av hva som var ønskelig og hensiktsmessig.¹⁸ Uansett var Luftforsvaret interessert i å utvikle en bedre luft-til-bakke kapasitet. Den forbedringen ble iverksatt, heller enn å utbedre Penguin, og dermed muligheten F-16 hadde til å angripe sjømål. En av årsakene til skepsisen mot Penguin var at rekkevidden kun var 55 kilometer. Luftforsvaret byttet imidlertid denne rekkevidden for bomber av typen GBU-24. Den er effektiv til maksimalt vel 15 km dersom det finnes en laser

¹⁷ Ibid., s 30

¹⁸ Ibid., s. 42

som belyser målet og bomben må basere seg på evnen til glideflukt for å oppnå den rekkevidden.¹⁹ Rekkevidde oppnår man altså ved å fly høyt nok og hurtig nok mot målet. Man burde kanskje vurdert hvor sårbar F-16 er under gjennomføring av angrep med slike våpen mot overflatefartøy med en viss selvforsvarsevne mot luftmål, heller enn å tvile på et konsept med Penguin fordi flytyper (F-5/F-18) man la til grunn for å forsterke konseptet forsvant.

Avhending av Penguin for F-16 har ingenting direkte med avhendingen av Hauk-klassen å gjøre. Men historien, slik Hauan beskriver den, viser at det internt i Forsvarets ledelse kunne oppstå prosesser som førte til beslutninger, tatt på etatsnivå og som ikke ble imøtegått av FD, og gir inntrykk av at FSJ er totalt herre i eget hus. FSJ bestemte hvilke utrustning og dermed oppgaver kampflyene skulle ha.

Samtidig som prosessen med å avhende Penguin foregikk i Forsvarets ledelse, behandlet Stortinget neste langtidsplan for Forsvaret. I forkant av denne hadde FSJ fremlagt sin Militærfaglige Utredning i 2003 (MFU 03).²⁰ Ifølge denne skulle *«Luftforsvaret.. stille et robust kampflyvåpen som, i tråd med utviklingen, fortsetter sin transformasjon fra kontra luft- og begrenset luft-til-overflateoperasjoner til en full multirolle allværskapasitet tilgjengelig også for NATOs integrerte luftforsvarsstruktur»*. Den informasjon de folkevalgte fikk og tok stilling til om hva som var oppgavene til Luftforsvarets kampfly, var at *«Luftforsvarets prioriterte oppgave er å stille kampfly og kompetanse for ledelse av kampflyoperasjoner, nasjonalt og internasjonalt. For sistnevnte type oppdrag er ambisjonen å kunne stille én operativ enhet kampfly for alle typer operasjoner for en tentativ periode på 3 måneder»*, og at *«Luftstyrker har oppgaver spesielt knyttet til operasjoner rettet mot andre luftstyrker, overvåking og patruljering, støtte til operasjoner på bakken og til sjøs med ildkraft og logistikk»*.

Stortingets forsvarskomite gav sin innstilling 7. juni 2004, to uker etter at FSJ sendte sitt beslutningsnotat om å avhende Luftforsvarets Penguin-missiler. Hvordan ildkraft til sjøs nå skulle ivaretas, hadde vel ikke hverken ledelsen i Luftforsvaret eller FSJ noe godt svar på. Norske politikere må vel ha trodd at det var slik at Luftforsvaret kunne og fortsatt skulle bidra med ildkraft til sjøs, siden F-16 MLU hadde *«full multi-rolle allværskapasitet»*.

19 For beskrivelse av laserstyrte bomber, se f. eks: https://en.wikipedia.org/wiki/GBU-24_Paveway_III

20 Militærfaglig Utredning 2003

Etterspill?

I november 2005, i forbindelse med behandling av statsbudsjettet, ble følgende spørsmål stilt til Forsvarsminister Anne-Grete Strøm Erichsen: «*Ser statsråden det som naturlig at Forsvarsgrener kan omlegge fundamentale premisser for hvorledes Forsvaret søker å løse sine oppgaver, uten at Stortinget er med på å legge premissene gjennom politisk behandling og vedtak?*».²¹ Til det svarte statsråden:

«Nei. De overordnede rammer for hele Forsvarets utvikling er en politisk sak. Forsvarets oppgaver, overordnede struktur og grunnleggende innretting er spørsmål som behandles politisk og forelegges Stortinget for vurdering og beslutning, blant annet i forbindelse med behandlingen av Forsvarets langtidsplaner. Forsvaret, herunder forsvarsgrenene, skal utøve sin virksomhet innenfor de rammer som er lagt fra storting og regjering. Dette er gjort helt klart overfor hele Forsvarets organisasjon».

Hva som var foranledningen til dette behovet for å spørre om hva som kunne gjøres uten Stortingets samtykke og forutgående aksept skal være usagt. Det sentrale var nok overskridelsene i Hæren/FLO i 2004. Forsvarsledelsen mente 20. desember 2004 at økonomibildet var omtrent i henhold til budsjett for så å måtte si; «vi bommet med en milliard».^{22 23}

FSJ måtte stille til høring i kontroll- og konstitusjonskomiteen om overskridelsene i Forsvaret i 2004. Der fikk han spørsmål fra Martin Engset (Høyre) om han ville gitt andre fagmilitære råd i 2001, med det han visste nå (høringsdato 21. februar 2005).

«... Vi satset på generelle utviklingstrekk for Forsvaret. Det var kvalitet og reaksjonsevne. Jeg syntes definitivt det var riktig. Vi har fått de rette kapasitetene. Ta f.eks. Luftforsvaret, som bare hadde evne til å bekjempe andre fly. De kan nå også bekjempe bakkemål. – En helt riktig utvikling. Så i hovedtrekk vil jeg si vi har gått i riktig retning. Omstillingen er en nødvendighet under tidspress, og jeg synes vi egentlig har kommet veldig godt ut av det», svarte FSJ.²⁴

På sett og vis har FSJ rett, Penguin var ingen tilgjengelig operativ kapasitet for Luftforsvarets kampfly i 2001. Han nevnte derimot ikke det Forsvarskomiteen la til grunn i sin innstilling i 2004, nemlig at kampflyene hadde «full multirolle-kapasitet». Om behovet for å prioritere evnen til å angripe bakkemål gjorde det nødvendig å fase

21 Stortinget 2005 – 1.

22 Totalt merforbruk var 1.15 milliarder, hvor overforbruk i FLO utgjorde 544 MNOK (drift), Hæren utgjorde 425 MNOK (drift), Forsvarsbygg 121 MNOK (nyanskaffelser).

23 Riksrevisjonen 25. mai 2005, s. 1

24 Stortinget 2005 – 2, s. 22

ut Penguin, spurte ingen om. At Penguin-missilet ble avhendet, og dermed den egentlige evnen til å angripe mål på havoverflaten, ble FSJ aldri direkte konfrontert med.

Uansett, tidlig på 2000-tallet var Hauk-klassen og Ula-klassen ubåter de eneste mobile delene av det norske forsvaret som hadde våpen som kunne påføre en fiende på sjøen alvorlig tap med torpedoer og missiler. Slik evne hadde også Kystjegerkommandoen med sine Hellfire-missiler, men disse var avhengig av standplass på land. Avdelingen ble også etter hvert dypt involvert i Afghanistan, og avdelingens fokus mot maritime oppgaver ble ikke prioritert utover på 2000-tallet.

Det skal understrekes at FSJ i MFU 03 ikke fremmet forslag om nedleggelse av MTB-våpenet, men fremla det synspunkt at «*Hauk-klassen anbefales redusert og utfaset i takt med leveringen av Skjold-klassen og senest innen 2010*».²⁵ Da FSJ skrev dette forventet han at de første fartøyene i Skjold-klassen ble levert i 2008.

Denne påstanden ble videreført i Regjeringens LTP (St.prop 42 (2003-2004)) uten at det ble fremmet forslag om en reduksjon av Hauk-klassen. Derimot skriver Regjeringen at «*Etter innsettingen av MTBer i NATOoperasjonen i Middelhavet, samt lærdommer trukket fra nyere militære operasjoner, er denne kapasitet ytterligere aktualisert også i NATO-rammen innenfor denne type oppdrag*».²⁶ Noen tilslutning til reduksjon av Hauk-klassen ble det heller ikke i behandlingen av LTP i Forsvarskomiteen. Men de aksepterte at Hauk-klassen skulle utfases ved innføringen av Skjold-klassen, og stemte ned et forslag om at Hauk-klassen skulle beholdes ut levetiden, omtrent til 2015. I den operative strukturoversikten skulle det være 6 Skjold-klasse MTB-er i 2008²⁷, noe også Stortinget godkjente i romertallsvedtak I: «*Stortinget slutter seg til Forsvarets fremtidige styrkestruktur som beskrevet i tabell 5.5 i St.prp. nr. 42 (2003-2004). Forsvarsdepartementet gis fullmakt til å iverksette endringene.*»

Neste angrep

Selv om Sjøforsvaret beholdt MTB-våpenet gjennom Hauk-klassen og fikk godkjent og igangsatt Skjold-klasse prosjektet, var angrepene ikke over, de fortsatte. I 2005 ble TP613 avhendet, ikke fordi torpedoen ikke virket eller fordi den ikke var tilpasset plattformen. Formålet var ganske enkelt å spare penger. Som Forsvarskomiteen skriver i sin innstilling: «*Dette finansieres i hovedsak gjennom å utrangere og avhende torpedo TP 613, som det ikke lenger er operativt behov for*». Utrangeringen skulle frigjøre omtrent 30 millioner kroner ifølge forslag til statsbudsjettet, uten at det blir fremlagt noe detaljert oversikt. De innsparte midlene skulle benyttes til økt aktivitet, blant annet i Nord-Norge som skulle vektlegges spesielt. Torpedoene var da vel 15 år gamle, relativt enkle å organisere trening og øving med, og godt innarbeidet i MTB-våpenet.

25 Militærfaglig Utredning 2003, s. 17.

26 Stortinget 2004, s. 64

27 Ibid., s. 69

Hvor forslaget kom fra er litt vanskelig å si. Regjeringen Bondevik II fremmet ikke dette forslaget i sitt forslag til statsbudsjett, den kom i tilleggsproposisjon fra Stoltenberg II regjeringen som tok over etter valget en måned senere.²⁸ Om det er departementet, eller om det politisk ledelse som selv tok initiativ til tiltaket er det umulig å si noe om. Soria Moria erklæringen til Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti i 2005 nevner ingen slike konkrete tiltak.

Hvordan man til slutt i regjering og i Forsvarskomiteen vurderte og kom frem til at det ikke var «et operativt behov for» et våpensystem som har god evne til å senke et fartøy, er det dermed ikke mulig å få innblikk i eller å forstå. Men Soria Moria erklæringen påpekte at «*Dagens sikkerhetsutfordringer er i mindre grad enn tidligere knyttet til tradisjonelle militære trusler. Muligheten for terroranslag, større miljø- og naturkatastrofer eller storulykker innen ulike sektorer av samfunnet er blitt større*».²⁹

Hvordan man med denne tilnærmingen til militærmakt kom til at det ikke gjaldt den andre tunge torpedoen i forsvarets beholdning, Ula-klassens torpedoer, er heller ikke enkelt å forstå. Hvorfor var det et operativt behov for den torpedotypen? I det store minner denne prosessen og beslutningen om skjebnen til Penguin for F-16 – noen legger frem en påstand, det oppnås konsensus, og så blir det bare gjort. Men denne gang blir Stortinget informert, og derifra rettes ingen innvendinger.

2006 – året med pause og positive signaler

2006 er et bemerkelsesverdig år, det var ingen angrep på eksistensberettigelsen til Hauk-klassen eller MTB-er generelt det året, før helt på tampen.

Faktisk skriver Regjeringen følgende om MTB-er: «*Hauk-klassen missiltorpedobåter (MTB) utfases i takt med innfasing av Skjold-klassen MTB-er*», som er ordlyden fra gjeldende LTP. Man skulle altså fortsatt være i takt med innfasing av nytt materiell og utfasing av Hauk-klassen. Dessuten var det i flere sammenhenger trukket frem at man skulle delta med 4 MTB-er i Unifil II styrkene i Libanon – dersom visse forutsetninger ble innfridd. Det ble også informert om at prosjektet P6081 ble avsluttet – altså det prosjektet som gjorde Hauk-klassen til «Super-Hauk».

Mot slutten av året skrives det i FDs iverksettelsesbrev (FD IVB for 2007), i en tabell, at strukturmål for 2008 var «*6 Skjold-klasse (under innfasing), Hauk-klasse (under utfasing)*».³⁰ Og spørsmålet om hvilken samordning, eller «takt» det skulle være mellom innfasingen på den ene siden og utfasingen på den andre siden var utelatt. Hauk-klassen ble bare satt på utfasingslisten fra 2008.

