



Prisoppgave 2013

Hans Chr Helseth

De strategiske grunnene for angrepet på Norge

Belønnet med 2. klasse



Sjømilitære Samfunds medalje for besvarelse av prisoppgave er en norsk utmerkelse innstiftet av Sjømilitære Samfund i 1890. Medaljen med pengepremie følger som belønning for besvarelse av den prisoppgave Sjømilitære Samfund utlyser.

Besvarelsene bedømmes og inndeles i 4 klasser:

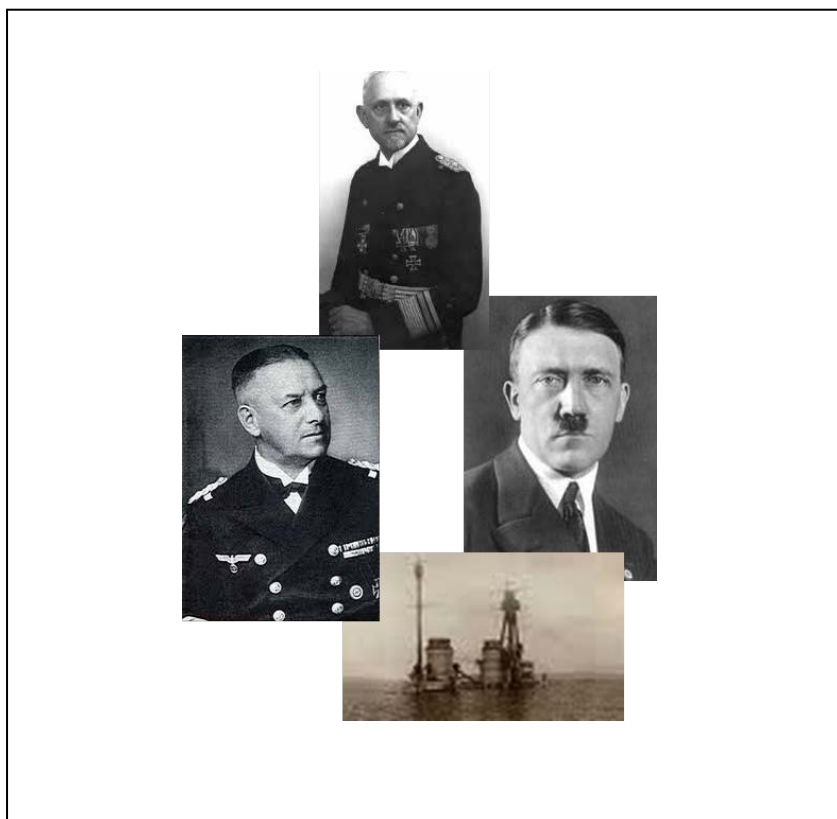
1. klasse: Belønnes med gullmedalje og 20.000 kroner
2. klasse: Belønnes med sølvmedalje og 15.000 kroner
3. klasse: Belønnes med hederlig omtale og 5.000 kroner
4. Klasse: Henlegges

De strategiske vurderingene bak angrepet på Norge i 1940

Noen betraktninger rundt den tyske sjømilitære tenkningen i perioden 1900 - 1940

Av

Flaggkommandør Hans Christian Helseth





Til venstre tittelblad fra originalutgaven av Viseadmiral Wolfgang Wegeners bok "Die Seestrategie des Weltkrieges". Til høyre forsiden av en senere utgave.

Innledning

I mange fremstillinger av det tyske overfallet på Norge 9. april 1940, legges det ofte for stor vekt på at hensikten var å sikre malmforsyningene fra Narvik. Denne artikkelen vil kaste lys på mer fundamentale årsaker og peke på at malmtransporten nok var en utløsende faktor, men at denne var helt underordnet visse andre strategiske overlegninger. Den virkelige årsaken bak angrepet er å finne i erfaringene fra første verdenskrig, der en defensiv krigføring til sjøs og et meget begrenset operasjonsrom for flåten, kjennetegnet den tyske stillingen. Denne situasjonen måtte i en fremtidig krig brytes gjennom en okkupasjon av Norge. Å underbygge denne påstanden og beskrive den tyske sjømilitære tankegangen i et historisk og teoretisk perspektiv, er hensikten med artikkelen.

Innholdet bygger på originaldokumenter og den offentlige og interne debatten i ledende tyske marinekretser i perioden mellom de to verdenskrigene. Sentralt i dette står "Die Seestrategie des Weltkrieges"¹, forfattet av den tyske viseadmiralen Wolfgang Wegener og utgitt i 1929. Boken tar et oppgjør med feilene han mener ble begått i første verdenskrig. Han trekker frem behovet for en offensiv krigføring til sjøs, der fiendens (altså briternes) handelsveier skulle trues for å tvinge frem et avgjørende sjøslag. For å få dette til på gunstige betingelser, krevdes det baser utenfor Tyskebukta. Det krevdes baser i Norge.

Wegeners teser, som var kjent i Norge, utøvde en betydelig - jeg vil argumentere for at den var avgjørende - innflytelse i tyske marinekretser i samtiden.

Artikkelen vil innledningsvis gi en kort beskrivelse av Norges manglende militære forberedelser opp mot operasjon *Weserübung*. Deretter behandles de sjømilitære og politiske forholdene i Tyskland før og under første verdenskrig. Neste del av artikkelen gir en innføring i relevante deler av rådende sjømaktsteori, for å sikre en felles forståelse av begrepene som benyttes. Den fjerde delen ser på utviklingen i tysk marinetenking og

strategi i mellomkrigstiden, spesielt Wegener. Artikkelen avsluttes med noen betraktninger rundt de utløsende faktorene for det tyske angrepet. I vedlegget kan man finne kort informasjon om forfatterskapet til de mest omtalte kildene.

Artikkelen vil hevde at Wegeners innflytelse var av den største betydning for at invasjonen av Norge overhodet skulle finne sted. Dette synet har støtte hos flere av de historikerne som har engasjert seg på dette området, blant andre professor Holger Herwig ved universitetet i Calgary. Det må likevel gjøres oppmerksom på at det finnes faglige motforestillinger på dette feltet.

I et arbeid publisert i høstutgaven av US Naval War College Review i 2005 fremhever den kanadiske historikeren Kenneth P. Hansen² en rekke synspunkter som strider mot de fremstillingene som denne artikkelen forfekter. Blant annet hevder han at Wegeners innflytelse overfor marineledelsen var begrenset. Han peker på at selv om Wegener og sjefen for marinen fra 1928, admiral Erich Raeder, var fra samme klasse og fulgte mye den samme karrierebanen, var det intet vennskap mellom dem, snarere et direkte fiendskap. Raeder skal ha forsøkt å undertrykke Wegeners skrifter og det er sikkert at den frittalende Wegener hadde både venner og uvenner i det tyske marinemiljøet.

Jeg tror at uoverensstemmelsene mellom dem kan ha hatt forskjellige årsaker. Raeder var alltid meget seriøs og stod hardt på enighet og samhold innad og utad. Wegener kunne ikke holde seg tilbake, men måtte hamre løs på feilene som var begått, samtidig som at han ikke hadde ansvaret for å sette ideene ut i livet. Som noen hevder var kanskje de to for forskjellige til å være venner. Det forklarer samtidig hvorfor Wegener ikke nevnes i Raeders biografi. Det som uansett er

² Kenneth P. Hansen er Resident Research Fellow/Lecturer in Political Science Centre for Foreign Policy Studies ved Dalhousie University, Halifax.

Artikkelen hans finnes på <http://www.usnwc.edu/getattachment/dda9e948-7907-4d46-9978-254495b8ee94/Raeder-versus-Wagener--Conflict-in-German-Naval-St>

¹ Wegener, Wolfgang (1929). Die Seestrategie des Weltkrieges. Berlin: F. G. Mittler & Sohn Verlag. Se også www.alibris.com

sikkert er at Raeder hadde lest Die Seestrategie des Weltkrieges inngående og at dette hadde etterlatt visse inntrykk.

Kenneth Hansen utelukker imidlertid ikke at Raeder ikke kan ha kommet til samme slutning som Wegener hva angikk nødvendigheten av baser i Norge³. En god idé har som regel flere opphavsmenn, men ingen forfektet behovet sterkere og mer konsistent enn Wegener.

Norges stilling i 1940

De tyske militære operasjonene og angrepet på Norge fremstår som et meget dristig og offensivt sjansespill, der gamle sannheter - som britenes overlegenhet til sjøs - ble sterkt utfordret. I løpet av morgentimene 9. april var det hele avgjort for Sør-Norges del. De store byene var okkupert fra sjøsiden eller fra luften, og med hederlige unntak var den norske motstanden spredt og lite effektiv. Tysk luftoverlegenhet sikret forsyningslinjene fra baser i Danmark. Til tross for at tyskerne led meget smertelige og uerstattelige tap, spesielt de uunnværlige jagerne, var det aldri tvil om utfallet.

Selve felttoget ligger på siden av temaet for denne artikkelen. Den norske militære og politiske beredskapen, må derimot vies litt oppmerksomhet. Hitler og Nazitysklands aggressive og krigerske politikk var kjent, og Wegeners bok⁴ ble omtalt i offentlige skrifter i Norge i samtiden. Hvorfor fikk ikke dette innflytelse på norsk politikk?

Forsvaret ble lavt prioritert gjennom størstedelen av mellomkrigstiden. Forsvarsordningene av 1927 og 1933 hadde kun et skinn av nøytralitet som ambisjon. Da krigsfaren økte i løpet av 1930-årene, var den norske reaksjonen å få landet løst fra de sanksjonsforpliktelsene som Folkeforbundet påla medlemslandene. Fra 1936 tok likevel forsvarsbudsjettene til å øke.

