

Sjømaktseminar 7 (2000)
Kåseri av Redaktør Kjartan Rødland
31. august 2000

For 20 år siden deltok jeg på en interessant tur til de amerikanske hovedkvarterene i Europa sammen med Trond Johansen og Kjell Colding og to-tre andre utmerkede mennesker. Overalt hvor vi kom, var det tre begreper som øyeblikkelig dukket opp i trusselsvurderingene. Det ene var SS 20 rakettene, de sovjetiske eurorakettene som truet med å ødelegge den amerikanske atomparaplyen over vår verdensdel, så var det Backfire bombefly, og sist, men absolutt ikke minst, var det hangarskipet "Kiev", nettopp sjøsatt og på vei mot Nordflåtens baser.

I sommer har "Kiev" igjen vært i nyhetsbildet. Men denne gang er det som utrangert fortidslevning, under slep fra Kola til ett eller annet sted i India, hvor skipet skal hogges opp, sammen med en betydelig del av den stolte overvannsflåten som admiral Gorskov hadde bygget opp.

Da er spørsmålet: Hva i all verden er det som har skjedd foran våre øyne? Da "Kiev", senere "Ukraina", og det skipet som skulle hett "Leonid Bresjnev" men som ble til "Suvarov" gikk av stabelen, var våre flåteplanskip allerede bortimot 20 år gamle. Og de seiler fremdeles.

Nå var vel ikke bildet fra 1980 så entydig heller, i hvert fall husker jeg at Trond Johansen ikke var så veldig imponert over truselsvurderingene. Selv husker jeg fra et besøk i Norfolk, Virginia, året etter at jeg satt i samtale med amerikanske sjøoffiserer og kom til å spørre om de ville byttet noen av sine skip med "Kiev". Det var det ingen som visste. Og en gammel admiral, en gammeldags sjømann, hadde forklaringen på hvorfor han ikke trodde så mye på den sovjetiske overflatemarinene: Det er ikke annet enn bønder ombord i de båtene! sa han. Akkurat det skjellsordet var nokså velkjent for oss som kom fra en gammel sjømannsnasjon.

Mitt spørsmål er naturligvis - som sikkert mange andre i denne forsamling: Hva kan en gammel presseman som får sin AFP pensjon om drøye 15 uker egentlig bringe en forsamling av vel utdannede og meget erfarne fagfolk? Med min militære karriere, som nådde sitt høydepunkt med ett år som utskrevet signalkvartermester, og som til slutt endte som major i hæren, må min innfallsvinkel bli en annen. Men jeg har hatt det privilegium å leve et voksent liv i de femti årene som har forandret mer i Norge og verden enn alle de sekler og tusenår som har gått foran oss helt tilbake til steinalderen. Jeg har hatt det privilegium å ha orkesterplass til mye, og fra orkesterplass gjør man seg noen tanker.

Jeg synes vi skal gå drøye femti år tilbake i tiden. Ombord i salig KNM "Otra", der jeg hadde min beste sjef, utskrevet kapteinløytnant Martinsen, en av Nordsjøens MTB-folk under krigen, var jeg med på å anløpe Marvika. Ved samme kai lå Norgeshistorien, de tre subchaserne, Shetlandsbussene. Noen uker senere var de borte, solgt som skrap eller senket dypt i Drammensfjorden. Tilbake i Horten så jeg KNM "Stord" i dokk for siste gang før den ble slept til Belgia for opphogging. På indre havn i Horten lå hele ""Sleipnerklassen"" i opplag, bortsett fra KNM "Balder" som var i USA for å teste "Terne". Ut på vårparten i 1959 var også disse skipene borte. Solgt til opphogging.

Det jeg fikk se, var en marine tilpasset oppgaver som ikke lenger var aktuelle. S-klasse og C-klasse jagere var bygget for eskorte i konvoifarten over Nord-Atlanteren. Det samme var Hunt-klasse fregattene, de amerikanske PT-båtene, NYMS klasse minesveipere, med tjeneste

fra Nordsjøen til den persiske bukt, og altså subchaserne, antagelig de mest effektive marinefartøyer vi har hatt for den tjeneste de gjorde.

