

"Marinen 200 år" av Jacob Børresen
Foredrag på SMS Sjømaktseminar nr. 14 i Ulvik.
Hardanger Torsdag 28. august 2014

Innledning

Det er en glede for meg, her på det 14. Ulvik-seminaret i rekken, og i anledning jubileumsåret 2014, 200 år etter den norske Grunnlovens og den norske marinens fødsel, å få lov til å dele med dere et sammendrag av Den norske marinens historie fra 1814 og til i dag.

Jeg skal ikke kjede dere med en kronologisk oppramsing av begivenheter gjennom disse 200 år, men vil i stedet peke på noen typiske trender og trekke noen linjer i Marinens historie fra 1814 og opp til vår egen tid.

For ordens skyld: Jeg vet at GIS helst vil at vi skal snakke om Sjøforsvaret i betydningen Kystvakta og Kysteskadren, og ikke om Marinen. Men Sjøforsvaret er et relativt nytt begrep, som i forskjellige perioder av historien har omfattet både Kystartilleriet, Marinens flyvevesen og Kystvakta, i tillegg til Marinen, eller Kysteskadren om dere vil, og i daglig tale snakker vi jo hele tiden om Marinen, og omtaler oss selv som marineoffiserer, så jeg har valgt denne gangen å benytte begrepet «Marinen» om Sjøforsvaret. Der jeg spesifikt omtaler Kystvakta, Kysteskadren eller Kystartilleriet, kaller jeg dem det.

Så til saken:

12. april 1814, etter ordre fra prinsregenten Christian Fredrik, avløste den norske kommandørkaptein Thomas Fasting den danske kontreadmiral Otto Lütken som sjef for sjøstridskreftene i Norge. Administrativ sjef, eller sjef for Sjøkrigskommisariatet, som det den gang het, ble sjefen på Fredriksvern verft Jens Schouw Fabricius som samtidig ble utnevnt til kontreadmiral. Den norske marinen var født.

Sju måneder senere, i november 1814, var Christian Fredrik avsatt og svenskekongen Carl XIII konge også av Norge. Norge fikk beholde Grunnloven av 17. mai 1814 – med en liten endring: Norge forble et eget kongerike, men i personalunion med Sverige. Men Norges lover ble fortsatt vedtatt, og penger til Norges forsvar fortsatt bevilget, av Norges Storting. Og den norske marinen besto, uavhengig av den svenske. Thomas Fasting ble marineminister mens Fabricius ble sjef for marinen og fast stedfortreder for Fasting når denne tjenestegjorde ved den norske statsrådsavdelingen i Stockholm. Sammen kom de to til å styre Marinen i hele 22 år! Fabricius fikk omsider slippe i 1836, 78 år gammel, etter i flere år å ha søkt om å få gå av grunnet sviktende helse. Fasting ble sittende i enda tre år, til 1839, han var da 69 år gammel. Bemerkelsesverdig også når vi vet at forventet levealder på denne tiden var 50 år.

La meg kort minne om forhistorien: under Napoelonskrigene kom det nøytrale Danmark-Norge under press for å slutte seg til Frankrike. Storbritannia var redd for at den sterke dansk-norske fellesflåten skulle falle i hendene på Napoleon. I 1807 angrep Royal Navy København og tilegnet seg så godt som hele flåten. Flåteranet ble opphav til et nytt ord i The Oxford Dictionary: «To Copenhagen», og førte til at Danmark-Norge sluttet seg til Frankrike og til at britene i de neste sju år avskar kontakten mellom tvillingrikene. Blokaden påførte Norge katastrofale tap i handel og sjøfart og førte til sviktende korntilførsler, og for fattigfolk til barkebrødstid.

Da Napoleon tapte krigen måtte Danmark avstå Norge til Sverige. Nordmennene, med den danske stattholderen prins Christian Fredrik i spissen, erklærte seg selvstendig. Vi fikk Grunnloven på Eidsvold og en egen norsk marine, dannet av et hundretalls rokanonbåter i det norske kystforsvaret og en

orlogsflåte på sju brigger, åtte skonnerter og en brigg som lå på beddingen. Hun løp av stabelen i 1815 og fikk navnet *Fredriksværn*. De sju briggene var egentlig den danske kongens eiendom, som hadde unnsloppet flåteranet og i 1814 befant seg i norsk havn. I henhold til Kieltraktaten skulle de returneres til Danmark.