Den norske politikken var basert på de heldige erfaringene med nøytralitet i første verdenskrig. Den gangen hadde Norge fortsatt et sterkt forsvar etter de massive rustningene som fant sted i forbindelse med unionsoppløsningen i 1905. Norge var på den tiden militært uinteressant for

de krigførende partene. Den norske eksporten gikk til den som kunne betale. Handelsflåten ble i første verdenskrig viktig for britisk sjøtransport, men det ville ikke et angrep på Norge løse for Tyskland.



De fartøyene Norge disponerte i 1940 var i hovedsak bygget før 1905. Her: Torpedobåt 2. klasse "Blink".

I løpet av mellomkrigstiden skulle imidlertid situasjonen endre seg radikalt. For det første førte utviklingen av nye flytyper, inkludert bombefly, til at Norge fikk aktualitet som base for flyangrep både mot Storbritannia og Tyskland. Jernmalmen over Narvik var relativt sett viktigere for Tyskland i andre verdenskrig, enn i første⁵. Den norske marinen, stort sett med de samme fartøyene som under nøytralitetsvernet 1914-18, var i langt dårligere stand til å ivareta en streng nøytralitetspolitikk. Hæren manglet trening, for å si det mildt. Vinterkrigen trakk oppmerksomheten mot Skandinavia, og et kappløp utviklet seg i de første månedene av 1940. I tillegg stod Norge overfor et diktatur som hadde langt færre skrupler enn keisertyskland. Den tyske marinen presset på. Norge var dermed blitt svært utsatt og det svake forsvaret skapte usikkerhet rundt landets evne til å ivareta egen nøytralitet.

I militære kretser advarte man mot muligheten for et kuppet overfall på det sørlige Norge, og flere øvelser benyttet dette som scenario. Man kjente til Wegener, men det politiske miljøet ga ikke disse tankene særlig oppmerksomhet. Ambisjonene til de ledende marinekretser

³ Email utveksling med Ken Hansen juni 2011.

⁴ Et eksemplar fra Admiralstabens arkiv er full av understrekninger.

⁵ I 1940 fikk Tyskland ca. 40 % av jernmalmen fra gruvene i Sverige. Om lag en tredjedel av dette ble skipet ut over Narvik.

i Tyskland og deres evne til å få Hitler til å godkjenne en operasjon mot Norge, ble undervurdert eller oversett. Det var en vanlig oppfatning at ingen kunne utfordre britene på havet og Norge dermed var trygt, uten å måtte opprettholde et forsvar eller ta noe internasjonalt ansvar. Britenes sjømakt betalte regningen for Norge.

De relativt store summene som ble bevilget i 1939/40 kunne ikke gjøre noe fra eller til, og dekket ikke engang etterslepet fra de minimale ambisjonene i forsvarsordningen av 1933⁶. Et svakt forsvar skapte usikkerhet både i Tyskland og blant de allierte. Norge var hverken politisk, mentalt eller militært forberedt på et angrep, og lå derfor åpent for aggresjon utenfra. Dette spilte ballen i hendene på den tyske marinen.

Britene hadde utvilsom datidens sterkeste flåte. Sjøherredømme betinger imidlertid også kontroll over luftrommet over havet. Med baser i Danmark kunne Tyskland beherske det strategisk viktigste området, Skagerrak, og i april 1940 raskt overføre 40-50 000 mann, med alle nødvendige forsyninger, til Sør-Norge. I løpet av drøye to måneder var 110 000 mann på plass.

Den britiske flåten var ikke i stand til å forhindre dette, men gjorde seg raskt mer gjeldende. Den tyske marinen, *Kriegsmarine*, mistet en rekke fartøyer og andre ble sterkt skadet. Dette betydde at den ikke kunne støtte andre operasjoner med noen grad av styrke for resten av krigen, noe som igjen ble avgjørende for planene om invasjon av Storbritannia. Denne hadde ingen mulighet til å lykkes, selv om luftkrigen i *Battle of Britain* hadde endt annerledes.

Med dette som bakgrunn må blikket rettes mot Tysklands maritime utvikling frem til slutten av første verdenskrig. Denne perioden dannet det historiske og strategiske grunnlaget som Wolfgang Wegener, admiral Erich Raeder og mange i samtiden baserte eget livssyn og erfaringer på.

⁶ Forsvarsbudsjettet i 1933 var på 32 millioner kroner (mio). I perioden 36 - 39 krøp det opp fra om lag 40 mio til vel 60. I 1939-40 gjorde det et byks til over 190 mio. Av disse stod 40 mio ubrukt på konto i april 1940. Ingen av de bestilte flyene eller annet moderne materiell var levert.

Tyskland før og under første verdenskrig

Sammenliknet med de fleste europeiske land hadde Tyskland før samlingen i 1871 ingen maritime eller sjømilitære tradisjoner. Først mot slutten av Bismarck-perioden (han ble presset ut fra stillingen som Tysklands sterke mann av Keiser Wilhelm II i 1890), hadde Tyskland blitt økonomisk og industrielt i stand til å bygge en større marine.

Koloniernes betydning i samtiden

Koloniene ble sent på attenhundretallet ansett som økonomisk svært viktige, både av hensyn til import av råvarer og avsetning av industriprodukter, som mottaksland for befolkningsoverskudd, misjonsmark, spredning av nasjonal kultur og språk, og ikke minst ga de en betydelig internasjonal prestisje i samtiden. De britiske og franske koloniene var anlagt som forsyningspunkter og baser langs handelsrutene, og kulldepotene verden over kunne brukes av både militære og sivile fartøy.

Tyskland fikk liten del i dette, og hadde heller ingen flåtemakt som kunne fremme de nasjonale interessene. Meget raskt kom derfor kravet om en sterk marine på agendaen for det formålet å ta kontroll over de få koloniene som var igjen. Disse skulle vise seg å få liten økonomisk betydning og fra et militært perspektiv manglet de et oppland og en nasjonal befolkning. I første verdenskrig gikk alle fort tapt og Tysklands eneste baser ble liggende i lokale farvann, i elvemunningene, med alle begrensningene dette medførte.

Tysk flåterustning

Byggingen av en stor marine tok fart fra århundreskiftet under admiral Alfred von Tirpitz (1849-1930) som hadde betydelig politisk innflytelse og var keiserens mann⁷. Wilhelm II (keiser 1888-1918) overtok personlig mye av styringen av Tysklands utenrikspolitikk og utviklingen av militærvesenet etter 1890, men han var på begge områdene en dilettant og en drømmer. Han beundret og misunte prestisjen *Royal Navy* ga Storbritannia og

⁷ Assmann, Kurt, *Deutsche Seestrategie in zwei Weltkriegen*, s. 12. Kurt Vowinckel Verlag, 1957.

dette ville trolig vært grunn nok alene for ham å ønske seg en tilsvarende flåtemakt.

Det teoretiske tankegodset ble tilsynelatende bygget på solid grunn, på skriftene til den amerikanske admiralen Alfred T. Mahan (1840-1914). Keiseren var oppslukt av boken hans, *The Influence of Sea Power upon History*, og sørget for at et eksemplar var å finne i alle offisersmesser i hele flåten. Under Tirpitz' faste ledelse og gjennom hans langsiktige streben etter å skape en sterk slagskipsflåte, ble viktige lover vedtatt i 1898 og 1900. Disse sikret en enorm opprustning med den nødvendige infrastrukturen (havner, dokker, verft, relater industri, osv.). At dette ville føre til en direkte utfordring til Storbritannia, og drive britene inn i en allianse med Frankrike, ble ikke forstått i tide.



Wilhelm II og Tirpitz beundret Mahans bøker, spesielt The Influence of Sea Power upon History. De hadde begge likevel misforstått sentrale deler av innholdet.

Det er viktig å forstå den tyske mentaliteten i denne perioden. Landet var nylig samlet og hadde en "ung, herlig keiser". Marineforeninger, *Flottenvereine*, blomstret i hver by og bygd, og slett ikke bare på kysten. Det fantes knapt en eneste ung gutt eller pike i samtiden som ikke var avbildet i matrosdress. Koloniene og fjerne land lokket og moderne kommunikasjonsmidler gjorde oversjøiske reiser lettere. Industrien blomstret og det var stor optimisme overalt.

Influert av Mahan søkte Tirpitz å skape en slagskipsflåte - *Hochseeflotte* - som kunne måle seg med briterens *Grand Fleet*. Det kan virke som om Keiseren og Tirpitz hadde forlest seg på Mahan og strebet etter en flåte som kunne møte den britiske for sjøslagets egen skyld⁸. Å gå seirende ut av et sjøslag måtte jo ha noen positive

⁸ Dette kommer klart frem i Dienstvorschrift IX, referert i Assmann s. 18: *Das ganze Bestreben der strategischen Flottenoffensive wird daher grundsätzlich darauf gerichtet sein müssen, möglichst bald zur Schlacht zu kommen.*

effekter. *Hensikten* med en flåte - her er det nok å ta med sikring av sjøtransport som et stikkord - syntes å komme i bakgrunnen.

Tysklands vurderinger overfor Storbritannia

Tirpitz hadde i sine overlegninger, i erkjennelsen av at det ikke kunne la seg gjøre å ruste sterkere til sjøs enn britene, lagt vekt på at den tyske marinen skulle utgjøre en så stor *risiko* eller trussel at britene ville avskrekkes fra å delta i en krig på kontinentet. Denne troen skulle vise seg å ha motsatt effekt. Den tyske rustningen til sjøs drev Storbritannia i armene på den *tradisjonelle* fienden, Frankrike, og sementerte en allianse mellom dem. Det er ikke sikkert at Storbritannia ville kommet med i første verdenskrig uten de tyske flåterustningene. Dette ville igjen ha åpnet for at krigen ble en gjentakelse av 1870-71, da de tyske styrkene raskt knuste Frankrike (og hvor sjømakten ikke spilte noen som helst rolle). Da britene likevel kom med i krigen, ville den tyske marineledelsen søke å utjevne styrkeforholdet og få overtaket ved å knipe av deler av den britiske flåten av gangen, med hele den egne flåten engasjert. Dette slo også feil, siden britene alltid seilte ut med hele sin overlegne styrke, eller avstod fra å gi tyskerne det slaget de søkte. Som vi skal se siden, var de tyske ideene for å besette Norge et ledd i å tvinge Storbritannia til slag på betingelser gunstige for Tyskland.