I iverksettelsesbrevet tar FD også opp NATOs styrkemål. Dette er en del av dialogen mellom NATO og departementet. Hvilke styrker har Norge og hvordan stiller nasjonen seg, forpliktende, til å stille disse til disposisjon for NATO-operasjoner? FD poengterte

28 Stortinget 2005 – 3, s. 134. St.prp.

29 Soria Moria erklæringen 2005

30 Forsvarsdepartementet 2006

følgende om NATO-styrkemål i iverksettingsbrevet: «*Forpliktete krav overfor NATO, som NATO Force Goals, er i mange tilfeller dimensjonerende for krav til beredskap og klartider. Operativ sjef skal ikke sette høyere krav til beredskap enn forpliktet overfor NATO, med mindre dette er eksplisitt pålagt gjennom vedlegg B til IVB*» (vedlegg B er gradert).³¹

At man ikke har pålegg eller skal lage innretning av styrkene som overgår NATO Force Goals eller eksplisitt pålegg, synes ved første øyekast å være fornuftig. Men det innebærer også at det Norge har forpliktet seg til å stille til disposisjon for NATO, er det eneste kravet som skulle innfris «*i mange tilfeller*». Det innebærer at «komplette deler» av forsvarsstrukturen har blitt lovet bort, slik at det ikke er dybde i forsvarets operative struktur ved at elementer blir forbeholdt det nasjonale forsvar og den nasjonale beredskap. I verste fall kunne NATO ved en omfattende krise i andre deler av alliansens interessesfære ta som utgangspunkt at Norge stilte «med alt vi hadde» av ulike kapasiteter. Dette fordi Norge hadde stilt det vi hadde på listen til disposisjon for NATO. Senere skulle ikke disse «forpliktelsene» til NATO bli tatt så alvorlig.

2007 – det koordinerte angrepet?

Det var i 2007 at dødsstøtet ble gitt til Hauk-klassen. Gjennom flere ulike prosesser oppsto det en politisk løsning der Hauk-klassen ble foreslått avhendet. Når det gjaldt nedleggelsen av Hauk-klassen, var det tydeligvis slik at Forsvarets ledelse hadde lært. De kunne ikke stå igjen som den aktør som gjorde som de ville, slik de gjorde med Penguin til F-16. Det måtte være andre aktører som stod for beslutningen, eller være totalt tildekket som i tilfellet med TP613.

31. oktober 2007 fremla Forsvarspolitisk Utvalg, oppnevnt i 2006 sin rapport NoU 2007:15 – «Et styrket forsvar». ³² Utvalget bestod av representanter for hvert av partiene som var representert på Stortinget, og en rekke kompetansepersoner innen sikkerhet- og forsvarsspørsmål.

Deres rapport var svært kritisk til MTB-er:

«Forsvarsstudien peker også på at MTB-ene vil få høye driftskostnader, og at en innføring av disse fartøyene ville innebære at høyere prioriterte kapasiteter må tas ut av strukturen. Utvalget er også kjent med beslutningene som er tatt om å igangsette og gjennomføre dette prosjektet. Det er investert store beløp i materiell over en årrekke. Kompetanse innen denne type kystnære operasjoner vil gå tapt ved en utfasing av MTB-strukturen. Utvalget finner imidlertid ikke grunn til å overprøve den fagmilitære tverrprioritering i Forsvarsstudien som innebærer å terminere anskaffelsen av nye MTB-er. Det vil ikke være riktig å prioritere kostnader til MTB-er, framfor andre viktige områder for Forsvaret». ³³

31 Ibid., s. 13

32 NoU 2007:15

33 NOU 2007:15, s. 59

Så hva medlemmene forsto, eventuelt ikke forsto, om hva MTB-er er og hva de kan og om de ikke har noen rolle, er det vanskelig å si noe om. Men uansett var det to tidligere sjøoffiserer i utvalget, og dermed fremsto det også med «sjømilitær» tyngde. Flertallets vurdering av strukturen for Marinen var at 5 fregatter, 6 undervannsbåter, 6 minerydde fartøy, Marinens Jegervåpen (Marinejegerkommandoen, Minedykkerkommandoen, Kystjegerkommandoen og Taktisk Båtskvadron) og logistikk, vil gi «en balansert kapasitet for å møte maritime utfordringer i fred, krise og krig, så vel i egne farvann som i internasjonale operasjoner».³⁴ Utvalget påpeker videre at kampfly vil være en «forutsetning for og støtte for land- og sjøoperasjoner». Hvordan denne støtten skulle ivaretas går de ikke inn på. Det konstateres også at konseptet for «sjøinvasjonsforsvar» er avviklet uten å gi noen drøfting, presisering eller utdypning av hva dette innebærer. Det finnes heller ikke en tilsvarende vurdering av konsept for «landinvasjonsforsvar», eller for den saks skyld «luftinvasjonsforsvar».

Grunnlaget for utvalgets fremstilling og konklusjoner er det vanskelig å finne grunnlag for å si noe om. Men de hadde innsikt i den ennå ikke offentliggjorte Forsvarsstudien (FS 07): «I samsvar med sitt mandat, har utvalget lagt vekt på en god og åpen dialog med Forsvarssjefen og hans Forsvarsstudie 07».³⁵ Ifølge utvalget selv hadde de gjennomført en rekke besøk i ulike regioner, avdelinger, besøk til utlandet, og hatt tilgang til en rekke eksperter, både militære og sivile, norske og utenlandske.

Uansett – det var først i rapporten fra dette utvalget det åpent ble kjent at Hauk-klassen skulle reduseres til 2 fartøy og at Hauk-klassen skulle utfases i 2008, og man hevdet det ville være 3 Skjold-klasser i 2008. Denne informasjonen fremkom ikke i tekst, den ble ikke diskutert, den ble ikke utdypet, men fremlagt i en tabell (på side 25). Denne opplysningen hadde ikke tidligere kommet frem i statsbudsjett. Heller ikke i fremlagte langtidsmeldinger eller proposisjoner hadde det blitt fremstilt at avhending av Hauk-klassen skulle skje før man satte Skjold-klassen i drift. Og reduksjonen og utfasingen var ikke en del av målbildet for 2008 som FD skrev i iverksettingsbrevet mindre enn to år tidligere og som Stortinget vedtok året før.

Den eneste, en av seksten utvalgsmedlemmer, som hadde innsigelse mot fremstillingen av Sjøforsvarets «balanserte kapasitet», var Harald Valved, distriktssjef i Heimevernet og oppnevnt fra Fremskrittspartiet. Han påpekte at oppgave 4 «forebygge og håndtere sikkerhetspolitiske kriser i Norge og norske områder, herunder begrenset militær aggresjon, må legges til grunn for innretning og dimensjonering av det norske forsvaret». Han mente det ville kreve en styrke på seks MTB-er. Noen eksplisitt innvending mot nedleggelsen av Hauk-klassen i 2008 fremmet han imidlertid ikke.

Uken etter, 5. november 2007, fremla FSJ sin forsvarsstudie – FS 07.³⁶ Ordet Hauk-klasse fremkom ikke i denne studien, men ordene «MTB» og «Skjold-klasse» ble benyttet som termer og benevnelser. Ikke uventet var FSJ kritisk til denne delen av

34 Ibid. s. 59

35 Forsvarsstudien 2007, s. 9

36 Forsvarsstudien 2007



Super-Hawk» KNM Ravn – en av de eneste mobile missilbærende «strukturelementene» på 2000-tallet gjennomfører Penguin-skyting. Foto: Torbjørn Kjosvold/Forsvaret.

strukturen: «Viktigst av disse er at MTB-våpenet foreslås nedlagt, at Heimevernet foreslås redusert med 20 000 mann og at Hærens to utdanningsbataljoner i Nord-Norge foreslås erstattet av en stående bataljon med i hovedsak vervet personell», påpekte FSJ allerede i forordet.³⁷ I vurderingen av den operative evnen sa FSJ at «Strukturen gir derimot ingen selvstendig nasjonal evne til forsvar mot et omfattende angrep som også omfatter landterritoriet». Det var altså kun dersom et omfattende angrep kom mot eller over land vi hadde en utfordring, ikke sjøveis mot kysten, eller luftveien, for den saks skyld. Trusselen og minimum styrkenivå en måtte ha, ble beskrevet slik: «Konkret ville det dreie seg om et angrep med minst 1-2 divisjoner, hvilket det som et minimum ville kreve 2-3 brigader å motstå». Om det innebar at det var usannsynlig at et angrep kunne komme sjøveien, eller at det bare var langs den norsk-russiske grensen det var fare for et «omfattende angrep», ga studien ingen direkte svar på. Det var heller ingen drøfting, argumentasjon eller vurderinger av den russiske amfibiske angrepskapasiteten lokalisert på Kola-halvøya eller om denne ble utelukket som trussel mot Norge.

Dette reiser spørsmålet om forfatterne av FS 07 var bekymret for kysten, og forsvaret av kysten. Det var de, men løsningen var å satse på Marinens Jegervåpen,

37 Ibid., s. 6

spesielt KJK, heller enn å satse på MTB-er. Dersom økonomiprofilen ble økt var det utvikling av denne avdelingen som skulle styrkes for å «*øke Forsvarets evne til å kunne operere med større fleksibilitet og kraft i kystnære områder*». Denne kampkraften skulle realiseres gjennom å gi KJK større mobilitet på land og langs kysten, med «*sjømobile amfibiestyrker*».³⁸ Dersom man hindrer en aktør i å nå kysten i første omgang – slik grunnidéen med sjøinvasjonskonseptet var og MTB-ene var en del av – burde det være en supplerende og muligens også en alternativ løsning på problemet. Men tydeligvis valgte man å se bort fra denne muligheten. Om det var tilslutning fra forsvarspolitisk utvalg til denne tankegangen, at vi ikke skulle nekte en motstander å komme til lands, men heller satse på å kaste motstanderen på sjøen når han nådde land, er det ikke mulig å lese ut av dokumentene i dag. Men utvalget sluttet seg til at «sjøinvasjonskonseptet er avvirket».

I FS-07 hette det at det eksisterende kampflyvåpenet – F-16 uten sjømålsmissiler – hadde «*moderat evne*» til å bekjempe sjømål. På den måten ble beslutningen til tidligere FSJ om å avhende Penguin og satse på en bedre luft-til-bakkekapasitet validert og vurdert – nå som evne til å bekjempe sjømål. Hvordan evnen ble vurdert som «moderat» med kun bomber, sa studien ikke noe om. Det er også påtagelig at denne «evnen» til F-16 presenteres som ett av de direkte argumentene for å avhende MTB-våpenet³⁹.

«*En generisk enhet kan omfatte én eller flere kapabiliteter; eksempelvis vil et kampfly kunne ha både luft-til-luft-evne og anti-overflatekapabilitet*» skrev FFI i rapporten «FFIs støtte til Forsvarssjefens Forsvarsstudie 2007».⁴⁰ Rapporten beskrev metoden og støtten til FS07, og hvordan instituttet bidro med krigsspill overfor både forsvarspolitisk utvalg og forsvarskomiteen. Om det virkelig ble lagt til grunn her, eller andre steder, at jagerfly med bomber har en «moderat evne» til å bekjempe sjømål skal ikke hevdes her. Det skal imidlertid påpekes at alle de dokumentene som kan gi svar på om det var FFI som ga kampfly med bomber «anti-overflatekapabilitet», er graderte dokumenter. Men det er et faktum at denne vurderingen ble fremlagt i FS07, uten at det ble oppgitt kilde for vurderingen.

Som nevnt fastslo FD i iverksettingsbrevet for 2006 at pålagte beredskapsrammer knyttet til NATOs styrkemål for en rekke elementer ikke skulle overskrides, med unntak av det som eksplisitt var pålagt i graderte dokumenter. FS07 diskuterte også NATOs styrkemål, men denne gangen med motsatt fortegn. Det konstateres at den foreslåtte strukturen ikke imøtekommer NATO styrkemål. Det første som ikke imøtekommer NATO styrkemål er Hæren, hvor evnen til å stille en brigade ikke kan anses som realistisk, fordi deler av brigaden alltid vil være under utdanning. Det andre er logistikk, og det tredje er Skjold-klasse MTB-er – som foreslås nedlagt i sin helhet. Argumentet for å ikke «bry seg om det» er ganske påfallende, det fremheves at det er «*forventningene til utvikling av strukturen som er lagt til grunn i det vedtatte målbilde*

38 Ibid., s. 62

39 Ibid., s. 21

40 Forsvarets Forskningsinstitutt 2008, s. 20

2008», og at det målbildet ikke var mulig å innfri. Noe forslag om å komme med avbøtende tiltak til forpliktelsene overfor NATO ved å erstatte Skjold-klassen med Hawk-klassen inntil den var operativ, ble ikke fremmet eller foreslått. Det ville vært naturlig, siden gjeldende LTP, basert på erfaringene med MTB-er i Middelhavet i 2003, førte til at Regjeringen fremla en LTP der Hawk-klassen fremstilles som en «*kapasitet ytterligere aktualisert også i NATO-rammen innenfor denne type oppdrag*».