Tilsammen var disse fartøyene og fartøysklassene en skreddersydd marine for den oppgaven som skulle løses under annen verdenskrig, og kanskje også den oppgaven som var mest nærliggende utover på 1950-tallet, da den kaldeste krigen var på sitt kaldeste, og da alle andre hensyn måtte vike for den viktigste, å holde tilførselslinjene over havet åpent for en liten randstat langt mot nord. Det var en "riktig" flåte for sin tid. Kanskje hadde den latt seg føre videre i den ytterste konsekvens om admiral Storheill hadde fått det som han ville, i supplement med et par fleet destroyere, dobbelt så store som C-klassen, og dugelige for tjeneste på åpent hav.

Jeg synes det er tankevekkende at noen få år etter at KNM "Vigra" var senket på dypt vann i Drammensfjorden, engasjerte den da sivile Leif Larsen, Shetlands-Larsen seg sterkt for at noenlunde samme fartøystype skulle brukes i den kystvakten som var i emning. Den ennå ganske unge tidligere skipsfører på "Vigra" visste godt hvor sjødyktige - også på åpent hav - som disse fartøyene var, og ikke minst farten og manøvreringsdyktigheten. Han tapte den gangen, i stedet fikk vi den store KNM "Nornen" og de små og saktegående "Farm" og "Heimdal". For mange var akkurat den saken en ubehagelig påminnelse av det som ofte har skjedd i norsk forsvarspolitik, at de faglige hensyn er skjøvet til side av rent politiske, og tildels industripolitiske hensyn. Men tross alt var det en episode og en parentes i vår historie. Det er vel i dag ingen som lenger husker at "Shetlandsbussene" i det hele tatt var et alternativ til Kystvakten i den form vi har fått den.

1950-årene og begynnelsen av 1960-årene var altså en ganske dramatisk nedtrappingstid for flåten. Hele fartøysklasser ble skrapet, for min egen del husker jeg at det fartøyet jeg var mobilisert ombord i, som signalør ombord i mineleggeren KNM "Vale" rett og slett forsvant til Tyrkia mens mobiliseringskortet fortsatt gjaldt. Og i de årene forsvant fartøyene uten at det kom andre erstatninger enn de kanadiske River-klasse fregattene, "Draug", "Troll" og "Garm", kadettskipet KNM "Haakon VII". Men tross alt stod vi ved et tidsskille, flåteplanen fra 1960-årene var i emning. Jeg var i Nord-Norge på den tiden, og i Harstad satt admiral Skule Storheill som øverstkommanderende for Nord-Norge. Det var en mann som ikke var tungbedd når en journalist trengte saftige poenger til førstesideoppslag. Han dro rundt i landet og holdt foredrag som det luktet svidd av, både om den store strategiske balansen, men også om flåteplanmarinen, som han betraktet som selve katastrofen. Han kalte den for skjærgårdsmarinen og solskinnsmarinen, og han sa uten omsvøp at som jageroffiser ville han fryde seg over å ha som motstander de små nye ubåtene av "Kobben"-klassen, med begrenset manøvreringsdyktighet i de indre kystfarvann. Og han hadde ingen tro på datidens nye forsvarsledelse: "Jeg har selv vært sjef for Marinen, og når ikke jeg fikk det til, hvordan fan skal de kunne greie det?" sa han uten å be journalisten stryke sitatet. Jeg tenkte litt på det, da vi hadde siste sjau med en admiral som var litt for frimodig i sine uttalelser - jeg tenkte at mye hadde skjedd siden Skule Storheills dager. Jeg tenkte i hvert fall at Johan Jørgen Holst hadde mindre trøbbel med sine generaler og admiraler enn snille Gudmund Harlem hadde på 1960-tallet, enn si Jens Christian Hauge på 1940-tallet.

Spørsmålet er om vi med flåteplanskipene fra 1960-tallet fikk den flåten vi den gang trengte. Det er interessant at mens Luftforsvaret omtrent samtidig fikk et jagerfly i ren stormaktsklasse, altså Starfighterne som sammen med F-5 avløste Sabre-flyene midt på 1960-tallet, trakk Marinen seg tilbake fra åpent hav. Men da må vi forstå den større strategiske situasjonen som vi tross alt hadde på 1960-tallet. Bortsett fra Tyskland, som gradvis begynte å

bygge opp en helt ny marine, trakk de fleste europeiske NATO-land seg mer tilbake til annet geled, fordi den amerikanske marinen overtok så mange av de helt store oppgavene, med ubåtene og hangarskipsgruppene. Jeg er faktisk enig i den strategien som tross alt ble valgt, at det norske sjøforsvaret skulle ta seg av den biten i den store strategien som vi var best egnet til, å sikre den livsviktige nordflanken for NATO, være biten som passet inn i et større puslespill.

