



FORORD

Det norske torpedobåtvåpenet kan i 1998 feire sitt 125 års jubileum. Vår torpedobåthistorie startet den 24. november 1873 da «Rap», Norges og verdens første torpedobåt ankom Horten. «Rap» ble kontrahert 4. april samme år og bygget ved Thornycroft i England etter norske spesifikasjoner. Fartøyskonseptet var en revolusjon med mange teknologiske nyvinninger.

I kjølvannet av «Rap» fulgte en videreutvikling av torpedobåter hvor vi var blant de ledende nasjoner. Torpedobåtenes meget betydelige innsats i nøytralitetsvernet i perioden 1914 - 1918 spilte en stor rolle for Norges uavhengighet. De norske MTBenes innsats under Den andre verdenskrig bidro til respekt og anerkjennelse blant de allierte samtidig som bidraget betydde mye for nasjonens frihet i 1945. Etterkrigstidens utvikling av ulike fartøystyper frem til dagens MTB prosjekt, Skjold-klassen, er en videreføring av en lang tradisjon vi er stolt av.

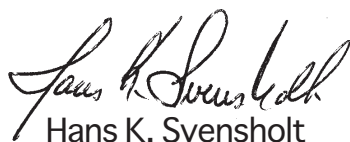
Disse fartøyer har og spiller fortsatt en sentral rolle i vårt kystforsvar. Det norske torpedo MTBvåpenet består i jubileumsåret av det mobile støtteelement KNM «Valkyrien» og 22 MTBer.

I løpet av disse årene har tusenvis unge norske menn stiftet bekjentskap med våre fartøyer av nevnte type, de senere år også noen unge kvinner. Jeg er derfor overbevist om at både førkrigs- og etterkrigsgenerasjonen fortsatt føler sin tilknytning til våpenet.

I denne forbindelse er det gledelig at så mange av Marinens Krigsveteranforenings medlemmer har funnet det mulig å delta i jubileumsfeiringen. Dette bidrar til at arrangementet i år blir en stor og høytydlig markering der flere generasjoner deltar.

Jeg håper at det nære og gode samarbeidet med veteranene vil fortsette så lenge som mulig. Med disse ord gratulerer jeg MTB våpenet med 125 års jubileet og lykke til med den videre seilas.

Sist, men ikke minst vil jeg takke forlaget, Norsk Tidsskrift for Sjøvesen (NTfS) for arbeidet med den foreliggende folder (kortversjon av egen jubileumsbok) om historien til det stolte våpen. Takk også til redaktøren av NTfS som har ført i pennen historien etter 1945.



Hans K. Svensholt
Kontreadmiral
Generalinspektør for Sjøforsvaret.



Vår første torpedobåt «Rap», med slepetorpedo - en flytende sprengladning som ved oterprinsippet ble styrt mot målet (modell, Marinemuseet i Horten).

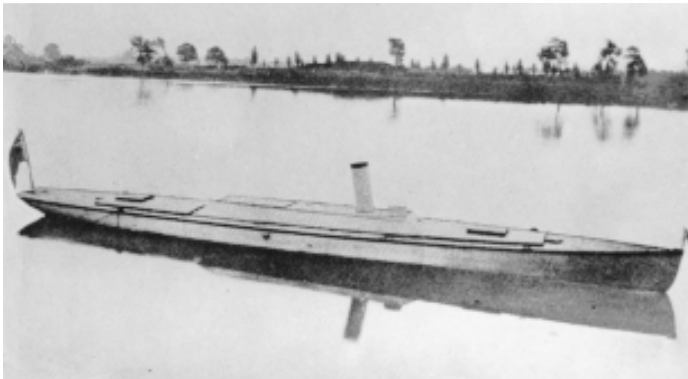
Motstående side: Torpedo- og kanonbåter ved moderskipet KNM «Valkyrien».

UTVIKLINGEN FREM TIL 1940

Vår første torpedobåt - «Rap»

Norges første torpedobåt, som er internasjonalt anerkjent som verdens første, ble bygget på bestilling i England, overtatt i 1873 og fikk navnet «Rap». Båten kunne gjøre 14.5 knop, som den gang var meget hurtig. Opprinnelig var det meningen at fartøyet skulle føre stangtorpedo, men den ble benyttet til øvelse med slepetorpedo og fikk senere utskytningsrammer for selvdrevne torpedoer. Bortsett fra størrelsen hadde ikke det 18 meter lange fartøyet mye til felles med en moderne torpedobåt. Dog hadde båten samme hovedoppgave, nemlig å føre torpedoer så nær opp til målet som mulig, og søke å treffe det.

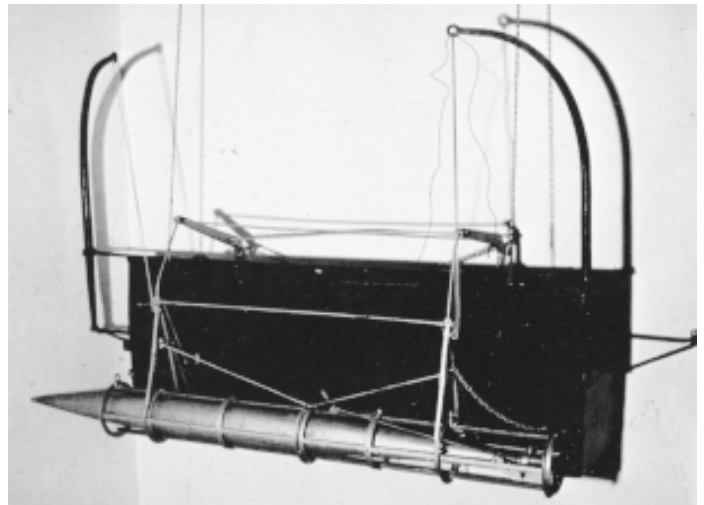
Selv om «Rap» stod oppført i våre flåtelister frem til 1920, ble båten hurtig distansert av utviklingen. Fartøyet befinner seg i dag på Marine-museet i Horten.



«Rap» ble bygget etter norsk bestilling i Cheswick, England, 1872-73. Den er i dag anerkjent som verdens første torpedobåt. Her før oppriggingen.

Den selvdrevne torpedo

Torpedoen ble utviklet i slutten av 1860-årene. Ved starten var den et temmelig primitivt våpen. Aksjonsradius var noen få hundre meter, fart 6 - 7 knop samt med dårlig dybde- og sidestyring. Det nye våpenet var gjenstand for kontinuerlige forbedringer, som etter hvert gjorde det til et fryktet våpen.