I Storbritannia var det offisiell politikk at de skulle opprettholde en flåte som til enhver tid var like sterk som de to neste marinemaktene til sammen (*the two-power standard*⁹). Britene så derfor med dyp uro på den tyske flåterustningen. Tyskland hadde jo ingen oversjøiske besittelser av betydning å forsvare, så rustningene kunne bare være rettet mot Storbritannia. Men i Tyskland var ekspansjon tidens løsen og en flåte var en forutsetning for

⁹ I 1899 ble det bestemt ved lov at Royal Navy "... would be maintained to a standard of strength equivalent to that of the combined forces of the next two biggest navies in the world". Dette var den gang rettet mot Frankrike og et gryende Tyskland og viser at det var langt frem til en allianse mellom Storbritannia og Frankrike. Dette ble endret med den tyske flåterustningen.

dette. Hadde ikke også Tyskland *en rett* til en plass i solen? Slik ble mangelen på *Realpolitik*, som hadde vært Bismarcks varemerke, overskygget av behovet for prestisje og et ønske om en sterk flåte, *for flåtens egen skyld*.

Krig med Storbritannia ble resultatet.

Sjøkrigen 1914 - 1918

Kort fortalt ble sjøkrigen et antiklimaks: Det forventete sjøslaget uteble. Etter at de allierte metodemessig hadde senket de få krysserne som opererte fra tyske oversjøiske stasjoner, ble blokaden strammet til. Til tross for noen få flåteaksjoner, herunder Jyllandslaget 1916, hersket det stillstand til sjøs, mens blokaden langsom kvelte den tyske økonomien.

Om Jyllandslaget: Dette fant sted vest av Danmark 31. mai og 1. juni 1916 og var den eneste anledningen der de to slagskipsflåtene kom i kamp under hele krigen. Britene tapte tidlig to slagkryssere (og senere ytterligere én), men etter de innledende manøvrene ble Grand Fleets tallmessige overlegenhet og større kanonkaliber avgjørende. Den tyske flåten måtte bryte av kampen to ganger og kom etter mørkets frembrudd ikke direkte i aksjon igjen. Hochseeflotte satte kurs sydøstover under dekke av mørket og nådde havn den 1. juni. Mange av fartøyene var sterkt skadet. Tyskland var rask til å proklamere seier i verdenspressen, en påstand som fikk stå uimotsagt i lang tid da britene fortsatt var i sjøen og opprettholdt radiotaushet. Da deres versjon endelig kom frem et par dager senere, var skaden allerede gjort. Inntrykket av en tysk seier hadde satt seg i verdensopinionen og i Tyskland selv. Det er likevel ingen tvil om at det var den tyske flåten som trakk seg ut av slaget.

Jyllandslaget endte muligens i en tysk *taktisk* seier, regnet i senkete fartøyer, men dette endret ikke den strategiske situasjonen. Britene hersket på havet og var like overlegne som før slaget.

Som betingelse for fredsforhandlingene etter kapitulasjonen 11. november 1918, måtte den tyske flåten la seg internere i Scapa Flow. Den var da sterkt svekket etter mytterier ombord og revolusjon i Tyskland. Flåten senket seg selv i juni 1919 for å hindre at den falt intakt i fiendens hender. Etter krigen ble Tyskland

pålagt store begrensninger i sin flåte, mens admiralene gikk i gang med å analysere situasjonen og grunnene til at de hadde lidd nederlag. Dette skulle lede direkte til angrepet på Norge i 1940.



SMS Seydlitz i havn etter Jyllandslaget. De tyske fartøyene var bedre beskyttet enn de britiske.

Før jeg går nærmere inn på utviklingen og hovedretningene innen den tyske marinetenkningen i mellomkrigstiden, spesielt admiral Wegeners teorier, må begrepene som benyttes defineres og klargjøres.

Sjømakt i teori og praksis

Tyskland og Storbritannias strategiske situasjon til sjøs egner seg ypperlig til å forklare sentrale begreper. Den klassiske sjømaktsteorien trekker veksler på arbeidene til Mahan, men også i stor grad på britten Julian Corbett (1854-1922), som kanskje er den mest fremstående på dette området. Corbett fremhevet spesielt betydningen av forsyningslinjene til sjøs. Wegener representerer nærmest en mellomløsning, der slagets hensikt var å bryte blokaden av Tyskland.

Sjømaktens hensikt

Sjømaktens hensikt er å påvirke situasjonen på land. Dette står dermed i kontrast til de som argumenterer for sjøslaget og kampen mot fiendens slagflåte som flåtens primære oppgave. Situasjonen på land, og en nasjons politikk og strategiske valg, blir påvirket av en rekke faktorer knyttet til sjømakt, som virker på det politiske, økonomiske og militære planet.

Det er lett å finne relevante eksempler. Norsk utenrikspolitisk tenking var dominert av britisk sjømakt. Blokaden, som Tyskland var utsatt for, strupte økonomien og var en av de viktigste årsakene til sammenbruddet i 1918. Den

ene gangen Hochseeflotte ble satt inn i Østersjøen, under operasjonene i Riga-bukten i 1917, bidro dette betydelig til å fremskynde revolusjonen i Russland.

Tre faktorer som utgjør sjømakt

En fundamental forståelse innen begrepet sjømakt er at denne utgjør et *produkt* av tre *faktorer*: (1) Selve flåten, (2) det geografiske utgangspunktet og (3) den viljen som settes inn på å bruke flåtemakten aktivt. Dette er selvsagt ikke matematikk, men i forståelsen av produkt må vi ta med at om en av faktorene er liten, vil produktet bli lite, uavhengig av størrelsen på de andre faktorene.

(1) Flåten

Det er åpenbart at *flåten* står som en selvsagt og nødvendig del av sjømakt, men en flåte kan ha forskjellige kvaliteter. Faktorer som spiller inn er moral, trening, teknologi, vedlikehold, fart, bestykning, strukturell balanse, rekkevidde, taktikk og doktrine, etc.

Et krigsskips hastighet gir taktisk og strategisk mobilitet, noe som har vært en viktig faktor til alle tider. Fartøyenes *beskyttelse* eller pansring er også av avgjørende betydning, men kan ofte ikke vurderes før det er satt på prøve. Under Jyllandslaget viste det seg at de britiske fartøyene hadde en stor svakhet, da det ikke var armering og stengsler mellom kanontårnene og magasinene. En treffer på et kanontårn kunne derfor antenne kruttladningene, en etter en, der de lå klar til bruk, nedover mot magasinet. De store tyske fartøyene var bedre beskyttet, og selv om de aller fleste hadde store skader, kom alle unntatt ett av dem gjennom slaget.

Et teknisk aspekt ved den keisertyske slagflåten var den meget begrensede rekkevidden. Ved 12 knop var riktignok denne ca åtte tusen nautiske mil (nm), men ved høy fart, som vel neppe var til å unngå både i operasjonsområdet og på begge transittdistansene, var denne nede i under tre tusen nm (mitt anslag). Hvis tyskerne ville tvinge britene til slag, måtte de seile syv-åtte hundre nm hver vei til vest av de britiske øyene, utsatt for angrep fra miner og ubåter underveis, og kun ha maksimalt et par døgn til å operere på. Torpedobåter og eskortefartøy hadde måttet snu før de var halvveis. Uten baser, og uten mulighet til å reparere

sannsynlige skader, kunne et slikt foretakende neppe ha funnet sted mer enn en gang eller to og aldri for mer enn et par dager av gangen. Den tyske flåten kunne således ikke oppsøke og engasjere fienden fra basen i Wilhelmshaven.

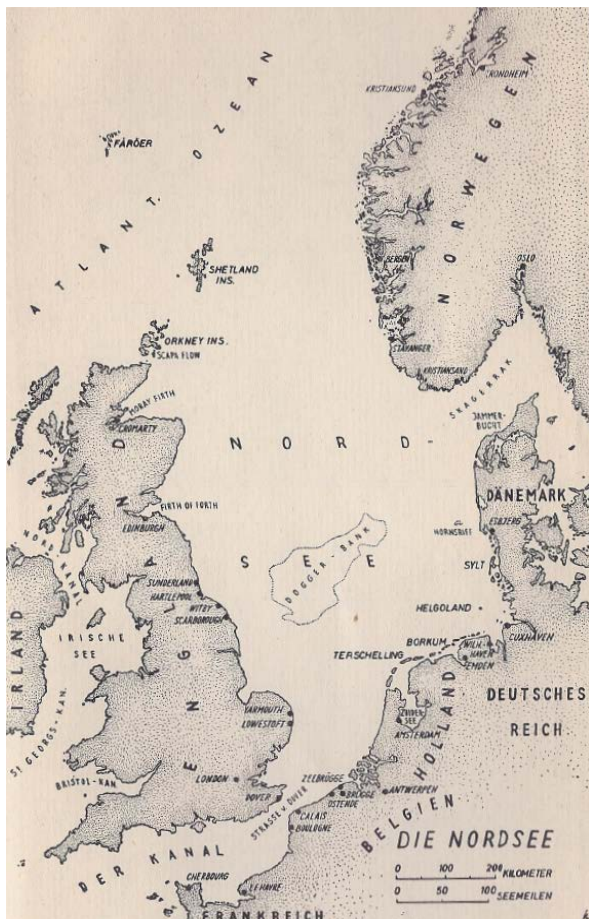


Britiske slagskip ved Jylland. Maleri av Anthony Saunders.

