

MTB-enes historie - Fra RAP til SKJOLD¹

Utviklingen frem til 1940

Vår første torpedobåt - RAP

Vår første torpedobåt ble bygget på bestilling i England, fikk navnet RAP og ble overtatt i 1873. RAP kunne gjøre 14,5 knop, og dette var en svimlende fart den gang. Det var opprinnelig meningen at den skulle føre stangtorpedo, men hun ble benyttet til øvelse med slepetorpedo og fikk senere utskytningsrammer for selvbevegelige torpedoer. Bortsett fra størrelsen hadde ikke det 18 meter lange fartøyet mye til felles med en moderne torpedobåt. Men hun hadde samme hovedoppgave, nemlig å føre torpedoer så nær opp til målet som mulig, og søke å treffe det. Selv om RAP stod oppført på våre flåtelister frem til 1920, var hun snart distansert av utviklingen. RAP befinner seg i dag på Marinemuseet i Horten.



RAP ble bygget på norsk bestilling i Cheswick, England, 1872-73. Den er i dag anerkjent som verdens første torpedobåt. RAP fikk utskytningsrammer for selvbevegelige torpedoer i 1879. Torpedobåtene som fulgte ble utstyrt med fast torpedorør innebygget i baugen, og/eller dreibar torpedokanon på dekk.

Den selvbevegelige torpedo

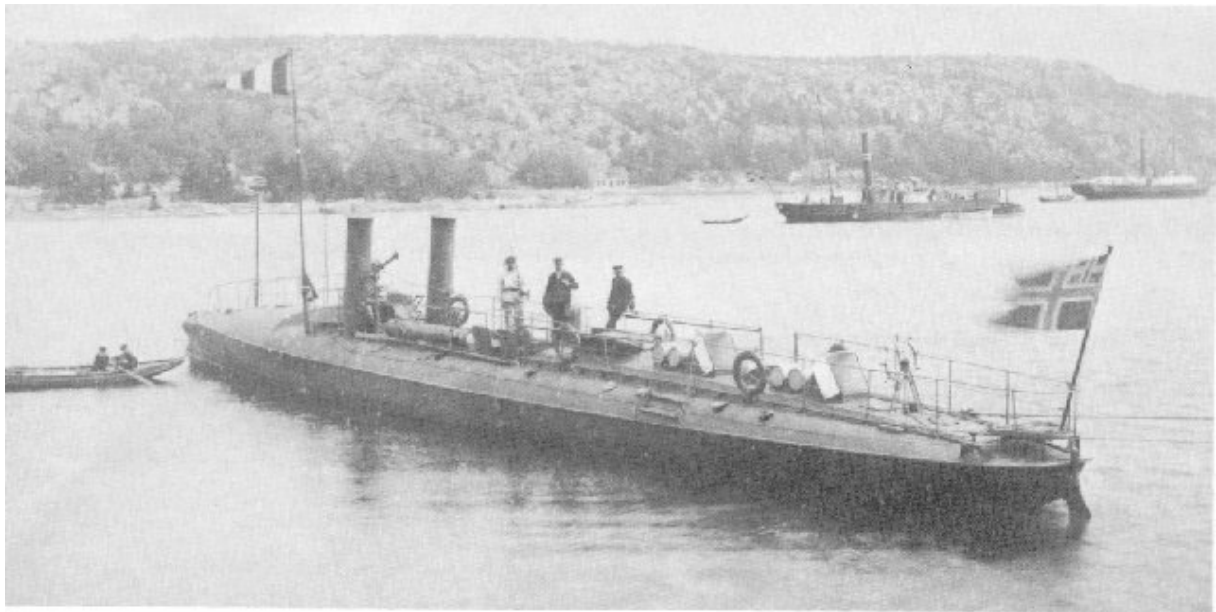
Den selvbevegelige torpedo ble utviklet i slutten av 1860-årene. Til å begynne med var den et temmelig primitivt våpen, med en aksjonsradius på noen hundre meter og fart på 6-7 knop. Den hadde dårlig dybde- og sidestyring. Det nye våpenet var imidlertid gjenstand for kontinuerlige forbedringer, som etterhvert gjorde det til et fryktet våpen. Vi anskaffet våre første 25 selvbevegelige torpedoer i 1875. De kunne gå 183 meter med 20 knops fart, og 1.800 meter med 9 knops fart. Utviklingen fortsatte, slik at torpedoens ytelse ved utbruddet av første verdenskrig var økt til ca 10.000 meter ved 28 knops fart, og 2.000 meter ved 40 knops fart. Samtidig var vesentlige forbedringer innført ved dybde- og sidestyringen, og driftssikkerheten var øket. Det samme var størrelsen.

1873-1905: Torpedobåtflåten vokser

Etter at torpedoen var utviklet til å bli et relativt farlig våpen, ble det satset sterkt på bygging av torpedobåter her til lands. Denne fartøytype var rimelig i anskaffelse, hadde stor slagkraft og ble betraktet som et velegnet våpen til forsvar av vår kyst. De første båtene vi bygget var

¹ Denne siden er basert på heftet "MTB Våpenet 100 år" utgitt i 1973 av Norsk Tidsskrift for Sjøvesen.

nokså små, med et deplasement på rundt 40 tonn. Men deplasementet ble gradvis økt, og de siste båtene av denne typen som ble kalt "2. klasse", og som ble bygget omkring år 1900 var på 75 tonn. Dessuten ble det bygget et titall fartøyer av en litt større type kalt "1. klasse" som var på vel 100 tonn. 2. klasse torpedobåter hadde ett eller to fastmonterte torpedorør. De som bare hadde ett, hadde en torpedokanon i tillegg. Torpedorøret var anbrakt i baugen, og ga fartøyene et karakteristisk utseende som folkevittigheten traff godt med benevnelsen "sigar". 1. klasse torpedobåter hadde 2 torpedokanoner, men intet baugrør. Alle disse fartøyene var dampdrevne og hadde en toppfart på 18-25 knop. Foruten de nevnte typene ble det bygget en liten "fjord- og havnetorpedobåt" kalt MYG, på 25 tonn og med 17 knops toppfart.



