

Hvorfor MTBer?

Av

Jacob Børresen

Innledning

I langtidsproposisjonen for Forsvaret for planperioden 2009 til 2012 (St.prp. nr. 48 (2007-2008) Et forsvar til vern om Norges sikkerhet, interesser og verdier) gikk regjeringen inn for å videreføre de nye missiltorpedobåtene av *Skjold*-klassen. Anbefalingen skjedde i strid med Forsvarssjefens anbefaling i Forsvarsstudie 07 (FS-07) og med anbefalingen til det regjeringsoppnevnte Forsvarspolitisk utvalg. I FS-07 begrunner Forsvarssjefen sin anbefaling med at *Skjold*-klassen primært var blitt utviklet for kystnære operasjoner i en antiinvasjonsrolle ved å kunne senke store overflatefartøyer med langtrekkende sjømålsmissiler. Fordi både fregatter, undervannsbåter og jagerfly også har kapasitet til å senke overflatefartøyer med missiler fastslo forsvarssjefen at MTB *Skjold* ikke tilførte vesentlige nye kapasiteter til Forsvarets struktur og derfor godt kunne utgå.¹ Forsvarspolitisk utvalg la forsvarssjefens anbefaling til grunn, og foretok i realiteten ikke noen egen og uavhengig vurdering av *Skjold*-klassens kapasiteter. Utvalget skriver at MTBene er utviklet med bakgrunn i den kalde krigens trusselscenarier, at de er spesialisert for antiinvasjonsforsvarsrollen og at de er lite anvendelige i andre roller.² Forsvarssjefens og FPU's anbefalinger er for øvrig i tråd med synet til NATOs styrkeplanleggere, som har problemer med å se nytten av *Skjold*-klassen og anbefaler at ressursene som er planlagt brukt på dette fartøyet blir omfordelt til høyere prioriterte kapasiteter.³

Da langtidsproposisjon ble offentliggjort var avisene raskt ute med å konstatere at den rød-grønne regjeringen hadde prasket på Forsvaret MTBer det egentlig ikke ville ha.⁴ Formelt sett er det selvsagt riktig i og med at regjeringens beslutning var i strid med forsvarssjefens anbefaling. Men går vi bak formalitetene framkommer det at Forsvarets øverste operative myndighet, sjefen for Forsvarets fellesoperative kommando, og Marinens styrkeprodusent, sjefen for Kysteskadren, begge ga uttrykk for at det var behov for *Skjold*, og anbefalte at den ble videreført. Og Sjøforsvarets egen interesseorganisasjon, Sjømilitære samfund, (SMS), som organiserer over halvparten av forsvarsgrenens offiserer, og hvor toneangivende og sentrale sjefer i Sjøforsvarets organisasjon er representert i foreningens styrende organer, gikk meget skarpt i rette med Forsvarssjefens begrunnelse for å velge bort *Skjold*. I et åpent brev til Forsvarsministeren og formannen i forsvarskomiteen i Stortinget mente for eksempel SMS at anbefalingen om å fase ut *Skjold* henger i "løse luften" og er basert på en oppkonstruert begrunnelse som er direkte feilaktig. Utfasing av fartøysklassen vil svekke Sjøforsvarets evne til å løse sine oppgaver dramatisk og foreningen anbefaler sterkt at *Skjold*-klassen blir videreført.⁵

Regjeringens beslutning om å videreføre *Skjold*-klassen har allikevel etterlatt seg tvil hos mange utenfor Sjøforsvaret, og til og med hos enkelte innenfor forsvarsgrenen, om dette var en klok beslutning og vel anvendte penger. Også i NATO er det tvil om nytten av *Skjold*. Ettersom Forsvarssjefens hovedargument synes å hvile på forestillingen om at MTBen var en rendyrket invasjonforsvarskapasitet fra den kalde krigens dager, som ikke har nevneverdig

1 Forsvarssjefens forsvarsstudie 2007, sluttrapport (ugradert) s 21

2 NOU 2007: 15 Et styrket forsvar, s 59

3 Kommandørkaptein Tor Hugo Bauge: "Betraktninger etter fire år ved NATO HQ Brussel", Norsk Tidsskrift for Sjøvesen nr. 5 – 2008 s 21