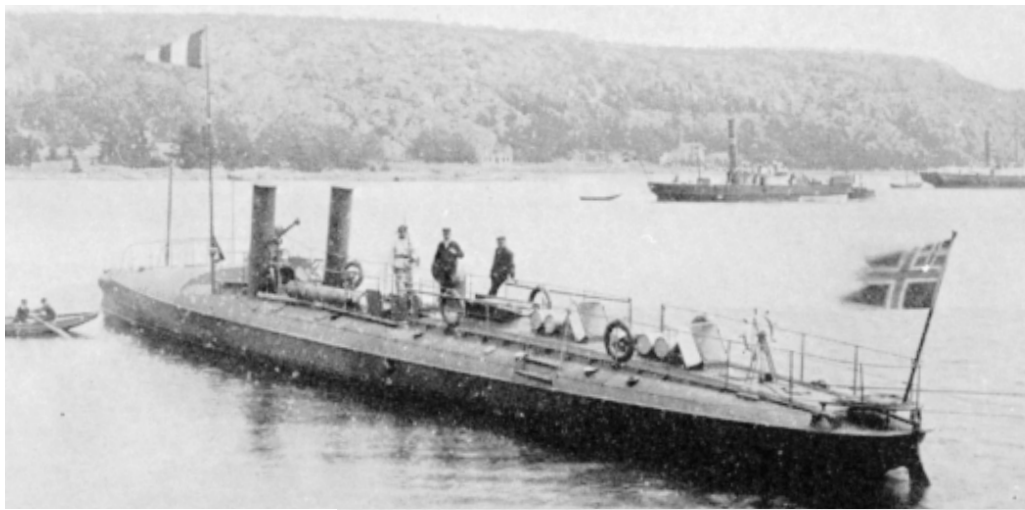
«Rap» fikk utskytningsrammer for selvdrevne torpedoer i 1879. Torpedobåtene som fulgte ble utstyrt med fast torpedorør innebygget i baugen, og/eller dreibar torpedokanon på dekk.

Norge anskaffet sine første 25 selvdrevne torpedoer i 1875. Typen kunne gå 183 meter med 19-20 knops fart, og ti ganger så langt med 9 knop. Utviklingen fortsatte, slik at torpedoens ytelse ved utbruddet av Den første verdenskrig hadde økt til omtrent 10.000 meter ved 28 knops fart, og 2000 meter ved 40 knops fart. Samtidig var vesentlige forbedringer innført ved dybde- og sidestyringen. Likeså fikk man økt størrelse samt forbedret driftssikkerhet.

Torpedobåtflåten vokser i perioden 1873 - 1905

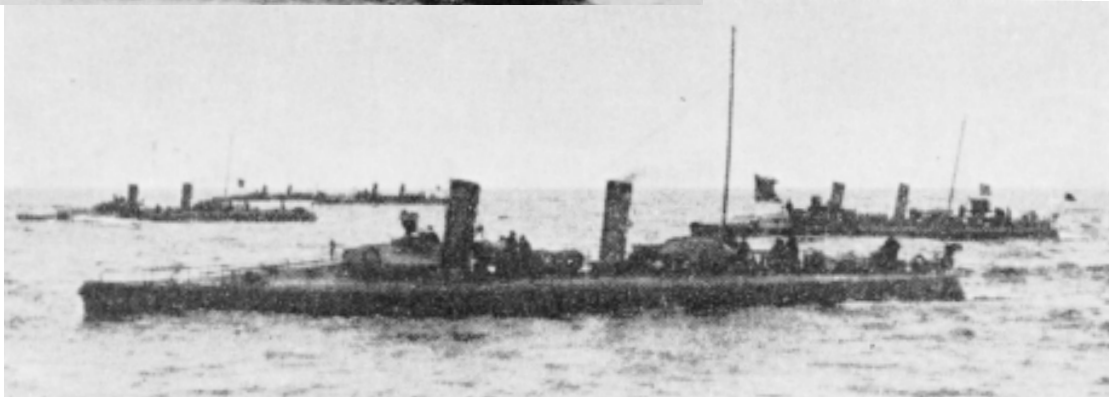
Etter at torpedoen ble utviklet til et relativt farlig våpen, satset Norge sterkt på bygging av torpedobåter. Fartøytypen hadde rimelig pris, representerte stor slagkraft, og ble betraktet som et vel-egnet våpen til forsvar av vår kyst.

De første fartøyene som ble konstruert var nokså små, med et deplasement på rundt 40 tonn. Deplasementet økte gradvis, og de siste båtene av typen (2. klasse) som ble bygget omkring år 1900, var på 75 tonn. Dessuten bygget man et ti-tall fartøyer av noe større type (1. klasse) på vel 100 tonn.



«Glimt», bygget i 1883 og fire år senere omdøpt til «Springer», var en av de aller første «sigarene». Sammen med 12 andre av de eldste torpedobåtene ble den utrangert i 1920.

Torpedobåteri angrepsformasjon 1905.



Torpedobåter ved en brygge i 1905.



2. klassebåtene hadde et eller to fastmonterte torpedorør. De som bare hadde ett, hadde en torpedokanon i tillegg som gjorde skyting enklere. Torpedorøret var fastmontert i baugen, og ga båtene et karakteristisk utseende, som folkevittigheten traff godt med benevnelsen «sigar». 1. klassebåtene førte to torpedokanoner, men intet baugrør.

Alle torpedobåtene var dampdrevne med kullfyrte kjeler og hadde en toppfart på mellom 18 og 25 knop.

Foruten de nevnte typene bygget man en liten «fjord- og havnetorpedobåt» kalt «Myg» på 25 tonn som gjorde 17 knop.

Torpedobåtflåten ved unionsoppløsningen

Som vel kjent forsterket Norge sitt sjømilitære forsvar meget betydelig i årene før unionsoppløsningen i 1905. Marinen var nesten jevnbyrdig med svenskenes. Den tidsmessige flåten, også bestående av 32 torpedobåter bidro til å demonstrere muligheten til å kunne sette makt bak de norske krav og oppløsning av unionen.

Torpedobåter på nøytralitetsvakt 1914 - 1918

Under Den første verdenskrig hadde først og fremst torpedobåtene den store oppgaven å vokte landets nøytralitet langs Norges lange kyst. Fartøylene var langt rimeligere i drift enn de store



Torpedobåter i kileformasjon under 1. verdenskrig.



«Trygg», «Snøgg» og «Stegg», bygget i tiden 1919-21, skilte seg ut fra tidligere torpedobåter i størrelse og skrogform. Trass i alderen var de ved angrepet på Norge våre mest «moderne» torpedobåter. «Stegg» sank i kamp i april 1940. «Trygg» og «Snøgg» falt i fiendens hender og gjorde tjeneste som «Vorpostenboote» under navnene «Zick» og «Zack».

panserskipene. Dessuten hadde Norge begrenset med kull. Personellbehovet ved bemanning av torpedobåtene var også lavt. I tiden fra unionsoppløsningen til krigsutbruddet i 1914 fikk flåten en tilvekst på tre torpedobåter. De øvrige hadde nå en alder av 10 - 30 år. Men likevel var flåten tidsmessig nok til å bevare den nødvendige respekt for landets nøytralitet.

Nøytralitetsvakten var en krevende og slitsom tjeneste for båter så vel som for besetningene. Hovedoppgaven bestod i å patruljere tremils-grensen, eskortere skip i leden samt ledsage konvoier inn og ut av norsk territorialfarvann. De små torpedobåtene måtte også opptre som væpnet vakt når nøytralitetskrenkelser gjorde det nødvendig. Når minene kom drivende inn til kysten i krigens kjølvann, måtte torpedobåtene i ilden for å uskadiggjøre dem. I tillegg utførte båtene rednings-tjeneste når fartøyer var torpedert utenfor kysten eller at de befant seg i havsnød. Komfort eksisterte så og si ikke om bord i de trange og dårlig ventilerte båtene. Kulden kunne være ille vintertid, og de kuldeperiodene ble det jo fire av.

Torpedobåtene foreldes i perioden 1919 - 1939

I mellomkrigstiden fikk Marinen små bevilgninger til fornyelse av flåten.