GLIMT, bygget i 1883 og fire år senere omdøpt til SPRINGER, var en de aller første "sigarene". Sammen med 12 andre av de eldste torpedobåtene ble hun utrangert i 1920.

1905: Torpedobåtflåten ved unionsoppløsningen

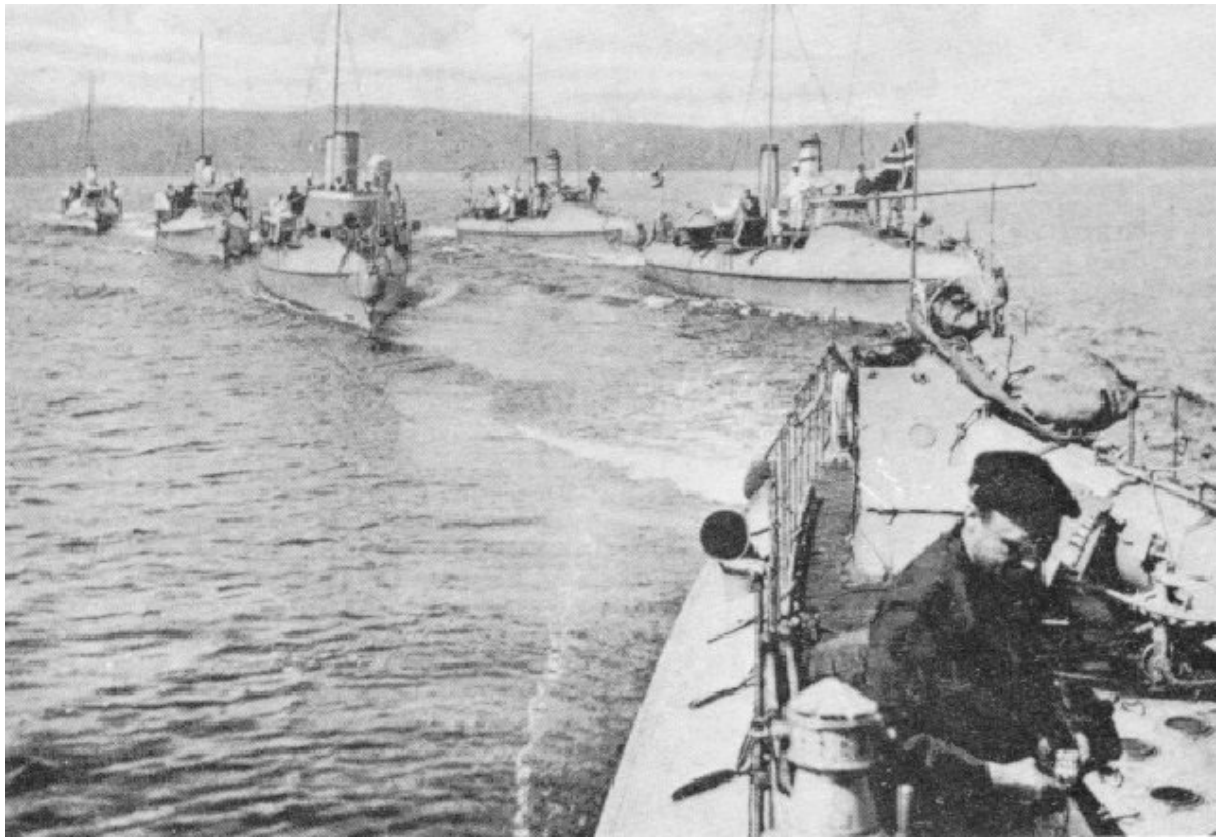
Ved unionsoppløsningen hadde vi en samlet flåte som var nesten jevnbyrdig med Sveriges, hovedsakelig bestående av torpedobåter (32 stk). Særlig i siste tiåret før 1905 ble mange fartøyer bygget. Den tidsmessige flåte av torpedobåter bidro til å sette makt bak de norske krav om oppløsning av unionen.



Torpedobåter i angrepsformasjon i 1905.

1914-1918: Torpedobåter som nøytralitetsvakt

Under 1. verdenskrig var det først og fremst torpedobåtene som hadde oppgaven med å holde nøytralitetsvakt. Disse båtene var langt rimeligere i drift enn de store panserskipene. Kull var dessuten en mangelvare under krigen. Torpedobåtene hadde også langt mindre personellbehov. I tiden fra unionsoppløsningen til krigsutbruddet i 1914 hadde flåten fått en tilvekst på 3 torpedobåter. De øvrige båtene hadde da nådd en alder av 10-30 år. Men likevel var flåten fremdeles tidsmessig nok til å bevare den nødvendige respekt for vår nøytralitet. Nøytralitetsvakt var en krevende og slitsom tjeneste for fartøyer så vel som besetning. Hovedoppgaven var å patruljere tremils grensen, eskortere skip i leden og ledsage konvoier inn og ut av norske farvann. De små torpedobåtene måtte også opptre som væpnet makt når nøytralitetskrenkelser gjorde det nødvendig. Når minene kom drivende inn til kysten i krigens kjølvann, var det torpedobåtene som måtte i ilden for å uskadeliggjøre dem. Dessuten utførte fartøyene redningstjeneste når skip var torpedert utenfor kysten eller var i havsnød. Komforten var minimal ombord i de trange, dårlig ventilerte fartøyene, og kulden kunne være ille vinterstid.