4 Se f.eks.: Kjell Dragnes: "Forsvar i fritt fall" Aftenposten papir 16. april 08

5 Åpent brev fra Sjømilitære Samfund vedrørende Langtidsmeldingen for Forsvaret (2009-2012), Bergen 8. januar 2008

nytteverdi i vår tid, kan det være nyttig å ta et tilbakeblikk på MTBens historie for å se på hvordan den har vært brukt, og hvilken kapasitet denne plattformen egentlig utgjør.⁶

MTB-tradisjonen

I den kongelige norske Marinen står betegnelsen MTB i tradisjonen etter kanonsjaluppene og kanonjollene under ”kanonbåtkrigen” (1807-1814), unionsoppløsningens og første verdenskrigs damptorpedobåter, (1883-1918), 2. verdenskrigs og den kalde krigens motortorpedobåter, (1939-1989), missiltorpedobåtene fra den kalde krig (1949-1989), og den lange krigen mot terror, (2001- dags dato), fram til den nye *Skjold*-klassen, en gastturbindrevet luftputekatamaran med langtrekkende missiler.

Hva har alle disse forskjellige fartøystypene til felles, med sitt store spektrum av våpensystemer fra rundborede munnladningskanoner via torpedoer og hurtigskytende riflede maskinkanoner til langtrekkende presisjonsmissiler, og med de forskjelligste former for framdrift fra årer og seil via dampmaskiner, hurtiggående bensin- eller dieselmotorer til gassturbin?

Jo, de var for det første billige, en fartøystype den lille norske nasjonen, bosatt langs en langstrakt kystlinje, hadde råd til å bygge så mange av at det meste av kysten kunne dekkes. Etter 1814 var de små kanonbåtene også helt i tråd med ideen om at det var kystforsvaret og ikke den havgående marinen som var nødvendig for Norges forsvarsbehov, og som kom til å bli grunnsetningen for en nasjonal norsk marine. Ideens far var filosofen Nils Treschow som mellom 1820 og 1823 hadde forfattet en trebinds avhandling om Staten, hvor han blant annet også drøftet Norges forsvarsbehov på prinsipielt grunnlag. Avhandlingen ga for første gang intellektuell form til det nye Norge. Den fikk stor innflytelse og bidro til dannelsen av en norsk nasjonal identitet. Og det var ansett at den skjærgårdsprofilen Treschow argumenterte for var den eneste som ville gi Marinen tilstrekkelig identitet til at Stortinget ville bevilge penger til den.⁷

For det annet var MTBen, både i konstruksjon og operasjonskonsept, tilpasset norskekystens krevende topografi med de mange trange leder og de tusener av holmer og skjær. Den kunne manøvrere og ligge på lur hvor fiendens fartøyer ikke kunne se eller nå den, og vente på en anledning til å avlevere et overraskende angrep. Ofte opererte den i tilknytning til befestede støttepunkt på land. Befestningene tjente både som defensiv beskyttelse og bisto med offensiv ildstøtte når MTBen stakk ut fra sitt skjulested for å angripe en inntrengende fiende. Dette konseptet var i kraft i tre perioder av Marinens historie. Første gang, under ”kanonbåtkrigen” 1807-1814. Da ble det bygget befestninger på viktige kystavsnitt hvor trusselen var ansett som størst. Og kanonbåtene samvirket med kystbefestningene. Andre gang under unionsoppløsningen 1905, da forsvarsledelsen (i strid med eskadresjefens syn) ønsket at flåten skulle operere i tilknytning til kystbefestningene. Tredje gang under den kalde krigen 1949-89. Da ble det også bygget kystbefestninger på viktige avsnitt langs kysten: i Nord-Norge, for å sperre innløpet til de lange fjordene som løp helt inn til det sentrale kjerneområdet i Indre Troms og ga fienden mulighet til å sette i land tropper i hærens flanke og rygg. I Sør Norge, for å sperre innløpet til de viktigste byene og havnene. Og, som i 1801, og i 1905 ble det utarbeidet konsept for samvirke mellom kystbefestningene og MTBene.

⁶ Nå kan det selvsagt hevdes at *Skjold* ikke er noen MTB. Hvor er for eksempel torpedoene? Men det er faktisk tradisjon i Marinen for å kalle fartøyer uten torpedoer for MTB. Da Storm-klasse kanonbåter ble introdusert i marinen i 1963 gikk den under samlebetegnelsen MTB til tross for at den var uten torpedoer, selv om den i dagligtale ble omtalt som kanonbåt. Og det er MTB-våpenet som hele tiden har hatt ansvaret for å bemanne og oppøve *Skjold*.