De gamle båtene fikk ikke den avløsning de trengte. Den eneste tilveksten til flåten kom i årene 1919-21. Vi fikk 3 større torpedobåter («Trygg», «Snøgg», «Stegg»), hver på 260 tonn med oljefyring og toppfart på 25 knop.

I den forsvarsmessige forfallstiden frem til Den andre verdenskrig markerte torpedobåtene seg ikke på noen spesiell måte. Men også i denne tiden fikk de oppdrag i tillegg til de rutinemessige øvelser for mannskap og materiell.

En oppgave som Marinen fikk var fiskerioppsynet. I 1906 vedtok Stortinget en lov som forbød utlendinger å fiske i norsk territorialfarvann. Siden den gang har oppsynet med fiskerigrensen stadig lagt beslag på Marinens fartøyer. I de første tiår hadde stort sett våre torpedobåter denne viktige oppgaven.

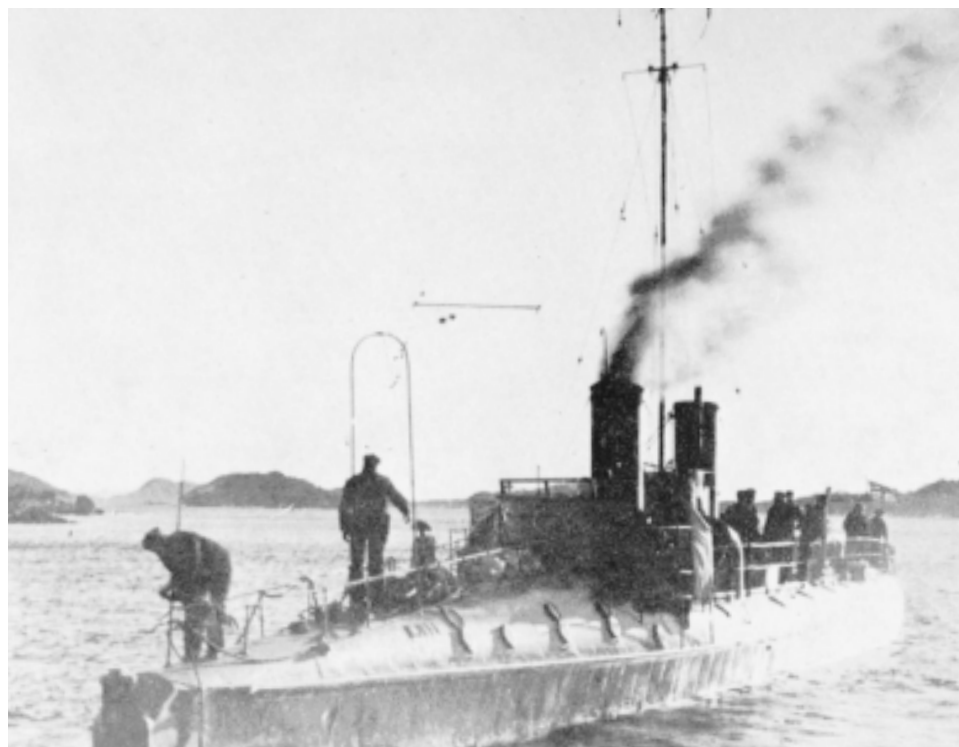
Gjengangere på nøytralitetsvern 1939 - 1940

I Forsvarets kraftige forfallstid i mellomkrigsårene ble vakt til vern av politiske årsaker. Men det var fremdeles en stor del av torpedobåt flåten fra Den

første verdenskrig som igjen måtte trå til langs kysten ved utbruddet av krigen 3. september 1939. I tillegg til de tre nyeste fartøylene, som nå nærmet seg 20 år, utrustet Marinen 14 av de gamle båtene. Dessuten brukte man 9 eldre båter, uten torpedoer, som vaktbåter. Enkelte utrustet man med minesveip. Båtene, som var mellom 30 og 45 år, skulle nå være med å representere Norges sjømakt utad ved eskortering, visitering og inngrep mot nøytralitetskrenkelser.

Under de mange krenkelsene kom det aldri til kamp med de krigførendes fartøyer. Dette skyldes ikke at de gamle båtene våre ikke kunne ha bitt fra seg, dersom det hadde kommet til skuddveksling. Men nøytralitetsvernet som politikerne nå kalte det, hadde stående ordre om ikke å gå til kamp mot en betydelig overmakt. Det skulle ikke stort oppbud av fremmede styrker før våre små og gamle fartøyer ble for underlegne. Blant de episodene hvor våre torpedobåter spilte en passiv og underlegen rolle kan Altmark-affæren nevnes.

Igjen fikk besetningene en krevende jobb å utføre for landet med slit med eldgammelt materiell og mye fuktighet og kulde. Man må allikevel si at oppdraget ble utført på en meget tilfredsstillende måte under de rammebetingelser som politisk ledelse fastsatte.



«Kjell» under nøytralitetsvernet 1940. Den ble bygget i 1912 som den siste av «sigar»-typen. Tyskerne brukte den som patruljebåt under navnet «Grenadier».

«MTB 6» var, sammen med «MTB 5», vår første motor-torpedobåt. Båtene representerte begynnelsen til den norske MTB-flåten i Storbritannia. Toppfart over 40 knop, nesten det dobbelte av det «sigarene» kunne yte.



TORPEDOBÅTENE I KAMP 1940 - 1945

Angrepet på Norge

Under forvirringen som rådde ved Nazi-Tysklands angrep på Norge i april 1940 var det ikke mye vår marine fikk utrettet. Dette gjelder også torpedobåtene. Verd å nevne er innsatsen til «Storm» og «Sæl».

Storm er kjent fordi den som eneste torpedobåt fikk skutt en torpedo mot fienden. Avfyringen skjedde om morgenen 9. april under det tyske angrepet mot Bergen. Fartøyet fant senere samme dag torpedoen med bruket krigsspiss, og alt tyder på at den har truffet et av de tyske skipene. Dog hadde den ikke eksplodert.

«Sæl» utkjempet en ulik kamp mot tre tyske motortorpedobåter i Hardangerfjorden. Fartøyet fikk ikke anledning til å skyte torpedoer.

Båtens fart var ikke tilstrekkelig for å komme i fyringsposisjon. 3 tyske torpedoer bommet på «Sæl». Den norske båten kunne bare bruke en av de to 37 mm kanonene sam-

tidig grunnet plasseringen. I en intens artilleriduell måtte «Sæl» til slutt gi tapt. En tysk båt var da delvis satt ut av spill. Besetningen på «Sæl» reddet seg i land, 7 av dem såret.

De tyske motortorpedobåtene som «Sæl» kjempet mot var moderne fartøyer med toppfart på bortimot 40 knop. For øvrig hadde de moderne automatkanoner og manøvreringsegenskaper som langt overgikk «Sæl»s. Disse fakta dokumenterer meget godt hvor langt etter utviklingen de norske torpedobåtene var ved krigsutbruddet.