(2) Geografi og havner

Et blikk på kartet over Nordsjøen viser den geografiske betydningen av baser og forsyningslinjer, men bildet blir ikke komplett uten å se dette i global sammenheng. Den tyske nordsjøkysten er kort og har få gode havner. Motsatt har Storbritannia en rekke førsteklasses og store havner på både øst- og vestkysten. De hadde i tillegg sikre baser over hele verden, inkludert Canada, Vestindia, Gibraltar, Malta, Egypt og India. De britiske øyene dominerte Nordsjøen og kontrollerte fullstendig de sjøverts forbindelseslinjene til Tyskland. Dette skulle vise seg å være en avgjørende faktor, økonomisk og sjømilitært, i begge verdenskrigene.

Tyskland var avskåret fra tilgangen til krigsviktige råvarer. Det er hevdet at i en krig av større intensitet og av lengre varighet (så kan man diskutere graden av disse to forholdene), vil den sterkeste sjømakten være den sterkeste landmakten overlegen, fordi en storkrig vil bli avgjort til fordel for den part som har tilgang til verdens ressurser. For Europas vedkommende gjaldt dette råvarer som olje, matvarer, mineraler og metaller. Aluminium (bauxitt), kobber, til en stor grad jern, nikkel og annet finnes kun i meget begrenset grad på det kontinentale fastland. Det samme gjelder gjødsel, gummi, kaffe og tobakk, portvin, planteoljer, sukker og så videre - listen er endeløs. Alt må importeres sjøveien.



Nordsjøen

I første verdenskrig falt alle de tyske oversjøiske basene i løpet av få måneder. Tyskland og kontinentale allierte ble effektivt isolert. De få havnene i Tyskebukta var flåtens eneste operative basis i Nordsjøen. Britene holdt den tyske økonomien i et jerngrep, men ikke en blokade i tradisjonell forstand (nær kysten). Til dette utgjorde miner, ubåter og torpedobåter en for stor fare. Britene spilte på sine sterke kort, den geografiske posisjonen, og innførte en *fjernblokade*¹⁰, som hadde nøyaktig den samme effekten. Nordsjøen ble med et slag "et dødt hav". Dette fikk vidtgående konsekvenser for den tyske marinen.

(3) Viljen til å anvende sjømakt

Den tredje faktoren som utgjør produktet sjømakt, er den politiske og militære ledelsens *vilje* til å ta den nødvendige

risikoen som maritim krigføring innebærer. Her spiller politiske og psykologiske forhold inn. Den største eksponenten for en utpreget offensiv vilje stod de britiske tradisjonene for.

Gjennom århundrer som ledende sjøfartsnasjon, fra seieren over den spanske armadaen, gjennom napoleonskrigene og i Lord Nelsons ånd, utviklet britene en usvikelig tro på egne kvaliteter og uovervinnelighet. Som Wegener pekte på, kunne den tyske marineledelsen i 1914 derfor ikke fatte hvorfor britene ikke straks gikk offensivt til verks. Dette var jo ventet av dem – "*true to character*".

Den tyske flåten planla på sin side å gå offensivt til verks fra starten, men denne holdningen endret seg gradvis. Politisk som militært ble flåtesjefene bundet på hender og føtter og pålagt et forbud mot å ta flåten til sjøs. Grunnene var mange og vage, ofte bortforklart med "politiske grunner" eller annet.¹¹ Den defensive holdningen ble dratt frem i mellomkrigstiden som en av hovedgrunnene til at Tyskland tapte krigen til sjøs. Denne tanken preget alle som hadde tjenestegjort i den keiserlige marinen og senere i Kriegsmarine¹².

Vilje og moral er dermed et avgjørende element i produktet sjømakt.

Tysklands sjømakt kan oppsummeres slik: De hadde en sterk flåte, men denne hadde kort rekkevidde. Den geografiske basisen virket meget begrensende og i mesteparten av første verdenskrig manglet det en offensiv vilje til å engasjere fienden. Sjømakten var dermed svak og dens evne til å påvirke situasjonen på land, tilsvarende svak. Dette var utålelig for mange, Wegener inkludert.

Sjømaktens rolle

Som nevnt er sjømaktens rolle å påvirke situasjonen på land. Dette kan gjøres gjennom tre former for måloppnåelse, henholdsvis (1) Sjøkontroll, (2) Sjønektelse og som (3) *Fleet in Being*. Disse formene for anvendelse av sjømakt bestemmes av forskjellige faktorer, hvorav noen kort skal kommenteres her.

¹⁰ Fjernblokaden gikk mellom Skottland, Færøyene og Norge, med patruljer i farvannene til Island og Grønland, samt i Den engelske kanal.

¹¹ Assmann, s. 45.

¹² Den tyske marinen var betegnet *Kaiserliche Marine* til 1918, *Reichsmarine* til 1935 og *Kriegsmarine* til slutten av andre verdenskrig.

(1) Sjøkontroll

Sjøkontroll er tilstanden der en part i en konflikt er i stand til å bruke havet til å fremføre forsyninger, landsette tropper, angripe mål på sjø og land og *samtidig* hindre fienden de samme strategiske og taktiske fordelene.

Økonomisk blokade er en av de naturlige konsekvensene av sjøkontroll. Denne er imidlertid sjelden total eller absolutt, og blokadebrytere etc. har alltid kunnet operere i en viss grad, men naturlig nok under en gitt og ofte høy risiko.

Sjøkontroll vil, som vi skal se, alltid inneha et element av tid og rom, og kan være et flytende begrep. Sjøkontroll har også et element av *sjønektelse* i seg.

(2) Sjønektelse

Den svakere sjømakten er ofte henvist til en lavere ambisjon enn sjøkontroll, nemlig sjønektelse. Typiske våpen er ubåter, miner, fly og landbaserte systemer mot sjømål. Disse gjør på ingen måte en makt i stand til å frakte varer eller tropper over havet, men i det minste kan man forsøke å hindre fienden i det samme. Tilstanden blir at ingen av partene kan benytte seg av havets strategiske fordeler. Dette kan den svakere parten muligens leve med, men ikke den sterkeste, som har investert i en flåte nettopp for dette formålet.

I 1915 gjorde Tyskland et forsøk på å bryte den maritime stillstanden ved hjelp av ubåter og uinnskrenket handelskrig. Dette opprørte imidlertid mange nøytrale nasjoner, spesielt USA, og Tyskland så seg tvunget til å ta ett skritt tilbake.

Tidlig i 1917 innså Tyskland at de fleste andre utveiene var stengt for dem og på ny ble uinnskrenket ubåtkrig iverksatt. Den sannsynlige konsekvensen at USA da ville komme med på vestlig side i krigen, ble akseptert. USA hadde på den tiden ingen virkelig hær og ville trenge lang tid på å få kampklare avdelinger til vestfronten. Kunne krigen vinnes av ubåtene innen den tid?

Tyskland kom faretruende nær å sulte ut britene i 1917 (på samme måte som i 1943). Hadde de satset alt på å bryte Storbritannias forsyningslinjer (sjønektelse), heller enn å bekjempe den sterkeste slagskipsflåten i verden (sjøkontroll), kunne utfallet blitt et annet. Tysk strategisk tenking var, som vi har

sett, imidlertid annerledes, preget av prestisje, ekspansjon og en misoppfattet forståelse av Mahan.

(3) Fleet in Being

Det finnes ingen god oversettelse av dette begrepet, som ble innført av Corbett. Som en kuriositet kan man trekke frem at Wegener heller ikke fant en god omskrivning til tysk, men benyttet begrepet på originalspråket. Det hersker også uenighet om at dette egentlig er en positiv eller negativ tilstand, men kjernen i det hele er at en part i en konflikt, gjennom den fysiske tilstanden at de faktisk innehar en flåte (med en viss minimumskapasitet), tvinger motparten til å disponere styrkene i forhold. I praksis kan dette innebære at man gjennom en Fleet in Being kan tvinge motparten til omfattende og ressurskrevende mottiltak, noe som kan være et mål i seg selv. Dette er neppe nok til å gå seirende ut av en krig og påvirker knapt situasjonen på land. Jeg velger derfor å oppfatte dette som den svakeste maritime ambisjonen en nasjon kan ha.

Hochseeflotte var i realiteten lite annet enn en Fleet in Being i hele første verdenskrig, med unntak av Østersjøen, der de hadde sjøkontroll.

Utviklingen i tysk marinetenking og strategi i mellomkrigstiden

Fra 1920 av ble erfaringene fra første verdenskrig inngående analysert og diskutert i marinekretser. Det oppstod etter hvert tre forskjellige hovedretninger eller skoler. Felles for dem alle var at feilene "fra sist" ikke måtte gjentas. Det er en klar linje å spore fra første til andre verdenskrig - blant de ex-keiserlige offiserene var det aldri noe reelt opphold mellom dem. De var ute etter revansje.

Det er i kildene lite eller intet som tyder på et oppgjør med de forholdene som hadde brakt Tyskland i krig med verdens sterkeste flåtemakt og som hadde kostet millioner av menneskeliv og enorme materielle ødeleggelser - inklusive tapet av den keiserlige flåten. Tvert imot, vi ser et sterkt ønske om *å få et nytt forsøk*. Det dannet seg en besettelse om å bygge flåten opp igjen, men denne gangen måtte Storbritannias makt brytes. De måtte tvinges til slag, og ikke få lov til å strupe Tyskland gjennom kontroll på verdenshavene og fjernblokade.

Den store svakheten i denne argumentasjonen, som jeg ikke har funnet noen forklaring på, er hvordan denne nye tyske flåten kunne regne med å ha suksess i et fremtidig sjøslag med britene. Forklaringen er muligens å finne i at de tyske marineoffiserene betraktet Jyllandslaget som en større taktisk seier enn det i virkeligheten var. En annen årsak kan være at de så for seg en flåte som kunne være Royal Navy jevnbyrdig. Med baser i Norge og på franskekysten kunne flåten true de britiske forsyningslinjene og dermed *twinge* britene til slag på bedre betingelser. Baser i Norge ble derfor en idé som gjennomsyret all tankegang, og også påvirket *Seekriegsleitung* - inkludert Raeder selv.