⁷ I dag er dette argumentet blitt snudd på hodet. Både blant politikere og blant hærfolkene i forsvarsledelsen er *Skjold*-klassen i så stor grad blitt assosiert med MTBenes rolle i den kalde krigens invasjonforsvar at den er blitt ansett som passé og irrelevant for dagens og morgendagens norske forsvarsoppgaver.

Men MTBen opererte like ofte og gjerne autonomt, uten i tilknytning til støttepunkt og befestninger på land. Det skjedde ofte på 1890-tallet og under 1900-tallets første tiår, hvor torpedobåtavdelinger opererte langs kysten på egen hånd for å rekognosere og kartlegge kysten som grunnlag for å legge forsvarsplaner. Det var selvfølgelig hovedregelen under 1. verdenskrig da MTBen ble satt inn enkeltvis eller noen få sammen, i nøytralitetsvakt langs hele kysten. Under operasjonene mot en fiendtlig besatt norskekyst under 2. verdenskrig opererte også MTBen på egen hånd eller i grupper på to, tre eller fire til gjensidig støtte. Og under den kalde krigen var det selvsagt også planer, som regelmessig ble øvd, for å sette inn MTBer på avsnitt av kysten hvor det ikke var kystartilleri. Hovedregelen under den kalde krigen var for øvrig at MTBen opererte i skvadronsforband, på det meste så mange som seks eller åtte fartøyer sammen, hvor taktikken var å komme inn mot målet fra mange retninger på en gang, men avfyre våpnene slik at de ville treffe målet samtidig og på den måten overvelde den fiendtlige styrkens forsvar.

MTBens kanskje viktigste rolle under den kalde krigen var knyttet til dens bidrag til å håndheve norsk suverenitet til sjøs. Fordi vi hadde så mange av dem, på det meste i første halvdel av 1970-tallet hele 46 stykker, var MTBene tilgjengelige for oppdrag i en helt annen grad enn noen av de andre fartøystypene. MTBen ble kystens arbeidshest, ustanselig engasjert i myndighetsutøvelse, rednings- og ambulansoppdrag, brannslukning og transport av representanter for norsk øvrighet og av besøkende presidenter, statsministere, forsvarssjefer og andre høye allierte militære. Og så spilte de en hovedrolle i de årvisse store NATO-øvelsene i Norge hvor de satte seg i respekt med spektakulære angrep på intetanende allierte amfibiefartøyer, hangarskip og forsyningsfartøyer og deres eskorter. MTBene ble på mange måter en av det norske forsvarets fremste merkevarer og bidro gjennom sin innsats til å heve både alliert og sovjetisk respekt for Norges forsvarsevne og vilje under den kalde krigen.

En særskilt og atypisk periode i MTBens historie er tidsrommet fra slutten av 1890-tallet og fram til 1. verdenskrig, da en av torpedobåtenes hovedoppgaver var å være støttefartøy, eskorte, utkvikks- og bevokningsfartøy for den havgående panserskipsavdelingen. Sammen utgjorde de den såkalte Skagerakeskadren som var Marinens viktigste kampavdeling på denne tiden. Som en selvstendig og uavhengig slagstyrke var det Skagerrakeskadrens oppgave å konsentrere kampkraft mot en inntrengende fiendtlig flåtestyrke. Men det var stor tvil i Marinen om det var riktig å bruke torpedobåtene på denne måten. De små norske "sigarene" kunne aldri bli ordentlige eskadrefartøyer fordi de ikke ville makte å følge panserskipene annet enn i helt smul sjø og under gode værforhold. Samtidig opphørte de å ... "være hva de skulle, nemlig torpedobåter og intet annet", for å sitere en av datidens frustrerte torpedobåtsjefer, kaptein, senere kontreadmiral og sjef for Marinen, Edgar Otto. Marinens ledelse innrømmet da også at dette var en nødløsning. Den norske marinen hadde ikke torpedojagere eller destroyere som kunne beskytte panserskipene i åpen sjø og da var det ikke annen råd enn å bruke de nyeste og største av torpedobåtene.