Motortorpedobåten ble først utviklet og brukt med hell under Den første verdenskrig. Fremfor de eldre, dampdrevne torpedobåtene utmerket de seg med sin overlegne fart. I mellomkrigstiden hadde interessen for disse båtene vært liten, men i 1930-årene fikk de en renessanse. Både Tyskland og Storbritannia hadde et betydelig antall meget hurtiggående motortorpedobåter med god evne til å manøv-

rere samt utstyrt med moderne og effektive våpen, ved krigsutbruddet 3. september 1939. Norge hadde ikke fornyet noen torpedobåter. **Våre første motortorpedobåter (MTB-er)**

I 1939 besluttet norske myndigheter å kjøpe 8 nye, moderne MTB-er. Båtene ble bestilt i Storbritannia. Ingen var ferdige ved angrepet på Norge 9. april 1940. Storbritannia rekvierte 6, mens Norge overtok 2, «MTB 5» og «MTB 6», da de var klar for levering i mai/juni 1940. De fikk norsk mannskap, gikk inn i en britisk MTB-flotilje og deltok i forskjellige oppdrag i Kanalen. «Femmern» og «Seksern», som fartøyene ble kalt, representerte den spinkle begynnelse til det norske motortorpedobåt våpenet i Storbritannia.

Blant de fartøyene som seilte til Storbritannia etter nederlaget i Norge, fantes ingen torpedobåter. De var alle enten senket av eget mannskap eller hadde falt i tyskernes hender. Noen av disse brukte overfallsmakten som patruljebåter.

Våre 2 første MTB-er fikk kort levetid. Den ene havarerte i sjøen fordi den var for lite sjødyktig i september 1940, og den andre ble totalskadd ved en eksplosjonsulykke i juli 1941.

Disse små båtene på 63 fot, som vi også en kort tid hadde en tredje av, «MTB 71», viste seg å være for svakt bygget til å tåle den harde krigstjenesten. I juli 1941 fikk Norge en ny MTB av en litt større type, «MTB 56». Den opererte som forgjengerne i Kanalen, sammen med britiske MTB-er. Ved årsskiftet 1941-1942 fikk vi 4 fartøyer av samme type, og en egen norsk MTB-flotilje ble opprettet med Kanalen som operasjonsområde. Heller ikke disse fartøyene var særlig robuste. De fikk til stadighet havarier av forskjellig slag, særlig tilknyttet fremdriftsmaskineriet. Sommeren 1942 fikk britene båtene tilbake.

Tjenesten i Kanalen bestod for det meste av eskortering av konvoier, redningsarbeid ved torpederinger og patruljetjeneste langs den franske, belgiske og hollandske kyst. Det kom ofte til artilleritrefninger, men regulære tor-

pedoangrep mot fiendtlig tonnasje forekom forholdsvis sjeldent.

Et eksperiment som fikk følger

I oktober 1941 hadde «MTB 56» vært med å utprøve en plan som var presentert for Sjøforsvarets overkommando. Den gikk ut på at MTB-er skulle gå inn i den norske skjærgård og ligge skjult om dagen. I den mørke del av døgnet patruljerte man skipsleden i den hensikt å angripe fiendtlig skipstrafikk.

«MTB 56» hadde ikke stor nok aksjonsradius til å kunne seile frem og tilbake til Norskekysten for egne motorer. Jageren «Draug» tauet fartøyet til Norge. Dette første MTB-toktet til Norge falt heldig ut, og resulterte i senking av et handelsskip på vel 3000 tonn. Dermed la man grunnlaget for de mange MTB-operasjonene som skulle komme i skjærgården langs Norskekysten. Det er disse operasjonene en særlig forbinder med de norske MTB-enes betydelige innsats under Den andre verdenskrig.

Norsk MTB-flotilje etableres på Shetland

En ny norsk MTB-flotilje ble etablert i Lerwick på Shetland høsten 1942. Flotiljen fikk navnet 30. (N) MTB-flotilje. Hovedoppdraget var å angripe tysk og tysk kontrollert skipstrafikk langs Norskekysten.

For å løse oppdraget overtok Norge 8 MTB-er av en større sjøgående type. Båtene hadde stor nok aksjonsradius til å rekke Norge og retur, foruten å kunne operere på kysten en periode. Dette ble muliggjort ved at fartøyene lastet bensinkanner på dekk og toppet tankene før båtene gikk inn i skjærgården. Fartøystypen kaltes «Fairmile type D». Norge opererte i alt 21 av denne klassen under krigen, men aldri mer enn 12 samtidig.

Flotiljen og landstasjonen som ble opprettet tilknyttet den fikk navnet «Shetlandsavdelingen». I november 1942 talte den samlede styrken omkring 250 mann, men antallet økte etter hvert. Mot slutten av krigen var bort i mot 550 mennesker engasjert i MTB-

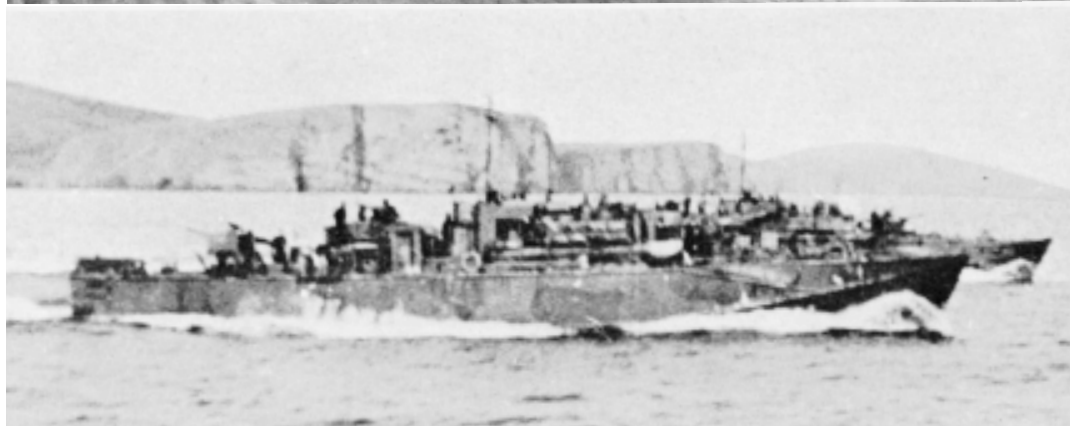


«MTB 50» under røyklegging i Kanalen 1942. Vi hadde i alt 5 båter av denne typen. Toppfart ca. 30 knop.

Besetningen på «MTB 56» oppstilt på jageren «Draug»s dekk umiddelbart før første tokt på Norskekysten i oktober 1941.



På vei mot Norge. MTBer av D-klassen legger ut fra Shetland. Båtene av denne typen var langt større enn de MTBene vi hadde tidligere under krigen, og hadde større aksjonsradius. Toppfart over 30 knop.



Typiske trekk ved operasjonene langs Norskekysten

Båtene opererte som oftest to og to sammen. Toktene fulgte stort sett et bestemt opplegg. Man sørget for å komme opp under kysten i ly av mørket og ligge skjult under kamuflasjett i en bortgjemt vik i skjærgården om lyse dagen. Et par besetningsmedlemmer lå gjerne på land med kikkert for å observere leden. Når mørket seg på patruljerte fartøyene skjærgården og leden på søk etter angrepsmål. Det var brennstoff beholdningen som ofte bestemte returen.

Ved angrep var det en forutsetning for heldig utfall at man kom overraskende, plutselig stakk frem bak en odde eller holdt fartøyet i slagskyggen av land, mens man dempet motorstøyen ved å slippe eksosen ut under vannlinjen.