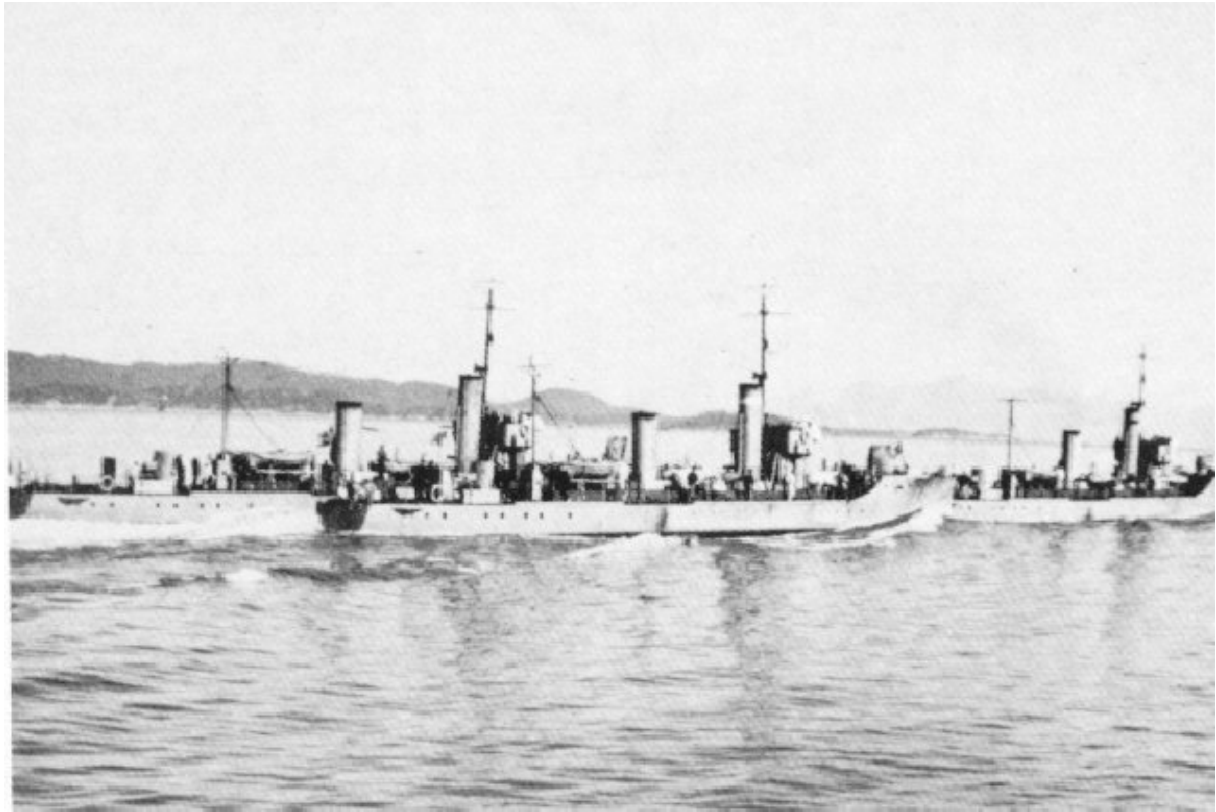


Torpedobåter i kileformasjon under 1. verdenskrig.

1919-1939: Torpedobåtene foreldes

I mellomkrigstiden var det små bevilgninger til fornyelse av flåten, og de gamle torpedobåtene fikk ikke den avløsning de trengte. Den eneste tilveksten til flåten kom i årene 1919-21, da vi fikk 3 større torpedobåter (Trygg, Snøgg og Stegg), hver på 260 tonn med oljefyring og med en toppfart på 25 knop. I den forsvarsmessige forfallstiden frem til 2.

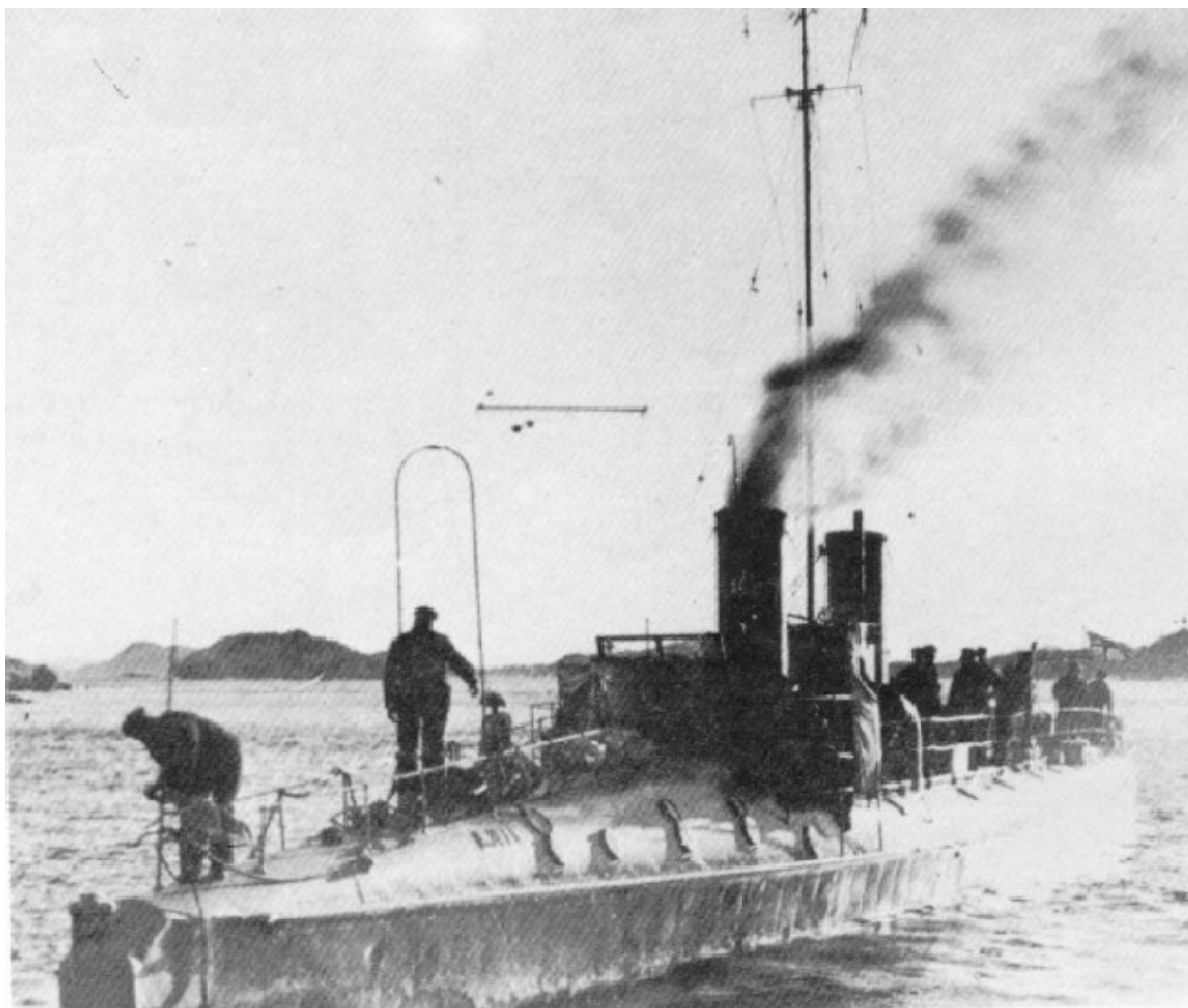
verdenskrig gjorde ikke torpedobåtene mye blest om seg. Men også i denne tiden hadde de oppdrag i tillegg til de rutinemessige øvelser for mannskap og materiell. En oppgave som ble pålagt marinen var fiskerioppsynet. I 1906 vedtok Stortinget en lov som forbød utlendinger å fiske på norsk territorium. Siden den gang har med fiskerigrensen stadig lagt beslag på marinenes fartøyer. I begynnelsen var det stort sett torpedobåtene som ble satt på denne oppgaven.