Selv om dette var første og siste gang torpedobåter har vært brukt som eskortefartøyer for tyngre krigsskip i åpen sjø, var det på langt nær siste gang norske MTBer var påkrevet for operasjoner til sjøs, i åpent farvann. Vi har allerede vært innom norske MTBers operasjoner på norskekysten med utgangspunkt i baser på Shetland under 2. verdenskrig, som forutsatte at de måtte krysse Nordsjøen i all slags vær. Også under den kalde krigen ble det utviklet konsepter for anvendelse av MTBer til sjøs. Et slikt konsept var å seile MTBer ut til havs i ly av mørket hvor de kunne ligge stille, inne blant fiskebåter, for så å angripe en inntrengende flåtestyrke i ryggen fra en helt uventet og overraskende retning. Det var derfor et poeng av MTBene blant annet var utrustet med sivil radar som ikke skilte seg ut fra dem fiskefartøylene eller fraktestyrkene langs kysten brukte. Under de såkalte JMC-øvelsene i Nordsjøen med utgangspunkt i Rosyth i Skottland, var det ikke uvanlig å la norske MTBer angripe øvelsesstyrken ute til havs når den passerte utenfor kysten av Rogaland. Etter 11. september

2001, ble det etterspørsel etter norske MTBer for operasjoner i Middelhavet, nærmere bestemt Gibraltarstredet, for å bidra til å forhindre terroranslag mot sivil skipsfart, som ledd i den lange krigen mot terror. Og i 2006, opererte norske MTBer utenfor kysten av Libanon med base i Limassol på Kypros, som del av FN-styrken UNIFIL 2. Begge operasjoner ble gjennomført med stor suksess. En MTB er med andre ord mye mer enn bare en skjærgårdsbåt med smal kapasitet kun rettet mot strid i kystsonen og operasjoner i inneskjærs farvann. Men når det er sagt, er den definitivt ikke noe havgående fartøy. Den er sårbar i høy sjø. Da går farten raskt ned, og den får problemer med å operere våpensystemene sine effektivt, samtidig som voldsomme bevegelser i sjøen bidrar til nokså raskt å trette ut besetningen.

MTBen er en sårbar enhet. I ildkraft er den som regel langt underlegen større krigsfartøy den kan bli satt inn for å angripe, eller som den må unngå for å nå fram til hovedmålet med sine våpen. Fordi den er liten og lett skal det heller ikke være til for å sette den ut av spill. Den er henvist til å søke beskyttelse i ly av mørke eller av nedsatt sikt i tåke, regn- eller snøbyger. MTB-operasjonene på norskekysten under 2. verdenskrig foregikk derfor, for eksempel, for det meste vinterstid, sen høst og tidlig vår. MTBen har tradisjonelt også kompensert for sin underlegenhet i ildkraft og beskyttelse ved hjelp av overraskelse og hastighet, og ved bruk av narremidler.

Vellykkede MTB-operasjoner i krig forutsatte derfor usedvanlig dristighet, snarrådighet og mot fra MTB-besetningenes side. Vi får dette lysende illustrert i en øvelsesrapport fra 1898 som, etter mitt skjønn, er representativ for MTBens utfordringer i strid mot tyngre enheter helt opp til vår egen tid. Torpedobåtene skulle angripe ett av panserskipene som lå til ankers på Måkerøflaket. Det lyktes å senke panserskipet, men torpedobåtene led store tap. "... det skal meget høy moral til hos en torpedobåtsjef for å gå til angrep på et fartøy som foruten sine hurtigskyttende kanoner også har torpedobåtsjagere ... Et torpedobåtangrep blir da et dødsritt, som det ikke er enhver gitt å ha nerver til å føre frem. Det krever i alle fall en meget lang øvelse og en fryktelig sikkerhet i behandlingen av materiellet", heter det i øvelsesrapporten. Ikke rart at det oppsto så mange myter rundt MTB-sjefene under 2. verdenskrig og deres operasjoner mot skipstrafikken på norskekysten, myter som ble videreført og internalisert i MTB-våpenet under den kalde krigen, både på godt og vondt. Etter krigen dannet det seg en etos i MTB-våpenet, som, med rette, betraktet seg som de direkte etterfølgerne etter helter som Øivind Schau, Per Danielsen, Ragnvald Tamber, Charles Herlofson, Knut, "Boggie", Bøgeberg og Erling Matland. Den var knyttet til høy fart i trange farvann, dristige overraskelsesangrep, smart taktikk, lure lurkeposisjoner, og en lederstil i stor grad basert på kameratskap og respekt med sjefen som den første blant likemenn, et lederskap basert på eksempelets makt, hvor sjefen gikk foran, satte standarden og "ledet fra front". Det var på mange måter et utpreget macho-miljø, et hardt liv med lange dager på havet og dype ankerdrammer, samtidig som man var forutsatt å stille på jobb og dra sin del av lasset neste dag, under mottoet: "helt om natten, helt om dagen!"