Christian Fredrik som nå var valgt til konge av Norge, avslo å levere tilbake briggene og kunngjorde at de inntil videre var tatt i norsk tjeneste og under norsk flagg.

Svenskene ville selvfølgelig ikke finne seg i at de på denne måten gikk glipp av belønningen for sin innsats mot Napoleon. Høsten 1814 angrep de Norge med sine krigsvante styrker under ledelse av den svenske kronprins Karl Johan, tidligere marskalk Bernadotte i Napoleons hær. Etter et kort felttog kapitulerte nordmennene. Svenskene valgte å godta den norske grunnloven mot at Christian Fredrik abdiserte og overlot kronen til Carl XIII.

Kan vi spore noen rød tråd fra marinen i 1814 til den norske marinen i dag? Finnes det noe igjen av 1800 tallets norske marine i vår tid? Er det noen typiske trekk fra den gang som har fulgt oss gjennom disse 200 år? Svaret på alle tre spørsmål er ja. Stikkordene er: Forsvarsallianser, skjærgårdsmarinen, marinebyen Horten og den vedvarende doble ubalansen mellom ambisjon og realitet, mellom oppgaver og ressurser.

Men så er det også noen klare brudd i den norske marinehistorien. Det første kom i 1905 og skyltes unionsoppløsningen. Etter 90 år i union med Sverige var Norge alliansefritt. Unionen var nemlig også en forsvarsallianse. I 35 år, fra 1905 til 1940 var den norske marine for første, og med unntak av et kort mellomspill mellom 1945 og 1949, for hittil siste, gang i norsk marinehistorie en

alliansefri marine. Det gikk ikke så bra. Det er mye som tyder på at for et lite land bidrar allianseforpliktelser til å holde forsvarsbevilgningene på et høyere nivå enn hva de ellers ville vært.

Det andre bruddet var resultat av en kombinasjon av en endret trusselsituasjon og den våpenteknologiske utvikling. Etter 110 år på Karljohansvern og Horten, flyttet Marinens hovedbase i 1962 til Bergen og Haakonssvern.

De to siste bruddene er av ny dato og inntraff etter den kalde krigen.

For det første: fra i over 180 år å ha vært en typisk kystmarine med enkelte havgående kapasiteter, var Den norske marinen på begynnelsen av 2000-tallet blitt en havgående marine med enkelte kapasiteter spesialisert for operasjoner i kystsonen.

For det andre: fra i over 180 år å ha vært en typisk småstat med en kystforsvarsmarine ble Norge på 2000 tallet en mellomstor europeisk sjømakt.

Spørsmålet er om disse to siste bruddene vil bli av varig karakter. Jeg tror ikke det. Vår relative rikdom er forbigående. Norge er og blir en småstat. Før eller senere vil kombinasjonen av vår fåtallige befolkning og begrensede økonomiske ressurser uunngåelig tvinge Marinen tilbake til sin tradisjonelle rolle som kystforsvarsmarine.

I den neste halvtimen vil jeg følge disse røde trådene i vår marinehistorie og se litt nærmere på bruddene.

Skjærgårdsmarinen

Jeg nevnte den første røde tråden: forsvarsallianser, det faktum at den norske marine gjennom hele sin historie fra 1814 til i dag, med unntak av de 35 årene mellom 1905 og 1940 og de fire årene mellom 1945 og 1949, ha vært en alliansemarine.

Den andre røde tråden er skjærgårdsmarinen.

Fra 1536, under kong Christian 3., ble Norge innlemmet i Danmark som en provins. Utover på 1500-tallet ble den dansk-norske fellesflåten etablert som en motvekt mot omseggripende sjørøveri. Norges bidrag var en kystbefolkning av dyktige sjøfolk og navigatører, de store skogene med furu og eik til skipstømmer og gran til mastetømmer, hamp, tjære og bek – såkalt *Naval Stores*, og de mange gode havnene som dannet grunnlag for dansk-norsk sjøherredømme i Skagerrak og Kattegat gjennom et par hundre år.

Det store skillet kom med flåteranet i 1807 og den engelske blokaden mellom 1807 og 1814. Det førte til at den norske marinen ble en skjærgårdsmarine, samtidig som minnene fra fellesflåten, kombinert med at Norge utover på 1840-tallet ble en verdensledende skipsfartsnasjon, holdt drømmen om en havgående marine ved like. En rød tråd i marinehistorien fra 1814 til i dag er derfor debatten mellom skjærgårdslobbyen og «de havgående».