Panzerschiff "A", Deutschland, senere omdøpt til Lützow, ble påbegynt i 1929 etter lange diskusjoner i den tyske marinen. Svært stor rekkevidde, over 17 tusen nautiske mil (noen kilder sier 20 tusen), gjorde fartøyet vel egnet til å drive handelskrig på det åpne hav.

Det er det viktig å peke på at flåterustningene startet allerede på tyvetallet, straks Versailles-traktaten¹³ tillot nybygging som erstatning for eldre fartøyer. Polen ble tidlig sett på som den største fienden, og Østpreussen ble på et vis marinens redning. På grunn av den polske korridor kunne enklaven kun understøttes sjøveien. Frankrike, som var alliert med Polen, måtte forventes å engasjere seg i Østersjøen eller mot den tyske nordsjøkysten, så behovet for marinen var ubestridt¹⁴.

Et annet trekk ved den tyske marinen i mellomkrigstiden var at den som den minste forsvarsgrenen, førte en kontinuerlig kamp med hæren (fra 1935 også med *Luftwaffe*) om tildeling av

ressurser og budsjetter. Marinen måtte vise seg relevant for sin egen skyld. En forståelse for det fellesoperative beste var ofte fraværende i marinen, selv om Weserübung er et eksempel på en operasjon med effektivt samvirke mellom forsvarsgrenene.

En viktig politisk og militær hendelse som må tas med, er flåtetraktaten som Storbritannia og Tyskland inngikk sommeren 1935 (sannsynligvis var dette Hitlers egen ide og forslag). Tyskland skulle begrense seg til en flåtestørrelse på om lag en tredjedel av den britiske. Dette forslaget kom på det rette psykologiske tidspunktet, etter at andre internasjonale avtaler om flåtebegrensninger hadde brutt sammen. Avtalen betydde at Storbritannia tilsynelatende hadde kjøpt seg fri fra et rustningskappløp, slik situasjonen var før første verdenskrig. Den negative effekten var selvsagt at dette var spikeren i kisten for Versailles-avtalen. Nå kunne Tyskland igjen anskaffe ubåter. Hitler kunne derfor godkjenne en styrkeoppbygging til sjøs, og også tekkes britene som ble sett som en mulig forbundsfeile. Den britiske gleden var imidlertid kortvarig. Fra 1938 var det like klart i Storbritannia som i Tyskland at de to ville stå på motsatte sider i en krig som måtte komme. Traktaten ble ensidig sagt opp av Hitler i april 1938.

At krig hadde rykket meget nærmere med Hitlers maktovertakelse, burde ikke være en overraskelse for de som hadde lest *Mein Kampf* og hørt hans taler. I Mannheim 5. november 1930 kunne man høre ham deklamere at "Intet folk har større rett til verdensherredømme enn det tyske".¹⁵ Som en digresjon kan også nevnes Hitlers såkalte *Zweites Buch*, som han skrev i 1928, men som aldri ble utgitt i hans tid. Hitler mente at den ville avsløre for mye av hans utenrikspolitiske planer om ekspansjon på bekostning av andre folkeslag. I 1958 ble boken gjenfunnet i de tyske arkivene som var beslaglagt etter krigen. Utdrag og referanser til boken på internett¹⁶ vitner om et hatefullt og hensynsløst sinn. Hitler var fast bestemt på krig som middel for å nå egne mål.

¹³ Versailles-traktaten satte 15 tusen mann, seks linjeskip, seks kryssere og 32 torpedobåter som grense for den tyske marinen. Disse kunne fornyes når de nådde en viss alder. Ubåter og fly var forbudt.

¹⁴ Assmann, s. 104.

¹⁵ "Kein Volk hätte mehr Anrecht gehabt auf den Begriff Weltherrschaft als das deutsche Volk".

¹⁶ Se for eksempel [worldlingo.com/ma/enwiki/en/ Zweites_Buch](http://worldlingo.com/ma/enwiki/en/Zweites_Buch)



29. mars 1935 kunne Aftenposten melde at Hitler ønsket en marine som var på størrelse med den franske. Legg også merke til reportasjen om prestene som var satt i konsentrasjonsleire.

Vi har en unik innsikt i Hitlers tanker om fremtiden og den strategiske situasjonen i Europa gjennom det såkalte Hoßbach-referatet¹⁷ fra 1937. Hitler så den gangen ingen rolle for den tyske marinen. Raeder var til stede på møtet, sammen med krigsministeren von Blomberg og de andre grensjefene. Ifølge referatet sa ikke Raeder et ord på hele samlingen, men det ville vært ukarakteristisk hvis han ikke i tankene lette etter måter å gjøre Kriegsmarine relevant på - og dermed få høyere prioritet i rustningene. Dette lykkes da også gradvis utover i 1938, da Hitler innså at britene måtte telles med i motstandernes rekke. Som et apropos kan det nevnes at alle de som tok ordet på møtet og var uenige med Hitler, etter kort tid ble fjernet fra sine stillinger. Raeder satt stille i båten.

Tre skoler

Som nevnt var det tre forskjellige marinestrategiske oppfatninger i samtiden. Den første skolen vi skal presentere er den som gikk ut fra miljøet rundt (og var sterkt påvirket av) Tirpitz selv.

Denne retningen argumenterte med at strategien før og under verdenskrigen hadde vært *riktig* og hadde nok mye av sin styrke gjennom det faktum at det motsatte

ville bety at den tyske marinen hadde levd på en løgn. Som vi har sett mente noen at slaget hadde verdi for slagets egen skyld, en holdning som Tirpitz ble tillagt. Wegener kritiserte ham sterkt for dette. Denne skolen mistet etter hvert sin innflytelse, selv om påstanden om at noen var "anti-Tirpitz'sk" var et ødeleggende argument gjennom hele tiåret etter krigen.

Som en svensk historiker skriver: *Admiral von Tirpitz høysjøflåte hadde vist seg å være en gigantisk feilvurdering; et produkt av tomhet, innbilskhet og uklar militær tenkning. Flåten viste seg å være ubrukelig som et middel til å utøve politisk press; i stedet for å tvinge Storbritannia nærmere Tyskland drev det førstnevnte land nærmere Frankrike. Da krigen kom, var det uegnet som et militært instrument.*¹⁸

Den andre teoretiske retningen konsentrerte seg om handelskrig. Bak dette lå det en ide om at Storbritannias sterkeste side var tilgangen til ressurser fra et verdensomspennende rike, samtidig som dette var britenes akilleshæl. Kunne handelsrutene til og fra UK bli brutt, ville landet uvergelig tvinges i kne. Denne teorien, basert på den lavere ambisjonen om "kun" sjønektelse, vant få støttespillere, selv om et dokument fra Seekriegsleitung til *Reichswehrsminister* Groener i 1928¹⁹, nettopp viser til beskyttelse av egne og ødeleggelse av fiendens forsyningslinjer som den viktigste oppgaven. Kort tid senere økte den tyske appetitten og denne skolen kom i skyggen av større ambisjoner. I 1938 var troen på at ubåtene kunne undertvinge Storbritannia alene, nærmest forlatt.²⁰ Det var i første rekke tidligere ubåtoffiserer som stod for denne skolen, men de kunne

¹⁸ Alf W. Johansson (1940 -), svensk marinehistoriker tilknyttet Stockholm Universitet og Militärhögskolan, Wikipedia.org/wiki/High_Seas_Fleet

¹⁹ Marineleitung (30.4.1928). Richtlinien für die Verwendung unserer Seestreitkräfte in einem zukünftigen Kriege. Eget arkiv.

²⁰ Det såkalte Heye-memorandumet fra 10. oktober 1938, *Seekriegführung gegen England und die sich daraus ergebenden Forderungen für die strategische Zielsetzung und den Aufbau der Kriegsmarine*, konkluderte med at mottiltakene var blitt for sterke til at ubåtene kunne lykkes, og at krysserkrig mot handelsveiene uansett var nødvendig i tillegg. Dessuten måtte Tyskland kreve koloniene tilbake, som basis for marinen. Eget arkiv.

¹⁷ Oberst Hoßbach var Hitlers adjutant og tok referat fra et strategimøte Hitler holdt med sine nærmeste militære sjef, samt utenriksminister von Neurath. Eget arkiv.

ikke sette seg igjennom mot de mer tradisjonsrike slagskipsforkjemperne. Det er et paradoks at det var handelskrig og ubåter - i begge verdenskrigene - som kom nærmest å tvinge britene i kne.

Den tredje og viktigste, mest innflytelsesrike, skolen stod viseadmiral Wolfgang Wegener for, og det var han som klarest formulerte behovet for en offensiv strategi og for baser i Norge. Det sies at Hitler var begeistret for boken hans. Den påvirket i alle fall den samtidige kretsen av marineoffiserer i en stor grad. Dette ledet til angrepet på Norge, og er derfor kjernen i denne artikkelen.

Wolfgang Wegener og hans tanker

Wolfgang Wegener skrev allerede i 1915 visse private papirer som han lot sirkulere blant offiserskolleger. Disse nådde pressen, noe som gjorde at han ble ilagt munnkurv. Senere bearbeidet han tankene i et eget dokument, og etter hvert som skriftet vekket bredere interesse, gikk han i 1929 med på å offentliggjøre dette i bokform, en liten trykksak på ca. 80 sider. Originalutgaven kom selvsagt på tysk og i gotiske bokstaver²¹. En engelsk utgave kom ikke før 2009. Dette kan være en grunn til at Wegener ikke innehar en mer sentral plass i studier av mellomkrigstiden.

"Englands" strategiske utgangspunkt

Wegener åpner med en beskrivelse av sjøkrigen og med en vurdering av "Englands" (som de fleste tyske samtidskildene bruker i stedet for *Storbritannia*) strategiske situasjon. Han peker på at den tyske marinen feilvurderte britene - man forventet at Royal Navy straks ville angripe i Tyskebukta, tatt den tradisjonelle aggressive britiske holdningen og Grand Fleets overlegenhet i betraktning.