Når et eller flere mål ble observert, gjaldt det hurtigst mulig å manøvrere i fyringsposisjon, skyte torpedoene og deretter trekke seg tilbake med full kraft på motorene. Om nødvendig kunne båten legge kunstig røyk for å vanskeliggjøre fiendtlig beskytning. Under retretten utspant det seg ofte en kort, men intens artilleriduell med den tyske eskorten, og til tider også med tyske kystbefestninger som tok fartøyene under ild på seilasen ut. Nødvendigheten av å komme uanmeldt førte til at MTBene vanligvis snudde under oppmarsj dersom en hadde grunn til å tro at fartøyet var observert av tyske fly eller bevoktningsstasjoner

Besetningen og båtene hadde ikke bare tyskere og tyske stridskrefter å kjempe mot. Nordsjøen vinterstid kunne også være stygg å hankses med.

Selv om D-klasse MTB-ene tålte sjøen godt, var de ikke bygget med tanke på å måtte krysse Nordsjøen i vinterstorm. Når uværet raste på det verste, utsatte man operasjonene til været løyet. Men når uværet brygget opp på tilbakeveien til Shetland, og tyskerne drev klappjakt langs kysten, hadde en ikke noe valg.

Som eksempel kan nevnes en MTB som kom

tilbake fra aksjon med bare seks tommers fribord. Fartøyet møtte uvær på returen og sprang lekk. Torpedoer og annet utstyr måtte kastes over bord for å redusere vekten. Selv om tre motorer var satt ut av funksjon grunnet sjøvannet, og farten redusert til et minimum, lyktes det å ta båten til havn uten assistanse.

En annen båt brukte bortimot to døgn på overfarten tilbake til Shetland, fordi MTB-en måtte ligge på været grunnet storm og svær sjø. I tillegg til egen besetning befant også besetningen til en annen MTB samt en del commandosoldater seg om bord - i en båt hvor forholdene var trange nok for egen besetning i godt vær.

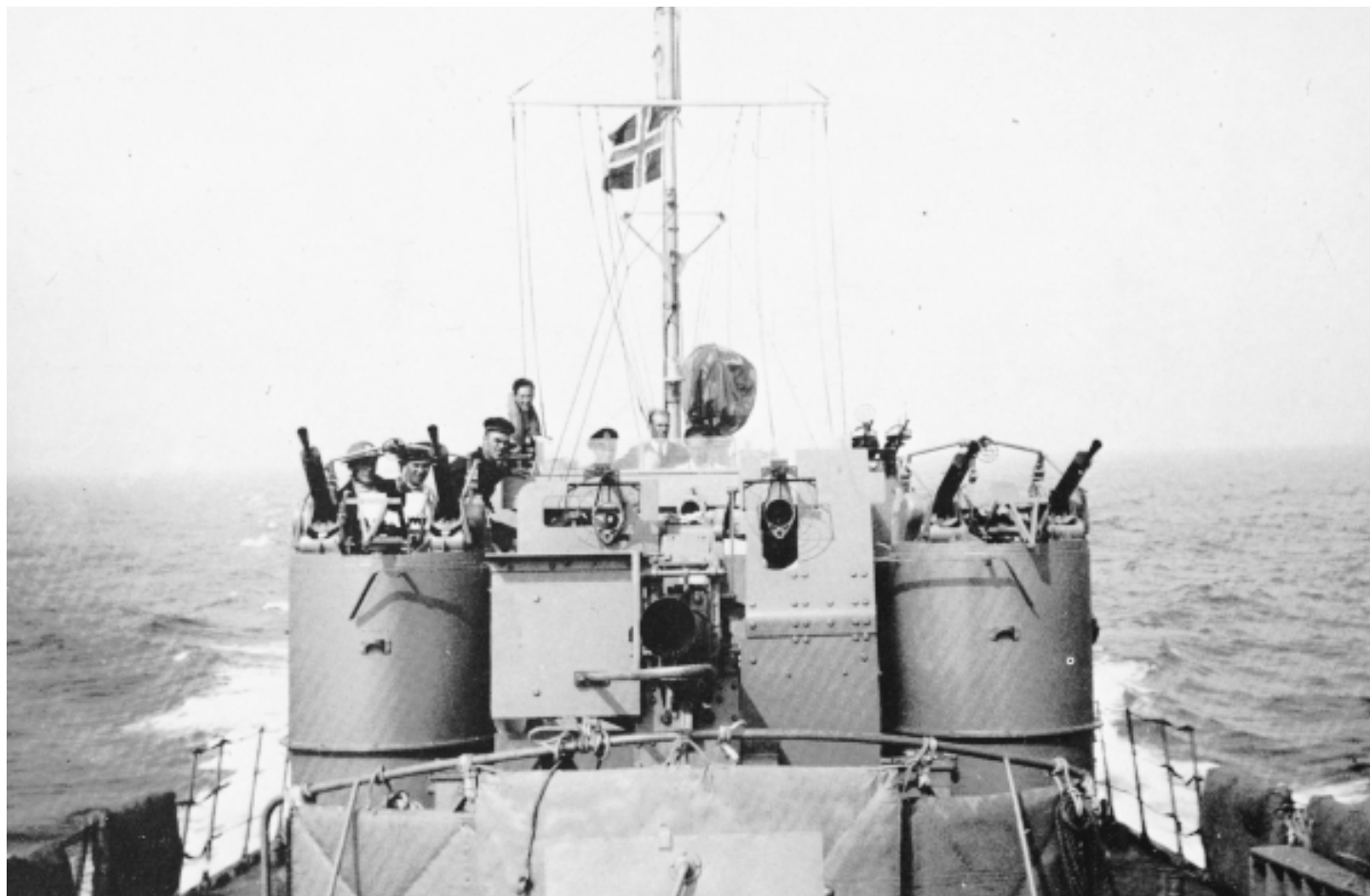
Spesialoppdrag

Foruten de vanlige toktene på kysten utførte de norske MTB-ene også mange oppdrag av mer spesiell karakter: llandsetting av sabotører og agenter, henting av flyktninger og minelegging av leden. Dessuten deltok fartøyene i en del raids på Norskekysten. I løpet av krigsårene utførte våpenet svært mange dramatiska spesialoppdrag.

Spesielt kan nevnes det vellykkede angrepet mot Stord gruver tidlig i 1943. Men også i april 1943 gikk en MTB fra Lerwick med oppdrag å hente Shetlands-Larsen og hans besetning fra Shetlandsgjengens båt «Bergholm» som noen dager før ble bombet og senket i Nordsjøen av tyske fly. Besetningen hadde tatt seg inn til kysten og MTB-en plukket de gjenlevende opp i Skorpesundet, et stykke nord for Stadlandet. Få timer senere ankom alle velberget til havn i Lerwick på Shetland. Det var også MTB-ene som fraktet den engelske fenrik John Godwin og hans menn til Karmøy-området i april 1943. Commandosoldatene skulle angripe skipstrafikken med kajaker og sprengstoff. MTB-ene gjorde fem forsøk på å hente engelskmennene tilbake til fritt land uten å lykkes.

Her er bare noen spesialoppdrag nevnt. Mange flere ble gjennomført, både mislykkede og vellykkede.

På eget initiativ angrep også MTB-ene kyst-



«Klart skip». Når en nærmet seg kysten, måtte en være forberedt på flyangrep når som helst.

D-klasse MTBer i opprørt hav.

doene som ble fyrt, traff 57, noe som gir en bemerkelsesverdig høy treffprosent. Skader voldte også fartøyene ved minelegging, beskytning av kystbatterier og andre mål.