Mellom 1820 og 1823 drøftet filosofen Nils Treschow Norges forsvarsbehov på prinsipielt grunnlag og lanserte ideen om at det var kystforsvaret og ikke den havgående marinen som var nødvendig for forsvaret av Norge. Det lutfattige Norge hadde ikke råd til noe annet, så Treschows kystforsvarsdoktrine gjorde

nødvendighet til en dyd, og har helt opp til vår tid utgjort hovedgrunnlaget for den norske marinens utrustning og operasjoner.

I nesten 200 år, fra rokanonbåtene i 1814 fram til missil-torpedobåtene av Hauk-klassen ble tatt ut av tjeneste i 2008, besto kjernen i den norske marinen av små relativt – når forholdene tillot det – hurtiggående båter med forholdsvis stor ildkraft, skreddersydd for operasjoner langs norskekysten i tråd med Treschows doktrine. Hva har så kanonsjaluppene og kanonjollene under «kanonbåtkrigen» i 1814, unionsoppløsningens og første verdenskrigs damptorpedobåter, (1883-1918), 2. verdenskrigs og den kalde krigens motortorpedobåter (1939-1989), missiltorpedobåtene fra den kalde krigen (1949-1989) og den lange krigen mot terror (etter 2001) hatt til felles? Hva er fellesnevneren i det store spektrum av våpensystemer fra rundborede munnladningskanoner via torpedoer og hurtigskyttende riflede maskinkanoner til langtrekkende presisjonsmissiler, og med de forskjelligste former for framdrift fra årer og seil via dampmaskiner til hurtiggående bensin- eller dieselmotorer?

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.

For det annet var de små fartøyene, både i konstruksjon og operasjonskonsept, tilpasset norskekystens krevende topografi med de mange trange leder og de tusener av holmer og skjær. De kunne manøvrere og ligge på lur hvor fiendens fartøyer ikke kunne se, eller nå dem, og vente på en anledning til å avlevere et overraskende angrep. Ofte opererte de i tilknytning til befestede støttepunkt på land. Befestningene tjente både som defensiv beskyttelse og bisto med

offensiv ildstøtte når kampfartøyene stakk ut fra sitt skjulested for å angripe en inntrengende fiende.

For det tredje var de små kampfartøyene nettopp det: små, og med et fåtallig og ungt mannskap. Det hadde blant annet som konsekvens at de hadde mindre utholdenhet enn større fartøyer med større besetning. Det var færre å fordele arbeidsbelastningen på, større konsekvenser av at det oppsto vakanser ved at noen falt fra. Det fysiske arbeidsmiljøet om bord var dårligere enn om bord i et større fartøy. Det var trangere om plassen. På 1800-tallet var det slitet bak årene som tok på. Senere i motorenes tidsalder bidro krappe bevegelser i sjøen, vibrasjoner og støy fra kraftige, hurtiggående motorer til å forringe arbeidsmiljøet. Det alle disse fartøyene hadde til felles var således at de ofte måtte søke til havn for at besetningen kunne få hvile ut.

«De havgående» ga aldri helt opp kampen mot skjærgårdsdominansen, og med jevne mellomrom fikk de gjennomslag og bidro til at Marinen i korte perioder fikk et betydelig havgående innslag. Mellom 1828 og 1862 ble det bygget fire havgående fregatter og tre korvetter som på 1840- og 50-tallet fra tid til annen viste flagget i Middelhavet og ved en enkelt anledning i Sør Amerika. Under Krimkrigen (1853-56) og de dansk tyske krigene (1848-50 og 1864) inngikk noen av dem i svensk-norske eskadrer.

Debatten mellom skjærgårdstilhengerne og «de havgående» ble særlig aksentuert i striden mellom kommanderende admiral viseadmiral Sparre og sjefen for admiralstaben kontreadmiral Børresen i årene rundt 1905. Striden sto om anvendelsen av de fire moderne panserskipene Norge hadde anskaffet under opprustningen på slutten av 1890-tallet og fram mot

unionsoppløsningen. Sparre ville at de skulle operere defensivt, gjerne spredt langs kysten under dekke av kystbefestningene, og bare gå ut og angripe fiendens fartøyer når de nærmest seg kysten. Børresen ville operere panserskipene samlet i en eskadre, oppsøke fiendens fartøyer i åpen sjø og nedkjempe dem før de kom seg inn til kysten. Det var Sparres kystforsvarslinje som ble den rådende.

