FORSVARSSTUDIER 3/1998

Sjøkrig

Perspektiver på historie og samtid

Lars Chr. Jenssen (red.)

Innhold

Informasjon fra sekretariatet i Sjøkrigshistorisk forskningsforum 4
Lars Chr. Jenssen
Sjøkrigshistorie i Norge - forum og forskning 5

I Overblikk
Rolf Tamnes
Sjøforsvarets oppgaver før, under og etter den kalde krigen 20
Inge Tjøstheim
Sjømaktsdoktriner: En belysning av enkelte hovedoppfatninger og deres relevans på 90-tallet 26

II Ny forskning
Lars Chr. Jenssen
Etableringen av skipsfartsberedskap i Norge og NATO 42
Max Hermansen
USAs logistikk i en tidlig fase av Koreakrigen 63
Kjetil Sørli
Flåteplanen av 1960 70

III Bokprosjekt
Odd T. Fjeld
Kystartilleriet - historie og bokprosjekt 81

IV Debatt
Tor Jørgen Melien
Manøverkrigføring som et sentralt prinsipp 91

English summary 100
Bidragsytere og kontaktpersoner 103

Informasjon fra sekretariatet i *Sjøkrigshistorisk forskningsforum*

1. Neste møte finner trolig sted i september 1998 på Sjøkrigsskolen i Bergen. På forrige møte 8/9 - 97 ble følgende temaer foreslått:

A. Historisk dokumentasjon; forsøke å få en oversikt over arkivsituasjonen, over bøker og artikler som foreligger.
B. Hvordan formidle og skape forståelse for sjøkrigshistorie?
C. Presentasjon av aktuelle arbeider.
D. Eventuelt.

Kom gjerne med forslag og innspill til sekretariatet.

2. 27.-29. august 1998 finner Ulvikseminaret sted på Brakanes Hotell. Seminaret er en fortsettelse av de tradisjonsrike Øysteseseminarene.

Tema denne gang er: SJØMAKT I DET 21. ÅRHUNDRE. Medlemmer av vårt forum kan være med på seminaret. Det anbefales.

3. Sekretariatet består p.t. av:

Høyskolelektor Bjørn Terjesen, tlf. 5550 5360.
Høyskolelektor Karl Rommetveit, tlf. 5550 5261.
Faks 5550 5004.
Sjøkrigsskolen, postboks 25,
5034 Ytre Laksevåg.

Vennlig hilsen,
Karl Rommetveit

Sjøkrigshistorie i Norge - forum og forskning

Lars Christian Jenssen

Innledning

Sjøkrigshistorisk forskningsforum ble stiftet våren 1996. Bak etableringen ligger et ønske om å fremme kompetanseoppbygging, diskusjon og kunnskapsformidling på feltet sjøkrig og sjøkrigshistorie. Forumet skal tjene som et kontaktskapende organ for militære og sivile som på en eller annen måte arbeider med sjøkrigshistoriske emner. Behovet for et kontaktforum har blitt større de siste årene som følge av at flere offiserer fra Sjøforsvaret har tatt hovedfag i historie ved universitetene. Historie-elementet i betegnelsen "Sjøkrigs*historisk* forskningsforum" antyder et ønske hos stifterne om et visst historisk utgangspunkt eller en historisk vinkling i innleggene. Dette representerer imidlertid ikke noe strengt krav. Mer rendyrket samtidsanalyse er således også blitt verdsatt på de to seminarene som er holdt til nå - den 22. mars 1996 og den 8. september 1997.

Artiklene i denne boken bygger på innleggene fra disse to første seminarene i forskningsforumet. Bidragene er samlet i fire hovedkapitler - overblikk, nyere forskning, bokprosjekt og debatt.[1]

I det følgende vil vi oppsummere innleggene og deretter forsøke å gi et bilde av den faghistoriske tilveksten de siste årene til norsk sjøkrigs-historiografi.[2]

Bidragene

Det er mangfoldet og bredden i norsk sjøkrigshistorisk forskning som har preget de to første seminarene i forumet og som også preger denne boken. Bidragene spenner over temaer i tilknytning til marine, kystartilleri og sivil handelsflåte. I tilnærming varierer innleggene mellom syntetiserende overblikk, teori og empirisk nærstudium.

Det historiske overblikk gir *Rolf Tamnes*. Han diskuterer et sentralt motsetningsforhold i Sjøforsvaret de siste århundrer - motsetningen mellom behovet for et havgående sjøforsvar på den ene side og for et kystnært sjøforsvar på den annen.

Tamnes skiller ut fire forhold som hver for seg har skapt behov for et havgående sjøforsvar - ønsket om et fremskutt kystforsvar, beskyttelse av den norske handelsflåte, virksomheten i forbindelse med de norske land- og havnåm og, til sist, de norske bidrag til internasjonale samarbeids- og fredsbevarende operasjoner. Tamnes knytter Sjøforsvarets utvikling til hvert av disse områdene.