En må jo nesten spørre om det faktisk var reelt at Skjold-klassen stod på NATOs styrkemål-liste allerede fra 2008. Saksbehandlingen i NATOs styrkemålprosess foregår på gradert nivå, og opplysningene er beskyttet av sikkerhetsloven. Høsten 2006 opplyste FD i forslag til statsbudsjett om status for Skjold-klassen at «*Kontrakt ble undertegnet i november 2003, og fartøyene planlegges levert i perioden 2008–2009, med operativ drift fra 2009*». At disse fartøyene virkelig stod på styrkemålslisten til NATO allerede fra 2008 fremstår dermed meget usannsynlig. Noen burde jo ha reagert på dette.

Dessuten, anskaffelse av hovedvåpenet NSM (Nytt sjømålsmissil) ble først godkjent av Stortinget 15. juni 2007. Opplysningene forsvarskomiteén mottok var at «*Prosjektet omfatter nyskaffing av sjøve sjømålsmissilet samt annen naudsynt utstyr. Leveranse av missila er planlagt å ta plass fra 2010 og fram til 2014 og vil utgjøre viktig materiell i Sjøforsvarets operative beredskap*». Om det er slik at FD har meldt Skjold-klassen inn i NATO styrkemål uten annen bestykning enn en kanon kan sikkert være mulig. Men om slikt er spesielt lur, er en annen sak.

Det var høsten 2007 at den russiske hangarskipsgruppen med *Kuznetsov* i spissen fant det opportunt å gjennomføre hangarskipsoperasjoner i Nordsjøen, og med det lagde sterke begrensninger på helikopter-trafikk i Nordsjøen. Ellers holdt Putin sin oppsiktsvekkende tale på sikkerhetskonferansen i München i februar det året.

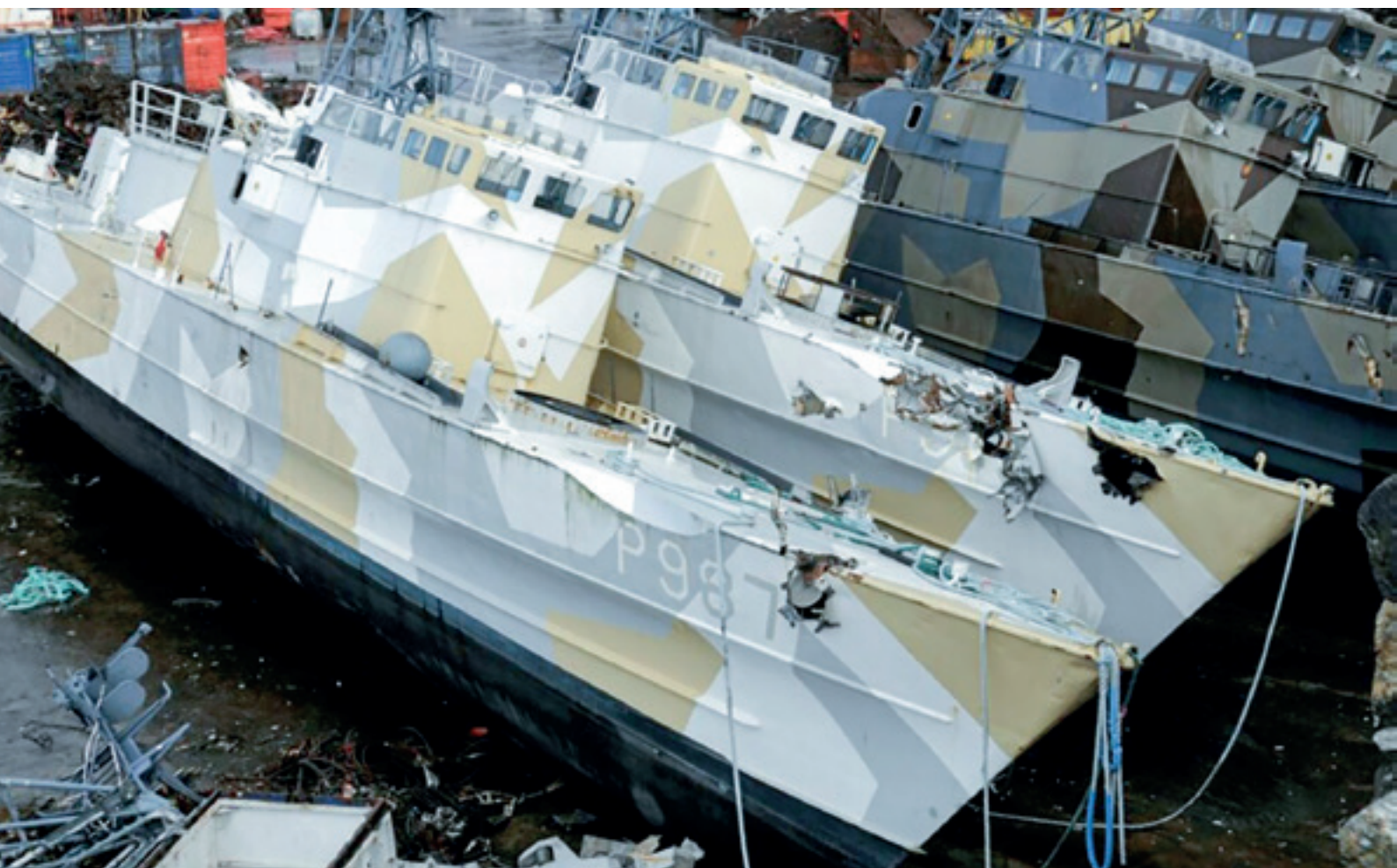
Hawk-klassen på skraphaugen

I 2008 ble Hawk-klassen delvis avhendet, og delvis lagt i «møll-pose» i påvente av et eventuelt videresalg. Bilder dukket opp i media fra Hanøytangen, utenfor Bergen, der MTB-ene lå «hulter til bulter» i en tørrdokk, klar til å bli hugget opp, som skrap.⁴¹ I 2013 ble de siste solgt og endte opp i Nigeria, i en sak som førte til bred fordømmelse i deler av pressen, og anklage om og senere domfellelse for korrupsjon, uten at det skal belyses videre her.

Den 25. september 2008 spurte daværende stortingsrepresentant Per Ove Width om avhendingen av Hawk-klassen var «*. i tråd med Stortingets intensjon, etter at det er bevilget en milliard kroner til modernisering av disse, slik at de skulle kunne være operative frem til 2015 og derved være operative til nye MTB-er var innfaset*».⁴²

41 Flere nyhetsoppslag, eksempelvis fra [klikk.no](https://www.klikk.no/teknologi/her-ligger-en-milliard-skattekroner-3093139) <https://www.klikk.no/teknologi/her-ligger-en-milliard-skattekroner-3093139>

42 Stortinget 2008 - 1



«Skraphaugen» på Hanøytangen høsten 2008 (Foto: klikk.no)

FMIN svarte 3. oktober samme år at:

«Stortinget har jevnlig, gjennom de årlige budsjettproposisjonene, blitt holdt orientert om utfasingen av fartøyene. Senest i budsjettet for 2008 ble Stortinget orientert om at det skulle seiles to Hauk-klasse fartøyer i første halvår av 2008, og at alle fartøyene ville bli utrangert i løpet av inneværende år.⁴³ I 2008 seiles tre av de seks nye fartøyene av Skjold-klassen. ... Det bør likevel understrekes at Marinen seiler 4 minefartøyer, 3 undervannsbåter og 3 fregatter i tillegg til de nevnte 3 Skjold-klasse MTBer».⁴⁴

43 Stortinget 2007

44 Ibid., s. 2

Regjeringens forslag til statsbudsjett hadde følgende opplysninger knyttet til Hauk-klassen Width og FMIN diskuterte – nok en gang i en tabell: «2 fartøy i strukturen første halvår 2008. Utrangering av alle Hauk-klasser i løpet av andre halvår 2008», som er identisk med opplysningene i tabellen fra forsvarspolitisk utvalg. Med andre ord kunne FMIN fremme i statsbudsjettet det som fremstod som akseptert over hele det politiske spekteret og samtlige oppnevnte kompetanse-personer.

«Sjøforsvarets budsjett videreføres på omtrent samme nivå i 2008 som i 2007. Innfasing av de nye fregattene av FN-klassen og Skjold-klasse missiltorpedobåter vil bli prioritert, samtidig som øvrige systemer videreføres. Innfasingen av de nye fartøyene medfører en midlertidig lavere seilingsaktivitet inntil disse fartøyene er operative» – stod det i forslaget til statsbudsjett (s. 10). At det ikke var noen mulighet til å seile tre Skjold-klasser i 2008, burde FMIN være informert om. Overfor Riksrevisjonen skrev FMIN 27. oktober, altså mindre enn fire uker etter spørsmålsrunden med Width i Stortinget, at den første Skjold-klasse MTB-en først ville bli levert i mars 2009.

Med avhendingen av Hauk-klassen forsvant den eneste mobile våpenplattformen i det norske forsvaret som kunne angripe sjømål med missiler. Sjøforsvaret stod igjen med noen artillerisystemer, stort sett kortholdsvåpen med lite kaliber, og fregatter under innfasing med 76 mm kanon. Dessuten hadde man fortsatt Ula-klassen med sine tunge torpedoen, KJK med sine Hellfire-missiler. Og, om man tror på det, F-16 med sin «moderate evne» til å angripe sjømål gjennom å benytte bomber slik FS07 vurderte muligheten.

Hauk-klassen var operativ etter oppgraderingen til «Super-Hauk». Den var fortsatt i full drift, kompetansen til å operere og understøtte disse fartøyene var god og kostnadene var moderate, oversiktlige og forutsigbare.

Etterord

Hovedhensikten i denne artikkelen er å skape et overblikk over hvordan Hauk-klassen endte opp på skraphaugen i 2008 – med utgangspunkt i de politiske prosessene som fant sted tidlig på 2000-tallet.

MTB-ene, både av Hauk- og Skjold-klassen, var «hakkekyllinger» dette første tiåret i det nye århundret. Det var ikke ett, men vedvarende angrep på denne type fartøy. Det var, som gjennomgangen av F-16 og Penguin også viser, manglende forståelse for at det skulle benyttes ytterligere midler på den sjømilitære evnen generelt, og MTB-er spesielt.

Men Hauk-klassen ble ikke kassert, som Penguin for F-16 ble, av forsvarets øverste ledelse. Derimot ble den foreslått avhendet i 2008, først av Forsvarspolitisk utvalg (2007) og deretter i behandlingen av statsbudsjettet for 2008. Hvordan Forsvarspolitisk utvalg kom frem til at Hauk-klassen skulle avhendes i 2008, eller hvor de fikk informasjonen fra, eller om de kom til den konklusjonen selv, vites ikke. Men dermed kunne regjeringen, i statsbudsjettet, formalisere dette tiltaket, og den ble et tiltak Stortinget stilltiende aksepterte eller overså i en hektisk budsjettinnspurt.

Likevel viser denne gjennomgangen hvor lite innsikt mange folkevalgte har om utvikling og status ved ulike elementer av forsvarets avdelinger, og at det er vanskelig å være oppdatert og følge med «i svingene». Slik Width egentlig konstaterte, etter medieoppslag, med sitt spørsmål. Det foregikk høringer, fremlegg om det ene og det

andre, og ingen så ut til å stille spørsmål med hva omfanget av endringene var eller hvor grunnlaget og rasjonalet for de ulike endringsforslagene kom fra, og hvordan restevnen så ut. Samtidig foregikk det «skjønnmaling», «F-16 med bomber har en moderat evne til å angripe sjømål». Med det ble vel Norge det eneste industrialiserte landet som mente det var «moderat evne», mens moderne heimende torpedoer som TP613, plutselig ikke dekket noe «operativt behov». De ble utfaset for å kunne omprioritere noen småpenger av et budsjett på vel 30 milliarder. Og det uten at det er mulig å spore hvordan forslaget og argumentene ble til, eller hvor de kom fra.

I 2001 skrev Forsvarskomiteen i sin innstilling at det var tre «evner» som gjaldt, evne til nasjonalt forsvar, evne til samarbeid med allierte (hjemme og ute) og evne til å motta allierte. Hvor ble det av fokuset på denne «hovedinnretningen», eller var «INTOPS» altoppslukende etter 11. september 2001? Et slikt inntrykk får en av blant annet i IVB i 2006, hvor FD sier at omtrent det eneste som gjelder er «NATO Force Goals». Hvor ble det av den «strukturette og metodiske analysen» Diesen forfekter knyttet til å vurdere status på hovedinnretningen, eller var ikke disse evnene noe å bry seg om i den videre utvikling av Forsvaret?