Et operasjonskonsept som i så stor grad var basert på intim kjennskap til kysten og evne til å utnytte kystfarvannet til beskyttelse og angrep, gjorde MTB-navigatørene til Marinens fremste eksperter i kystnavigasjon.⁸ Og MTB-våpenet ble, av samme grunn, Marinens viktigste kompetansemiljø for kystnavigasjon. For en marine som stort sett var rettet inn mot kystnære operasjoner var dette bidraget fra MTB-våpenets side av stor betydning, med betydelig overføringsverdi til de andre fartøystypene.

For det tredje var og er MTBen en liten enhet med et fåtallig og ungt mannskap. Det har blant annet som konsekvens at MTBen har mindre utholdenhet enn et større fartøy med større besetning. Det er færre å fordele arbeidsbelastningen på, større konsekvenser av at det

⁸ Kanskje sammen med ubåtoffiserene som gjennom utallige overflatetransitter innaskjærs i 8 knops fart og med primitive navigasjonshjelpemidler, fikk god anledning til å skaffe seg erfaring med, og god tid til å memorere, kystens mange lykter, merker og med.

oppstår vakanser ved at noen faller fra. Virkningen forsterkes av at det fysiske arbeidsmiljøet om bord er dårligere enn om bord i et større fartøy. Større og krappere bevegelser i sjøen, mer vibrasjoner og støy fra kraftige, hurtiggående motorer, og det at det er trangere om plassen, gjør at MTBen oftere må søke til havn for at besetningen kan få hvile ut. Det får, eller bør få, konsekvenser for basestrukturen knyttet til MTB-våpenet og gjør også at planlegging og ledelse av MTB-operasjoner og organisering av vedlikehold og etterforsyning av MTBer krever særskilt kompetanse og erfaring.

At mannskapet om bord er ungt har den store fordelene ved seg at befalet får tidlig selvstendig ansvar. Spesielt gunstig for Sjøforsvaret er det at MTBene gir anledning til å gi unge offiserer sjefsansvar på et tidlig stadium av karrieren. Utsiktene til tidlig selvstendig ansvar virker rekrutteringsfremmende og motiverende. Sammenlikner vi den norske marinen med de større allierte marinene som U.S. Navy eller Royal Navy, er det påfallende hvor høy kvalitet norske løytnanter og kapteinløytnanter gjennomgående har, sammenliknet med sine britiske og amerikanske kolleger. De er ofte modnere, mer kunnskapsrike, og har større selvtillit, noe som utvilsomt skyldes at de i større grad enn sine utenlandske kolleger har fått selvstendig ansvar i ung alder. At kvalitetsforskjellen ofte mer enn utliknes etter hvert som man stiger i gradene, og særlig til de høyeste gradene, er en annen sak. Det har nok først og fremst sammenheng med at KNM er en liten marine som ikke gir anledning til å skaffe seg erfaring i planlegging og ledelse av større operasjoner på høyere nivå.

For å oppsummere: Det som først og fremst har kjennetegnet MTBen sammenliknet med andre kampfartøyer har vært at den var liten, relativt enkel og billig slik at Norge hadde råd til å anskaffe forholdsvis flere av den. MTBer har alltid hatt sin hovedoppgave i anti-overflate rollen, spesialisert for angrep på overflatefartøyer. Den har ikke hatt noen, eller bare beskjeden, kapasitet til aktiv forsvar mot fly, og etter at hovedvåpnene, torpedoer og missiler var avfyrt også relativt beskjeden evne til aktivt forsvar mot andre overflatefartøy. Dens viktigste selvforsvar har vært passivt, med stor vekt på skjul og overraskelse og på bruk av narremidler og unnvikelse ved hjelp av stor fart og manøvreringsevne og lite dyptgående som har gjort det mulig hurtig å stikke seg vekk blant kystens holmer og skjær hvor større og kraftigere kampfartøy ikke kunne følge.