Tamnes er i innlegget forholdsvis varsom med å antyde en-dimensjonale forklaringer - selv innenfor hvert av de fire perspektiv han drøfter Sjøforsvarets utvikling i. Han beskriver Sjøforsvarets utvikling mer helhetlig som et resultat av flere, og ofte kryssende, hensyn - geografiske og økonomisk-materielle betingelser sammen med politiske og strategiske avveininger.

Inge Tjøstheims innlegg adskiller seg fra Tamnes' i sin vektlegging av teoriens plass i problemløsningen. Denne vektleggingen har ikke bare sammenheng med at Tjøstheim primært drøfter militærteori, men også, og på et noe mer grunnleggende plan, med et mer generelt syn forfatteren antyder på idéens eller teoriens helt sentrale plass i all oppgaveløsning. Tidlig i innlegget sier han at militær teori alltid ligger til grunn - bevisst eller ubevisst - for hvordan man velger å løse (militære) oppgaver.

Felles for Tamnes' og Tjøstheims bidrag er artiklenes overgripende karakter. Begge forfattere har en åpenbar ambisjon om å dekke en

helhet og gi en oversikt.

Tjøstheim tar utgangspunkt i tre retninger innenfor sjømaktsteori; en anglo-amerikansk retning, en som knyttes til Julian S. Corbett og en kontinental skole. Tjøstheim drøfter disse isolert og opp mot hverandre. Han skjelner mellom fire områder hvor synet på bruk av sjømakt avviker. Disse områdene er: Sjøslag, beskyttelse av egen handelsflåte, angrep mot fiendens kommunikasjoner, og flåtens forhold til militære operasjoner på land.

Tjøstheim peker på hvilke elementer i disse militærteoretiske retningene som ligger til grunn for dagens militærdoktrine. Han påviser røtter - tilbakefører dagens prioriteringer til deres utspring i klassisk militærteori. Han drøfter dermed også hvilket potensial klassisk militærteori har i dag - i en situasjon der det tidligere klare skillet mellom fred og krig ikke lenger eksisterer.

De neste bidragene representerer ny, empirisk forskning knyttet til norsk og alliert sjømilitær og maritim historie under den kalde krigen. Alle prosjektene er under arbeid. *Lars Christian Jenssens* innlegg bygger på et forskningsarbeid som i avsluttet stand skal prøves for doktorgrad ved Universitetet i Bergen. *Max Hermansens* og *Kjetil Sørlies* bidrag springer ut av deres arbeid med historie hovedfag ved Universitetet i Oslo og med tilknytning til IFS.

Lars Christian Jenssen drøfter norsk skipsfarts rolle i norsk og alliert forsvarsplanlegging etter opprettelsen av NATO i 1949. Skipsfarten har vært den eneste sivile ressurs NATO har planlagt å integrere i en felles, styrt enhet i krig - for så vidt på samme måte som medlemslandenes militærstyrker skal inngå i en felleskomando. Som sivil ressurs har skipsfarten derfor stått i en særstilling i NATO.

I innlegget redegjør Jenssen for de norske standpunktene i tilknytning til tre diskusjonsrunder i og på siden av Atlanterhavspakten i siste halvdel av 1949: (1) I forsyningssammenheng understrekte norske representanter i A-pakten at Norge var avhengig av skipsfart og hadde et sterkt behov for sikker tilgang til Atlanterhavet. (2) Tidlig på høsten 1949 fremkom det rykter om et større skipsfartsmøte som Norge ikke

hadde fått høre om. Norske embetsmenn reagerte relativt kraftig på det de så som en anglo-amerikansk ignorering av norske skipsfartsinteresser. (3) I Norge diskuterte blant andre Utenriksdepartementet og Norges Rederforbund hvor ansvaret skulle ligge for en eventuell skipsfartsberedskap i A-pakten – under de allierte finansministere eller selvstendig under A-pakt-rådet? Utenriksdepartementet hadde opprinnelig gått inn for det første alternativet, men skiftet syn etter diskusjonen med Rederforbundet.

Ved å beskrive disse diskusjonene gir Jenssen antydningsvis et bilde av det han ser som en enhet mellom norsk skipsfart, norske sikkerhetspolitiske interesser og norsk utenrikspolitikk ved inngangen til 1950-årene.

På et tidspunkt da Vest-Europa og USA/Canada nettopp var kommet i gang med å etablere et apparat for felles transportberedskap i regi av NATO, med tanke på en verdensomspennende konflikt, brøt Koreakrigen ut. Krigen skapte behov for massiv amerikansk forsyningsvirksomhet over Stillehavet.