Nå fikk ikke FSJ gjennomslag for avhending av Skjold-klassen gjennom fremleggelse og behandling av LTP i 2008. Allerede ved fremleggelse av LTP 1. april 2008, har Regjeringen forslag om å fullføre Skjold-klasse prosjektet.⁴⁵ FSJ sier følgende om det i det vedlagte brev til Stortinget som fulgte fremleggelsen av LTP: «*Videreføring av Skjold-klasse MTB vil under forutsetning av økonomisk dekning styrke Sjøforsvarets evne til kystnære operasjoner*». Det er den samme formulering som forsvarspolitisk utvalg benyttet om konsekvensen av nedleggelse av MTB-våpenet. Hva som egentlig menes med dette utsagnet, «evne til kystnære operasjoner» har ingen spurt etter, og ingen utdypning er gitt.

FSJ måtte altså gi seg på forslaget i FS07, men fremmet vilkår om at økonomien skulle på plass. Det var ingen klargjøring av om så allerede var tilfelle, eller ville innebære krav om videre styrking av Sjøforsvarets budsjett. For FSJ uttalte også at «*Langtidsproposisjonen legger opp til et fremtidig budsjettnivå som ligger 800 mill. kroner per år over forsvarsstudiens økonomiske planforutsetning. Forsvarssjefen er tilfreds med den prioriteringen av Forsvaret dette innebærer, men understreker samtidig nødvendigheten av at dette budsjettnivået følges opp i kommende års budsjetter*». En skulle vel anta at det i Forsvarets øverste ledelse skulle være mulig å fastslå om grunnlaget med eksisterende økning var tilfredsstillende for å drifte MTB-våpenet. Slike svar var det tydeligvis ikke interessant å gi. Det burde FSJ ha gjort, for ifølge generalinspektøren for Sjøforsvaret var det følgende forhold som var gjeldende for resultatet i FS07: «*Når det gjelder forslaget om å ta ut Skjold-klassen, ser jeg ingen fagmilitære begrunnelser – kun rene økonomiske*».⁴⁶

45 Stortinget 2008 - 2

46 Befalsbladet 2007, nr. 7, s. 17

Litteratur

Befalsbladet

- Diesen, Sverre 2023. *Krig, konflikt og militærmakt. Norsk forsvar i en endret verden*. Gyldendal. Oslo.
- Forsvarets Forskningsinstitutt 2008. *FFI-rapport 2007/02174 Metode for langtidsplanlegging støtte til FS 07*. Alf Christian Hennem og Sigurd Glærum, 13 mars.
- Forsvarsdepartementet 2006. *IVERKSETTINGSBREV FOR FORSVARETS MILITÆRE ORGANISASJON FOR GJENNOMFØRINGSÅRET 2007*. Oslo, 22 desember.
- Forsvarsstudie 2007 (FS 2007). Forsvarssjefen/FD.
- Hauan, Kjell 2010. *Penguinens lange marsj – en målrettet vandring? Kom avviklingen av Luftforsvarets anti-sjøinvasjonsrolle som et resultat av strategisk planlegging*. Masteroppgave Forsvarets Høyskole.
- Militærfaglig Utredning 2003* (MFU 2003). Forsvarssjefen.
- NOU 2000:20. *Et nytt forsvar*. Forsvarspolitisk utvalg, 29. juni.
- NoU 2007:15 *Et styrket forsvar*. Forsvarspolitisk utvalg, 31. oktober.
- Riksrevisjonen 2005: *Riksrevisjonens gjennomgang av Forsvarsdepartementets regnskap for 2004*, Riksrevisjonen 25. mai 2005 (Dokument 3:8 2004-2005)
- Riksrevisjonen 2009: *Riksrevisjonens undersøkelse av omstilling i forsvarssektoren*. Riksrevisjonen, 20. januar. (Dokument 3:6 2008-2009).
- Soria Moria erklæringen 2005. *Plattform for regjeringssamarbeidet mellom Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet 2005-09*. Soria Moria, 13. oktober.
- Stortinget 2000. Innst. S. nr. 238 (1999-2000) *Innstilling fra forsvarskomiteen om Gjennomføringsproposisjonen - utfyllende rammer for omleggingen av Forsvaret i perioden 2002-2005*. 8.juni.
- Stortinget 2001 - 1 Innst. S. nr. 342 (2000-2001) *Innstilling fra forsvarskomiteen om omleggingen av Forsvaret i perioden 2002-2005*, 10. juni.
- Stortinget 2001 – 2. St.prp. nr. 45 (2000-2001) *Omleggingen av Forsvaret i perioden 2002-2005*, 16.februar.
- Stortinget 2004. *St.prp. nr. 42 (2003-2004) Den videre moderniseringen av Forsvaret i perioden 2005-2008*, 12. mars.
- Stortinget 2005 - 1. *Budsjett-innst.S. nr. 7 (2005-2006) Innstilling fra forsvarskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2006, kapitler under Forsvarsdepartementet mv.* (rammeområde 8), 28. november.
- Stortinget 2005 – 2. Innst. S. nr. 145 (2004–2005) *Innstilling til Stortinget fra kontroll- og konstitusjonskomiteen Dokument nr. 1 (2004–2005)*, 18. mars.
- Stortinget 2005 – 3. *St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005–2006) FOR BUDSJETTÅRET 2006*, 10. november.
- Stortinget 2007. Innst. S. nr. 7 (2007-2008) til St.prp. nr. 1 (2007-2008) *Innstilling fra forsvarskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2008, kapitler under Forsvarsdepartementet mv.* (rammeområde 8), 29. november.
- Stortinget 2008 – 1. Dokument nr. 15:1587 (2007-2008), 25. september.
- Stortinget 2008 – 2. St.prp. nr. 48 (2007-2008) *Et forsvar til vern om Norges sikkerhet, interesser og verdier*, 28. mars.
- Stortinget 2009. Høringer – *Open høyring i kontroll- og konstitusjonskomiteen onsdag 11. mars*. <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Referater/Horinger/2008-2009/090311/sak/>

Skjold-klassen korvetter

– En gjøkunge til besvær eller
en tidsriktig sjømilitær kapasitet?¹

Av kommandørkaptein (p) Bjørn Terjesen



Økonomi kamuflert som forsvarspolitik?¹

Forsvarskommisjonen av 1990 anbefalte en kraftig nedskalering av Forsvaret, samtidig som konseptet med et mobiliseringsbasert invasjonforsvar offisielt ble beholdt frem til langtidsplanen for Forsvaret for perioden 2002-2005. I Forsvarsstudien 2000 anbefalte Forsvarssjefen et alliansetilpasset forsvar. Norge skulle delta med styrker både ute og hjemme. Vi skulle ha et nasjonalt terskelforsvar – et nedskalert forsvar som skulle stå imot en begrenset trussel.² Dette «innsatsforsvaret» var ikke basert på et klart forsvarskonsept og det kan diskuteres hvor alliansetilpasset det var. Årsaken til at invasjonforsvarstanken ble forlatt kan analyseres med utgangspunkt i sikkerhetspolitiske, økonomiske og kulturelle forklaringsmodeller. I forsvarsledelsen og ved Forsvarets Forskningsinstitutt (FFI) har den kvantitative, økonomiske modellen med utgangspunkt i kostnads- og teknologiutvikling vært sentral. Omstillingen og nedskaleringen av Forsvarets struktur blir forklart med en kombinasjon av en gradvis svekket kjøpekraft, bortfallet av amerikansk våpenhjelp fra 1970-tallet og kostnadene ved utenlandsoperasjoner fra 1990-tallet.³

Det har imidlertid hele tiden vært en målsetting om et balansert forsvar. Det innebærer en helhetlig operativ struktur med moderne kapasiteter i alle forsvarsgrener.⁴ Et balansert sjøforsvar innebærer at synergien av den totale stridsevnen er større enn summen av de enkelte delene i styrken. Det motsatte er en funksjonsrettet marine, der noen kapasiteter blir prioritert mens andre mangler helt eller delvis.⁵ Kravet om et balansert forsvar har resultert i at volum, spredning, dybde og utholdenhet er på et kritisk minimum. Dette har, sammen med mangel på personell og uthuling kritisk kompetanse over tid ført til at det er svært liten utholdenhet i de ulike delene av Forsvaret.⁶ Når det nå skal rustes opp etter mer enn tretti år med nedbygging, er det en fordel at bredden og kompetansemiljøene i Forsvaret er beholdt.

Fraværet av invasjonstrusselen fra den kalde krigen ble benyttet som argument for å utvikle MTB-våpenet. Forsvaret må imidlertid ha kapasiteter som kan ivareta tilstedeværelse, krisehåndteringsoppgaver og andre operasjoner i kystnære farvann både

1 Takk til Trond Grytting, Jon Meyer, Roald Gjelsten, Kjell Birger Olsen, Hans Christian Svensholt, Geir Myklebust og Roald Gjelsten for gode innspill og kommentarer.

2 Saxi 2021, s. 191.

3 Ibid., s. 201.

4 Bogen & Håkenstad 2015, s. 339-340.

5 Børresen 1994, s. 158; Svensholt 1999, s. 12.

6 Terjesen 2023, s. 239-240.



«We'll meet again». KNM Gnist i Lunna Voe på Shetland juni 2023. Her var Shetlandsgjengens første base. De ble innkvartert i Lunna House oppe til høyre i bildet. Foto: Forsvarets Spesialstyrker

i fredstid og i krisesituasjoner. Dette er Skjoldklassen korvetter⁷ godt egnet til. Sjøforsvarets ledelse har alltid uttrykt behov for et komplementært sjøforsvar. Norges geografiske posisjon, nærheten til Sovjetunionen/Russland og allianseavhengighet tilsier at Marinen må ha et sett av ulike kapasiteter som utfyller hverandre. Det er behov for undervannsbåter for avskrekking og sjønektelse, havgående overflatefartøy til beskyttelse av forsyningslinjer og etablering av sjøkontroll i utvalgte områder, samt evne til minelegging og mine mottiltak. I tillegg må Marinen kunne bidra til kontroll og sikkerhet langs kysten der mye viktig infrastruktur befinner seg. Det er og behov for en rekke støttefunksjoner som evnen til å lede langtrekkende ild, styrkebeskyttelse, effektiv logistikkstøtte og eleverte (luftbårne) sensorer som gir oversikt og handlefrihet i maritime operasjoner.

I denne artikkelen skal vi først ta for oss det vi kan karakterisere som kampen om Skjoldklassen. Deretter skal utviklingen og operasjonaliseringen av Skjoldklassen behandles. Hvorfor ønsket Sjøforsvaret MTB-er mot slutten av den kalde krigen? Hva var de viktigste sjømilitære argumentene for fartøystypen? Hvorfor ble Skjoldklassen realisert til tross for motforestillingene fra forsvarsledelsen? Hvordan ble anskaffelsen gjennomført? I artikkelen om Haukklassen som forsvant, har Oddgeir Nordbotten

⁷ Skjoldklassen har i prosessen endret typenavn fra MTB, via kystkorvett til korvett.

gjennomgått det fagmilitære og politiske spillet rundt MTB-er generelt og Haukklassen spesielt på 2000-tallet. Den historien er relevant for å forstå utviklingen av Skjoldklassen. Mye av dokumentasjonen om Skjoldklassen er gradert og det begrenser kildetilfanget.

Kampen om anskaffelse av Skjoldklasse korvetter

I sin masteroppgave «Skjoldklassen – en kamp Sjøforsvaret burde tapt?», analyserte daværende orlogskaptein og marineingeniør Åge Vetaas hvorfor Stortinget etter lang dragkamp og omkamp gikk inn for fartøystypen. Han tar utgangspunkt i tre hypoteser eller perspektiver. De er basert på Graham Allisons (1999) tre modeller for å analysere og predikere beslutninger.⁸ I tillegg til dokumentstudier, intervjuet Vetaas en rekke sentrale aktører fra forsvarssektoren og det politiske Norge fra tiden da Skjoldsaken ble vurdert.

Vetaas undersøker med utgangspunkt i Allisons første modell, «Rational Actor», først om Skjold-klassen var et kostnadseffektivt strukturelement for å løse Forsvarets oppgaver. Hypotesen var: «Skjoldklassen var det mest kostnadseffektive svaret på de sikkerhetspolitiske endringer». Stortingets beslutning tok, som vi har sett, ikke hensyn til det Forsvarssjefen mente var rasjonelt for Forsvaret som en helhet. Vetaas konkluderer med at det er lite som underbygger at Skjoldklassen var en kosteffektiv plattform. Forklaringsmodellen «rasjonell aktør» har derfor i forhold til Skjoldklassen tilsynelatende liten verdi.⁹ Det var imidlertid stort sprik mellom Forsvarssjefens vurdering av Skjoldklassens egnethet og Sjøforsvarets og sjømilitære eksperters egne analyser. Dette kommer vi tilbake til.