Disse resultater oppnådde MTB-ene med et forholdsvis lite tap av menneskeliv og materiell: 20 mistet livet av ulike årsaker (artillerikamp, eksplosjonsulykker, bombing, henret-

telse), og 8 båter tapte avdelingen som følge av brann, sjøskade, eksplosjoner o.l.

Men betydningen av MTB-enes innsats ligger ikke bare i den materielle skade de påførte fienden. Med de aggressive operasjoner like inne i den tysk okkuperte leden representerte fartøyene et alvorlig hinder for tysk skipstrafikk langs kysten. Aktiviteten forårsaket at Tyskland måtte binde mye personell og krigsmateriell på den norske fronten til vakthold og forsvar av kysten og leden.

De kraftfulle innhugg som operasjonene medførte langs kysten, skapte en kontinuerlig usikkerhet hos fienden. Aktivitetene bidro muligens til å styrke Hitler i hans tro på at de allierte forberedte en invasjon på Norskekysten. Strategiske feildisponeringer med bakgrunn i nevnte gjorde kanskje de alliertes fremrykking mot Berlin fra andre fronter lettere.

Det skal ikke forties i ettertid at slike operasjoner også førte til uheldige avgjørelser, som senkning av hurtigruteskip uten personell eller last av betydning for krigføringen generelt eller motstandskampen i Norge spesielt. I en krigssituasjon er det så og si umulig å gardere seg mot slike hendelser. Her og nå

beslutningen «on the spot» er umulig å bedømme i ettertid. Også Gulf-krigen i 1991 viser at venn drepte venn.



Godt kamuflert gikk båtene i ett med landskapet.

Båtene opererte oftest to og to sammen. «MTB 623» (til venstre) var en av de D-klassene som fikk lengst krigstjeneste under norsk kommando (august 1942 - januar 1945).

DE FØRSTE ETTERKRIGSÅR

Det tok ikke lang tid fra de verste etterdønninger etter Den andre verdenskrig hadde lagt seg til den sikkerhetspolitiske situasjon igjen begynte å tilspisse seg. Sovjetunionen med Stalin som sterk pådriver hadde visjoner om å gjøre kommunismen verdensomspennende. Vesten fryktet situasjonen og NATO ble dannet 4. april 1949.

Norge, som alliansens geografiske nordflanke med direkte innflytelse på Sovjetunionens maritime operasjonsmuligheter mot Atlanterhavet, inntok dermed en nøkkelposisjon innenfor forsvarsalliansens geostrategiske konsept.

Disse forhold og andre skulle bli styrende for våre nasjonale holdninger og disposisjoner gjennom mer enn 45 år, og ble dermed bestemmende for utviklingen av vårt sjøforsvar generelt og MTB-våpenet spesielt.

Operasjonskonseptet

Under krigen gjennomførte våpenet en form for tøff geriljavirksomhet langs vår fiende kontrollerte kyst. Freden og den senere kalde krig ga et operasjonskonsept som kort kan beskrives på følgende måte: Tilstrekkelig tilstedeværelse i prioriterte områder (Nord-Norge), invasjonsforsvar, beskyttelse av forsyningslinjene langs kysten, overvåking, kontroll og suverenitetshevdelse inklusive tilstedeværelse samt assistanse til det sivile samfunn.

Fartøyene opererte i skvadroner når disse omfattende oppgaver skulle løses, men evnen til å operere som autonome enheter med betydelig mobilitet var også tilstede.

Organisasjonen

Fra den spede begynnelse som «Sjef for de opplagte MTB-er på Vealøs» i Horten ble MTB-inspeksjonen tømret opp til en viktig avdeling under Sjefen for Kysteskadrens overordnede ledelse. Organisasjonen ble flyttet til Haakonsværn, Bergen som ble Marinens nye hovedbase i 1962.

Man følte behovet for et koordinerende kommandoled i hver landsdel for å kunne håndtere øvelser, vedlikehold og operasjoner på en forsvarlig måte. I 1967 opprettet Sjøforsvaret en flotiljeorganisasjon i Ramfjordnes base ved Tromsø og en i Haakonsværn. Begge med en stab av nøkkelpersonell på land. Ved våpenets 100 års jubileum i 1973 eksisterte følgende elementer: Inspeksjonen og flotilje nr. 1 i Haakonsværn, flotilje nr. 2 i Ramfjordnes, Tromsø, 21. - 22. - 24. - og 25. skvadron med base i Haakonsværn samt depotfartøyet KNM «Valkyrien».

Totalt antall båter var da 46 (6 Snøgg, 20 Storm og 20 Tjeld). Antall utrustede fartøyer for hver skvadron varierte fra 4 til 6.

Utviklingen av fartøyene

D-klassen kom hjem til et fritt Norge. Den harde krigstjenesten hadde røynet på materiellet. Etter få år kom man til at klassen behøvde avløsning.

Et felles våpenhjelp program innen NATO resulterte i at Norge fikk overført fra USA 10 Elco-klasse MTB-er i 1951. Fartøyene hadde stor fart, 43 knop, muliggjort av 3 Packard bensinmotorer. Skroget var en god plattform for 2 torpedoer og meget manøvrerbart.

Rapp-klassen skulle bli den første norskbygde MTB. Også konstruksjonen, som startet få år etter krigen var norsk. A/S Westermoen båtbyggeri i Mandal leverte prototype i 1952. En omfattende utprøving fikk meget positiv konklusjon og i 1955 hadde verftet levert 6 fartøyer. Generelt kan man si at Rapp-klassen representerte et langt skritt fremover i forhold til Elco-klassen både vedrørende ildkraft (4 torpedorør), komfort og evne til å operere utenfor hjemmebase.

Flere tekniske miljøer i Norge ble sannsynligvis ansporet av den vellykkede Rapp-klassen. Noen satset også på å finne en annen løsning enn bensinmotorer som var hovedulempen både med Elco og Rapp.



Torpedobåt av Elco-klassen.



Torpedobåt av Rapp-klassen.



Kanonbåter av Storm-klassen og torpedobåter av Tjeld-klassen under formasjonskjøring.

Nasty så dagens lys i form av en prototype i 1957. Lengden var vel 80 fot og deplasementet 82 tonn. Prøvene med fartøyet var meget positive og ved Kgl. res. av 28. mars 1958 ble byggingen av 12 fartøyer godkjent. Offisielt fikk klassen navnet Tjeld og det viste seg raskt at den fremsto som en ypperlig torpedobåt med store driftsøkonomiske besparelser sammenlignet med de eldre bensindrevne fartøyene. Den første båten i 12-båts serien overtok Sjøforsvaret i juni 1960 og den siste i april 1962. Ytterligere 8 stk Tjeld-klasse anskaffet Norge under Flåteplanen av 1960, også levert av verftet i Mandal.