TRYGG, SNØGG og STEGG, bygget i tiden 1919-21, skilte seg fra tidligere torpedobåter i størrelse og skrogform. Trass i alderen var de under angrepet på Norge i 1940 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.

1939-1940: Gjengangere på nøytralitetsvern

Da det ved utbruddet av 2. verdenskrig ble nødvendig med nøytralitetsvern påny, var det for en stor del de gamle torpedobåtene fra forrige verdenskrig som fikk pålagt dette oppdraget. I tillegg til de tre nyeste fartøyene, som etter hvert nærmet seg tyve års alder, ble 14 av de gamle torpedobåtene utrustet. Dessuten ble 9 av de eldste fartøyene brukt som vaktfartøyer. De hadde ikke torpedoer, men enkelte av dem var utstyrt med minesveip. Disse fartøyene, 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 nøytralitetskrenkelsene kom det aldri til kamp med de krigførende fartøyer. Dette skyldes ikke at de gamle fartøyene våre ikke kunne ha bitt fra seg dersom det hadde kommet til skuddveksling, men nøytralitetsvakten hadde stående ordre om ikke å gå til kamp mot en betydelig overmakt, og det skulle ikke stort oppbud av fremmende styrker til før våre små og gamle skip ble for underlegne. Blant de episodene hvor våre torpedobåter spilte en passiv rolle, kan Altmark-affæren nevnes.



KJELL under nøytralitetsvernet i 1940. Hun ble bygget i 1912 som den siste av "sigar"-typen. Tyskerne brukte henne som patruljebåt under navnet GRENADIER.

Torpedobåtene i kamp 1940-45

Angrepet på Norge

Under forvirringen som rådde ved Tysklands angrep på Norge i april 1940 var det ikke mye vår marine fikk utrettet. Dette gjelder også våre torpedobåter. Verd å nevne er innsatsen til torpedobåtene STORM og SÆL. STORM er kjent fordi hun som eneste torpedobåt fikk avfyrt en torpedo mot fienden. Dette skjedde om morgenen den 9. april under oppmarsj mot Bergen. STORM fant senere på dagen torpedoen med brukket krigsspiss, og alt tyder på at torpedoen har truffet et av de tyske skipene, men ikke eksplodert. SÆL utkjempet en ulik kamp mot 3 tyske motortorpedobåter i Hardangerfjorden. Hun fikk ikke anledning til å skyte torpedoer, for hennes fart var altfor underlegen til at det var mulig å komme i skuddposisjon. 3 torpedoer fra fienden bommet på SÆL. På SÆL kunne de bare bruke en av de to 37 mm kanonene ad gangen på grunn av deres plassering. I den intense artilleriduellen måtte SÆL til slutt gi tapt, men hun hadde satt den ene tyske båten delvis ut av spill. Besetningen på SÆL reddet seg i

land, 7 av dem var såret. De tyske motortorpedobåtene som SÆL var i kamp med, var moderne fartøyer med en toppfart på bortimot 40 knop, og med langt bedre manøvreringsegenskaper enn SÆL. De var dessuten utstyrt med moderne automatkanoner. Dette illustrerer hvor forsømt investeringene i moderne militær teknologi var ved krigsutbruddet. Motortorpedobåten ble først utviklet og brukt med stort hell under den 1. verdenskrig, og fremfor de eldre dampdrevne torpedobåtene utmerket de seg ved sin overlegne fart. I mellomkrigstiden hadde interessen for disse båtene vært liten, men i 30-årene tok den seg noe opp igjen. Både Tyskland og Storbritannia hadde et stort antall slike båter ved krigsutbruddet i 1939.



MTB 6 var, sammen med MTB 5, vår første motortorpedobåt. De representerte begynnelsen til den norske MTB-flåten i Storbritannia. Toppfart på over 40 knop, nesten det dobbelte av det "sigarene" kunne yte.