Max Hermansens arbeid er knyttet til de amerikanske logistiske problemer som oppstod tidlig i Koreakrigen sommeren og høsten 1950. Hermansen stiller spørsmål om hvordan amerikanske frakt- og forsyningsplaner fungerte når de brått måtte settes ut i livet etter Nord-Koreas overraskende angrep på Sør-Korea. Noe av det som skapte problemer, var nettopp de svært lange forsyningslinjene. Det er tidligere gjort lite forskning på dette området av Koreakrigen.

Hermansen argumenterer for at man gjennom et studium som det han legger opp til, også kan trekke paralleller til de forsyningsmessige problemer som vil kunne oppstå under en eventuell krig eller krise i Norge - eller under en FN- eller NATO-operasjon.

Selv om Hermansen slik sett også knytter seg opp mot en norsk problemsituasjon, vil han likevel gjennom sitt arbeid falle inn i gruppen av norske historikere som har et nokså rendyrket internasjonalt sikte.

Kjetil Sørlie har derimot et norsk fokus - selv om han også behandler sitt tema i lys av internasjonale rammevilkår.

Hovedfagsoppgaven omhandler blant annet Flåteplanen av 1960 - et fornyelsesprosjekt for norsk sjøforsvar, som Sørlie beskriver planen. Innledningsvis sammenfatter han planens bakgrunn og de fartøyer den omfattet. Planen oppstod, skriver Sørlie, i en periode med forandringer i tenkningen rundt bruken av sjømilitær makt.

Av de temaområder Sørlie tar opp i hovedfagsoppgaven, drøfter han to mer utførlig i sitt innlegg her: Det økonomiske grunnlaget for Flåteplanen og de mer generelle geostrategiske og sjømilitære rammeforhold rundt planen. I drøftingen av Flåteplanens økonomiske forutsetninger påviser Sørlie noen av de endringer finansieringen av nytt forsvarsmateriell har gjennomgått de siste tiår. Endringene er skjedd ved reduksjon eller bortfall av utenlandsk støtte og ved en sterk kostnadsøkning forbundet med ny teknologi.

Kystartilleriet markerer sitt hundreårs-jubileum som selvstendig våpengren høsten 1999. *Odd T. Fjeld* er hovedredaktør og prosjektleder for en bok som skal utgis i forbindelse med denne jubileumsfeiringen. Fjeld bygger sitt innlegg på flere elementer. Han trekker for det første noen lengre, utviklingsmessige linjer til 11-1200-tallet med utgangspunkt i festnings- og festningsartilleriets tidlige historie. Imidlertid fokuserer han hovedsakelig på de siste hundre års historie. Fra opprustningen i siste halvdel av 1890-årene i kjølvannet av det tilspissede forholdet mellom Norge og Sverige beveger Fjeld seg til mellomkrigstidens sparetiltak og reduksjoner.

Fjeld omtaler også flere feilslåtte investeringer i Kystartilleriet i forrige århundre. Feilinvesteringene hadde oftest årsak i at den tekniske utvikling - ved skyts eller skipskonstruksjoner - løp fra den mer langsiktige og langsomme materiellplanleggingen.

Tor Jørgen Melien avslutter artikkelsamlingen med en momentvis drøfting av manøverkrigføring som prinsipp - slik det kommer til uttrykk i *Forsvarssjefens grunnsyn*. Melien aksepterer manøverkrigføring som overordnet prinsipp. Han viser imidlertid i sin gjennomgang til flere problematiske forhold rundt prinsippet. Det hefter, hevder han, uklarhet ved manøverkrigføring i en marinesammenheng.

Norsk sjøkrigshistorie i etterkrigstiden

Alle innleggene i denne boken berører helt eller delvis etterkrigstiden, og de fleste av innleggene omhandler samtidig norske forhold. Bidragene til boken inngår dermed først og fremst i en videre sammenheng av nyere norsk faghistorisk forskning som er rettet mot etterkrigstidens norske sjøkrigshistorie.

Nå kan bildet av norsk sjøkrigshistorie etter 1945 som forskningsfelt umiddelbart synes noe fragmentert. Den faghistoriske kunnskap på området er til nå i stor grad gitt gjennom studier som har et noe annet eller mer omfattende fokus enn "bare" norsk sjøkrigshistorie i etterkrigstiden.

I utgangspunktet kan sjøkrigshistorie behandles innenfor tre forskjellige rammeverk - alene i monografiens form, som ledd i en videre forsvars- og sikkerhetspolitisk historieskrivning og som element i lignende sjøfartshistorisk skrivning. Vi vil vende noe tilbake til sammenhengen mellom sjøkrigs- og sjøfartshistorie og foreløpig bare konstatere at den sjøfartsfartshistorie som til nå er skrevet med utgangspunkt i norsk etterkrigstid, bare i liten grad bidrar til sjøkrigshistorisk innsikt.

Med noen unntak synes norsk sjøkrigshistorie i etterkrigstiden også lite dekket gjennom monografier og artikler - hvor altså sjøkrigshistorien alene står i sentrum for behandlingen. Det er ikke mange faghistoriske arbeider som kun er vinklet inn mot sjøkrigshistorie mer avgrenset. Noen foreligger likevel.