Under de siste tiår av den kalde krigen, og fram til den ble utrustet med luftvernmissilet Mistral, var det kanskje helikopteret som var MTBens farligste fiende. Inntil den ble bestykket med langtrekkende missiler var det torpedoen som var hovedvåpenet. Det innebar at MTBen under angrep på tyngre kampfartøyer måtte tilbakelegge en viss distanse der den var innenfor skuddvidde av fiendens våpen før den kom på skuddhold med sitt eget hovedvåpen. Konseptet gikk ut på at man fortrinnsvis ikke skulle bli oppdaget av fienden før man var på skuddhold med egne våpen, eller i det minste at tiden i det sårbare området mens man kunne bli beskyttet uten selv å være på skuddhold, skulle gjøres så kort som mulig. Det oppnådde man ved en kombinasjon av høy fart, lav signatur og skjult av mørke eller dårlig sikt. For å redusere risikoen for det enkelte fartøyet og samtidig øke sannsynligheten for å ødelegge målet, opererte tradisjonelle MTBer flere sammen i skvadronsforband.

***Skjold*-klassens egenskaper**

Kan *Skjold*-klassen med noen grad av troverdighet innpasses i dette bildet, i denne tradisjonen? For å svare på det kan vi jo sammenlikne den med forgjengeren *Hauk*:

Skjold-klassen er, i likhet med de norske minerydderne, en luftputekatamaran som oppnår redusert friksjon og bølgemotstand, og dermed større fart, ved å løfte seg delvis ut av vannet. Selv om den er rundt dobbelt så stor som *Hauk*⁹ er den fortsatt et lite fartøy. Og selv om den er bredere og lengre enn *Hauk*, og dyptgående er større når fartøyet ligger stille eller

⁹ *Skjold* har et deplasement på 273 tonn mot *Hauks* 150 tonn, er 47,5m lang mot *Hauks* 36,5m, 13,5m bred mot *Hauks* 6,2m og har et største dyptgående på 2,5m mot *Hauks* 1,65m.

går med redusert fart og ikke har aktivisert løfteviftene, finnes det langs norskekysten knapt noen skipsled *Hauk* kunne seile, eller lurkeposisjon *Hauk* kunne manøvrere seg inn, i hvor ikke *Skjold* kan følge etter, om det skulle være ønskelig.

Når det gjelder mange av MTBens klassiske egenskaper som høy fart, lav signatur og evne til å skjule seg for fienden, representerer *Skjold* et kvantesprang i kapasitet i forhold til *Hauk*. Fartøyet er bygget i glassfiberarmert laminat og utformet med tanke på lav radarsignatur, såkalt stealth. Selv om *Skjold* er større enn *Hauk*, utgjør den derfor et mye mindre radarmål, og er tilsvarende vanskeligere å oppdage.

Hastigheten til *Skjold* er et kapittel for seg. Den er nesten dobbelt så høy som for *Hauk*,¹⁰ men benyttes ikke først og fremst for unnvikelse og overraskelse slik som hos den klassiske MTBen. *Hauk* var ofte henvist til å avfyre sine missiler innenfor deteksjonsavstand av målet, og som regel innenfor det som vil være et eskortert målfartøys forsvarsperimeter. Evne til taktisk unnvikelse ved hjelp av fart og narremidler var derfor viktig. For *Skjold* har ikke hastigheten samme betydning. Det er for det første fordi *Skjolds* langtrekkende missiler¹¹ kan avfyres på en avstand utenfor rekkevidde av målets eller dens eskortefartøyers egne sensorer, og sogar utenfor målets operasjonsområde. Avfiring av hovedvåpenet mot målet resulterer derfor ikke i noen øyeblikkelig reaksjon fra målfartøyet eller dets eskorter som *Skjold* må forsvare seg mot. For å unngå moderne presisjonsvåpen som målsøkende missiler eller angrep fra jagerfly eller helikoptre er heller ikke farten til særlig hjelp. Moderne presisjonsvåpens store rekkevidde har bidratt til å revolusjonere krigen til sjøs blant annet i den forstand at fart ikke lenger spiller noen stor taktisk rolle i moderne sjøkrig. *Skjolds* høye fart er først og fremst et fortrinn i transitt. Fordi *Skjold* kan bevege seg så hurtig fra A til B, den vil for eksempel kunne ta seg fra basen på Haakonsværn til Trollfjell på en time, eller fra Haakonsværn til Barentshavet på 20 timer, bidrar farten, i alle fall i forhold til fredstidsoppgaver som håndhevelse av suverenitet og krisehåndtering, til å redusere betydningen av at Forsvaret bare hadde råd til seks stykker. Om Marinen ikke kan være kontinuerlig til stede fordi antallet overflatefartøyer er blitt så lite, kan den med *Skjold* i alle fall være raskt til stede om det skulle oppstå en situasjon. Og i krisesituasjoner hvor reaksjonshastighet teller og det kan bli nødvendig å avskjære andre fartøyer for å stanse og visitere dem, før de f.eks. unnslipper inn i andre lands territorialfarvann, er fart viktig, særlig høy fart i åpen sjø.