Andre gang det toppet seg var i 1949 da Norge ble medlem av NATO. Den norske marinen som høsten 1945 hadde vendt hjem etter fem år i eksil i Storbritannia, hadde vokst betydelig både i størrelse og erfaring og gjort seg fordelaktig bemerket ved sin innsats. Den var fortsatt, som før krigen, i stor grad en kystmarine med en overvekt av MTBer og minekrigsfartøyer. Men i motsetning til den norske marinen i 1940, hadde den en betydelig havgående kapasitet i form av tre jagere, to fregatter, tre korvetter og to undervannsbåter. I 1946 ble den havgående delen av Den norske marinen ytterligere forsterket med innkjøp av fire C-klasse jagere og tre undervannsbåter fra Storbritannia.

Med Norges inntreden i NATO i 1949 ble det klart at hva som først og fremst var forventet av nordmennene var at de etablerte en sterk hær og et godt luftforsvar som kunne demme opp for en sovjetisk invasjon over landegrensen. Sjøfronten skulle Royal Navy og U.S. Navy ta seg av. Det var slik sett heller ikke behov for å bygge noen havgående norsk marine med evne til å beskytte den store norske handelsflåten på de sju hav. Dermed var det, til mange sjøoffiserers forbitrelse, opplest og vedtatt at den norske etterkrigsmarinen skulle være en liten kystmarine, den minste av de tre forsvarsgrenene. Da stabssjefen i Marinen, flaggkommandør Hovednak, støttet av sin sjef admiral

Danielsen, forsøkte å konfrontere forsvarsminister Jens Christian Hauge i sakens anledning, endte det med at de begge måtte gå.

Denne innretningen av den norske marinen ble ytterligere bekreftet og befestet med Flåteplanen av 1960 og forble det framherskende paradigmet under resten av den kalde krigen. Men også den gang var det marineoffiserer som, riktig nok forgjeves, gikk inn for å samle det meste av Marinens offiserer og mannskap om bord i et par havgående kryssere.

Marinen går til havs

Det som for ettertiden kanskje vil bli stående som et brudd med Den norske kystmarinetradisjonen kom med avslutningen av den kalde krigen etter 1989, da fartøyene fra Flåteplanen av 1960 falt for aldersgrensen. Bruddet hadde røtter tilbake til opprettelsen av Norges 200 mils økonomiske sone 1. januar 1977. Norge bygget ut en tallrik og moderne flåte av havgående kystvaktfartøyer som i dag består av ni havgående fartøyer tilhørende ytre kystvakt og seks mindre fartøyer tilhørende indre kystvakt.

Da erstatning for de fem fregattene av Oslo-klassen skulle vurderes på 1990-tallet gikk både GIS, kontreadmiral Rolf Eilhart Pedersen og forsvarssjefen, admiral Torolf Rein, støttet av analyser fra Forsvarets forsvarsinstitutt, inn for å anskaffe et noe større antall, åtte eller ni, mindre kystkorvetter skreddersydd for å bekjempe ubåter langs norskekysten. Innen general Arne Solli overtok som forsvarssjef høsten 1994 hadde situasjonen endret seg. NATO hadde fått en ny strategi som åpnet opp for internasjonale operasjoner utenfor alliansens mandatområde. Norge kunne ikke lenger forvente å være en netto importør av sikkerhet slik vi hadde vært det under den kalde krigen. NATOs nye strategi og nye oppgaver innebar at alle alliansens medlemsland heretter var forventet å

kunne bidra til internasjonale operasjoner. Embargooperasjonene i Adriaterhavet mot det tidligere Jugoslavia fra 1992 til 1996 hadde vist at etterspørselen etter fregatter i NATO var stor. Skulle Oslo-klassen erstattes med nye eskortefartøyer var det blitt åpenbart at de måtte erstattes av havgående fregatter med evne til å operere helikopter. De små fregattene av Oslo-klassen, som var skreddersydd for anti ubåtoperasjoner i kystfarvann, ble erstattet av fem store havgående *multi purpose* fregatter av Nansen-klassen.

I 2007 ble kystartilleriet nedlagt og MTB-våpenet, kjernen i den norske kystmarinen i over 100 år, ble i praksis nedlagt da de 14 MTBene av Hauk-klassen ble erstattet av seks korvetter av Skjold-klassen i 2008.