Våre første motortorpedobåter

I 1939 besluttet våre myndigheter seg for å gå til anskaffelse av 8 moderne MTBer. De ble bestilt i Storbritannia, men da de ved krigsutbruddet ennå ikke var ferdige, ble 6 av dem rekvirert av engelskmennene. De øvrige 2 fikk norsk mannskap, inngikk i en britisk MTB-flotilje og deltok i forskjellige oppdrag i Kanalen. Disse 2 fartøyene representerer den spinkle begynnelsen til det norske torpedobåtvåpenet i Storbritannia. Blant de norske båtene som tok seg over til England etter nederlaget i Norge, fantes det ingen torpedobåter. De var enten senket av eget mannskap eller falt i tyskernes hender. Tyskerne brukte noen av dem som patruljebåter. De to første MTBene våre fikk en kort levetid. Den ene brakk ned i sjøen i september 1940, og den andre ble totalskadd ved en eksplosjonsulykke i juli 1941. Disse små fartøyene på 63 fot (20m), som vi en kort tid også hadde en tredje av MTB 71 (MTB 71 er brakt over fra England og ligger her ved Bryggen i dag), viste seg å være for svakt bygget til å

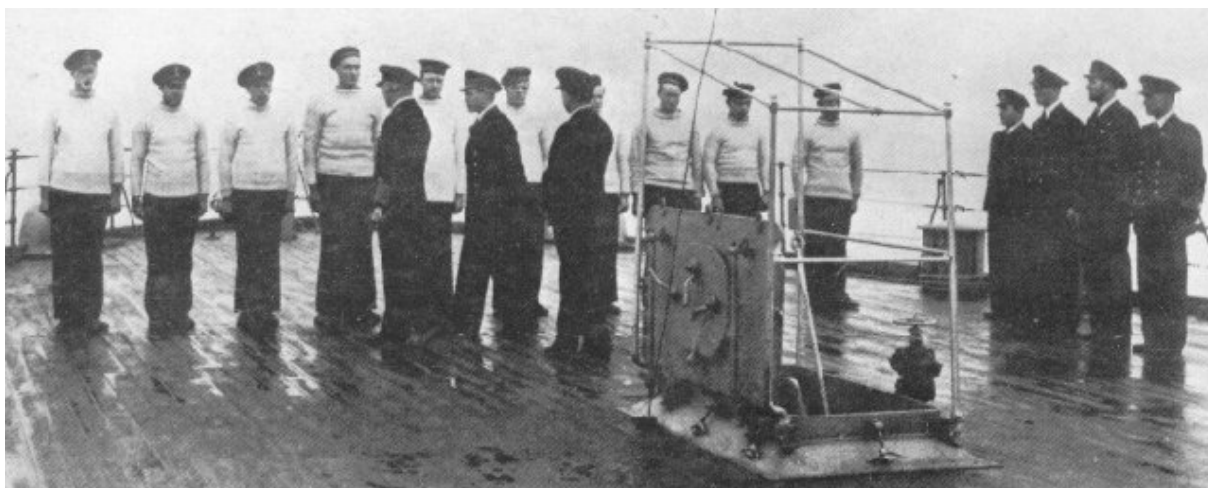
tåle den harde krigstjenesten. I juli 1941 fikk vi så en ny MTB av en litt større type, MTB 56. Hun opererte som forgjengerne i Kanalen, sammen med britiske MTBer. ved årsskiftet 1941-42 fikk vi 4 båter til av samme type, og en egen norsk MTB flotilje ble opprettet med operasjonsfelt i Kanalen. Heller ikke disse fartøyene var særlig robuste, og var til stadighet utsatt for havarier av ulike slag, særlig motorhavarier. Fartøyene ble derfor sommeren 1942 tilbakelevert til den britiske marine. Tjenesten i Kanalen besto for det meste av eskortering av konvoier, redningsarbeid ved torpederinger og patruljetjeneste på den franske, belgiske og hollandske kyst. Det kom ofte til artilleritrefninger, men regulære torpedoangrep på fiendtlig tonnasje var forholdsvis skjeldne.



MTB 50 under røyklegging i kanalen i 1942. Vi hadde i alt 5 båter av denne typen. Toppfarten var 30 knop.

Et eksperiment som fikk følger

I oktober 1941 hadde MTB 56 vært med på å utprøve en plan som ble lagt frem for Sjøforsvarets overkommando. Den gikk ut på at MTBer skulle gå inn i den norske skjærgården, ligge skjult om dagen og patruljere skipsleden i den mørke delen av døgnet. Da MTB 56 ikke hadde stor nok aksjonsradius til å gå over til Norge og tilbake på egen brenselbeholdning, ble den tauet opp under Norskekysten av jageren DRAUG. Dette første MTB-toktet til Norge falt heldig ut, og resulterte i senkning av et handelsfartøy på vel 3000 tonn. Dermed var opptakten gjort til de mange MTB toktene på Norskekysten, som en særlig forbinder med de norske MTBenes innsats under krigen.



Besetningen på MTB 56 oppstilt på jageren DRAUGs dekk umiddelbart før første tokt på Norskekysten i oktober 1941.

54. (N) MTB Flotilje og Shetlandsavdelingen

Høsten 1942 ble det opprettet en ny norsk MTB Flotilje, 30. (N) MTB Flotilje, med stasjon Lerwick på Shetland og med oppdrag å angripe tysk og tyskkontrollert skipstrafikk på Norskekysten. Til dette formål overtok vi 8 MTBer av en større sjøgående type, med stor nok aksjonsradius til å rekke over til Norge og tilbake, foruten å operere på kysten en tid, hvis en tok med bensinkanner på dekk og toppet tankene før en gikk inn i skipsleden. Disse båtene var av den såkalte "Fairmile type D". Vi hadde i alt 21 båter av denne typen under norsk kommando i løpet av krigen, men aldri mer enn 12 samtidig. MTB Flotiljen og landstasjonen som ble opprettet i tilknytning til flotiljen, fikk betegnelsen "Shetlandsavdelingen". I november 1942 var den samlede styrken rundt regnet på 250 mann, men antallet økte etter hvert, og mot slutten av krigen var cirka 550 mann engasjert i MTBenes innsats. Den 1. august 1943 ble betegnelsen på flotiljen endret til 54. (N) MTB Flotilje. I tiden fra november 1942 til mai 1945 utførte de norske MTBene i alt 161 oppdrag på Norskekysten, fra Trondheim i nord til Kristiansand i sør, men med tyngdepunktet av operasjonene på strekningen Florø-Haugesund. Bare i den lyse sommertiden, da det var for risikabelt å operere i skipsleden, ble operasjonsfeltet for noen måneder skiftet til kanalen.