Også for selvforsvar har *Skjold* vesentlig bedre kapasitet enn *Hauk*. Utstyret om bord i *Hauk*- og *Skjold*-klassen er forholdsvis likt, men *Skjold* klassen representerer et teknologisk og kapasitetsmessig kvantesprang. Den har en bedre kanon, med større rekkevidde både mot overflate- og luftmål. I likhet med *Hauk* har den Mistral luftvernmissiler, men ulikt *Hauk* er den utrustet med avanserte, state of the art, passive sensorer som lavtlys TV, infrarød søker, avanserte passive sensorer og narremidler for elektronisk krigføring, og et moderne operasjonsrom med evne til å prosessere data, som langt overgår noe *Hauk* kunne skilte med. At *Skjold* representerer et kvantesprang i kapasitet sammenliknet med *Hauk* betyr ikke at den er blitt noe annet enn en MTB. Det betyr bare at den er blitt en bedre MTB.

I tillegg til mye større kapasitet på nær sagt alle områder, skiller *Skjold* seg først og fremst ut fra *Hauk* og den klassiske MTBen på tre måter. For det første ved at den er svært teknologisk avansert og derfor også svært dyr. Den representerer på den måten ett brudd med den klassiske MTB-tradisjonen som vektla kvantitet foran kvalitet. Dette kommer ikke minst til uttrykk ved bemanningen som er blitt mer profesjonell. Mens *Hauk* hadde mellom 10 og 14 menige av en besetning på ca. 20, har *Skjold* ikke mer enn en tre til fire av en besetning på 15. Resten er spesialistbefal. Men det har først og fremst hatt den konsekvens at Forsvaret ikke

¹⁰ 60 knop toppfart og 47 knop marsjfart, mot *Hauks* 35 knop.

¹¹ *Skjolds* NSM missil vil få en rekkevidde på 160km +, mens *Hauks* Penguin hadde en rekkevidde på 35km +.

har hatt råd til mer enn seks stykker, et svært lite antall gitt kystens lengde og de norske havområdenes utstrekning.

For det annet skiller *Skjold* seg fra den klassiske MTBen ved sin mye større våpenrekkevidde. Med evne til å levere våpen langt utenfor rekkevidde av egne sensorer, og langt utenfor målets deteksjonsevne, basert på målinformasjon fra eksterne sensorer, unndrar *Skjold* seg det som var den klassiske MTBens akilleshæl: sårbarheten for motangrep under oppløpet mot målet, før den var kommet på skuddhold, og etter at den hadde avfyrt sitt hovedvåpen mot fienden, og var på vei ut av angrepet. Og der den klassiske MTBen opererte flere sammen i skvadronsforband for felles beskyttelse, kan *Skjold*-klassen, med sin våpenrekkevidde, og sine avanserte og langtrekkende sensorer, operere enkeltvis.

For det tredje skiller *Skjold* seg fra den klassiske MTBen ved sin vesentlig større sjødyktighet, blant annet ved at den kan opprettholde større fart gjennom større bølger enn noen annen MTB før den og ved at den har betydelig større evne til å operere ute på åpent hav over tid, uten at besetningen slites ut. Det gjør *Skjold* til en mye mer effektiv plattform i suverenitetshevdelses- og krisestyringsrollen langs norskekysten, som flere steder, spesielt på Finnmarkskysten kanskje, har åpne værutsatte strekninger hvor den klassiske MTBens evne til å utrette noe som helst i lange perioder med typisk dårlig vintervær, kunne være svært begrenset. Og det gjør *Skjold* til en mye mer fleksibel og effektiv plattform i internasjonale operasjoner som ofte finner sted i åpne farvann, ettersom de færreste land nyter godt av en skjermende skjærgård som den vi finner langs store deler av norskekysten.

Hvorfor *Skjold*?