Den andre hypotesen tar utgangspunkt i at MTB-er har en sterk tradisjon i Norge: «En viktig faktor bak beslutningen om Skjoldklassen er at det ligger innebygget i Forsvaret at et strukturelement normalt vil bli, etter 30 – 40 år, erstattet av et nytt tilsvarende strukturelement». I militære organisasjoner er det en sterk tendens til at eksisterende strukturelementer blir erstattet av tilsvarende moderniserte elementer fordi det er viktig å beholde kapabiliteten. Sjøforsvarets prestisje og de ressursene som var brukt til å utvikle et forseriefartøy medvirket til beslutningen. En «sunk cost» på flere milliarder kroner ville ta seg dårlig ut. Disse mekanismene, eller organisasjonskulturen, kan forklares med utgangspunkt i Allisons andre modell, «Organizational Behavior». Denne forklaringsmodellen tillegger Vetaas stor vekt.

Han stiller spørsmål ved beslutningen i 2003 om å bygge Skjoldklassen uten at det forelå alternativer. Det blir begrunnet med de store sikkerpolitiske endringene fra fartøystypen ble vurdert på 1980- og 1990-tallet til vedtaket om bygging ble fattet. Politikerne ble dermed stilt overfor valget om å anskaffe Skjoldklassen eller ikke.¹⁰ Det

8 Vetaas 2011, s. 7-8.

9 Vetaas 2011, s. 50.

10 *ibid.*

kan imidlertid hevdes at Skjoldklassen var noe helt annet enn de tradisjonelle MTB-ene, noe behovet for å produsere et forseriefartøy viser.

Allisons tredje modell, «Governmental Politics», blir benyttet for å undersøke i hvilken grad forhold som sysselsetting, næringspolitikk og lobbyisme påvirker beslutningen. Vetaas sin tredje hypotese er derfor: «MTB-ene var sikret ved at de skulle bygges i Norge».¹¹ Arbeidsplasser i Mandal, fakkeltog med 3000 innbyggere, støtte til norsk verftsindustri, sjøforsvarsledelsens engasjement, ulike former for lobbyisme og mindretallsregjeringers behov for støtte i Stortinget er faktorer Vetaas behandler. Disse faktorene ble påpekt av en rekke av intervjuobjektene og hans konklusjon er at denne forklaringsmodellen må tillegges stor vekt. Kontreadmiralene Hans Christian Svensholt og Kjell Birger Olsen var generalinspektører for Sjøforsvaret på slutten av 1990-tallet og begynnelsen av 2000-tallet. De talte Forsvarssjefen midt imot og det ble antydning illojalitet. De var imidlertid sikre på at deres fagmilitære vurderinger kombinert med støtten fra næringslivet og arbeidstakerorganisasjonene ved at båtene skulle bygges i Norge ville overbevise politikerne om at Skjoldklassen var et riktig valg.¹²

I perioden 2000 – 2007 kom det en rekke innspill og vurderinger fra sjømilitære eksperter. Viseadmiral Bjørnar Kibsgaards analyse i en innledning til debatt i Sjømilitært Forum i Oslo Sjømannsforening 28. mars 2001 er, etter min mening, representativ. Her redegjorde han for hvorfor Norge ville trenge MTB-er også i fremtiden.¹³ Han pekte på at ingen av forsvarsstudiene (1985, 1991, 1996 og 2000) og heller ikke tverranalysen som ble gjennomført i forbindelse med Forsvarskommisjonen av 1974, var helhetlige studier som så på hele forsvaret samtidig. Viseadmiralen sa at studiene kun satte søkelys på deler av Forsvaret med den følge at ulike sektorer var blitt prioritert, løst fra helheten. Han kritiserte og den manglende viljen til å ta utgangspunkt i den strategiske situasjonen som utgangspunkt for utforming av Forsvarets oppgaver. Det er et politisk ansvar.

Kibsgaard fastslo at forsvarsdebatten det foregående året hadde vært ressursdrevet. Han mente at det i høy grad burde være en strategidrevet debatt, fordi Norges strategiske omgivelser var betydelig endret i forhold til den situasjonen vi hadde frem til 1989. Han hadde et meget interessant frampek:

«En rasjonell krigsstruktur må bygges opp på grunnlag av prioriterte oppgaver basert på våre strategiske omgivelser. Norsk område forblir av stor strategisk betydning i transatlantisk sammenheng. Vår strategiske posisjon forsterkes av de naturressursene vi forvalter. Oljen og gassen på norsk sokkel er av stor strategisk betydning for andre stater. ... Det kan ikke utelukkes at kriser også kan oppstå hos oss. Som en betydelig energiprodusent er vi med i energiens geostrategi og geopolitikk. Nesten alle energiproduksjonsområder i verden, og svært mange av de

11 Vetaas 2011, s. 58

12 Vetaas 2011, s. 73-74.

13 Kibsgaard 2001, manus.

viktige land- og sjøveis transportruter av energi, preges av store indre konflikter og/eller betydelig stormaktsengasjement på bakgrunn av forskjellige interesser. ... I motsetning til hva som var tilfelle i første halvdel av forrige århundre har nye faktorer som kjernevåpen og energiutvinning ført til at interessene for havområdene rundt Norge har økt og vil øke.»¹⁴

En effektiv og troverdig suverenitetshevdelse ville forutsette at Forsvaret hadde tilstrekkelige ressurser til å overvåke aktiviteten i våre områder og være til stede på kort varsel med egnet materiell og personell. Militær *tilstedeværelse* og *synlighet* er derfor nødvendig for å hevde norsk suverenitet. Forsvarets oppgaver ville forutsette et balansert forsvar og sjøforsvar.

Kibsgaard tok deretter for seg MTB-enes egenskaper og anvendelighet. De har egenskaper som bare er beheftet med sjøstridskrefter. Disse omfatter:

- **Mobilitet.** Evnen til å ta seg frem under nærmest alle værforhold i kystfarvannet er en særegen kvalitet. Fart, manøvreringsevne og farvannskunnskap er i denne forbindelse vitale faktorer som er styrende for MTB-enes kapasitet på dette området. MTB-ene har en utmerket strategisk og taktisk mobilitet.
- **Høy reaksjonsevne.** Evnen til å reagere i forskjellige situasjoner er meget høy i forhold til andre enheter. Deres tekniske utrustning (spesielt maskineri) og liten bemanning gjør det mulig å reagere raskere enn de fleste andre fartøystyper. MTB-ene er derfor spesielt godt egnet for utrykkings- og avskjæringsoppdrag.
- **Fleksibilitet.** MTB-ene kan anvendes i en rekke roller både i fred, krise og krig. De er også meget fleksible når det gjelder innsetting i operasjonsområder som av geografiske grunner medfører vanskeligheter og begrensninger for større fartøyer.
- **Synlighet.** De kan som andre sjøstridskrefter være visuelt synlige og usynlige (synlighet må skilles fra teknisk synlighet, f.eks radar). Gjennom denne egenskap kan det signaliseres interesser og forpliktelser. En viktig faktor ifm suverenitetshevdelse, episode- og krisehåndtering.
- **Utholdenhet.** Utholdenhet er en viktig egenskap i forbindelse med en rekke operasjoner. MTB-ene har en rimelig god utholdenhet både hva angår bunkers og personell, men er baseavhengig i større grad enn store kampfartøyer.
- **Autonomi.** Selv om MTB-ene er baseavhengig kan deres autonomi økes ved at de understøttes av støttefartøyer. Dette gjelder spesielt etterforsyninger av bunkers, ammunisjon og teknisk støtte mv. MTB-ene er atonome når det gjelder våpen- og sensorsystemer, samt kommandomessig grunnet sambandsutrustning og kvalifisert personell.
- **Deployeringsevne.** God reaksjonsevne og evne til å kunne gjennomføre en rask seilas til operasjonsområdet under alle slags værforhold. Grunnet krav til etterforsyning, størrelse og generell fleksibilitet har de stor evne til å tilpasse seg operasjonsbetingelsene i potensielle operasjonsområder, både i nære og fjerne farvann.

14 Kibsgaard 2001.

- **Velutdannet besetning** som kan møte utfordringene på en profesjonell måte i så vel fred som krise og krig.
- MTB-ene representerer en **meget stort kamppotensiale** i en krise- og krigssituasjon og kan således i betydelig grad bidra til avskrekking.
- De representerer en **anselig trussel mot større fartøyer i kystfarvann** grunnet kamppotensiale og operasjonskonsept/taktikk

Kibsgaard konkluderte med at MTB-enes maktpotensiale ville representere et viktig verktøy i forhold til den sikkerhetspolitiske målsetting om å forebygge krig og bidra til stabilitet og fredelig utvikling i vår del av verden. De ville også være et viktig element i å beskytte norsk handlefrihet overfor politisk og militært press. Dette ville være spesielt viktig i forbindelse med episode- og krisehåndtering, samt ved operasjoner hvor voldsomhet kunne komme til anvendelse. En annen viktig oppgave var å skaffe til veie et solid beslutningsgrunnlag for beslutningstakerne. Dette er en oppgave som i første rekke bare kan utføres av kvalifisert personell, dvs. personell med et høyt treningsnivå.

MTB-ene var på mange måter ryggraden i Marinen, fortsatte Kibsgaard. Deres evne til å utnytte vår særegne kyst og dens naturgitte taktiske fordeler kunne ikke overtas av noen andre fartøyer. I tillegg hadde vi hatt mange av dem. Uten MTB-ene ville det oppstå en betydelig ubalanse i Sjøforsvaret mellom oppgaver og evne til å løse dem. Vår evne til synlighet på kysten, myndighetsutøvelse og suverenitetshevdelse ville bli sterkt svekket uten MTB-er. Avslutningsvis kom Kibsgaard inn på Norges troverdighet i alliansen og at vi måtte ha evnen til å sikre allierte forsterkninger i krise og krig. Dette ville forutsette en langt større marine enn det som var foreslått.

I doktrinen *Sjøforsvaret inn i det 21. århundre*,¹⁵ som generalinspektøren for Sjøforsvaret publiserte i en ugradert versjon i 1994, er et viktig grep «todelingen» mellom Kystvakten og Marinen. Kystvakten skulle konsentrere virksomheten om den daglige dont med hovedansvaret for tilstedeværelse og suverenitetshevdelse i fredstid. Marinen (og Kystartilleriet) skulle være riset bak speilet. Skjoldklassen ville i så måte være en viktig ressurs på grunn av farten. I tillegg til å egne seg godt til å rykke ut eller avskjære, det Kibsgaard kaller reaksjonsevne, eigner fartøystypen seg utmerket til skyggeoppdrag under øvelser og transitter. Det gjør ulikt inntrykk om det er en enhet som kan engasjere og kanskje gå seirende ut av et taktisk engasjement eller om det er et fartøy fra indre kystvakt.

I boken *Seapower as Strategy. Navies and National Interests* (2001), tar Norman Friedman for seg sjømakt som et strategisk verktøy.¹⁶ I kapitlene «A New Strategy» og «Using Seapower» tar Friedman utgangspunkt i at den amerikanske marinen under den kalde krigen hadde lyktes med tydelig å formulere hovedtrekkene i sin maritime strategi. Etter den kalde krigen med nye sikkerhetspolitiske realiteter, var det behov for å utforme en ny strategi. I 1992 publiserte US Navy en ny sjømilitær strategi med tittelen «... From the Sea». Her ble det forklart hvorfor og hvordan sjømakt fortsatt var relevant for USA. I 1995

15 Den norske Atlanterhavskomite (DNAK) og Kjell A. Prytz (1994).

16 Gjelsten 2002.

kom oppfølgeren «Forward ... From the Sea». Dokumentene behandlet og underbygget prinsippene som skulle ligge til grunn for utviklingen av US Navy etter den kalde krigen.