Dessuten må vi i dag være romslige nok til å innrømme at Flåteplanmarinen slett ikke var så dårlig, når det kom til stykket. Vi får godta at ett element var temmelig mislykket, de to korvettene som hverken var fugl eller fisk. Men fregattene har tross alt vist seg så bra at vi hele tiden har vært i stand til å gjøre en vettig jobb i NATOs stående styrker. Og framfor alt kan vi vel si at det store antall mindre fartøyer og spesialfartøyer kunne vi være godt bekjent av. "Kobben"-ubåtene og senere "Ula"-klassen har vært ganske vellykket, vi har kommet fra de store NATO-øvelsene med æren i medhold, til tider svært mye bedre enn noen av oss våget å tro den gang småfiskene ble sloppet ut i sjøen.

Men framfor alt kom MTB-ene, torpedokanonbåtene og etter hvert missiltorpedobåtene til å skape en historisk epoke. Jeg er blitt så gammel at jeg fortsatt har mine helter fra den gang, først og fremst Jan Herman Linge og Harald Henriksen. "Nasty", det vil si "Tjeld-klassen" bør få lov til å stå i eventyrglans for ettertiden, og Harald Henriksen hadde jo gleden av også å se det sivile kystsamfunn høste fruktene av det han stelte i stand - før katamaranene overtok.

Det er et poeng som for meg - utenfra - har større betydning enn de militære fagfolk trolig er i stand til å se: Tilknytningen mellom kystfolket og sjøforsvaret. Denne nærheten har vært en livsnerve i hele vårt maritime forsvar. Aldri noen gang siden rokanonbåtenes tid i Napoleonskrigene tror jeg folk og forsvar har stått tettere sammen enn i årene da kysten myldret av de små hurtiggående loppene, som kunne tanke diesel hos nesten hver eneste handelsmann på bryggene om det knep. Hytteeierne jamret seg nok når en MTB-skvadron kom rasende gjennom sundet så askeladdene spratt langt opp i fjæresteinene, men for fiskere og bønder og lærere og jordmødre langs kysten var det noe godt og hjemmekjært over de små, raske båtene som dukket opp til stadighet. De var stolte over naboens gutt, som nå hadde gullsnorer og skyggelue og stod på den åpne broen når båten manøvrerte inn til kaien. Dessuten var det noe romantisk over de små og raske båtene med noen få mann ombord, som kom skvettende fram bak nærmeste holme. Det var litt av det samholdet de kjente fra krigens dager, da shetlandsbusser og MTB-er opererte utenfor deres stuedører.

Om vi lar forbeholdene ligge, så kan vi i store trekk si at vi i førti år hadde en RIKTIG norsk marine for vår del av de oppgaver som skulle løses. Og da den kalde krigen ebbet ut fram mot 1990, hadde den faktisk løst sine oppgaver. Men ett forbehold må vi likevel ta med: Fra midten av 1970-tallet fikk vi realitetene inn på livet i en grad som vi hverken militært eller mentalt var forberedt på, vi fikk den forserte utbyggingen av sovjetflåten, ikke bare den store strategiske ubåtflåten, men enda mer synlig de store overflatefartøylene som gjorde Norge mye mer sentralt enn vi likte, i de store øvelsene i Nordsjøen og Nord-Atlanteren, da sovjetflåtene både fra Murmansk og Kaliningrad møttes rett utenfor Vestlandskysten. Der var ikke bar kysten vi måtte tenke på, men det nye Norge, olje- og gassfeltene vestover mot delelinjen i Nordsjøen. Vi holdt rett og slett på å bli stengt inne, også fra forsyningslinjene over havet. Hangarskipet "Kiev" på vei nordover og forhåndslagringen av amerikansk militærmateriell var nye realiteter som vi ikke var forberedt på å forholde oss til.