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 på Norskekysten

Toktene fulgte stort sett et bestemt opplegg. Opp under kysten i ly av mørket, ligge skjult under kamuflasjenett i en bortgjemt vik i skjærgården om dagen, patruljere i leden om natten til et angrepsmål meldte seg, eller mangel på brennstoff tvang en til å returnere til Shetland. Ved angrep var det en forutsetning for et heldig utfall at en kom overraskende, plutselig stakk frem bak en odde eller holdt seg i skyggen av land, mens en dempet motorduren ved å slippe ut eksosen under vann. Når et mål ble observert, gjaldt det hurtigst mulig å manøvrere i angrepsposisjon, fyre av torpedoene og gjøre retrett under full fart, om nødvendig under legging av kunstig tåke for å dekke seg. Under retretten utspant det seg ofte en kort, men intens artilleriduell med den tyske eskorten, og av og til også med tyske kystbefestninger som tok båtene under ild på turen ut. Nødvendigheten av å komme uanmeldt førte til at en vanligvis snudde under oppmarsj dersom en hadde grunn til å tro at en var observert av tyske fly eller bevoktningsstasjoner. Besetningen og båtene hadde ikke bare tyskerne å kjempe mot. Nordsjøen vinterstid kunne også være stygg å hankses med. Selv om D-klasse MTBene var bra sjøbåter, var de ikke bygget med tanke på å måtte krysse Nordsjøen i vinterstorm. Når uværet raste på det verste, ble operasjonene utsatt til været løyet. Men når uværet først brygget opp på tilbakeveien, og tyskerne drev klappjakt langs kysten, hadde en ikke noe valg. Som eksempel kan nevnes en MTB som kom tilbake fra et tokt med bare 6 tommers fribord (16 cm). Hun møtte uvær på tilbaketuren og sprang lekk. Torpedoer og annet utstyr måtte kastes overbord for å minske vekten. Selv om tre av fire motorer var satt ut av sjøvannet, lyktes det å bringe båten i havn uten assistanse. Et annet fartøy brukte bortimot 2 døgn på overfarten tilbake til Shetland, da hun ble tvunget til å ligge på været grunnet storm og svær sjø. I tillegg til egen besetning var også besetningen til en annen MTB samt en del commandosoldater om bord - i et fartøy hvor forholdene var trange nok for egen besetning i godt vær.



D-klasse MTBer i opprørt hav.

Særoppdrag

Foruten de vanlige toktene på kysten utførte MTBene våre også ulike oppdrag av mer spesiell karakter: Ilandsetting av sabotører, henting av flyktninger og minelegging i leden. Dessuten var de med på en del raids på Norskekysten. Spesielt kan en nevne det vellykkede raidet mot Stord gruver i 1943. På eget initiativ angrep de også tyske kystfestninger.



"Klart skip!" Når de nærmet seg kysten måtte de være forberedt på flyangrep når som helst.

Tallenes tale

En del tall kan si mer om MTBenes innsats enn mange ord. I løpet av krigen senket de i alt 27 skip, herav 7 krigsfartøy. I tillegg kommer et antall usikre senkninger. Av de 97 torpedoene som ble avfyrt, traff 57, noe som gir en bemerkelsesverdig høy treffprosent. Skader ble også voldt ved minelegging, beskytning av kystbatterier, o.l. Dette ble oppnådd med et forholdsvis lite tap av menneskeliv og materiell. 20 mistet livet av ulike årsaker. Artillerikamp, eksplosjonsulykker, bombing, tilfangetaging og henrettelse. 8 fartøyer gikk tapt som følge av brann, sjøskade, eksplosjoner, eller lignende. Men betydningen av MTBenes innsats ligger ikke bare i den materielle skade de tilføyde fienden. Med sine operasjoner like inne i den tyskokkuperte leden var de et alvorlig hinder for den tyske skipstrafikken langs kysten, og forårsaket at tyskerne måtte binde mye krigsmateriell på denne fronten til vakthold og forsvar av leden. Den sterke aktiviteten som de norske MTBene utfoldet i norske farvann bidro muligens til å styrke Hitler i hans tro at de allierte forberedte en invasjon på Norskekysten. Strategiske feildisponeringer på bakgrunn av dette gjorde kanskje de alliertes fremrykning annensteds lettere.



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



Godt kamuflert gikk båtene i ett med landskapet. En øvet besetning kunne kamuflere båten på 13-15 minutter.