Friedman analyserer begge pamflettene. Etter den kalde krigen hadde det vært fokus på lavintensitetskonflikter. Som Kibsgaard, mener han at marinen allerede var vel tilpasset de nye utfordringene, fordi sjøstridskrefter kan ivareta et bredt spekter av oppgaver som er tidløse. Marinestyrker kan settes sammen av enheter med ulike kapasiteter avhengig av situasjon og oppdraget som skal løses. Dette er i kombinasjon med *mobilitet* grunnpilarer i sjøstridskreftenes fleksibilitet. Friedman hevder at dette ikke ble forstått utenfor marinekretser. Opinions og politikerne oppfattet de omtalte strategidokumentene som forsvar for å beholde den tradisjonelle marinen. De mente US Navy ikke evnet å tilpasse seg den nye sikkerhetspolitiske situasjonen. Friedman forklarer hvorfor USA - ikke US Navy eller US Marine Corps også i fremtiden måtte ha en maritimt orientert strategi: «Seapower offers mobility, both to engage where we wish and to disengage as we must, in both cases at minimum cost.»¹⁷

Sjømilitære Samfund (SMS) gjorde kampen om Skjoldklassen til sin flaggsak på 2000-tallet. Det er et eget Skjold-arkiv på foreningens hjemmeside.¹⁸ Kontreadmiral Trond Grytting var meget aktiv som president i foreningen (2001 – 2003) og har skrevet en oppsummering av argumentasjonen for Skjoldklassen i *Sjømilitære Samfunds historie – Glimt fra perioden 1995 – 2005*.¹⁹ Opptakten til aksjonen fra SMS var St. prp. nr. 45 (2000-2001) «Omlegging av Forsvaret i perioden 2002 – 2005», som ble fremlagt 16. februar 2001 med anbefaling om å legge ned MTB-våpenet. På en kontaktkonferanse dagen etter (tilfeldig) vedtok SMS en resolusjon som i stor grad benytter de samme argumentene vi har sett viseadmiral Kibsgaard fremførte i sitt foredrag noen uker senere. Det er ikke plass her til å gå nærmere inn på de sjømilitære begrunnelsene som ble fremført fra sjømilitært hold i 2001 og 2007 for å beholde MTB-våpenet og anskaffe Skjoldklassen. Kort sagt – det virket.

Da støvet hadde lagt seg etter Forsvarssjefens forsøk på omkamp for å terminere Skjoldklassen i 2007, er det interessant å se hvordan fartøysklassen ble vurdert av hans etterfølger, general Harald Sunde, i det fagmilitære rådet i 2011.

«Fartøyene i Skjold-klassen omtales i rapporten som korvetter. Skjold-klassen kan ikke sammenliknes med den tradisjonelle forståelsen av en missil-torpedobåt (MTB). MTB forstås som små fartøyer som opererer i trange innenskjærs farvann, med stor hastighet og en tilpasset våpenlast. En MTB har meget begrenset utholdenhet og rekkevidde, og kan ikke operere utenskjærs i dårlig vær. MTB-er har alltid måtte operere sammen i skvadroner for å oppnå taktisk slagkraft. Skjold-klassen har betydelig bedre våpenrekkevidde, sensorer, kommunikasjonsmuligheter og planlagt utholdenhet sammenliknet med en MTB. Skjold-klassen kan operere selvstendig på taktisk nivå, og

17 Ibid.

18 <https://www.sms1835.no/arkiv/annet/knm-skjold>

19 Grytting 2005, s. 69-80.

selvstendig sammen med andre typer fartøyer. Skjold-klassens betydelige slagkraft, med avanserte, langtrevkende våpensystemer og evne til selvstendig selvforsvar, og robust nok for regionale og kystnære operasjoner, sammenfaller med de egenskaper som NATO legger til grunn for betegnelsen korvett.»

Ingen dårlig attest. Korvettene skulle nå videreføres med seks fartøyer som var utviklet primært for kystnære operasjoner. De skulle også kunne gjennomføre operasjoner til havs med nødvendig logistikkstøtte. «Fartøyene vil i løpet av få år utrustes med nye sjømålsmissiler (NSM)» kan vi lese. NSM er et kryssermissil utviklet for bruk mot maritime mål, men det er utviklet som et kryssermissil mot mål på land.

I de påfølgende fagmilitære rådene varierte anbefalingene mellom å utfase Skjoldklassen når kampflyene F-35 ble operative rundt 2025 (FMR 2015) og beholde fartøyene inntil nye fregatter var på plass (FMR 2019). Det siste hadde sammenheng med tapet av fregatten KNM *Helge Ingstad* i 2018. I FMR 2023 er ikke korvettene direkte omtalt, men de skal «erstattes» med standardfartøy.

I en tid med krig i Europa er de påfallende å tenke på hvordan FFI, som er en helt sentral premissleverandør i forsvarsplanleggingen gjentatte ganger i sine analyser har «dømt ut» Skjoldklassen. Et hovedargument har vært at Forsvaret med Nansenklassen fregatter og Skjoldklassen korvetter med NSM og F-35 kampfly med JSM vil ha overkapasitet på missiler til anti-overflatekrigføring. Da kan det virkelig spørres om hvilke scenarier som er tatt i bruk. Krigen i Ukraina viser med all tydelighet at det er et enormt forbruk av materiell og ammunisjon og at det norske Forsvaret ikke har overkapasitet på noe som helst.

Utvikling og anskaffelse av Skjoldklassen

Sjøforsvaret har hatt som tradisjon å i god tid planlegge neste generasjons fartøysklasser. Så også med MTB-er. Allerede på 1980-tallet startet arbeidet med erstatning for Stormklassen og de initiale stabskravene ble levert i 1987. Ti ulike plattformkonsepter ble studert og SES-konseptet ble valgt i 1994. Sjøforsvaret hadde i forbindelse med utviklingen av minerydderne av Oksøy- og Altaklassen blitt godt kjent med SES-prinsippet, som var utviklet av og tatt i bruk av Brødrene Aa i Hyen. SES-løsningen, et overflateeffektskip som har både luftpute og et tvillingskrog, som en katamaran, gjør at kun en liten del av skroget er i vannet når luftputen er i bruk.

For minerydderne var det et stort poeng å få minst mulig våt overflate på skroget (for å minimalisere effekten fra minesprengninger). Dette konseptet ble videreutviklet for å få et fartøy med stort fartspotensial. Stabskravene til det som etter hvert ble kalt Skjoldklassen, ble skrevet slik at fartøyene skulle ha «minst like gode» egenskaper – og helst bedre – enn de daværende MTB-ene – Storm-, Snøgg- og Haukklassen. Dette gjaldt utholdenhet, fart, samband og våpenrekkevidde. De innledende stabskravene ble formulert allerede sent på 1980-tallet.²⁰

20 Meyer 2023.



KNM Steil på besøk ved Hamn i Senja. Foto: Sjøforsvaret

I tillegg hadde FFI på slutten av 1980-tallet startet med en prosjektrekke som skulle lede fram til NSM. De støttet også utviklingen av ulike mulige sensorer for Skjoldklassen. FFI støttet også selve utviklingen av fartøyet. Et eksempel var arbeidet med hvilke vinkler det skulle være på skrogsidene, slik at fartøyet ble minst mulig synlig på radar.

På slutten av 1990-tallet var planen at Skjold-klassen skulle erstatte både Storm- og Snøgg-klassene, slik at MTB-våpenet skulle bestå av Hawk- og Skjoldklassen. Dette ville bidra til at MTB-våpenets totale våpenmiks ble bra, ved at haukene hadde Penguin Mk II og tunge torpedoer (TP 613), mens Skjold-klassen fikk artilleri (OTO Melara 76 mm, samme som fregattene) og langtrekkende missiler i NSM.

Stabsarbeidet hos MTB-inspektøren på slutten av 1990-tallet besto blant annet i å vurdere hvordan dette fremtidige MTB-våpenet skulle organiseres. Så langt hadde fartøyene blitt organisert i skvadroner som hver besto av 4-6 fartøyer, noe som ga en sterk operativ enhet og en passende administrativ enhet. Spørsmålene man stilte seg var blant annet om Hawk og Skjold ble så ulike at de måtte organiseres i separate skvadroner, eller om skvadronene burde organiseres med en blanding av begge fartøystyper. Man må her huske at på denne tiden var Marinens taktiske sjøgående ledelse fremdeles ikke etablert, slik at det var hver avdelingssjef på havet som utgjorde den taktiske ledelsen. Dagens konsept med å sette sammen styrker som skal løse de enkelte oppgavene var dermed ikke særlig utviklet.

Siden Skjoldklassen skulle være noe helt annet enn de eksisterende MTB-ene, ble det besluttet å utvikle et forseriefartøy. Prototypen KNM *Skjold* ble bygget ved Umoes verft i Mandal og overlevert til Forsvaret 17. april 1999. Besetningen under ledelse av kapteinløytnant Jon Vonli hadde vært til stede ved verftet i lengre tid. Etter kommandoheis gikk fartøyet inn i en oppøvningsperiode, og deretter ble fartøyet sikkerhetsmønstrert. KNM *Skjold* gikk deretter inn i øvelse Blue Game 99. Den tradisjonelle MTB-øvelsen Bold Game var den lengst varende NATO-øvelses-serien som hadde vært. Den gikk parallelt med øvelse Blue Harrier for minerydderne. For å effektivisere og spare ressurser gikk NATO inn for å slå de to øvelsene sammen. Øvelse Bold Game og Blue Harrier hadde dermed sine siste gjennomføringer i 1998, og øvelse Blue Game 99 var den første i den nye øvelsesserien. KNM *Skjold* deltok i øvelsens første

halvpart, før hun gikk til Haakonssvern for å starte evalueringsprogrammet. I perioden fra KNM *Skjold* ble overtatt til beslutningen om anskaffelse av serien ble tatt i 2003, gjennomgikk fartøyet i en toårsperiode en lang rekke tester for å sjekke fartøyet blant annet med hensyn til sjøgående egenskaper og egnethet langs kysten.

US Navy fattet interesse for Skjoldklassen. I en maktprojeksjon mot et fiendtlig område kunne en USA-ledet styrke bli utsatt for ulike trusler i kystsonen – «the littorals». Med kapteinløytnant Rune Andersen som skipssjef, deployerte KNM *Skjold* til USA fra september 2001 til september 2002. Amerikanerne var bevisst på den unike kompetansen den norske marinen, særlig MTB-våpenet, hadde i operasjoner i kystsonen. Et annet bevis på anerkjennelsen er at generalinspektøren for Sjøforsvaret, kontreadmiral Hans Christian Svensholt, ved to anledninger på slutten av 1990-tallet var «Keynote speaker» på *Society of Maritime Industries* konferanser i London om «Littoral Warfare».²¹

På seilasen til KNM *Skjold* fra Bergen til New York, via Grønland høsten 2001, var gjennomsnittsfarten 48.5 knop! I perioden seilte prototypen 70 000 nautiske mil med en teknisk tilgjengelighet på 98 prosent.²² US Navy anskaffet ikke Skjoldklassen, men etter en øvelse kom Navy Warfare Development Command med denne attesten:

«Skjold was effective in conducting attacks against the Battlegroup. The speed and relative stealth of Skjold appeared to give the Battlegroup considerable problems in locating, fixing and attacking before the Skjold was within effective weapons range of Battelgroup assets.»²³

I november 2003 ble det skrevet kontrakt med Skjold Prime Consortium (Armaris, Kongsberg Defence & Aerospace og Umoe Mandal). Det skulle bygges 5 fartøyer med opsjon på ytterligere to før prototypen, som ikke hadde våpenutrustning, skulle bygges om.

Skjoldklassen er rundt dobbelt så bred som Hauk-klassen. Skeptikerne hadde fremholdt at fartøyene umulig kunne utnytte farvannet til egen fordel slik som de eldre MTB-ene. Kort fortalt viste uttestingen at Skjold-klassens fysiske størrelse ikke var til noen hinder i forhold til det å utnytte farvannet.

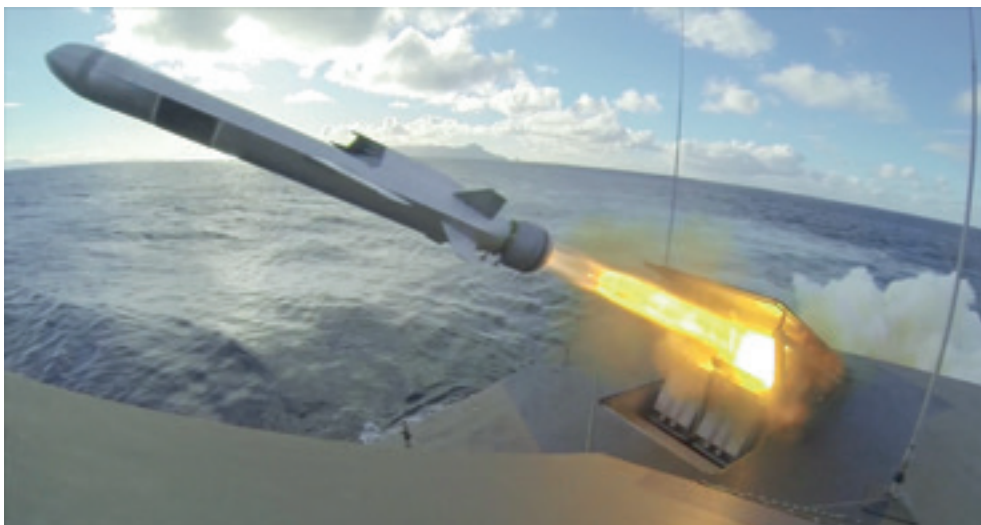
Etter at Hauk-klassen ble utfaset i perioden 2006 – 2008, var det, som vi har sett, fremdeles sterke krefter i enkelte miljøer som arbeidet for å utfase også Skjoldklassen. Dette bidro til at Marinen etter hvert gikk over til å betegne Skjoldklassen først for kystkorvetter og deretter korvetter, slik at man ved dette søkte å skape avstand til det gamle antiinvasjonskonseptet.