Det er lett nok i dag å telle på fingrene og finne ut at de gjenværende Oslo-klasse-fregattene nå har omtrent samme alder som panserskipene da krigen brøt ut i 1940. Men vi må være nøye med å skille retorikk og realitet. Det er sant nok at fregattene er overårige og korvettene er borte, men flåten har tross alt gjennomgått en regelmessig fornyelse som vi ikke hadde noen parallell til i årene fra unionsoppløsningen i 1905 og krigsutbruddet i 1940. Vi har også fått helt andre muligheter til oppgradering underveis, og dermed utvidelse av den faktiske levetiden et fartøy har. Det er i hvert fall galt å si at det er en marine i forfall og ruin som vi seiler med i dag. Det gjelder ikke bare marinen. Vi burde nok like mye være bekymret for luftforsvaret, som flyr med jagere som er tjue år gamle, noen enda eldre - og hæren har ikke all verden til fornyelse å skryte av heller. Den største svakheten i sjøforsvaret - og i forsvaret generelt - er nok at den som hele det sivile samfunn lider i at alt er blitt så komplisert og tungvint. En litt dristig parallell: Vi har i dag fire ganger så mange leger og fire ganger så mange sykepleiere som vi hadde for en knapp mannsalder siden, altså omkring 1970. Vi har en befolkning som aldri har vært friskere. Likevel har vi aldri hatt så lange ventelister og så evigvarende krise som vi har i dagens overdimensjonerte helsevesen. At forsvaret skulle unngå denne generelle åreforkalkning, er å tro på undere som faktisk ikke skjer.

Så har vi dagen og fremtiden. Det er urolig hvordan lettvint situasjonsbedømmelse fører til lettvinte konklusjoner. For eksempel har oppløsningen av østblokken og sammenbruddet i det gamle sovjetimperiet fått oss til å konstatere at det for tiden ikke er noen krig som truer, og følgelig ingen grunn til å holde høy beredskap. Vi glemmer uten videre at det farligste av alt er mangelen på stabilitet. Vi snakket om terrorbalanse, uten å tenke på at ordet har to ledd: Terror i det ene, balanse og dermed stabilitet i det andre. Vi har kvittet oss med begge ledd i ordet, uten å ville ta konsekvensen av det. Jeg har tenkt litt på den dundrende enighet om at vi lot forsvaret forfalle i mellomkrigstiden, med selve bunnmålet i forsvarsplanen av 1933. Men det var i en tid da hvert eneste vesteuropeisk land trakk den samme konklusjonen som vi. Vårt forsvar av 1933 var ikke særlig mye dårligere enn det man fant i store land som Frankrike og England, for ikke å snakke om USA. Ved inngangen til 1933 hadde Tyskland, Europas suverent sterkeste landmakt, fremdeles sin 100 000 manns hær, uten flyvåpen og nesten uten marine. Sovjetunionen ville nok skape forutsetningene for en sterk militærmakt ved sin halsløse satsing på ny tungindustri, men noen militær styrke av betydning hadde landet ikke, og hadde det fremdeles ikke da Hitler-Stalin-pakten ble inngått i august 1939. Paradoksalt nok kan vi si at de eneste europeiske stater som holdt sitt forsvar noenlunde i orden, var de to som fremdeles følte seg truet, Polen og Tsjekkoslovakia. Men det særlig Polen holdt i orden, var et forsvar som knapt nok hørte første verdenskrig til. Jeg tror at når vi skal bebreide oss selv, må vi se på de årene da Europa forandret seg, altså fra den spanske borgerkrigen startet i 1936 til beredskapstiden høsten 1939. Det var i disse knapt tre årene vi KUNNE gjort noe, om vi hadde ønsket det. Fortiden er farlig å trekke med seg, for enhver fremtid er en ny tid. Men ett og annet grunnleggende kan vi saktens ta med oss.

Dermed er vi framme ved det som er temaet på dette seminaret: Når tiden nå er inne for å tenke neste generasjons sjøforsvar, hva er den RIKTIGE måten å tenke på, og hva er RIKTIG handling? Igjen understreker jeg at min oppgave er å gi blikket utenfra. Det er sjøforsvarets egne fagfolk som må gi svaret, tenke tankene og utføre handlingen.