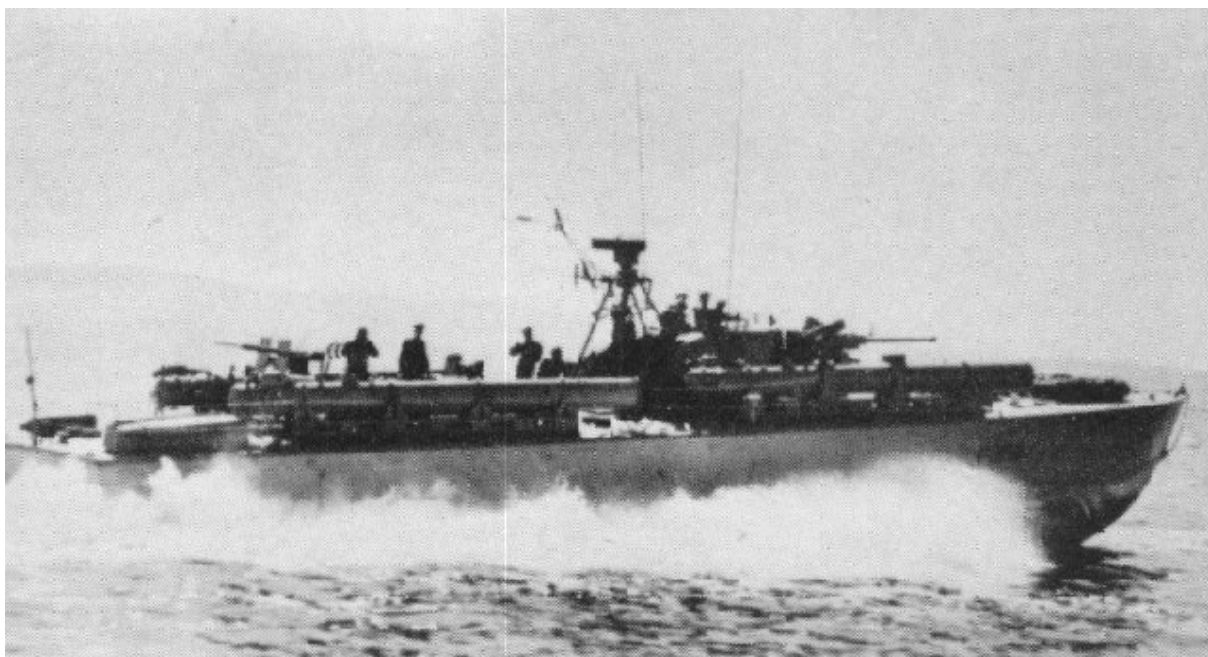
Etterkrigstiden

De første MTBene etter krigen

Ved krigens slutt var 10 MTBer av D-klassen under norsk kommando. De dannet begynnelsen til det norske torpedobåtvåpenet etter krigen. Flåten ble supplert med en del tidligere tyske torpedobåter som befant seg i Norge ved fredsslutningen. I 1951 overtok vi under det amerikanske våpenhjelp programmet 10 amerikanske MTBer av en mindre, hurtiggående type, ELCO-klassen. Disse var også bygget under krigen. I tiden 1952-56 fikk vi de 6 første norskbyggede båtene etter krigen (Rapp-klassen). Båtene var av en litt større type enn ELCO-klassen.



ELCO-klasse MTB



RAPP-klasse MTB

Rapp-klassen, de første norskbygde MTB'er, var tegnet og konstruert av kapteinløytnant Harald Henriksen (senere kommandørkaptein). Konstruksjonen og utprøving i modelltank ble gjort allerede i 1946. Samme mann stod senere for Storm-, Snøgg-, og Hauk-klassen. Samme konstruksjon ble brukt på 16 patruljebåter levert til den svenske marinen. Det er levert 62 kanon/torpedo/patruljebåter etter kommandørkaptein Harald Henriksens konstruksjoner. Han var sjef for marinens spe. avd. Scalloway (Shetlandsbussen) 1944-45, og sjef på MTB 627 og 631 1942-44, divisjonssjef og sjef på M/L 124 før det. Harald Henriksen stod også for konstruksjonen av de første katamaranene (westamaran) på slutten av 60-tallet, begynnelsen av 70-tallet.

Kommandørkaptein Harald Henriksens kone var gudmor for den første KNM Skjold(P 963), bygget ved Westermoen i Mandal, overlevert KNM i februar 1966.

Debatt om flåten og flåteplanen av 1960

De første årene etter krigen besto vår flåte stort sett av fartøyer som hadde vært gjennom en hard krigstjeneste. Etter hvert som materiellet tok til å eldes, og det ble nødvendig å skifte ut fartøyer, meldte spørsmålet seg om hvilken type en skulle satse på. Det var delte meninger om denne saken., men stort sett ble det en diskusjon mellom de som mente vi burde satse på større enheter som kryssere og jagere, og heller bygge færre, og de som holdt på at mange små enheter var det mest hensiktsmessige. Det var det siste synet som vant frem, og kom til uttrykk i Flåteplanen av 1960, som har vært bestemmende for den flåten vi har hatt helt til i dag. Flåteplanen la opp til en skjærgårdsmarine hvor torpedobåter og kanonbåter utgjorde et vesentlig element. Det var flere faktorer som talte for sistnevnte løsning: Vår begrensede økonomi tillot ikke bygging av større fartøyer i noe omfang. Små enheter er mindre sårbare overfor flyangrep. Vår lange kyststrekning kan bare bevoktes av et stort antall enheter. Mindre enheter kan bedre utnytte de fordeler våre trange kystfarvann gir.

Som medlem av NATO kan vi regne med støtte av større enheter fra våre forbundsfellers mariner om det skulle bli nødvendig.

Med MTBer kan Kgl Norske Marine delta i NATO samarbeid med det vi er flinke til

MTBer i Flåteplanen av 1960



TJELD-klasse MTB

Vi anskaffet 20 Tjeld-klasse torpedobåter i to omganger i perioden 1961-66. Dette var geniale fartøyer med meget høy toppfart - ca 45 knop. Det var utrustet med 4 torpedoer og to kanoner. Disse båtene var konstruert av den kjente norske skipskonstruktøren Jan Herman Linge og bygget ved Båtservice verft i Mandal. Denne fartøyklassen var så vellykket at den både ble solgt i mange eksemplarer til US Navy som siden fikk bygget den på lisens i USA. Tjeld-klassen ble alle faset ut fra operativ tjeneste rundt 1980. Det finnes en båt igjen, KNM Skrei. Videre bygget vi 20 Storm-klasse kanonbåter i perioden 1965-70. Dette var de første MTBene i stål. Disse hadde ikke torpedoer, men 6 Penguin raketter og en stor kanon på fordekk med kaliber 76 mm. Dette er en oppsiktsvekkende stor kanon for et så lite fartøy. Storm-klassen ble bygget ved BMV i Bergen og Westermoen i Mandal. Storm-klassen var en genistrek av marineingeniør Kapteinløytnant Henriksen. Profilene i skroget til Storm-klassen ble benyttet igjen i alle MTBer bygget i Norge frem til nå. Totalt 62 MTB skrog er bygget etter disse profilene. I tillegg ble skrogprofilene med små justeringer delt på langs og dannet formen til de første katamaran passasjerbåtene bygget av Westermoen. De siste Storm-klasse MTBene gikk ut av operativ tjeneste nå i sommer. Rundt 1970 besto MTB-våpenet av Tjeld - og Storm-klasse MTBer. De da foreldede siste 6 fartøyer av Rapp-klassen var moden for opphugging og ble erstattet av 6 Snøgg-klasse torpedobåter i 1971-72. Disse båtene hadde 4 torpedoer, 4 Penguin raketter og en kanon. Snøgg-klassen ble utfaset allerede i 1995 på grunn av foreldede våpen.