Ifølge kommandør (p) Jon Meyer, som var MTB-inspektør 1996-1999, fikk man med Skjoldklassen alle de kapasitetene man drømte om å ha i MTB-våpenet på 1980-

21 Se Svensholt 1999.

22 Basert på en senere orientering fra skipssjef Rune Andersen.

23 Ibid.



Skarpskyting med NSM fra korvetten KNM Gnist utenfor Andøya i 2013. Foto: Sjøforsvaret



KNM Gnist avfyrrer NSM ved Andøya i 2013. Foto: Sjøforsvaret

og 1990-tallet.²⁴ Det gjelder både innenfor fart, rekkevidde, våpenrekkevidde og samband/KKI. I forsvarsstudier blir strukturelementene gjerne sammenlignet en-til-en. I realiteten har Skjoldklassen en signifikant større kampkraft sammenlignet med Stormklassen den skulle erstatte. Skjoldklassen kan bekjempe mål innenfor et område som er 29 ganger så stort som de tradisjonelle MTB-ene. I tillegg er presisjonen på de nye våpnene langt bedre.²⁵

²⁴ Meyer 2023.

²⁵ Bogen og Håkenstad 2015, s. 335.

Skjoldklassen korvetter²⁶

Skjoldklassen er et «Surface Effect Ship» bygget i komposittmateriale. Enkelt fortalt blir luft pumpet inn mellom katamaranskrogene og stengt inne av «gummifingre» forut og et «gummiskjørt» akterut. Det dannes en luftpute, og fartøyet kan «løftes» opp av vannet i den hensikt å minske våt overflate og dermed øke fartspotensialet. Den samme luftputen kan justeres med avansert teknologi i den hensikt å manipulere fartøyets sjøegenskaper.

Det er verdt å notere seg at mellom 2022-25 blir fire fartøy ombygget (levetidsforlenget) ved UMOE Mandal (se under)

Antall fartøy i klassen: 6

KNM Skjold P960
KNM Storm P961
KNM Skudd P962
KNM Steil P963
KNM Glimt P964
KNM Gnist P965

LOA: 47,7m
Bredden: 13,5m
Dyppgang: 2,5 – 0,8 (av - på luftpute)
Høyde <16m
Deplasement: 273 tonn (fullt lastet)
Toppfart: 60 knop +
Marsjfart: 36-44 knop
Rekkevidde @ 40 knop: 800 nm
Besetning: 21
Byggemateriale: Kompositt

Maskineri, fremdrift:

2 x Pratt & Whitney ST 40 gassturbiner (8 MW)
2 x Pratt & Whitney ST 18 gassturbiner (4 MW)
2 x KAMEWA vannjet.
2 x MTU 6R løfteviftmaskiner (550 kW)

Våpen:

Kongsberg NSM sjømålsmissil (rekkevidde 100nm +)
OTO Melara Super Rapido 76mm kanon (120 rds/min)
2 x Kongsberg Sea Protector 12-7mm mitraljøre
2 x 12-7mm mitraljøre (manuelt rettet)

MISTRAL, kortholds luftvernmissil (frem til ca 2020)
Rheinmetall Multi ammunition softkill system (MASS)

Aktive sensorer:

Thales MRR 3D-radar, luft og overflatesøk (G-bånd)
SAAB CEROS 200 ildledningsradar (J-bånd)
Litton (I-bånd)
THALES IFF
Passive sensorer:
ESM: EDO RSS CS 3701
Optisk: SAGEM Vigy 20
Kampoperasjonssystem:
DCN SENIT 200
Samband og link:
HF, VHF, UHF
Link 11, 16

Etter levetidsforlenging 2022-25:

Antall fartøy ombygget (levetidsforlenget): 4
KNM Storm
KNM Steil
KNM Glimt
KNM Gnist

Aktive sensorer:

Thales MRR 3D-radar, luft og overflatesøk (G-bånd) byttes ut til fordel for
Terma Scanter 6000 (I-bånd)
Passive sensorer:
SAGEM Vigy 20 fjernes.

²⁶ I løpet av perioden Skjold-klassen ble bygget gikk det opprinnelige hovedmaskineriet fra Rolls Royce ut av produksjon. I dag brukes motorer fra den amerikanske flymotorprodusenten Pratt & Whitney.

Litteratur:

- Bogen, O. og Håkenstad, M. 2015. *Balansegang. Forsvarets omstilling etter den kalde krigen*. Oslo. Dreyer.
- Børresen, J 1994. «The Seapower of the Coastal State» i Till, G. (red.) *Seapower – Theory and Practice*. London. Frank Cass.
- Den norske Atlanterhavskomite (DNAK) og Kjell A. Prytz 1994. *Sjøforsvaret inn i det 21. århundre: doktrine for det norske sjøforsvar: grunnleggende faktorer og prinsipper for norsk sjømilitær virksomhet*. Oslo
- Gjelsten 2002. Anmeldelse av Friedman, N. 2001. SEAPOWERS as STRATEGY. Navies and National Interests, i *Norsk Militært Tidsskrift* (NMT), hefte 8-9.
- Grytting, T. 2005. «Skjold-klassen; SMS flaggsak i 2001» i Ola Bøe Hansen og Ingvald Lunde Sjømilitære Samfunds historie – Glimt fra perioden 1995 – 2005, s. 69 - 80. Stavanger. Forlaget Norsk Tidsskrift for Sjøvesen.
- Kibsgaard, B. 2001. «Hvorfor trenger Norge MTB-er også i fremtiden?». Innledning til debatt i Sjømilitært Forum, Oslo Sjømannsforening, onsdag 28. mars. Manus.
- Meyer, J. 2023. «Momenter om Skjoldklassen.» Notat 27. september.
- Saxi, H.L. 2021. «Sikkerhetspolitikk, kultur eller økonomi? Konkurrerende forklaringer på omstilling av Forsvaret etter den kalde krigen» i *Internasjonal politikk*, nr. 2, s. 190 – 2007.
- Sjømilitære Samfund. <https://www.sms1835.no/arkiv/annet/knm-skjold>
- Svensholt, H. C. 1999. «Developing a Force for Littoral Operations» i *Naval Forces* no. 2, s. 8. – 13.
- Terjesen, B. 2023. «Forsvarsplanlegging som ramme for utvikling av et norsk sjøforsvar» i Terjesen, B. og Wiborg, H. J. (red.) *Sjømakt. Politikk, strategi og militære operasjoner i det maritime domenet*, s. 213 – 246. Bergen. Fagbokforlaget.
- Vetaas, Aa. 2011. *Skjoldklassen – en kamp Sjøforsvaret burde tapt? En alalyse av Skjoldbeslutningen i Stortinget i 2003*. Masteroppgave Forsvarets høyskole.

Operasjonalisering av Skjold-klassen 2010–

Av kommandørkaptein Johan Reinboth



Videreføring av en krigerkultur

I refleksjoner rundt operasjonaliseringen av Skjold-klassen på godt og vondt er et helt sentralt tema videreføring av en krigerkultur, kampevne og -vilje og aktualitet, samt Sjøforsvarets ledelse forsakelse av profesjonen marineoffiser (Ingstad-paradokset). Avslutningsvis en kort anekdote om en genial sykkelreparatør som konstruerte og bygget verdens råeste racerbil – til bruk i ett eneste bilrace.

Skjold: Et unikum innen kystnær krigføring – kort om kultur

Jeg fikk en gang et råd: «Overfor (forsvars)departementet må du unngå argumentasjon om kultur, tradisjon og arv. Vær alltid forberedt på å tenke nytt! Du må kunne legge ned din egen avdeling uten å blunke».

Hva så, når en kultur og dens arv er tuftet på nytenking og innovasjon, og hvis eneste konstant er videreutvikling og stadig pressing av grenser?

Hva så, når det eneste historien har gitt oss, er selvtillit og en urokkelig tro på at den dyktige og djerne alltid vinner?

Skjold-klassens relativt korte historie kan uten videre sies å være et produkt av det ovenstående. Vi legger den nå ned uten å blunke, og for dem som ikke lukker øynene: med blikket fast rettet mot en ny, rimelig og nokså liten, hurtiggående plattform med stor ildkraft.



Skjold-klassen korvetter har en toppfart på 60 knop og stiller store krav til besetningen. Foto: Forsvaret



KNM Steil i fint driv. Foto: Sjøforsvaret

De viktigste forutsetningene for å operasjonalisere Skjoldklassen og gjøre den til et unikum innen kystnær krigføring har vært og er et miljø av sultne, lærevillige, fleksible kvinner og menn, hvis andre kjennetegn omfatter ustoppelig drivkraft, risiko- og vinnervilje, konkurranseinstinkt, men som samtidig, og kanskje fremfor alt er omsorgsfulle lagspillere.

Hva har vært det største personellmessige fortrinn for å støtte opp om dette? At de ansatte blir sett og behandlet som de individene de er, med fleksibilitet, respekt og forståelse, på lavest mulig nivå.

Tilbake til artilleriet – videreutvikling og utforsking av grenser med kanon og NSM

Med Skjold-klassen fikk artilleriet i Marinen sin renessanse. 76 mm OTO Melara var og er et makeløst stykke italiensk ingeniørkunst med både rekkevidde, presisjon og kraft som ga oss gåsehud når salven gikk så lysarmaturer ramlet i dørken og maskinmester korset seg. Det ble samskyting med F-16, Bell 412 og amerikanske «Viper» kamphelikoptre. Spottere fra inn- og utland kom ombord etter skyting med store flir og grus i kjeften. Det ble jobbet seriøst med prosedyrer og eksersis, taktikkutvikling, tidtaking og treffprosenter. Som svar på opplevelsen av at ammunisjonsbeholdningen til Sjøforsvarets hovedbruker av artilleriammunisjon ble holdt nede, ble det anskaffet «target eye», måleinstrument for å beskrive terminalballistikk og treff for overflateskyting slik at effekten av hver granat skutt mot sjømål skulle kunne måles og registreres, fritt etter «one man, one vote»-prinsippet.



KNM Gnist avfyrrer NSM ved Andøya i 2013. Foto: Sjøforsvaret

Det nye norske sjømålsmissilet NSM var ikke mindre imponerende, til å begynne med noe av et nisjeprodukt krigerne på Skjoldklassen gjorde til sitt. Ingen grenser skulle forbli uprøvd, og nye taktikker ble utviklet, også i samarbeid med luftforsvarets F-35. Med dette missilet kunne seierssugne admiraler gni seg i hendene mens båtene føk i rekordfart rundt i og utenfor operasjonsområdet, helt umulige å både oppdage og holde styr på. Missilets rekkevidde og dets egenskaper med hensyn til både å nekte fienden varsling og å ramme den man vil når som helst og nær sagt hvor som helst var – og er foreløpig – i ypperste klasse. Konseptet langtrekkende missil på Skjoldklassen var, som tidligere sjef for sjøforsvaret, viseadmiral Nils Andreas Stensønes sa i sin tid, en «gamechanger». Det er min ærbødige påstand at Skjold-klassen og dens krigere har vært uvurderlige agenter og ambassadører for utvikling av, og forståelse for, missilet.

Jeg påstår videre at Sjøforsvaret ennå ikke har forstått det fulle potensialet i å ha denne typen missiler på hurtiggående marineplattformer som lett kan skjule seg og som ikke er avhengige av hverken flystriper eller brøytet og saltet vei.

Navigasjon i et nytt årtusen

De fleste som har greie på kystnær navigasjon og som får bli med Skjold-klassen langs kysten blir emosjonelt berørt. De vanligste symptomer er halvåpen munn, tårer i øyekroken, skrekkblandet fryd og stille ettertanke.

Ingen i verden navigerer som dette; med hurtighet, presisjon, ro, kontroll og utholdenhet. Litt flåsete kan overgangen fra MTB til Skjoldklassen korvetter beskrives som at Morgan Kane har steget ned fra sin støvete hest og blitt byttet ut med James



KNM Glimt skyter med 76-mm kanon. Foto: Sjøforsvaret

Bond i sin blodtrimmede Aston Martin. Mer presist kan man si at i operasjonaliseringen av Skjoldklassen innen navigasjon har man skjelt til både rallymiljøet (visualisering av rute og plan med presise, korte prosedyrer) og flyvåpenet (pilot, co-pilot, utsjekk og kontroll) samtidig som man har tatt med seg det beste i metodikk, prosedyrer og utdanning fra Storm- og Hawk-klassene, hvis vesentligste begrensning kan sies å ha vært utholdenhet.