Dagens norske marine er havgående i kanskje større grad enn noen gang siden 1814. I tillegg har deltakelse i skarpe internasjonale operasjoner gjenreist respekten for krigens krav. De få fartøyene vi utrustet og bemanner holder kanskje høyere standard enn noen gang i Marinens historie, med mulig unntak for årene 1942 til 1945. Og fra opprettelsen i 1977 til i dag har Kystvakta gradvis vokst fram til å bli blant verdens mest moderne og effektive.

Hva skyldes dette tilsynelatende bruddet med arven etter 1814, at Marinen, Kysteskadren og Kystvakta er blitt havgående og at utrustede fartøyer holder så høy kvalitet? Det skyldes for det første at vi er blitt et rikt land. For det annet har utviklingen av folkeretten på havet og Norges forpliktelse til å forvalte ressursene i havdomenet på en forsvarlig måte gjort det politisk nødvendig å etablere en havgående kystvakt. Endelig har allianseforpliktelsene i NATO, med alliansens engasjement i skarpe operasjoner utenfor Atlanterhavspaktens

mandatområde, gjort det både politisk mulig og nødvendig å opprettholde moderne havgående sjøstridskrefter, marine og kystvakt, av høy kvalitet.

Karljohansvern og Horten

Den tredje røde tråden i norsk marinehistorie er Horten og Karljohansvern.

Byen Horten oppsto som en konsekvens av unionen med Sverige i 1814. Den viktigste flåtebasen ved Oslofjorden under dansketiden hadde vært Fredriksvern ved Stavern. Karl Johan, som overtok som konge i 1818, hadde en målsetting om å bygge en svensk-norsk flåte av linjeskip som kunne avbalansere den russiske flåten i Østersjøen. Stortinget fikk beskjed om at det norske bidraget skulle bestå av 20 linjeskip, 16 fregatter, 32 brigger og en skjærgårdsflåte av 36 kanonsjalupper og 10 bombesjalupper. Havna i Fredriksvern rommet ikke mer enn tre til fire linjeskip og Karl Johan bestemte seg for å flytte den norske marinens base til Horten, der det var en rommelig havn, men for øvrig ingen ting annet enn et gårdsbruk. Den formelle beslutningen om å bygge basen i Horten ble fattet i desember 1819 og byggingen av det nye marineverftet startet i mars 1820.

Men noen linjeskip ble det aldri. Det sørget Stortinget for, som satt på pengesekken. Både den svensk-dikterte flåteplanen av 1818 og den tilhørende flyttingen av marinens hovedbase fra Fredriksvern til Horten ble mer eller mindre åpent sabotert av Stortinget utover på 1820-tallet. Horten overtok ikke som hovedbase for Marinen før i 1850, men forble så hovedbase i 113 år fram

til 1963. Og fra ingen ting i 1819 vokste det fram en by rundt marinebasen som i dag teller nesten 20 000 innbyggere.

I 1953 besluttet Stortinget at Marinens hovedbase skulle flyttes til Bergen. Flyttingen var gjennomført i 1963. Marineverftet ble solgt til private. Det eneste som ble igjen av forsvarsvirksomhet var Sjømilitære korps, Sjøforsvarets maskin- og elektrikerskole samt hovedkvarteret for Østlandet sjøforsvarsdistrikt og en relativt betydelig verksteds- og vedlikeholdsvirksomhet knyttet til kystartilleribefestningene i Oslofjorden. Da sjøforsvarsdistriktet, i forbindelse med at Kystartilleriet var under avvikling, ble nedlagt i 2002 forsvant også dette. I miljøet rundt marineverftet var det imidlertid grodd opp en rekke elektrotekniske bedrifter. Og det at Forsvarets forskningsinstitutt la sin undervannsavdeling til Horten bidro også til å skape et høyteknologisk miljø og grobunn for industri av typen Kongsberg maritime.

Det er i stor utstrekning Marinen og Marinens virksomhet som har lagt grunnlaget for den blomstrende elektroniske industri- og teknologibyen Horten. Sjøforsvaret har heller ikke sluppet helt taket i Horten, selv om den operative virksomheten er lagt ned. Marinemusikken og Marinemuseet holdes fortsatt i hevd. Sjømilitære samfunn feirer fortsatt sin fødselsdag med stiftelsesmiddagen første fredag i desember hvert år i samfunnsbygningen i Horten fra 1883, hvor Generalinspektøren for Sjøforsvaret under taffelet redegjør for status i forsvarsgrenen. Forsvarets logistikkorganisasjon, FLO, opprettholder ett av sine tunge verksteder i Horten.