Videre beskriver han Storbritannias utmerkete geografiske posisjon. Alle forsyningsveiene, både til Storbritannia og til Tyskland, kom vestfra (unntatt Østersjøen) og Royal Navy behersket Atlanteren. Nordsjøen ble ved krigsutbruddet 1914 med ett slag tømt for trafikk. Wegener forklarer britenes defensive opptreden ved krigens utbrudd

med at den strategiske situasjonen for dem var tilnærmet perfekt og at deres defensive holdning dermed kunne rettfærdiggjøres.²² Men kunne man true de britiske forsyningslinjene, ja da - men først da - ville britene bli tvunget til kamp.



*Viseadmiral Wolfgang Wegener (1875-1956) gikk i 1926 av i en alder av 51 år og hadde mye krefter og erfaring å spille på da han i 1929 publiserte boken *Die Seestrategie des Weltkrieges*. Boken fikk meget stor betydning for den strategiske diskusjonen i marinekretser.*

Dette punktet hos Wegener krever en kommentar. Wegener hevder at Royal Navy, etter Jyllandslaget 1916, *avstod* fra å ta opp kampen med Hochseeflotte. Han fremstiller utfallet av slaget som en total tysk seier - at det var Grand Fleet som ikke turte eller evnet å fortsette kampen. Den 1. juni hadde imidlertid den tyske slagflåten allerede haltet tilbake til havn, mens Grand Fleet under Admiral John Jellicoe (1859-1935) forble i kontroll over slagfeltet hele dagen. Faktisk returnerte han til havn først den 3. juni.

Muligens skyldtes Wegeners popularitet i samtiden at han på denne måten presenterte slaget som en seier. Mer korrekt er fremstillingen der han peker på at britene oppnådde sine målsettinger gjennom defensive operasjoner, uten

²¹Marinemuseet i Horten og dets unike og spennende bibliotek har for øvrig eksemplarer til utlån, også i elektronisk (scannet) format.

²² Den defensive strategien var godkjent allerede i 1912 av Winston Churchill som Marineminister. Det er påfallende at den svært aggressive admiral Beatty, da han etterfulgte admiral Jellicoe som sjef for Grand Fleet, landet på samme handlemåte.

behov for å søke et større slag. Dette frustrerte tyskerne og ble sett på som en nødvendig nøtt å knekke.

Den tyske strategiske situasjonen

Wegener var hard mot sine egne og kritiserte den defensive ånden som hersket i de øverste marinekretsene under krigen. Han pekte på at denne holdningen var verdiløs fordi de i Tyskebukta, som var "en død vinkel i et dødt hav"²³, ikke forsvarte noe som helst. Heller enn å ha latt seg blende av den forventete britiske angrepslysten og låst seg inne i Tyskebukta, burde de ha inntatt en strategisk offensiv holdning og gjort noe med den håpløse geostrategiske posisjonen de satt i.

Wegener føler likevel et behov for å forklare eller unnskyldte den defensive strategien, selv om han gjentatte ganger setter spørsmålsteget ved denne siden. Han hevder at den tyske flåten var hemmet i sin operasjonsfrihet av hensyn til de nøytrale landene i Norden og behovet for sjøkontroll i Østersjøen. Et evt. nederlag i Nordsjøen ville gi den britiske flåten og de allierte myndighetene en slik overlegenhet at de kunne presse de skandinaviske landene over på sin side, angripe Tyskland gjennom Danmark eller sette seg fast i Østersjøen. Derfor måtte flåtens slagkraft holdes intakt. Med dette ble den tyske flåten redusert til en Fleet in Being, det laveste ambisjonsnivået for en sjømakt, med frustrerende resultater for tidens yngre, men ambisiøse offiserer; en av disse var Raeder.

Tilgangen til Atlanteren

Tidlig i første verdenskrig sperret Danmark Øresund og beltene for de krigførende parter med miner, på anmodning fra Tyskland. Dette ble ifølge Wegener et tveegget sverd. Mens sperringen riktignok ville hindre britene å bryte inn i Østersjøen, betydde dette at Tyskland ikke kunne kontrollere Skagerrak og dermed sjøveien til de nordiske land og oppnå - med litt trykk om nødvendig - tilgang til råvarer og produkter derfra. Denne tanken ble sterkere etter at stillingskrigen på Vestfronten ingen ende ville ta, men en erobring av Danmark var aldri aktuell tysk politikk. Det er her at Wegener for

første gang i boken mer enn antyder at kontroll over Skagerrak var en dyd av nødvendighet for å bedre den ellers håpløse geografiske posisjonen.

Wegener poengterer behovet for en offensiv strategi og grunnholdning gjentatte ganger. Man måtte aktivt gå etter de britiske forsyningslinjene for å tvinge motparten til slag. Å unnlate dette kunne bety slutten på Tyskland i en krig. Sammenligner vi Wegener med den britiske grunnfilosofien, ser vi raskt den store forskjellen i tankegang. De tyske aksjonene er til for å møte motparten i slag, de britiske for å opprettholde de maritime forbindelseslinjene (vi sporer Corbetts innflytelse). Man må spørre seg om Wegener har blandet mål og middel i denne sammenhengen. Man må likevel anta at han så for seg at hensikten bak slaget var kontroll med forsyningslinjene. I bokens neste kapittel tar han nemlig et oppgjør med tanken om slaget for slagets egen skyld.

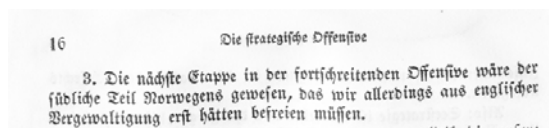
Det ble altså i henhold til Wegener ikke tatt tilstrekkelig hensyn til behovet for en offensiv innstilling eller en bedring av den geografiske posisjonen. Resultatene ble fatale for Tyskland. En aggressiv holding kan man selv bestemme og innta, men geografisens stengsler løses som regel kun med vold. Uansett: Tyskland trengte bedre baser: Bergen? Trondheim? Shetland? Hva kunne ikke *da* oppnås, spekulerer Wegener.

Norge

Wegener peker på at selv om tysk kontroll over deler av Skagerrak kunne virke utfordrende på britene, ville dette i seg selv ikke være tilstrekkelig til å tvinge britene til slag, ei heller ville dette forbedre det geografiske utgangspunktet drastisk.

På side 16 går han derfor et skritt videre, i min oversettelse, med følgende ord: "Det neste steget i den fremskridende offensiven ville bli den sydlige delen av Norge, som vi imidlertid først måtte redde fra et britisk overgrep." Han så altså for seg at britene ville overse den norske nøytraliteten og besette deler av Norge, for å stoppe tysk ekspansjon mot det åpne hav.

²³ Wegener, s. 8.



Faksimile fra Wegeners bok der han omtaler Norge i klare ordelag.

Wegener avslutter dette avsnittet og bokens første kapittel med visjoner - eller drømmer - om hva som kunne ha vært. Med kontroll over Danmark og Norge ville man ha truet de britiske handelsveiene og ikke bare tvunget britene til slag, men også fritt velge tid, sted og betingelser for dette.

Wegener kan oppfattes som litt virkelighetsfjern når han gjør seg disse betraktningene. På 1920-tallet bestod den tyske flåten av noen eldgamle linjeskip og noen lettere fartøyer. Det var ingen ting som tydet på at Weimar-regjeringen hadde politisk vilje eller økonomisk evne til å starte et rustningskappløp til sjøs for å tekkes revansjelystne marineoffiserer med eroblingsplaner i magen. Britene hadde fortsatt verdens kraftigste slagflåte og var den ledende flåtemakten. Det var heller intet som tydet på at Storbritannia hadde den ringeste hensikt å oppgi dette forspranget.

Wegener og hans teoretisering over sjømakt

Andre kapittel i boken har mindre relevans i denne sammenhengen, men det er interessant å se at Wegener benytter samme definisjon av Sjømakt som denne artikkelen, med unntak av faktoren Vilje. For Wegener er sjømakt kun produktet av flåte og baser²⁴. Det er underlig at han ikke tar med faktoren Vilje, siden mye av hans kritikk er rettet mot den tyske marineledelsens defensive grunnholdning.

I kapittelet tar Wegener opp en diskusjon rundt "Slaget i seg selv" og beskriver en situasjon som viser at han har sterke reserverasjoner mot dette. Wegener ble derfor beskyldt nettopp for å være "anti-tirpitz'sk", noe han fant sårende og forstyrrende for sine egne argumenter.

Senere kapittel

I det tredje kapittelet beskriver Wegener Nordsjøområdet og tar her et nytt oppgjør med den defensive krigførsstrategien.

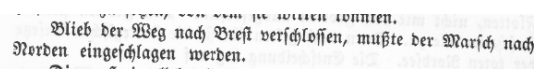
²⁴ Her følger Wegener Mahan, som også bare beskrev to faktorer - *vilje* var utelatt hos begge.

Han konstaterer at britene aldri lot seg lokke til slag under gunstige betingelser for tyskerne - enten nær de tyske basene og minefeltene, eller i underlegne forband som kunne ødelegges etter tur. Og hvorfor skulle britene gjøre det, spør Wegener. Han hadde allerede gitt svaret: Fordi den tyske flåten aldri truet noe som hadde betydning for liv eller død for Storbritannia - nemlig sjøforbindelsene i Atlanteren. Wegener fortsetter å hamre løs på faktumet at fra en posisjon i Tyskebukta kunne ikke britene tvinges til noe som helst. Kun med bedre baser - i dette kapittelet nevnes Frankrike og Danmark (men ikke Norge - en uteglemmelse?) - kunne britene tvinges til slag på Tysklands betingelser.

Også med hensyn til ubåtkrigen viser Wegener til at baser i Norge ville ha gjort all mulig forskjell, spesielt ved at de britiske minesperringene i Nordsjøen kunne utflankeres. Dette ville gjøre seilasen til operasjonsområdene sikrere og ikke minst kortere.