Inge Tjøstheims forskning som militærstipendiat ved IFS for omtrent fem år siden resulterte i en bred behandling av Sjøforsvarets utvikling i etterkrigstiden og mot årtusenskiftet. Asle Lydersen behandlet i en hovedfagsoppgave i historie i 1989 de norske drøftingene om oppbygging av marinen i årene 1944-1946. Noen år tidligere diskuterte Leif H. Larsen i sin hovedoppgave demoleringen av tyske ubåtbaser i Norge etter annen verdenskrig. Larsen konsentrerte seg særlig om uenigheten mellom Norge og Storbritannia om dette

elementet i nedbyggingen mer generelt av tysk militær infrastruktur i etterkrigstidens Norge.[3]

Av mer allmennhistoriske verk kan nevnes en bok fra 1986 om artilleriet i Norge: Boken *Norsk artilleri gjennom 300 år* har sterke sjøkrigshistoriske innslag og beskriver blant annet Kystartilleriets og Marineartilleriets historie – kanskje først og fremst i et utviklingsmessig perspektiv. I et eldre verk, *Norge på havet*, behandles handelsflåtens og marinens historie 1865-1950.[4]

Jacob Børresen og Tore Prytz Dahl har begge beskrevet Sjøforsvarets historie i etterkrigstiden i en mer helhetlig sammenheng - Børresen i sin bredt anlagte bok *Kystmakt. Skisse av en maritim strategi* og Prytz Dahl i artikkelen "Sjømaktsdoktrinene og den norske marinen". Børresen er flaggkommandør med en militær yrkes- og utdanningsbakgrunn, og Prytz Dahl er høgskolelektor ved Sjøkrigsskolen og utdannet historiker.

Både Børresen og Prytz Dahl beskriver sentrale utviklingstrekk i og rundt Sjøforsvaret etter annen verdenskrig. Begge påpeker at innstillingen fra Forsvarskommisjonen av 1946 med målet om invasjonsforsvar satte klare grenser for arbeidet med å sikre forbindelseslinjene langs kysten. Videre medførte Norges NATO-medlemskap i realiteten også begrensninger for Sjøforsvaret, fortsetter de. Dette er poenger Rolf Tamnes formidler i nærværende bok.

Børresen oppsummerer mer generelt at "ønsker og behov for kontroll med handelen og med sjøveiene til og fra Norden" var "et hovedmotiv i vår historie". Samtidig karakteriserer han debatten om skjærgårdsmarinen kontra den havgående marinen som et gjennomgangstema i norsk sjøkrigshistorie.

Prytz Dahl beskriver Flåteplanen av 1960 som en enestående hendelse; planen representerte et brudd med en uheldig og lang tradisjon med urealiserte flåteplaner. På lignende vis gir Kjetil Sørlie her i inneværende bok uttrykk for en positiv vurdering av gjennomføringen av Flåteplanen.

Prytz Dahl oppsummerer sin gjennomgang av Sjøforsvarets historie

slik: "Utviklingen av det norske sjøforsvar har bare i liten utstrekning kunnet skje i samsvar med doktrinene i de store, toneangivende sjømaktene. Det dreier seg her om en småstatsmarine som må forsøke å tilpasse seg de betingelser som settes av andre, større makter."[5] I siste setning gir Dahl uttrykk for noe av den samme tanke som ligger til grunn for vår historiografiske gjennomgang her - at det i skildringen av en norsk sjøkrigshistorisk virkelighet også er helt nødvendig å trekke inn de forskningsarbeid som primært er knyttet til stormaktenes virksomhet og forholdet til Norge i en videre sammenheng.

Det er da også nettopp gjennom den forsvars- og sikkerhetspolitiske historieskrivning mer allment at bidragene til økt forståelse av norsk sjøkrigshistorie i etterkrigstiden særlig er kommet. Det sikkerhetspolitiske forskningsfelt generelt er da også blitt beskrevet som et relativt godt utforsket etterkrigsfelt.[6]

Norske forskere har i løpet av de siste ti til femten år publisert arbeider som berører viktige sider ved norsk sjøkrigshistorie etter 1945. Disse arbeidene drøfter særlig stormaktenes sjømilitære strategi og aktivitet og de vilkår denne virksomheten har skapt for norsk forsvars- og sikkerhetspolitikk. Det sjøkrigshistoriske bidraget disse arbeidene representerer, er først og fremst knyttet til forståelsen av rammeforhold mer generelt rundt norske sjømilitære forhold - ved drøfting av sovjetisk sjømilitær utvikling, av trusselvurderinger i USA, NATO og Norge, og av politiske og militære (forsvars-)tiltak på amerikansk side, på NATO-hold og i Norge.