Flåteplanen av 1960

Det gamle stridsspørsmålet om skjærgårdsmarine kontra havgående flåte blusset opp tilknyttet sammensetningen av fartøytypene som skulle anskaffes under Flåteplanen av 1960, hvor USA betalte halvparten av kostnadene. Det nære skjærgårds- og kyst-



Torpedo skytes ut.

forsvaret vant frem i Stortinget. Som nevnt inneholdt planen ytterligere 8 Tjeld fartøyer. Det gjorde også en helt ny type kanonbåt, Storm-klassen med et antall av 20. Det slanke, elegante deplasement skroget var bygget i stål, 120 fot langt med deplasement på 138 tonn. To dieselmotorer ga over 30 knop og hovedvåpenet var en helautomatisk 76 mm kanon. Ved å sette sammen skvadronene med både kanon- og torpedobåter fikk de en balansert ildkraft til bruk langs en konfliktskala. Kanonbåtenes sjøgående egenskaper var utmerkede og besetningen på 20 hadde gode boforhold.

Storm- klassen skulle vise seg å bli Mari- nens solide arbeidshest gjennom mer enn 30 år. Den første i 20 båt serien leverte davæ- rende Bergens Mekaniske Verksted AS på Lak- sevåg i desember 1965.

Snøgg - klassen

Ved slutten av 1960 - årene var tiden moden for å forberede utskifting av de eldste Tjeld- klasse MTB-er. Man benyttet Storm- klassens lest for 6 båter som ble levert i 1970 og 71. Klassen fikk navnet Snøgg som bar 4 torpedo- rør med TORI ildledning. Den hadde også plass for 4 Penguin - raketter. Nytt var et stort og velutstyrt operasjonsrom som gjorde strids- ledelsen mindre komplisert og samarbeidet internt i skvadronene enklere.

Våpensystemer og sensorer

Det var torpedoen man i utgangspunktet be- traktet som hovedvåpenet på «Den kalde kri- gens» norske MTB-er. Penguin-missilets inn- treden i våpenarsenalet var en begivenhet som på mange måter endret MTB-enes operative konsept og tilførte fartøyene en rekke tak- tiske fordeler. Lufttrusselen, spesielt i nord, var i hele perioden en stor utfordring etter hvert som Sovjetunionen utviklet sine luft- styrker.

Den britiske MK 9 torpedoen representerte våpenets «storslegge» i de første årene etter at de allierte og Norge hadde kjempet seg til frihet. Senere inngikk en mengde tyske T-1



I operasjonsrommet, båtens «hjerne», mottas de informasjoner som er nødvendige for å planlegge og utføre et vellykket angrep. I angrepsfasen rår en spent atmosfære. Alt må klaffe på sekundet.

torpedoer, som ble modernisert, i våpenarsenalet gjennom mange tiår. I 1960- og begynnelsen av 1970-årene kom torpedo kontrollsystemene TORSI og TORI kombinert med moderniserte, trådstyrte T-1 torpedoer. Artilleriet på de tidlige MTB-er (Elco, Tjeld og Snøgg) begrenset seg til luftvern maskinkanonner av tradisjonelle typer som 40 mm Bofors L-60, L-70 og 20 mm Oerlikon samt halvtoms Colt mitraljøser.

76 mm Bofors kanonen på Storm-klassen var en milepel i våpenet med digitalisert, radarkontrollert ildledningssystem, HOSA MK 26. Kanonen var et overflatevåpen.

De første tankene om en norskutviklet varmesøkende rakett ble født rundt 1960. Daværende Kongsberg Våpenfabrikk A/S stod

senere for produksjonen. De nye kanonbåtene var forberedt til å bære 6 raketter. Den første operative skvadron med Penguin-raketter gikk nordover høsten 1972. Raketten skulle revolusjonere deler av den taktikk som var utviklet i MTB-våpenet fordi man nå kunne engasjere mål på 20-25 km avstand. Våpenet ble etterhvert betraktet som MTB-enes hovedvåpen i anti-invasjonskonseptet.

Forsyninger og vedlikehold

Elco- og Rapp-klassen som dominerte MTB-våpenet i de første årene etter krigen var meget base avhengige fartøyer. Vi fikk «Den kalde krigen» med nytt operasjonskonsept som blant annet innebar seilas langs hele vår lange kyst og med invasjonforsvar som hovedoppgave. Behovet for baser ble påtrenkende både i Marvika ved Kristiansand, på Marineholmen i Bergen og i Ramsund orlogsstasjon. Snart kom også krav om en mobil base som kunne følge MTB-ene. I 1953 ble et ombygd hurtigruteskip overtatt av Marinen og gitt navnet KNM «Valkyrien». Fartøyet forsynte MTB-ene med det meste de hadde behov for i Nord-Norge gjennom ti år. Depotfartøyet hadde spesialverksteder og kunne levere reservedeler, torpedoer, ammunisjon, proviant og lignende samt tilby dusj og muligheter for diverse sosiale aktiviteter. Fregatten KNM «Garm» ble ombygd og erstattet det aldrende hurtigruteskipet i 1965. Fartøyet overtok navnet «Valkyrien» og var i tjeneste fram til desember 1976.

Sjøforsvarets hovedbase flyttet til Haakonsvern i begynnelsen av 1960 årene hvor også MTB-våpenet fikk moderne fasiliteter for en effektiv logistiktjeneste. Viktigheten av det sivile støtteapparatet langs kysten må heller ikke glemmes i denne sammenheng.

Øvelser og spesialistutdanning

Erfaringene fra krigen hadde til fulle bevist at betingelsene for en vellykket MTB-operasjon var topp trente godt samkjørte besetninger. Dette ble fulgt opp etter krigen med grunnleggende og spesialistutdanning for både be



Hauk-klasse med full fart i nær kontakt med landskapet et sted i Nord Norge.

fal og mannskaper. MTBI koordinerte og styrte alt fra Vealøs i Horten. Den omfattende generalmønstringen representerte eksamen. Det var flaut å stryke. Det skjedde sjelden. Kvalitetssikring eksisterte tidlig i Marinen.

Da Marinen flyttet hovedbasen til Haakonvern tidlig i 1960 årene fikk også MTB-våpenet et skreddersydd base-, skole-, og logistikk-system. Det nye skole- og øving-senteret KNM «Tordenskjold» skulle få en nøkkelrolle i opplæring og praktisk øving i et komplisert system bestående av et stadig større antall høyteknologiske fartøyer.

FLOTEX ble Sjøforsvarets store årlige mønstring. SQADEX kalte man en årlig MTB øvelse

fra 1970 hvor også Kystartilleriet, sjøforsvarsdistrikter og fly deltok. Etteranalyse av alle øvelser ble stadig mer vektlagt, noe som fikk stor betydning for taktikk utviklingen. Faste prosedyrer ble etablert for samarbeid mellom forskjellige enheter. NATO-øvelsene BOLD GAME og LIGHT DRIZZLE som foregikk i Nord-sjøen, Skagerat og Østersjøen med britisk, tysk, dansk og norsk deltagelse fikk stor betydning for utviklingen av MTB-våpenet.

Beredskapstjeneste

I de første ca 30 år av «Den kalde krigen» stod beredskapstjeneste nord for polarsirkelen først i prioriteringen for alle MTB-skvadronene. Nord-

FRAM MOT SOVJETUNIONENS SAMMENBRUDD OG OPPLØSNING

Cuba-krisen høsten 1962 resulterte blant annet i at Sovjetunionens marine fikk en langt høyere prioritet. Fartøy programmer tar mange år å utvikle og Vesten så resultatene i form av betydelige sovjetiske fartøytyper som ble sjøsatt og erklært operative utover i 1970-årene. Utviklingen skulle få konsekvenser for MTB-våpenet. Kravet om økt tilstedeværelse i nord kolliderte på denne tid med befalets ønske om mer tid med familien i sør. Våpenet

fikk en justert organisasjon ved at 22. TKB-skvadron fikk fast base i Tromsø med mange familieboliger og ved at opplæringen ble effektivisert i og med etablering av egen skole-skvadron med stasjon i Haakonvern. 27. TKB-skvadron med 6 Tjeld-klasse fant base i Horten som mobiliseringsskvadron. Også andre effektiviseringstiltak iverksatte man.