I kapittel fire tar Wegener for seg landkrigen på vestfronten. Han betrakter situasjonen fra fagleperspektiv og hevder at dette slaget ble kjempet - eller burde ha blitt kjempet - for å skaffe marinen baser i Frankrike. Men da frontene stivnet og styrkene på begge sider gravde seg ned, begynte stillingskrigen på land og til havs.

Man kan lett være enig i at franske havner ville gi Tyskland en utmerket basis, men det er lite trolig at den tyske hæren tok særlig notis av denne typen argumenter. For den tyske overkommandoen var den franske felthæren og Paris målet. Wegener tar et oppgjør med en hærledelse som ikke ser marinens behov. Wegener tar opp et alternativ når han påpeker (se utklipp) at "Forblir veien til Brest stengt, må man slå inn på en marsj nordover".



Dette utdypes videre, og Wegener står hardt på at da stillstanden på vestfronten først inntraff, skulle utvidelsen nordover ha funnet sted. Dette skriver han altså i 1926 og offentliggjør i 1929. Det er som tidligere påpekt sikkert at hele den tyske marineledelsen kjente til boken, leste og studerte den og diskuterte innholdet seg imellom - med en ny krig i tankene. Mange var uenige med mye Wegener forfektet og spesielt måten han fremla seg

på (blant dem var Raeder), men det var umulig ikke å være enig i at baser i Norge ville være uunnværlig for den tyske marinen. Dette var kjernen i budskapet, et budskap som skulle forme den maritime strategien til Tyskland.

des Gesamtkrieges. Erst von der Bergeshöhe der Gesamtstrategie gesehen, rückte Dänemark-Norwegen in den Brennpunkt des Krieges überhaupt, sobald die Westoffensive aussichtslos wurde.

Wegener tar også i dette kapittelet opp de danske minesperringene, som han var sterkt kritisk til. De ville jo ikke gjøre marsjen nordover særlig enklere for Tyskland. I det hele tatt tar Wegener et oppgjør med den manglende forståelsen han mente å spore i både den politiske ledelsen og i hærens overkommando. De forstod simpelthen ikke at det var til havs krigen måtte vinnes - mot det ellers uangripelige Storbritannia, som langsam kvalte Tyskland. "Wir haben die See wirklich nicht verstanden", skriver han om Tyskland.

I kapittel fem setter Wegener et kritisk blikk på flere forhold. Den defensive strategien gjøres her - igjen - til syndebukk for tapet i sjøkrigen og man kan formelig spore blandingen av engasjement, bitterhet og frustrasjon. Det samme må alle andre i operativ tjeneste, inkludert Raeder, ha følt, og i det minste hatt sympati for Wegeners meninger på dette punktet. Dette kan imidlertid ikke belegges med skriftlige kilder da Raeder ikke berører dette spesifikt i sine memoarer. Dette kan forklares med at en innrømmelse av å planlegge en invasjon av Norge ville bekrefte dommen mot ham i Nürnberg, der han ble dømt for å ha deltatt i en angrepskrig.

Resten av boken er en diskusjon om strategisk sjømakt, som er interessant hva angår datidens oppfatning av begrepet, men som ikke har direkte innflytelse på formålet med denne artikkelen. Boken avrundes med et kapittel som omhandler Wegeners oppfatning av den nære historien og Tysklands vilje til makt. Helt til slutt legger han skylden for den tapte krigen på tyskernes landorienterte tenkemåte. Han postulerer at for å være en *regional* makt må man satse på hæren, men hvis en nasjon hadde ambisjon om å bli en *stormakt*, måtte man ruste til sjøs. Hvor fristende er det ikke å sammenligne med våre dager der gryende og ambisiøse regionale makter, som Kina og India, satser enormt på marinen, på samme

måte som Sovjetunionen også i perioder gjorde det - men hvor spennende det enn er å spekulere rundt dette, er det på siden av temaet i denne artikkelen.

Oppsummering Wegener

Wolfgang Wegeners tese ble hyppig studert og debattert i mellomkrigstiden, spesielt i marinekretser. Det er imidlertid ikke godt nok kildemateriale til å vurdere i hvilken grad de ledende marineoffiserene ble influert av Wegener, men jeg mener det er rimelig å anta at dette skjedde i betydelig grad. De senere handlinger og operasjonene mot Norge taler til inntekt for et slikt syn.²⁵

Kort oppsummert blir Wegeners tankegang slik: For å kunne slå Storbritannia i en fremtidig krig, måtte det finnes en måte å tvinge Royal Navy til å akseptere et sjøslag med tyskerne, for slik å bryte blokaden. Dette kunne bare oppnås dersom man kunne true de britiske forsyningslinjene i Atlanteren, noe som var umulig fra en utgangsposisjon i Tyskebukta. Bedre baser var nødvendige og flåten ville dermed få gunstige betingelser for den videre kampen. Brest og den franske Atlanterhavskysten var det få som våget å drømme om, så en okkupasjon av Danmark og Norge var Wegeners svar. Han finner ingen grunn til å ta med den militære kapasiteten i de to landene som en faktor av betydning.

Denne strategiske argumentasjonen var forankret i tankegangen til de ledende marineoffiserene i mellomkrigstiden: En offensiv opptreden og Danmark og Norge som måtte besettes for slik å unngå en gjentakelse av første verdenskrig. Skrekkscenarioet var at en offensiv mot Frankrike kjørte seg fast og lignet på den statiske fronten som hersket i første verdenskrig - hva hadde det blitt av marinen da? Man måtte skape et operasjonsrom for flåten.

²⁵ Dette understøttes av Kurt Assmann (s. 136 og s. 174) som skriver at Raeders operative grunnsyn var sterkt preget av de teoretiske strømningene som hersket etter første verdenskrig. Raeder, som tidligere stabssjef i skvadronen med slagkryssere, spydspissen i flåten, må tidlig ha bestemt seg for en offensiv strategi i krig. Norge ble tatt så snart muligheten var der. Alt tyder på Wegener-skolens innflytelse.

Raeder lette etter og fant vikarierende argumenter – jernmalmen fra Narvik og det å komme de allierte i forkjøpet - til å overbevise Hitler. Han ville sikre marinen en relevant rolle og med det de nødvendige ressursene. Dette er temaet i det neste avsnittet, der vi har kommet frem til tiden før selve invasjonen.

Det tyske angrepet

Som det ble vist til innledningsvis, er det tvilsomt at de norske militære forberedelsene i 1940 spilte noen rolle i Tysklands planlegging. Det kan hevdes at selv en mobilisering i god tid før invasjonen - la oss si en uke før - ikke ville hatt noen betydning, hverken på avgjørelsen om å gå til aksjon eller på utfallet. Ser man imidlertid på de resultatene som eksempelvis General Fleischer på Narvik-fronten eller Oberst Eriksen på Oscarsborg oppnådde, er det likevel sannsynlig at de tyske tapene ville blitt mye større. Den tyske marinen hadde kalkulert med tapet av halvparten av de fartøyene som ble satt inn, som i stort var *hele* den tyske marinen. Det kunne ha gått mye verre enn det gikk.

Erich Raeder

Det var den tyske marinen som argumenterte for og drev igjennom angrepet på Norge. Hitler hadde ingen planer om dette selv og omtaler ingen slike ambisjoner i *Mein Kampf* eller i andre sammenhenger. Marinen var imidlertid besatt av tanken: Uten bedre baser kunne ikke krigen mot Storbritannia vinnes - helt i takt med Wolfgang Wegeners tanker.

Raeder gir i *Mein Leben*, memoarene han skrev og utga midt på femtitallet, ingen indikasjoner på at han hadde tidlige planer om invasjon av Norge. Som nevnt var dette et av de punktene han ble dømt for i Nürnberg, og han ville neppe rippe opp i diskusjonen rundt dette. I hans omtale av angrepet på Norge skriver Raeder at allierte planer om støtte til Finland over Narvik, satte ham på tanken om en forkjøpsangrep mot Norge. De allierte hadde liten interesse av Skandinavia før Sovjetunionens angrep på Finland 30. november. Raeder argumenterte imidlertid for en aksjon mot Danmark og Norge i en studie i 1937, og i taler i 1938.



Raeder som Generaladmiral. Merk NSDAPs partinål i gull på uniformen. Han ble dømt i Nürnberg for å ha deltatt i planleggingen av en angrepskrig, men løslatt i 1955 grunnet dårlig helse.

Kilder hevder at Raeder også i oktober 1939 argumenterte overfor Hitler for en okkupasjon av Danmark og Norge²⁶, men Kenneth Hansen står fast på at Raeder ikke aktivt gikk inn for slike planer før etter Altmark-affæren²⁷. Dette står imidlertid i kontrast til Raeders invitasjon til Quisling to måneder før denne hendelsen.

Raeder mangler rett og slett troverdighet når han i memoarene sine finner behov for å stadfeste følgende (min oversettelse): "Det må med ettertrykk slås fast at utsiktene til å vinne baser for vår krigføring i Norge på ingen måte var utslagsgivende for den senere okkupasjonen"²⁸.

Raeder arbeidet tvert imot målrettet for å overtale Hitler til å gå til aksjon mot Norge. Det skulle gå åtte måneder fra utbruddet av andre verdenskrig til at angrepet inntraff.

Vikarierende argumenter

Hitler forstod lite avbegrepet sjømakt og havenes betydning, men han var dypt

²⁶ www.spartacus.schoolnet.co.uk

²⁷ E-mail utveksling med forfatteren juni 2011.