Olav Riste og Rolf Tamnes drøftet i en artikkel i *Årbok for Forsvarshistorisk forskningssenter 1987* den sjømilitære trussel og Norge. De beskrev her noen hovedlinjer i norsk sjøforsvarsinnsats i etterkrigstiden. Videre har Rolf Tamnes i sin doktoravhandling *The United States and the Cold War in the High North* blant annet diskutert Norges plass i amerikansk marinestrategi fra annen verdenskrigs slutt og frem til 1980-årene. Mats Berdals doktoravhandling, utgitt som bok med tittelen *The United States, Norway and the Cold War, 1954-60,* foranlediget to publikasjoner som er konsentrert om Norges plass i

amerikansk og britisk marinestrategi. Tamnes og Berdal plasserer også temaene for avhandlingene inn i mer overordnede perspektiver. Det mest kjente vil være det begrepspar Tamnes oppsummerer og forklarer norsk politikk i forhold til de vestlige allierte med - "integrasjon og avskjerming".

Disse forskningsarbeidene bidrar dermed til økt forståelse av noen av rammebetingelsene for norsk sjømilitær utvikling. Et sentralt poeng er NATOs arbeidsfordeling bygd på prinsippet om kollektivt avbalanserte styrker. Ordningen førte til at USA og Storbritannia fikk et hovedansvar for å skjerme Norge på sjøsiden og for å sikre sjøverts kommunikasjonslinjer. Hovedansvaret for overvåkingen i internasjonalt farvann i Norskehavet og Barentshavet ble overlatt til briter og amerikanere i 1950-årene, mens Norge bare fikk ansvar for overvåkingen av en del av kysten. Denne ordningen ble endret mot slutten av 1960-årene.[7]

I den forskningsbaserte historien om norsk etterretningstjeneste frem til 1970, *"Strengt hemmelig"*, drøfter Olav Riste og Arnfinn Moland samarbeidet mellom Norge og de allierte og mellom aktørene internt i Norge om overvåkingen av sovjetiske, atomdrevne og rakettførende ubåter. Sjøforsvarets Overkommando fikk et administrativt ansvar for akustisk etterretning ut fra en lyttestasjon på Andøya fra 1964. Etterretningstjenestens leder Vilhelm Evang sørget imidlertid for at e-tjenesten fikk den operative ledelse og kontroll med lytteresultatene fra stasjonen. Riste og Moland forklarer denne grenseoppgangen fra Evangs side overfor blant annet Marinen i et behov for nasjonal kontroll med de opplysninger som ble formidlet videre, og at det innenfor Marinen hadde forekommet at "ein var for ukritisk med kva ein gav frå seg til andre land".[8]

Olav Njølstads og Olav Wickens bok om Forsvarets Forskningsinstitutts (FFIs) historie - *Kunnskap som våpen* - kaster lys over samarbeidet mellom FFI og Sjøforsvaret fra 1946 til 1975. Dette samarbeidet omfattet blant annet atomubåt-overvåkingen fra Andøya som altså også Riste og Moland drøftet. Njølstad og Wicken skriver at

marineledelsen hadde sterke reservasjoner mot å bruke ressurser på driften av denne avlyttings-stasjonen. Marineledelsen innvendte også at overvåkingsoppgaver mer generelt gikk på bekostning av mer tradisjonelle sjøforsvarsoppgaver.

Det samarbeid mellom Sjøforsvaret og FFI som Njølstad og Wicken beskriver, må karakteriseres som forholdsvis omfattende. Totalt sett bidrog samarbeidet til å modernisere Sjøforsvaret.

Ett samarbeidsområde var det såkalte Terne III-prosjektet - utbyggingen av et mobilt havneforsvarsvesen. Planene ble utviklet i årene 1952-1954. Deler av Sjøforsvaret møtte FFI med endel skepsis - knyttet både til prosjektet og til FFI generelt. Kritikken av prosjektet svant imidlertid hen.

Videre installerte Sjøforsvaret ut fra et akutt behov radarsøkemottagere, som var utviklet av FFI, på norske skip i begynnelsen av 1960-årene. Flåteplanen av 1960 gav nettopp et nasjonalt marked for FFIs søkemottagere.

Andre samarbeidsområder var Sjøforsvarets utprøving av ekkolodd og asdic i 1946 - 1948 og deltagelsen i og prosjektstøtten fra 1965 til utviklingen av Penguin-raketten - en deltagelse som krevde betydelig innsats fra Sjøforsvaret.[9]

Bokverket *Norsk utenrikspolitikks historie* inneholder også noe sjøkrigshistorisk materiale - selv om omfanget i bøkene om etterkrigstiden er sterkt begrenset. I beskrivelsen av tiden mellom 1949 og 1965 påpeker Knut Einar Eriksen og Helge Pharo kort at Sjøforsvaret innenfor rammen av NATOs fellesforsvar bare ble tildelt beskjedne oppgaver knyttet til kystforsvaret. Forfatterne kommer tilbake til Sjøforsvaret noen ganger senere i teksten. Rolf Tamnes, som skriver om perioden 1965-1990, drøfter blant annet Sjøforsvarets rolle i Svalbard-området fra omkring 1970 og opprettelsen av Kystvakten i 1977.[10]