MTBene har utgjort en så stor del av den norske marinens historie og har i så stor grad preget den norske marinens selvforståelse og identitet, at det, etter mitt skjønn, er viktig å videreføre de tradisjonene og verdiene MTB-våpenet forvalter også i den nye marinen som nå vokser fram. Uansett hva fremtiden måtte bringe av konfliktmønstre og oppgaver for den kongelige norske marine, ligger det i sakens natur at oppgavene for en stor del vil være knyttet til norskekysten og forholdene som råder der. Og da representerer MTB-våpenet en rik erfaring og verdifulle tradisjoner å øse av som Marinen vil være tjent med å ta vare på og hegne om.

Forestillingene om at MTBen var en ren kaldkrigskonstruksjon, en smal kapasitet for invasjonforsvar som tiden nå har løpt fra, var ikke annet enn en dumhet, født av uvitenhet. Da den kalde krigen var over hadde folk flest, mange politikere og til og med flere av Forsvarets høyeste offiserer, glemt hvorfor Norge egentlig trenger et forsvar – de hadde forestilt seg at Forsvaret var til for å møte trusselen fra Sovjetunionen, og når denne trusselen var borte, hva skulle vi da med Forsvaret? Det er åpenbart at mange, også blant enkelte av våre kolleger i Sjøforsvaret, glemte hvorfor Marinen egentlig har MTBer – MTBene var jo så tett knyttet til sjøinvasjonsforsvaret, og det er nedlagt, så hva skal vi da med dem?

Årsakene til at Norge trenger et Forsvar, uavhengig av den til enhver tid gjeldende trussel, måtte oppdages og formuleres på nytt. De er nå, etter mange år med debatt og etter lang tids arbeid, heldig vis entydig slått fast, blant annet i formuleringene i den siste langtidsproposisjonen for Forsvaret, St.prp. nr 45 (2007-2008). Men for at det ikke skal gjøre MTB-strukturen sårbar mot nye kreative forsøk på å lokalisere driftsmidler i et trangt forsvarsbudsjett til andre formål kunne man, slik f eks den nye GIS, kontreadmiral Bruun-Hanssen, har foreslått, forsøke å omgå hele problemstillingen ved å legge vekt på forskjellene mellom *Skjold* og den klassiske MTBen og hevde at *Skjold* egentlig ikke er noen MTB men en korvett. Jeg synes det ville vært synd om Marinens stolte MTB-tradisjon på den måten ble lagt vekk og gjort til historie. Men skal MTB-betegnelsen beholdes er det kanskje nødvendig å utføre litt pedagogisk arbeid for en gang for alle å slå fast at MTBen, gjennom over 200 år har vært, og fortsatt er, så uendelig mye mer enn den kalde krigens invasjonforsvar. Denne artikkelen er blant annet ment som et bidrag til den oppgaven.

Skriftlige kilder:

Roald Berg: *Profesjon, Union, Nasjon*, Norsk forsvarshistorie bind 2, 1814-1905, Bergen: Eide forlag, 2001

Jacob Børresen og Tom Kristiansen: *Levende breve fra de døde rige – admiral U.J.R. Børresens dagbokopptegnelser 1896-1910*, Bergen: Eide forlag 2005.

Odd G. Engdal: *Norsk marinehistorisk atlas 900 – 2005*, Bergen: Vigmostad & Bjørke, 2006.

Geir Atle Ermland og Terje H. Holm: *Krigsmakt og kongemakt*, Norsk forsvarshistorie bind 1, 900-1814, Bergen: Eide forlag, 2000.

Jon Rustung Hegland og Johan Henrik Lilleheim: *Norske torpedobåter gjennom 125 år*, MTB våpenets 125 års jubileumbok 1873 – 1998, Hundvåg: Norsk tidsskrift for sjøvesen, 1998.

Marius Thomassen: *90 år under rent norsk orlogsflagg*, Bergen: Eide forlag, 1995

Elektroniske kilder:

Hauk-klassen, <http://no.wikipedia.org/wiki/Sj%C3%B8forsvaret>, 1. mai 2008

NSM missilet, <http://www.tu.no/industri/article109179.ece>, 1. mai 2008

Penguin missilet, http://en.wikipedia.org/wiki/Penguin_missile, 1. mai 2008

Skjold-klassen, <http://no.wikipedia.org/wiki/Skjold-klassen>, 1. mai 2008

J. Ketil Steine: *Nyhetsbrev til Sjøforsvaret*, utsendt på e-post fra Sjøforsvarsstaben 2006, 2007 og januar – april 2008