Nye fartøyer kom også ved Hauk-klassen. 14 fartøyer fikk Sjøforsvaret i 1979 og 1980. Bevæpningen bestod av 2 trådstyrte torpeder 6



KNM «Terne» av Hauk-klassen skyter et Penguin missil. Kontrolltårnet på Sjøforsvarets raketttskytefelt Vigdel ved Stavanger oppe til høyre.



Penguin rakett i avfyringsøyeblikket. Bildet er tatt 12. mars 1983 i Sjøforsvarets skytefelt ved Vigdel, Stavanger.
Foto: FRM.

Penguin-raketter og 20- og 40mm kanon. Besetningen var 18-22 mannskaper og farten kunne komme opp i 36 knop.

Sjøforsvaret fornyet også våpensystemer og sensorer sent i 1970-årene og i 1980-årene. Nevnes kan Kongsberg Våpenfabrikks Penguin MK II og kommando- og kontrollsyste-
met MSI 80 S som styrte både raketter og torpedoer. Man prøvde i 1980-årene å gi noen fartøyer antiubåt kapasitet i form av synke-
miner og en enkel sonar. Disse anstrengelsene var ikke vellykkede. Elektronisk krigføring var ansett som meget viktig. Nye systemer kom i perioden og det samme gjaldt både sam-

band og elektronisk dataoverføring mellom forskjellige kampenheter. Logistikktilbudet ble endret i perioden. Nytt depotfartøy ble sjøsatt fra beddingen hos Horten Verft A/S. KNM «Horten» ble navnet på støttefartøyet som MTB-våpenet måtte dele med Undervannsbåtvåpenet. Samboerskapet viste seg etter en tid å bli mindre vellykket, dessverre. Sivile samarbeidspartnere i logistikk sammenheng virket imidlertid utmerket. Også i denne perioden spilte både verksteder og andre leverandører av forskjellige tjenester langs Norges lange kyst en betydelig rolle som ledd i Norges unike totalforsvarskonsept.



Hauk-klasse MTB skyter det nye franske luftvernmissilet Mistral i Nord Norge i begynnelsen av 1990 årene.

FRED PÅ JORDEN TIL EVIG TID, ELLER...?

Berlinmuren falt, Sovjetunionen gikk i oppløsning og «Den kalde krigen» tok slutt. Igjen hadde MTB våpenet spilt en sentral rolle i Norges historie som viktige vakthunder langs kysten i mer enn 40 år, alltid med høy beredskap uansett vær.

Operasjonskonseptet måtte legges om. Ressursbruken skulle reduseres og resultatet kom blant annet i form av færre fartøyer under kommando og justert organisasjon. Den totalt MTB flåten er i jubileumsåret redusert til 22 sammenlignet med 48 i 1980. Men de gjenværende fartøyene holder en høy standard. Den effektive torpedoen TP 613 innførte man i 1990 og få år senere kjøpte Sjøforsvaret det fransk produserte luftvern missilet Mistral.

Også innen logistikk- og støttesystemet kom forbedringer i og med anskaffelsen av supply fartøyet «Far Senior» som fikk navnet KNM «Valkyrien». Fra sommeren 1995 til 1. august 1996 hadde våpenet den ære å ha Hans Kongelige Høyhet Kronprins Haakon som fenrik ved 21. MTB-skvadron. Det var en in-

spirasjon for alle.

3 Storm-klasser ble gitt i gave til Estland, Latvia og Litauen medio desember 1994.

Gjennom alle år har MTBene vært involvert i en mengde hjelpeaksjoner av vidt forskjellig art langs kysten. I 1990 årene måtte de to ganger seile til Kabelvåg hvor de spilte en sentral rolle under bekjempelse av alvorlige branner.

I jubileumsåret står MTB våpenet overfor store og spennende utfordringer. Eksisterende materiell og våpen skal levetidforlenges og en prototype av den nye Skjold-klassen skal leveres fra verftet Kværner Mandal i desember 1998. Det er et spennende prosjekt med store muligheter dersom sjøprøvene faller heldig ut, noe som er meget sannsynlig.

Norge er en utpreget og spesiell kyststat og en meget betydelig maritim nasjon. Sjøforsvaret vil i fremtiden høyst sannsynlig ha sine største og viktigste oppgaver i fred og ved konflikter tilknyttet kontroll, sikring, profesjonell ressursjurisdiksjon, tilstedeværelse og suverenitetshevdelse samt deltagelse i internasjonale styrker.

Her ligger store oppgaver for MTB våpenet langs Norges lange kystlinje og i de tilstøtende havområder. Samtidig må våpenet ikke glemme invasjonsforsvars oppgavene.

Både de nye og gamle MTBene er som poteten, de er anvendelige til det meste i en kyststat og maritim nasjon. Det er imidlertid en grense for hvor få fartøyer Norge trenger med vår lange kyst også for å kunne iva-



Hans Kongelige Høyhet Kronprins Haakon på broen under hans tjeneste i MTB-våpenet. Foto: Magne Åhjem, KNM Tordenskjold.

reta kyststatens forpliktelser.

MTB-våpenet har en meget utfordrende fremtid, ikke bare en stolt fortid.

Som avslutning siteres fra forsvarsminner Dag Jostein Fjærvolls hilsen til MTB-våpenet i 125 års jubileumsboken:

«Norge er en utpreget og spesiell kyststat og en betydelig maritim nasjon. I århundrer har nordmenn bodd, ferdet og jaktet langs kysten og høstet fra havet. Mindre fartøyer er en viktig del av norsk folkesjel. Det er ikke

unaturlig at Norge bygget verdens første dampdrevne torpedobåt. Senere skulle det vise seg at båtene ville spille viktige roller i norsk historie. Først ved frigjøringen fra svenskene i 1905. Senere som vakthunder tilknyttet Norges nøytralitet under Den første verdenskrig og gjennom MTB-enes enestående innsats i kampen for et fritt Norge under Den andre verdenskrig.

Også de mange tusen mannskapene som tjenestegjorde i Missiltorpedobåtvåpenet i de ca 40 årene som «Den kalde krigen» varte skal ha stor honnør. Det å ha sin arbeidsplass på mindre fartøyer langs vår lange kyst i all slags vær til alle tider er en tøff utfordring.

Jeg takker dere alle. Gratulerer med 125 års fødselsdagen 24. november 1998.»



Skjold-klassen representerer både noe nytt samtidig som det grunnleggende ved MTBene beholdes; Små, hurtiggående fartøyer som utnytter farvannet til egen fordel.

Skjold-klassen er en luftputekatamaran (SES – surface effect ship) med både dieseler og gassturbiner som framdrift. Toppfarten vil bli rundt 45 knop, og de sjøgående egenskapene og utholdenheten vil bli svært gode sammenlignet med Hauk-klassen.

Besetningen er planlagt med 15 personer, og bevæpningen vil bli en kombinert luftvern- og overflatekanon og åtte langtrekkende sjømålsmissiler.