Særlig to militære publikasjoner har tradisjonelt formidlet sjøkrigshistorisk artikkelstoff - først og fremst knyttet til tiden før 1945. *Norsk Militært Tidsskrift* og Sjømilitære Samfunds organ *Norsk*

Tidsskrift for Sjøvesen (NTfS). For å få formidlet et mer omfattende materiale enn det tidsskriftets rammer tillater, startet NTfS i 1996 en skriftserie for publikasjon av sjømilitært og maritimt historisk materiale. To av bøkene som er utgitt til nå, har et innhold som i hvert fall delvis favner etterkrigstiden.[11]

Sjøkrigshistoriske emner er også i en viss grad blitt formidlet i generelle sjøfartshistoriske publikasjoner fra norske sjøfartsmuseer - men da igjen konsentrert om tiden før 1945. Museenes årbøker preges av en viss funksjonsdeling; Bergens Sjøfartsmuseum publiserer i sine årbøker omfattende innlegg som gjerne bygger på faghistorisk forskning, mens Norsk Sjøfartsmusum i Oslo i sine årsberetninger gjerne har kortere aktikler som i større grad er skrevet ut fra aktørperspekriv.

At også sjømilitære spørsmål behandles i mer generelle sjøfartshistoriske tidsskrifter er selvfølgelig uttrykk for at sjøkrigshistorie som fagområde som nevnt kommer inn under to forskjellige hovedkategorier av historieforskningen. Ved siden av den forsvars- og sikkerhetspolitiske historie. er sjøkrigshistorie altså også en del av den maritime historie eller sjøfartshistorien. Helge W. Nordvik, professor ved Norges Handelshøyskole i Bergen, har eksempelvis gruppert disse emnene under en vidt definert "maritime history"; handelsflåten, sjøforsvaret ("naval history"), hvalfangst, fiske og skipsbygging. På samme vis kommenterer professor i sjøfartshistorie ved Universitetet i Leiden i Nederland, Jaap R. Bruijn, et skille en kommisjon under det nederlandske vitenskapsakademi forsøkte å trekke for drøyt 25 år siden mellom sjømilitær historie på den ene side og det den kalte maritim historie på den annen. Bruijn hevder at et slikt skille - på et overordnet nivå, må vi formode - verken er formålstjenlig eller funksjonelt. Det kom derfor ikke som noen overraskelse, skriver han, at dette skillet senere forsvant. Den naturlige hovedgruppen er etter Bruijns oppfatning i stedet "*sea* history".[12]

Den intime sammenhengen mellom sjøkrigshistorie og sivil skipsfartshistorie kommer særlig til uttrykk i bokverket *Handelsflåten i*

krig.[13] Selv om bokverket først og fremst dekker norsk skipsfart under annen verdenskrig, forfølges enkelte av temaene også inn i etterkrigstiden. Eksempelvis har Guri Hjeltnes' behandling av krigsseileroppgjøret også relevans i en sjøkrigshistorisk sammenheng.

Som nevnt innledningsvis har imidlertid ikke historieskrivningen om norsk sjøfart mer generelt i etterkrigstiden gitt tilsvarende bidrag til sjøkrigshistorisk forståelse som skrivningen under den andre hovedkategorien sjøkrigshistorie tilhører - forsvars - og sikkerhetspolitisk historie. At sjøfartshistorien ikke har gitt slike bidrag, har i hvert fall sammenheng med at sjøfartshistorie som etterkrigshistorisk forskningsdisiplin henger langt etter den forsvars- og sikkerhetspolitiske historieforskning; norsk sjøfartshistorie i etterkrigstiden preges fortsatt - og på tross av noen solide enkeltarbeider - av kunnskapsmessige hull. Dette kan blant annet forklares i manglende prioritering av fagfeltet på universitetsnivå. Det er neppe grunn til å modifisere Helge W. Nordviks syv-åtte år gamle utsagn om at universitetenes historiske institutter fortsatt overser sjøfartshistorie (Nordvik kommenterte her Atle Thowsens nesten tyve år eldre situasjonsbeskrivelse).[14] Det synes paradoksalt at en såpass betydelig samfunnssektor i Norge som sjøfart - sivil og militær - er så svakt representert ved landets historiske institutter. Det er i denne sammenheng grunn til å etterlyse permanente ordninger på universitetsnivå. Universitetet i Leiden har eksempelvis satset på å bygge opp et undervisningstilbud til studenter i maritim historie siden slutten av 1960-årene. Ved dette universitetet alene skal mer enn tyve doktorgrader være tildelt i sjøfartshistorie siden 1978.[15]

Sjøkrigshistorisk forskningsforum bygger på et ønske om å samle og øke den norske forskningsinnsatsen og samtidig legge forholdene bedre til rette for utveksling av kunnskap på fagfeltet.