²⁸ Raeder, s. 203. Originalteksten lyder: "Es muss mit Nachdruck betont werden, dass die Aussicht, in Norwegen Stützpunkte für unsere Kriegführung zu gewinnen, in keiner Weise ausschlagsgebend für die spätere Aktion der Besetzung war."

opptatt av økonomiske forhold. Argumenter som å sikre jernmalmen fra Sverige fikk derfor gehør. Å utmanøvrere de allierte var politisk viktig. Dette spilte Seekriegsleitung på for alt det var verdt. Mens admiral Raeder på et rent rasjonelt grunnlag så sent som i desember 1939 hadde påpekt at malmtransporten faktisk ville bli mer utsatt for angrep fra britene hvis Tyskland brøt Norges nøytralitet først, observerte han hvilken effekt malmargumentet hadde hos Hitler og snudde om. I samme periode kom det alarmerende meldinger om at de allierte planla operasjoner mot Narvik, og videre til Kiruna.

Quislings besøk i Tyskland

Vidkun Quisling og Viljam Hagelins besøk hos føreren 14. desember 1939 var organisert av Raeder (og raseideologen Rosenberg), utvilsomt for å rette Hitlers oppmerksomhet mot Norge.



Quisling, Hagelin, hos Hitler desember 1939.

Det er tvil om i hvor stor grad Quisling kunne informere om henvendelsene fra de allierte til den norske regjeringen, men det er et faktum at Hitler den 15. desember, dagen etter Quislings besøk, ga ordre om å starte forberedelsene for angrepet. I en tid hadde Raeder benyttet seg av Quislings argumenter, så i det minste hadde Quisling indirekte påvirkningskraft.

Altmark

Altmark-episoden 16. februar 1940, der Churchill personlig dirigerte de britiske operasjonene, fant sted i norsk territorialfarvann og var et klart brudd på norsk nøytralitet. Norske myndigheter, spesielt de som inispiserte det tyske hjelpefartøyet, hadde imidlertid sviktet ved at de ikke oppdaget de 299 britiske

sjøfolkene som ble holdt som fanger om bord (!).



Altmark og HMS Cossack i Jøssingfjorden.

Selv om episoden brakte forholdet mellom Norge og Storbritannia til frysepunktet, sendte den Churchills popularitet til værs hjemme. Hitler var rasende, spesielt på grunn av prestisjetapet, og episoden bidro til å akselerere utviklingen av de tyske planene. Den overbeviste Hitler at man ikke kunne stole på at Norge kunne bevare egen nøytralitet og at Tyskland måtte sikre egne forbindelseslinjer. Den 23. februar ble general Falkenhorst utpekt til å lede felttoget. Britenes åpenbare brudd på norsk nøytralitet og Norges manglende evne til å forsvare den, ble nyttige brikker i Raeders spill.

Kappløpet mot Norge

De allierte planene bar preg av Frankrikes og Storbritannias forskjellige interesser og deres ulike syn på den strategiske situasjonen. Begge hadde riktignok sympati for Finland i Vinterkrigen, og begge lette etter muligheter til å svekke Tyskland. På vestfronten hersket stillhet, mens *Wehrmacht* omgrupperte og bygget opp styrkene etter felttoget i Polen. I Frankrike, der ledende politikere var i kappestrid om å fremstå som de mest offensive, så man først og fremst etter en slagmark som lå lengst mulig unna fransk jord. Støtte til Finland, og samtidig okkupasjon av de svenske malmfeltene, ble svaret. At direkte militær hjelp til Finland kunne innebære at vestmaktene kom i krig med Sovjetunionen, ble tatt med i betraktningen og akseptert av Frankrike, men ikke av Storbritannia. Eventuelle tyske motreaksjoner ble ønsket velkommen - så lenge krigen ikke ble ført på Frankrikes territorium. Finlands kapitulasjon endte denne uenigheten,

men en aksjon mot Narvik og andre punkter på kysten var fortsatt på agendaen.

Det oppstod et kappløp mellom de allierte og Tyskland om å erobre Norge først, men det var en ujevn konkurranse. Frankrike og Storbritannia vaklet i sine planer og hadde meget forskjellige interesser og syn. De nølte med å krenke norsk nøytralitet og hadde ingen grunn til hast. På tysk side var det derimot omvendt. En fast vilje lå bak - Raeder og nå også Hitler - og det ble presserende å komme de allierte i forkjøpet. Den britiske mineleggingen i norske farvann 8. april var utvilsomt et brudd på norsk nøytralitet, men da hadde tyske styrker allerede vært i sjøen siden 3. april - med kurs for Norge. En gammel marinedrøm skulle gå i oppfyllelse.

Kriegsmarines vikarierende argumenter hadde hatt sin virkning. Beslutningen om å angripe Norge ble tatt og presset igjennom av Hitler personlig, og han avviste argumentene til en samlet hærledelse. Denne var sterkt imot at Wehrmacht skulle sende 8 - 10 divisjoner, over 1000 fly og hele marinen til et perifert område, like før angrepet på Frankrike, som var antatt å ha Europas beste hær. Det var før angrepet 10. mai ingenting som tydet på at Frankrike skulle kapitulere allerede 22. juni. Tyskerne var selv overveldet av fremgangen og Hitler var på høyden av sin prestisje og makt. Den tyske marinen hadde fått de beste basene tenkelig og det de hadde drømt siden første verdenskrig. Flåten var imidlertid sterkt svekket etter kampene og senere i krigen forsvant også viljen til å bruke fartøyene offensivt. Konsekvensene dette hadde for sjømakten er vist tidligere.

Hitler hadde tatt en stor sjanse da han overprøvde generalene sine og tvang igjennom operasjonene mot Norge. Hitler bygde mye av sin prestisje på at han gang på gang - kanskje helt frem til 1942 - fikk rett i strategiske spørsmål, i motsetning til generalene i hærens overkommando. Et alvorlig tilbakefall i Norge kunne ha rokket ved hele hans maktbasis.

For den tyske marinen skulle erobringen av de utmerkete utgangspunktene i både Frankrike og Norge ikke få særlig betydning, med unntak for ubåtene i Slaget om Atlanteren og angrepene på Murmansk-konvoiene. Hva Wegener tenkte om dette, vet vi ikke.

Avslutning og sammendrag

Det tyske angrepet på Norge 1940 kom som et resultat av mange forhold. De som oftest refereres er behovet for sikring av malmtransporten fra Narvik, kombinert med et kappløp med de allierte om å komme motparten i forkjøpet. Dette var utløsende faktorer, men ikke de bakenforliggende grunnene. Det er allment anerkjent at det var den tyske marinen som presset på for felttoget mot Norge, og jeg har forsøkt å argumentere for at Seekriegsleitungs hovedargument var implisitt eller direkte bygget på Wegeners teser - en offensiv handlemåte og behovet for bedre baser. Dette var lærdommen fra første verdenskrig. Den tyske marineledelsen, med Raeder i spissen, lyktes i å overbevise Hitler om at Weserübung måtte gjennomføres, og brukte de argumentene som ga best effekt til enhver tid. Wegeners tanker lå hele tiden bak

De strategiske varslene var tydelige, ikke bare i etterpåklokskapens lys. Angrepet på Norge burde ikke ha kommet uventet på nasjonen. Geografiske konstanter endrer seg ikke. Et godt forsvar lar seg ikke bygge opp når krisen først truer. Dette er lærdommen fra 1940.

Vedlegg - Utvalgte kilder



Kurt Assmann (1884-1962), tysk viseadmiral, sjef for marinerarkivene og forfatter av flere bøker. *Deutsche Seestrategie in Zwei Weltkriegen* er spesielt interessant, da det er få andre kilder fra denne perioden om dette spesifikke temaet. Assmann og Wegener delte i stor grad syn på hvilke feil Tyskland hadde begått i første verdenskrig. I Marinemuseets arkiv.



Sir Julian Corbett (1854-1922), britisk marinehistoriker. Hans viktigste verk, *Some Principles of Maritime Strategy*, er et av de klassiske verkene i sjøkrigsteorien. Her betoner Corbett betydningene av blant annet forsyningslinjene til sjøs, mens selve sjøslaget ikke inntar noen sentral plass, som hos Mahan. Den såkalte *Green Pamphlet*, et vedlegg til boken, er en studie i strategiske forhold innen sjøkrigen. Boken og den grønne pamflett kan lastes ned fra www.gutenberg.org/wiki/Main_Page



Alfred Tayer Mahan (1840-1914), admiral i US Navy og sjøkrigshistoriker. *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783* er det av hans mange verker som har fått mest oppmerksomhet. Det er hevdet at Mahan argumenterte for at sjømaktens hensikt

var å ødelegge fiendens flåte, men dette er bare delvis riktig. I Marinemuseets og Sjøkrigsskolens biblioteker. www.gutenberg.org/wiki/Main_Page



Admiral Erich Raeder (1876-1960) var sjef for den tyske marinen i 15 år og satt i stillingen til 1943, da han ble avskjediget av Hitler. Memoarene, *Mein Leben*, er delvis upålitelige som kildemateriell. I britisk utgave kom disse ut som *The Struggle for the Sea*, som kun dekker perioden etter 1928, da han ble sjef for marinen etter at forgjengeren ble tvunget til å gå av ("Lohmann affæren", der det kom frem at Weimar-regjeringen og marinen hadde hemmelige fond for å omgå Versailles-traktaten). Admiral Raeder var en av Hitlers betroede menn, selv om han ikke stod føreren nært personlig. Uansett partifarge var han en profesjonell og kompetent marineoffiser, som krevde disiplin og orden i rekkene. I Marinemuseets arkiv.



Admiral Alfred von Tirpitz (1849-1930), arkitekten bak dannelsen av Hochseeflotte, utga i 1919 sine memoarer, *Erinnerungen*. Her tar han opp det enorme arbeidet det var å bygge flåten nærmest fra intet, og man får et inntrykk av en mann som styrte det hele alene - han manipulerte og kontrollerte store deler av politikken, pressen og publikum. I *Erinnerungen* beklager han kun at den tyske marinen ikke hadde gått offensivt nok frem og at ubåtene ikke hadde blitt satt inn med full kraft tidligere. I Marinemuseets arkiv.