På den gamle basen Karljohansvern er fortsatt mange av de opprinnelige kaserne- og depotbyggene bevart, sammen med flere av de gamle

festningsverkene, med Den norske Løve på Vealøs som juvelen i kronen. Den 150 år gamle steindokka, nå del av Horten industripark HIP, er i full bruk. Slik sett kan vi hevde at det i Horten fremdeles finnes en rest av 1800-tallets norske marine.

Marinens hovedbase flytter

Bruddet kom altså i 1963. Fienden var ikke lenger Sverige eller Tyskland men Sovjetunionen og Warszawapakten og Den norske marinens hovedbase i Horten befant seg innenfor rekkevidde av langtrekkende bombefly med utgangspunkt i Russland eller Øst-Tyskland. Den største trusselen mot Norge kom imidlertid fra nord i form av et Sovjetisk angrep gjennom Finnmark i kombinasjon med amfibielandsetninger langs kysten så langt sør som til Bodø. Den norske marinens hovedoppgave var ikke lenger forsvar av hovedstaden mot angrep østfra eller sørfra, men forsvar mot sjøinvasjon nordfra.

En annen hovedoppgave var å beskytte etterforsynings- og forsterkningstransporter fra Sør- til Nord Norge. En tredje oppgave var å sikre ankomsten av allierte forsterkninger som kom sjøveien.

Som NATO-medlem var ikke lenger den norske forsvaret innrettet mot å forsvare Norge i isolasjon, men inngikk i et allianseforsvar basert på en viss grad av arbeidsdeling mellom medlemslandene. Norges betydning for alliansen var en funksjon av vår beliggenhet til Nord-Atlanteren og Norskehavet, havområder det var avgjørende for de allierte å beherske for å sikre forsterknings- og etterforsyningstransportene over havet fra Nord Amerika til sentralfronten i Europa. Alle disse oppgavene tilsa at Den norske marinen ikke skulle være basert inne i den avsidesliggende Oslofjorden, Hvor den dessuten lå utsatt for overraskende luftangrep, men måtte anlegges sentralt i forhold til

den kalde krigens primære sjømilitære operasjonsområde, Nord Atlanteren og Norskehavet.

De doble ubalanser

Den fjerde røde tråden er hva jeg har valgt å kalle de doble ubalanser. Og la meg starte med et sitat av den amerikanske sjømaktsideologen Alfred Thayer Mahan fra 1890:

«Hvorvidt en demokratisk regjering vil være fremsynt nok, ha tilstrekkelig øye for statens interesser og strategiske stilling, ha vilje til å sikre statens fortsatte velstand ved å bruke penger [på forsvar] også i fredstid, alt sammen nødvendig for at staten skal være militært forberedt, er et åpent spørsmål».

Sitatet kan stå som passende kommentar til norske regjeringers evne og vilje til å holde Sjøforsvaret og Marinen i hevd også i perioder med dyp fred. For Norge har det vært en rød tråd i planlegging og drift av Marinen fra 1814 og fram til vår tid at ambisiøse flåteplaner er blitt vedtatt på løpende bånd, men sjelden eller aldri realisert. Gjennom hele 200 årsperioden har Sjøforsvaret lidd under en stadig tilbakevendende ubalanse mellom ambisjon og realitet, mellom oppgaver og ressurser.

Unntakene har vært når krig truet eller når Norge var i krig. Første gang vi så en betydelig flåteopprustning var under unionskrisen fra 1890 og fram til unionsoppløsningen i 1905, hvoretter flåten sakte men sikkert forfalt. Ved krigsutbruddet i 1940 var marinen nærmest helt ubrukelig.

Neste gang Marinen ble rustet opp var mellom 1941- og 45, men i årene etter krigen forfalt også denne flåten sakte men sikkert.

Tredje gang Marinen ble rustet opp var med Flåteplanen av 1960, 50 prosent finansiert av USA. Dette var også første gang en norsk flåteplan ble realisert i sin helhet, med femten undervannsbåter, fem fregatter, to korvetter og førti MTBer og kanonbåter. Denne flåten ble stort sett vedlikeholdt og modernisert gjennom hele den kalde krigen med blant annet tilførsel av nye missiltorpedobåter, moderne mineryddere og seks nye undervannsbåter. Men fordi det ikke var ordentlig krig, ble ikke krigens krav tatt på alvor. Vedlikehold av våpensystemene var mangelfull og flere av hovedvåpnene som torpedoer og missiler ville ikke ha virket i et virkelig tilfelle. Tilstedeværelse var viktigere enn reell stridsevne.