Som antydet har innleggene på de to første seminarene - og i denne boken - forskjellig karakter, tematikk og tilnærming. Det er selvfølgelig ikke gitt at Sjøkrigshistorisk forskningsforum vil ha et like variert program på sine neste seminarer. Imidlertid vil det også i fremtiden

forhåpentlig være vilje til å opprettholde en bredde og skape ett helhetlig miljø blant dem som arbeider i skjæringspunktet mellom sjø, forsvar og (historisk) forskning og undervisning i Norge.

April 1998

Noter

[1]*Dessverre har to av bidragene fra det første møtet i forumet ikke latt seg skaffe til veie. Det har sammenheng med at ønsket om å få utgitt innleggene først kom til ved forumets møte i 1997 og at de to bidragene ikke ble formet eller tatt vare på med tanke på slik publisering. Det gjelder Rolf Scheens presentasjon av den militærhistoriske forskning ved Forsvarsmuseet og Rolf Hobsons innlegg "Den moderne sjøkrigshistoriens begynnelse - Mahan og andre metoder".*
[2]*Takk til Tor Jørgen Melien, Helge W. Nordvik og Rolf Tamnes for kommentarer til den historiografiske oversikten i denne artikkelen.*
[3]*Inge Tjøstheim:* Sjøforsvarets hovedoppgaver: Illusjon eller virkelighet? Sjøforsvaret i et sikkerhetspolitisk perspektiv 1945-2000, Forsvarsstudier 5/1993; *Asle Lydersen:* Kryssere under norsk flagg? Oppbyggingen av Marinen 1944-46, Forsvarsstudier 6/1990, *IFS Oslo; L. H. Larsen: "Ubåt-baser og storpolitikk. Striden om de tyske ubåt-baser i Norge 1944-48" i* FHFS Årbok 1986. *Se også Peter Apitz:* Convoys - outdated by technology? Forsvarsstudier 5/1991, *og Aslak Bonde:* The Making of Terne, Forsvarsstudier 1/1990.
[4]*H. F. Zeiner-Gundersen (red.):* Norsk artilleri gjennom 300 år, *Agdin 1986. "Den norske marine 1865-1950" (1959) i Nils P. Vigeland (red.):* Norge på havet, *Nasjonalforlaget.*
[5]*Jacob Børresen:* Kystmakt Skisse av en maritim strategi for Norge, *Cappelens Forlag/Europa-programmet, 1993. Se blant annet s. 189 ff. og (sitat) s. 214 f.; Tore Prytz Dahl: "Sjømaktsdoktrinene og den norske marinen", i Roald Gjelsten (red.):* Verktøy for fred. Sjøforsvaret og sikkerhet i 90-årene, *J.W.Cappelens Forlag/Europa-programmet 1993, s. 80.*
[6]*Knut E. Eriksen og Helge Ø. Pharo:* Norsk sikkerhetspolitikk som etterkrigshistorisk forskningsfelt, *Etterkrigshistorisk register nr. 21/1992 (LOS-senter Notat 92/13), Bergen 1994, s. 5.*
[7]*Mats R. Berdal:* The United States, Norway and the Cold War, 1954-60, *Basingstoke, Macmillan 1997; Mats R. Berdal:* British naval policy and

Norwegian security: maritime power in transition, 1951-60, Forsvarsstudier 2/1992; *Mats R. Berdal:* Forging a maritime alliance: Norway and the evolution of American maritime strategy, 1945-1960, Forsvarsstudier 4/ 1993; *Olav Riste og Rolf Tamnes: "Den sjømilitære trussel og Norge", i* FHFS Årbok 1987 *(jfr. f.eks. s. 21 og 27); Rolf Tamnes:* The United States and the Cold War in the High North, *Ad Notam, Oslo 1991 (jfr. f.eks. s. 117).*

[8]*Olav Riste og Arnfinn Moland:* "Strengt hemmelig". Norsk etterretningsteneste 1945 - 1970, *Universitetsforlaget 1997, sitat s. 223.*

[9]*Olav Njølstad og Olav Wicken:* Kunnskap som våpen. Forsvarets Forskningsinstitutt 1946-1975, *Tano Aschehoug 1997. Sidehenv. i rekkefølge: 215 f., 491, 162 ff., 267, 68, 287 f.*

[10]*Knut Einar Eriksen og Helge Ø. Pharo:* Kald krig og internasjonalisering 1949-1965, *bind 5 i* Norsk utenrikspolitikks historie, *Universitetsforlaget 1997, s. 76, 264 og 281; Rolf Tamnes:* Oljealder,. 1965-1990, *bind 6 i* Norsk utenrikspolitikks historie, *Universitetsforlaget 1997, s. 265 ff.*