Selv synes jeg det er en spennende og interessant fase vårt sjømilitære forsvar nå er inne i. Helt uforberedt er vi ikke. Vi har bak oss en ganske fornuftig fornyelse av ubåtvåpnet gjennom Ula-klassen. Etter hvert har vi nok også fått orden på det viktige minejakt-våpnet, selv om det sikkert blir mye gransking og styr og ståk før det er ro omkring Oksøy-klassen også. Men jeg er nok ikke alene om å undre meg over at det ble fregattene som ble neste ledd,

og enda mer når både marinefolk og politikere blir stadig mer i tvil om når og hvordan vi skal fornye MTB-ene. Jeg synes forøvrig det er galt å tenke flåte isolert, når det kanskje er kystartilleriet som for tiden gjør den aller største omstillingen, fra faste installasjoner til mer mobilt forsvar av viktige kystavsnitt. Men altså fregattene, det våpnet som er aller mest utsatte for det som hører alle våpensystemer til, at de nye systemer blir så over all begripelse dyrt. Fremskritt er kostbart, men når selv Sovjetunionen bukket under fordi kvantesprangene overgikk også det dette utrolig ressursrike landet kunne makte, så vil det vel en dag stoppe av seg selv. Fregattkjøpet har sin klare parallell i luftforsvaret, der vi hadde store nok problemer da F 16-kjøpet foregikk for tjue år siden. De nye jagerne vil sprengte alle rammer.

Vi må vel ta med at vi er vant til å tenke i helt andre størrelser enn bare for noen år siden. De av dere som er halvgamle, husker sikkert hylene den gangen de første oljefeltutbyggingene sprakk med milliardbeløp - den gangen vi kunne stoppe amerikansk skryt ved stillferdig å regne om prisen på nye atomhangarskip til norske plattformer på Statfjord. Så om sammenligningsgrunnlaget for eksempel er Åsgard-utbyggingen, så er hele fregattprogrammet omtrent halvparten av overskridelsene på det ene feltet. Om vi velger en annen sammenligning, det nye Rikshospitalet, så kunne vi fått et par fregatter bare for overskridelsene. Eller Gardermobanen, som løper side om side med fiks ferdige motorveier på samme strekningen, så kunne vi shoppet en hel del fregatter for overskridelsen der også. Prisen er altså ikke enestående, om den ikke akkurat er sammenlignbar i ett og alt.

For meg er det romantisk trist å se at nokså vanskapte fregatter skal ha prioritet foran de kjære små MTB-ene, som liksom er den norske folkekarakteren i full utfoldelse, våpnet der vi alle kan bli en Per Danielsen eller Sjur Østervold eller for den del en Shetlands-Larsen. Trøsten er at de nye MTB-ene blir så stygge at de burde vært forbudt etter friluftsløven. Men altså fregattene: For meg er det å ta konsekvensen av Norges plass i verden i dag. Vi er ferdig med den tiden da NATO var en sammenslutning mellom nasjonale mariner som drev hver med sitt. I dette århundre har vi et NATO-forsvar, der både oppgavene og utrustningen hører hjemme i en helhet. Dermed faller bitene på plass for min del: Om Norge skal ha en rimelig sikkerhet i mine barns og barnebarns tid, så skjer det i kraft av et NATO-forsvar, der trusselen like gjerne kan komme i den arabiske gulf, i Bosnia eller i Kosovo som ved Fedje. Hvis KV "Andenes" bidrar til norsk sikkerhet ved å ligge i Dubai, eller en norsk fregatt forsvaret landet best som blokadeovervåker i det adriatiske hav, så er det der vi hører hjemme, også med vårt sjøforsvar. Og logisk nok: Hvis NATO mener seg bedre tjent med noen norske fregatter enn med en flåte av MTB-er langs kysten, så får det være slik. Så får vi heller stålsatte oss når milliardoverskridelsene kommer, og alle granskingene kommer, og når alle opportunistene, i sivil eller i uniform, berger seg unna stormene og går i land tørrskodd og i lakksko. Noen må bli igjen og tenke på landets sikkerhet, selv om karrieren ikke har godt av det.

Hvis jeg har rett i det, bør vi ønske dagens generasjon til lykke med oppgaven. Men vi bør kanskje huske litt på den gamle reglen om prosjektets åtte faser. Første fase er som kjent vill entusiasme på alle hold, og ender med punkt sju, som er at alle som har deltatt, blir straffet, og punkt 8, at alle som IKKE har deltatt, blir forfremmet!