Dessuten er broen laget mer som en cockpit enn en tradisjonell skipsbro, skreddersydd for høy fart, plass til to, med god oversikt, kommunikasjon, instrumentering og kontroll. De som har seilt en skjold skikkelig glemmer det aldri.

Skjold-klassen har seilt uten navigasjonsuhell siden prototypen ble introdusert i 1998, uten å ha forlatt ledene som ble seilt med Storm og Hawk, men med økt hastighet. Det i seg selv sier mye om både sunn kultur, god utdanning og grundighet. Burde ikke noen være interessert i å forske på dette?

To spikere i kisten: Kunngjøring av forsvarssjefens fagmilitære råd i 2015 og Ingstad-paradokset

Skjoldklassen fikk, i det den var godt operasjonalisert, en alvorlig knekk i 2015 med kunngjøringen av forsvarssjefens fagmilitære råd. Som flere ganger før ble en hurtiggående mindre våpenplattform «dømt ut». Det førte til nedprioritering av videre behov for oppgraderinger, mer restriktive holdninger til innkjøp av reservedeler, struping av vedlikeholdsmidler- og aktivitet. Hvem var vel interessert i å underholde en dødsdømt i en tid der opprykk avhenger av «å levere på økonomi» snarere enn operativ evne? Følgefeilen var kvelende, selv etter å ha blitt «dømt inn igjen» i 2019 ble etterslep på vedlikehold og reservedeler for Skjoldklassen det som best for en idrettsutøver kan kalles et «skademareritt».

En negativ effekt av at Skjold-klassen hadde mindre og mindre «mean time between failure» (MTBF), er «hva var det vi sa» internt i forsvarssektoren blant dem som ikke har trodd på kapabiliteten. En frisk og sunn fartøysklasse med høy leveranse kan man vanskelig kritisere. Verre er det med plattformer som seiler sjeldnere og kortere.

At korvettskvadronen har gått i bresjen for fellestaktisk samarbeid og prosedyre-utvikling både i inn- og utland har tilsynelatende gått upåaktet hen. Med tapet av KNM *Helge Ingstad* høsten 2018 fikk tilliten til håndverket militær navigasjon en knekk. Kan hende var det en konsekvens av at Marinen «la seg flat». All risiko skulle elimineres, og AIS, Radar og GPS skulle på – overalt alltid. Da blir utdanningen av sjømilitære krigere litt av et paradoks. Det kan uttales slik: Hvordan utdanne offiserer i faget (håndverket) kyststrid og militær navigasjon, hvis viktigste egenskap er aksept og behandling av (navigasjons) risiko når rederiets risikovilje er null?

Det er med vantrø jeg observerer at evnen til å øve og trene stridsoperasjoner i et miljø uten GPS eller under streng emission control (EMCON) i beste fall er svekket. Og hvem kan klandre sjefene? Skulle en stakkar finne på å skru av GPS eller sette radaren i standby risikerer man tilsnakk og brev med hjem. Risikoaversjonen i Sjøforsvarets og Marinens ledelse har vel neppe vært større, Marinens skipssjefers krigerintegritet neppe mindre.

Er ressursen aktuell? Kritikk mot Skjold-klassen i tre deler.

Både Skjoldklassen og James Bond har blitt kikket i kortene de siste fjorten årene. Ett gjennomgående argument mot begge er at de var laget for en utdatert virkelighet, den kalde krigen. Mon det. Det er krig på østflanken. Den fellesoperative doktrinen er ikke endret nevneverdig. Alle langtsekkende våpen må fremdeles (heldigvis) underkaste seg de fleste av fysikkens lover. Fjernstyrte og autonome kapabiliteter må fremdeles inn i operasjonsområdet, de kan ikke (enda) 3D-printes direkte i vannet eller luften slik det enkelte ganger kan fremstå.

For meg fremstår de fleste argumentene mot både Bond og båter i beste fall dårlig informert, i verste fall styrt av en skjult agenda. Kapabilitetene Skjold-klassen representerer har minst to signifikante fellesnevne. Én er allværskapasitet. Sensorpakken er aldrende, men stadig vekk noe av det bedre som er å oppdrive, både aktivt og passivt. En annen at kombinasjonen av våpenlast, fart og rekkevidde gjør trusselen fra fartøysklassen nærmest håpløst uforutsigbar for en fiende. Kapabiliteten er definitivt både meget godt egnet og brennaktuell i alle deler av konfliktskalaen fra dyp fred til krise og full krig. De er ikke begrenset til, men omfatter blant annet følgende:

- Støtte til det sivile i både søk og redningsoperasjoner, herunder eksternt havari og slep samt ambulansetjenester. Skjoldklassen er naturlig nok ofte først på stedet.
- Lokal billedoppbygging, oversikt og tilstedeværelse over tid, under alle forhold. Et katamaranskrog kan være fascinerende stabilt selv i stor sjø dersom man vet å behandle det riktig.
- Innsetting og uthenting av spesielle ressurser, alt fra landsbyleger til spesialstyrker.
- Lokal kommandoplattform for mindre/fremskutte forband og spesialstyrker fra inn- og utland.

- Sømløs integrering i større, internasjonale eller nasjonale styrkeforband, gjerne med leveranse av det norske nisjeproduktet «ekspert på kystnære overflateoperasjoner».
- Støtte til undervannsoperasjoner, Skjoldklassen er en utmerket bærer av sonarbøyer.

For ordens skyld:

- Tilrettelegging for mottak av allierte styrker.
- Kampoperasjoner i kystnære farvann, der topografien utnyttes som styrkemultiplikator til egen fordel.
- Operasjoner i minefarlig farvann. Det er ingen hemmelighet at våre motparter har evne til å bruke miner. Skjoldklassens luftpute og signifikante fartspotensial er imidlertid et oppsiktsvekkende underkommunisert mine-mottiltak.
- Støtte til Hæren, både overvåking, ild og forflytning
- Kampoperasjoner i åpne farvann, der begrenset radarsignatur og sjø utnyttes til egen fordel. Vi vet at amerikanerne ble imponerte da KNM *Skjold* var i USA og øvde med en hangarskipsstyrke der. Hvordan vil en russisk overflatestyrke tenke om en motstander som Skjold-klassen?

Et annet argument mot Skjold-klassen er behovet for drivstoff og den begrensede utholdenheten. Det er godt og gyldig. For å kunne operere ubegrenset bør korvettene fylles med drivstoff en gang i døgnet. Det er ikke all verdens å rutte med, og er et fint moment å ta med seg videre. Ikke desto mindre mener jeg at de som mener å kunne drifte flere marinefartøy i et forband uten flytende logistisk støtte, burde levere tilbake diplomtet fra Sjøkrigsskolen. Prøv å overbevise en brigadesjef fra Hæren om å iverksette landoperasjoner uten en trenbataljon, eller foreslå for Luftforsvaret å operere F-35 uten luftbåren tankkapasitet for etterfylling av drivstoff. Det blir ikke lange flyturene!

Et tredje argument, kanskje mindre kjent, er støynivået inne i fartøyet. Et katamaranskrog på luftpute blir rene resonanskassa under drift. Det samme blir uisolerte pumperom i skutebunnen. Enhver form for fornuftig hvile er nær sagt umulig. Det nytter ikke å registrere hviletid og late som om skipssikkerhetsloven ivaretas når en har tilbragt et par uker ombord, hverken i sjøen eller under land.

I det ovenstående står det mye om kapabilitet ut fra tekniske spesifikasjoner. Minst like viktig er krigerkulturen korvettene bærer. Er man vant til skrinne kår, klarer man seg med lite. Krigerkulturen i MTB- og korvettvåpenet overlever på ærlighet, prestasjon, stolthet og integritet snarere enn lange dusjer med varmt vann. Man holder kjeft og gjør jobben bra, det er liksom ikke kultur for å klage. Kanskje burde man løftet hånden i været for å si fra om hva som kunne vært bedre snarere enn å bite tennene sammen og få det til. På den annen side – så mye vann har vi aldri hatt ombord.

«Il Tempo Gigante»

I Kjell Aukrusts formidable penn bygget den geniale sykkelreparatøren Reodor Felgen fra Flåklipa fartsvidunderet «Il Tempo Gigante». Doningen var hjemmetegnet og norskprodusert, dog med klare referanser til internasjonalt motormiljø. Den hadde ytelser så langt utover det konvensjonelle at Felgen sjøl, antakelig med kjøreeerfaring



Korvettene og besetningene må kunne operere under alle forhold. Foto: Sjøforsvaret

begrenset til italiensk autostrada og humpete bygdeveier, kunne kjøre inn usannsynlige tidstap og motstå selv de sjofleste pek.

Jeg opplever at den operasjonaliserte Skjoldklassen har enkelte likheter: Den er forut for sin tid og med eventyrlige stridsegenskaper, selv fjorten år etter at første seriefartøy ble overtatt.

Skjold-klassens største problem er imidlertid ikke ulikt «Il Tempo Gigantes»: Det nytter ikke å være avhengig av en god dose flaks, en strihåret hjelper og vedlikehold etter prinsippet «attneppte auer og strak vrist» for å få doningen til å gå. Kanskje passer Skjold-klassen best på museum, den også.

Ideen om å anskaffe en noe mindre, rimeligere og mer driftssikker hurtiggående plattform har vært levende lenge. Jeg håper både forsvaret og politisk ledelse åpner øynene og begynner arbeidet med en troverdig erstatting før Sjøforsvaret mister en viktig krigerkultur og evne til strid i kystsonen. Vi må unngå at panserskipene og «Pol III» er det eneste vi har å operere på overflaten med.

Vedlegg



Foto: Johan Reinboth

Skvadroner fra 1998 til nåtid

21. MTB-skvadron

Fra	Til	Skvadronssjef
010898	010800	OK B. Kvisgaard
010800	010802	OK T. E. Magnussen
010802	010804	OK G. T. Finseth
010804	010806	OK N. A. Stensønes
<i>Skvadronen nedlagt 1/8-06</i>		

22. MTB-Skvadron

Fra	Til	Skvadronssjef
010897	010899	OK S. J. Jacobsen
010899	020102	OK L. A. Ellingsen
020102	010803	OK O. Nordbotten
010803	010805	OK H. M. Tonning
010805	010807	OK K. Haugen
<i>Base endret fra Olavsvern til Haakonsvern fra 30/4-2003</i> <i>Slått sammen med 26. MTB- Skvadron 1/8-03</i> <i>Skvadronen nedlagt 1/8-07</i>		

26. MTB-Skvadron

Fra	Til	Skvadronssjef
010898	010800	OK K. Olsen
010800	010802	OK S. Nyhamn
010802	010803	OK H. M. Tonning
<i>Skvadronen nedlagt og innlemmet i 22. MTB Skvadron 31/7-03</i>		

1. Korvettskvadron

Fra	Til	Skvadronssjef
010812	010814	OK G. A. Hestvik
010814	010816	OK E. N. Bøe
010816	010818	OK A. Milde
010818	010821	OK/KK J. Reinboth
010821	Nå	KK E. N. Bøe

Kommandoorganisasjon

MTB-skvadronene ble organisert under MTB-kommandoen fra 010801.

MTB-kommandoen var igjen underlagt Kyststridssflotiljen fra 010801 (sammen med Kystjegerkommandoen og Marinejegerkommandoen). Sjef Kyststridssflotiljen var direkte underlagt Sjefen for Kysteskadren (SJEKE) fra 010801 til 010106.

Sjef MTBK:

- 010801-010805 – KK A. Nordhuus
- 010805-010106 – KK H. M. Tønning

Sjef MTB Våpenet:

- 010106-010811 – KK H. M. Tønning
- 010811-140113 – KK B. Kvisgaard
- 140113-010816 – KK S. Kasin

Sjefen for Kysteskadren endret navn til Sjef Marinen fra 010816.

1. Korvettskvadron ble direkte underlagt Sjef Marinen fra 010816.

Gudmødre:

- KNM *Skjold* – Hilde Oppedal
- KNM *Storm* – Ine Marie Søreide Eriksen (H)
- KNM *Skudd* – Siv Jensen (FRP)
- KNM *Steil* – Inger Lise Hansen (KRF)
- KNM *Glimt* – Monica Mæland (H)
- KNM *Gnist* – Laila Gustavsen (AP)

KONGSBERG provides state of the art
missiles for ships, trucks, fighter
aircraft and naval helicopters.
Stealth, high-G agility and Automatic
Target Recognition for the future.



KONGSBERG

PRECISION STRIKE SEA & LAND

Protecting People and Planet



NSM Naval Strike Missile
www.kongsberg.com