Den kalde krigens avslutning med Sovjetunionens sammenbrudd førte til omfattende nedrustning i alle de europeiske NATO-landene, med unntak av Tyrkia og Hellas. Norge var ikke noe unntak. Forsvarsbudsjettene som gjennom det meste av den kalde krigen hadde hatt en nokså stabil nominell vekst på 3 prosent i året, ble nå kraftig redusert. Mens forsvarsbudsjettet i 1989 omregnet til 2012-kroner hadde en kjøpekraft på 70 milliarder kroner, var budsjettet i 2012 på 40 milliarder. Det utgjør en reduksjon i kjøpekraft på godt over 40 prosent.

Allerede på 1970- og 1980-tallet oppsto et økende gap mellom oppgaver og budsjetter og mellom drifts- og investeringsutgifter. Ved inngangen til 1990-tallet var situasjonen blitt kritisk. Men det eneste som skjedde var at budsjettene plutselig ble mindre, det motsatte av hva som trengtes. Først ved inngangen til 2000-tallet var det kommet så langt at omfattende reduksjoner i antall enheter og avdelinger tvang seg fram. Og det hjalp selvsagt at NATO presset på og oppfordret medlemslandene å legge om forsvarsstrukturen slik at den passet bedre til alliansens nye strategiske konsept. Det ble nå foretatt en drastisk omlegging av hele Forsvaret fra mobiliseringsbasert invasjonforsvar til stående innsatsforsvar. Hærens brigader ble redusert fra tretten til én, Kystartilleriet og Sjøforsvarsdistriktene ble avviklet. For Marinens vedkommende ble antall fartøyer redusert fra rundt 80 med stort og smått i 1990 til litt over 20 i dag. Bare Luftforsvaret forble relativt uberørt av reduksjonene.

Målsettingen med omleggingen var todelt. For det første å tilpasse Forsvarets struktur til en ny trusselsituasjon, nye oppgaver og ny teknologi. For det andre, en gang for alle å få bukt med Forsvarets doble ubalanse, misforholdet mellom oppgaver og struktur og mellom struktur og ressurser.

Ingen av målsettingene ble nådd. Forsvarsbudsjettene ble redusert raskere enn driftsutgiftene som følge av redusert antall enheter og avdelinger. En av årsakene var at selv om enhetene som gikk av for aldersgrensen ikke ble skiftet ut en for en, var det nye materiellet som ble anskaffet svært meget dyrere både i anskaffelse og drift enn enhetene som ble skiftet ut. En annen årsak var,

bevisst eller ubevisst, systematisk undervurdering fra Forsvarets side av driftsutgiftene til det nye materiellet.

Forsvarsplanleggingen har gjennom flere tiår vært, og er fortsatt, preget av et misforhold mellom Forsvarets størrelse og forsvarsbudsjettet. Bevilgningene har ikke vært tilstrekkelige til å dekke utgiftene for de forsvarsstrukturene som har vært foreslått av skiftende regjeringer og vedtatt av Stortinget.

Underbudsjetteringen har ledet til dårlig ressursutnyttelse og til et misforhold mellom investeringer og faktisk tilgjengelig militær kapasitet. De siste åtte årene har Forsvaret hvert eneste år vært underbudsjettet med rundt regnet to milliarder kroner. Da er det en fattig trøst at vi de siste fem årene, som ett av få land i Europa, har hatt en nominell økning i forsvarsbudsjettet. Problemet er bare at Langtidsplanenes rammer er langt lavere enn det som skal til for å anskaffe og drive den planlagte forsvarsstrukturen. Og den nominelle økningen har ikke rukket til mer enn så vidt å opprettholde budsjettets kjøpekraft.