STORM-klasse

MTBer etter Flåteplanen

Da Tjeld-klassen ble utfaset sent på 70-tallet var det 20 fartøyer som skulle ut av tjeneste. 14 av disse ble erstattet med 14 Hauk-klasse MTB i 1979-81. Dette var de siste som ble bygget etter samme skrogprofilene som Storm-klassen. Disse fartøyene ble bygget ved BMV Laksevåg og Westermoen i Alta. Fartøyene har gjennomgått stadige moderniseringer og oppdateringer på utrustningen. De er i dag utrustet med 6 Penguin raketter, 2 torpedoer, Mistral luftvernraketter og kanon. Hauk-klassen er i dag den eneste operative typen MTBer vi har. Vi er for første gang siden krigen nede på et så lavt antall operative MTBer.



KNM Ravn, HAUK - klasse MTB

Materiellet ombord

Torpedoen er, med sin store sprengladning, det mest effektive våpenet ombord. Dagens moderne torpedo kan programmeres til å gå på ulike kurser, med ulike hastigheter og på ulike dyp mot sitt mål. Den kan kun brukes mot skip. Når den nærmer seg målet lytter den etter propellerstøy fra målet og melder tilbake til MTBen hva den hører gjennom en tråd. Den vil styre seg selv inn på det intetanende målet. Torpedoen sender ikke ut sonarsignaler og er derfor vanskelig å detektere for en fiende.

Penguin raketten er en norskutviklet og -bygget rakett, spesielt utviklet for krigføring i norsk topografi. Raketten er manøvrerbar og passivt målsøkende. Den søker opp sine mål på grunn av deres varmeutstråling. Denne norske raketten er produsert av Kongsberg Våpenfabrikk og solgt til mange andre lands mariner.

Mistral raketten er et selvforsvarsvåpen mot flyangrep. Raketten er superrask og styrer seg selv inn etter varmestrålingen fra angripende fly og helikopter. Raketten er også beregnet på å skyte ned innkommende sjømålsmissiler skutt mot egne fartøyer.

Kanonen på MTBene er en 40mm Bofors-kanon som er ment brukt som luftvern. Kanonen kan imidlertid også brukes mot fartøyer.

MTBene er utrustet med avanserte elektroniske hjelpemidler for å kunne oppdage fiendtlige fartøyer og fly, og kunne fyre våpen med størst mulig treffsannsynlighet. En MTB har ikke kapasitet til å finne eller angripe ubåter.

Besetningen på MTBene

Befalet. Det er 7-9 befal ombord på en MTB. Det er operative offiserer som tar seg av navigeringen og en del av våpenkontrollene, det er maskinoffiserer som har ansvar for drift og vedlikehold av maskin og det er våpenteknikere som har ansvar for drift og vedlikehold av våpen. Andre funksjoner som forsyning og økonomi er det en stab på land som tar seg av.

Mannskapet. De menige som avtjener sin førstegangstjeneste, starter sin utdanning på Madla. Etter 6 ukers rekruttskole kommer de ombord. Hver MTB har en menig besetning på 12-13 mann. Ombord gjennomgår de en grunnleggende opplæring før de mønstres eller eksamineres hovedsakelig innenfor sikkerhet. Etter flere måneder med øvelser av økt vanskelighetsgrad blir så hele fartøyet mønstret i sine hovedoppgaver.

Fremtiden

Hauk-klasse MTB

Fremtidens MTB-våpen skal blant annet bestå av modernisert Hauk-klasse. Den første av de 14 Hauk-klassene har allerede påbegynt moderniseringen. Det vil være kun mindre synlige forandringer som blir gjort. All elektronikk som var topp moderne sent på 70-tallet blir erstattet av dagens teknologi. Vi må huske at Hauk-klassen er snart 20 år gammel og selv med denne moderniseringen ser vi ikke på en realistisk levetid på mer enn 15 år frem. Det medfører at vi må supplere MTB-flåten med nye fartøyer nå, ellers står vi uten MTBer etter Hauk-klassen.

Skjold-klasse MTB

Derfor har vi prosjektert 8 Skjold-klasse MTBer. Den første av disse ble overlevert Sjøforsvaret 17 april 99. KNM Skjold er en prototype for denne nye generasjonen MTBer. Hun skal prøves ut i et hardt og hektisk testprogram før den endelige anbefalingen om å bygge flere fartøyer av denne klassen kan gis. KNM Skjold er den første båten bygget i moderne materialer. Hun er bygget i plastmateriale og superlette metaller. Fartøyet er det første norske marinefartøyet med gassturbiner som fremdriftsmaskineri. Hun skal utrustes med 8 nye norske sjømålsmissiler som er under utvikling ved Kongsberg Våpenfabrikk. Videre skal hun ha en stor kanon på fordekk. Hun ser litt rar ut og det er fordi det er fremelsket en lav profil. Det vil si at vi har et fartøy som nesten ikke synes optisk, på radar eller på varmesøkende sensorer. Dette er det prinsippet som amerikanske "Stealth"-jagere er bygget etter.



Fra venstre: Kapltt Per Danielsen, Kapltt John Vonli og Flaggkommandør Øyvind Schau. Skipssjefene fra MTB 5 og 6 (1940) og KNM Skjold (1999) på broen på KNM Skjold. (Foto: Thorleif Andreassen, Aftenposten)