Sjøforsvaret, med Marinen, eller Kysteskadren som er den formelt korrekte betegnelsen, og Kystvakta, er den forsvarsgren som kanskje har kommet best ut av omleggingen av Forsvaret etter den kalde krigen. På 1990-tallet ble det bygget ni nye hypermoderne minemottiltaksfartøyer. En, KNM Orkla, ble kondemnert etter brann i 2002, mens to ble faset ut i 2009 fordi det ikke var penger til å bemanne og seile dem. Det er nå seks igjen, men ikke penger til å seile mer enn fire av dem. På 2000-tallet ble det anskaffet fem havgående fregatter og seks kystkorvetter med langtrekkende missiler, men det er ikke penger til å bemanne og seile mer enn tre av fregattene og fire av korvettene. De seks ubåtene av Ula klassen har nylig gjennomgått omfattende

oppgradering, men det er heller ikke ressurser til å utnytte disse båtene optimalt, og det er et åpent spørsmål om det blir penger til å erstatte dem når de er utslitt og utdatert rundt 2020.

Omstillingen var riktig og nødvendig, og den har ikke vært bortkastet, men den doble ubalansen består.

Fra småstatsmarine til middels stor europeisk sjømakt

Det siste bruddet i norsk marinehistorie har inntruffet i løpet av de siste ti år. Norge har, i alle fall på papiret, gått fra å være en europeisk småstat til en middels stor europeisk sjømakt. Med våre 11 overflate-kampfartøyer og seks undervannsbåter stiller vi nå i samme klasse som Nederland (16 og 5), Tyskland (14 og 4), Portugal (12 og 2) og Polen (6 og 5), men bak gamle stormakter på havet som Storbritannia, Frankrike, Russland, Italia og Spania. Legger vi til Kystvaktens flåte på 15 fartøyer, hvorav 12 helt moderne, kommer vi i øverste sjikt i denne mellomklassen av europeiske mariner, godt foran de andre skandinaviske land, de baltiske land, og Belgia. Det har ført til at Norge står høyt i kurs og nyter stor respekt i NATO.

Denne situasjonen er resultatet av norsk rikdom og at vi unngikk den økonomiske krisen i Europa som har ført til drastisk nedrustning i de europeiske NATO-marinene. Min påstand er at det er forbigående. Når de kommer ut av den økonomiske krisen vil den nye geopolitiske situasjonen i Europa med et aggressivt og ambisiøst Russland føre til at vi snart vil bli forbigått av land som Tyskland, Nederland og Polen som har et mye større

befolkningsgrunnlag og et potensielt mye større økonomisk grunnlag enn Norge.

Selv om vi er blant verdens rikeste land i BNP per capita, så er vi ikke mer enn fem millioner mennesker her i landet. I volum er det norske statsbudsjettet derfor allikevel beskjedent i forhold til hva det koster å opprettholde en moderne marine og kystvakt. Norges høye levestandard har gjort personell- og vedlikeholdskostnader svært mye høyere enn i andre vestlige land. Dertil kommer at moderne norske familiers krav til livskvalitet gjør at Marinen ikke lenger greier å holde på sitt høyt utdannede personell i konkurranse med andre næringer som etterspør den samme kompetansen, så lenge den opprettholder sitt tradisjonelle operasjonsmønster med én besetning pr. fartøy, lange fravær hjemmefra og lite forutsigbar fritid for besetningsmedlemmene. Dersom vi skal klare å holde fartøyene bemannet og operative er det antakelig ingen vei utenom en eller annen form for fast turnus og «doble besetninger» slik Kystvakta allerede har innført. I så fall stiger personellkostnadene ytterligere. Med et befolkningsgrunnlag på fem millioner mennesker er det også et spørsmål om Marinen og Kystvakta, Sjøforsvaret, i lengden klarer å rekruttere nok mannskaper til å bemanne alle fartøyene som er anskaffet, uansett hvor gunstige lønns- og arbeidsvilkår som tilbys.

Jeg frykter at anskaffelsen av fem avanserte havgående fregatter og seks like avanserte kystkorvetter i tillegg til ubåter, minefartøyer og en historisk tallrik avansert og effektiv kystvakt ligger utenfor rekkevidde av hva som er mulig å få til innenfor rammen av politisk realiserbare budsjetter. Veien tilbake til småstatens kystforsvarsmarine er derfor antakelig dessverre kort.

Vi får håpe at reduksjonene som må komme, vil komme kontrollert og planmessig og at de fartøyene som skal videreføres i Marinens struktur blir bemannet og operative. Det verste som kan skje er at Marinen nok en gang av mangel på ressurser får lov til bare å forfalle, slik det har skjedd så mange ganger før i Marinens 200 årige historie.

Takk for oppmerksomheten.