[11]*Norsk Tidsskrift for Sjøvesens skriftserie*: Sjømilitære Samfund 160 år - Glimt fra perioden 1835 - 1996, *nr. 1, 1996, og;* Viseadmiral Thore Horve fra Stavanger - Glimt fra et eventyrlig liv i krig og fred, *nr. 3, 1997.*

[12]*Helge W. Nordvik: "Norwegian Maritime Historical Research during the past twenty years: A Critical Survey", i* Sjøfartshistorisk Årbok 1990, *Bergen 1991 (Nordvik 1991), s. 241; Jaap R. Bruijn: "Recent Developments in the Historiography of Maritime History in the Netherlands", i Frank Broeze (Ed.)*: Maritime History at the Crossroads: A Critical Review of Recent Historiography, *i* Research in Maritime History, *No. 9, St. John's, Newfoundland 1995 (Bruijn 1995), s. 193 f.*

[13]Handelsflåten i krig 1939-1945, *Grøndahl Dreyer, Oslo 1992-1997, bind 1-5, her særlig bind 2 og 4, hhv: Bjørn Basberg:* Nortraship. Alliert og konkurrent, *1993; Guri Hjeltnes:* Krigsseiler. Krig, hjemkomst, oppgjør, *1997.*

[14]*Nordvik 1991, s. 243 f. Jfr. Atle Thowsen og Arild Marøy Hansen:* Sjøfartshistorie som etterkrigshistorisk forskningsfelt, *LOS-senter Notat 91/6.*

[15]*Bruijn 1995, s. 195 f.*

I

Overblikk

Sjøforsvarets oppgaver før, under og etter den kalde krigen

Rolf Tamnes

Målet med dette bidraget er å gi en kort beskrivelse av Sjøforsvarets ulike oppgaver i et historisk perspektiv, med særlig vekt på nyere tid. Fremstillingen tar utgangspunkt i det jeg vil betrakte som en gjennomgående brytning mellom på den ene side en kystmarine for å beskytte de nære sjøforbindelsene og for å bidra i det kystnære invasjonsforsvaret, og på den annen side behovet for kapasitet til å operere på større havområder. Vi kan identifisere i det minste fire hensyn som har vært brukt som begrunnelse for å ha en marine med en større aksjonsradius: Behovet for å etablere et fremskutt kystforsvar; nødvendigheten av å ha et militært verktøy som kan understøtte en nasjonal ekspansjonspolitikk (de store «landnåmene» og «havnåmene»); behovet for å beskytte skipsfarten («flagget følger handelen»); og nødvendigheten av å delta i ulike kollektive ordninger og internasjonale operasjoner.

Mer enn et kystnært sjøforsvar?

Under flåteranet i 1807 bemektiget Storbritannia seg omtrent hele den norsk-danske fellesflåten. Å hevde at en havgående norsk sjøforsvarskapasitet fantes senere på 1800-tallet, er knapt riktig. Spørsmålet om å anskaffe fartøyer med en større aksjonsradius ble imidlertid drøftet ved ulike anledninger. Særlig i de tidligere byggeprogrammene ble det understreket at Norge hadde behov for havgående fartøyer, da Napoleons-krigene hadde vist at små kanonbåter ikke strakk til for å beskytte handelsflåten.

Marinekommisjonen av 1833 la imidlertid vekt på skjærgårdsforsvar. Den tenkte seg at flåten ble postert som en grensevakt mot sjøen. I så måte representerte kommisjonen et brudd med de prinsippene som lå til grunn for planene fra 1816 og 1818.

Tiden fra 1895 til 1918 ble på mange måter en glansperiode for den norske marine. Under inntrykket av opprustningen fra 1890-tallet ble Marinen og Festningsartilleriet etter forholdene godt forberedt på krig. Krigsplanleggingen la stor vekt på de kystnære oppgavene, men Norge hadde også et potensial for å operere noe lenger ute og mer fleksibelt takket være panserskipene. I 1905 var forsvaret konsentrert om utsatte områder - på Østlandet og i Kristianiafjorden, samtidig som Marinens offensive kapasitet ble holdt samlet og utgjorde en strategisk reserve. Denne prioriteringen ble opprettholdt under første verdenskrig, da Norge la stor vekt på nøytralitetsvernet, som inneholdt både en nøytralitetsvakt og en forsvarsberedskap. Forsvaret måtte imidlertid i denne perioden operere langs hele kysten. Utrykningsstyrken omfattet ubåtene og panserskipene i Kristianiafjorden og de forhåndsdeployerte mineleggerne i Kristianiafjorden og i Bergens-området.

Den etterfølgende tiden frem til 1940 ble preget av forfall. Materiellet ble etter hvert foreldet, fordi hoveddelen stammet fra tiden rundt 1905, og var nedslitt som følge av kontinuerlig bruk under første verdenskrig. Norge hadde knapt en kystmarine, og fremfor alt ikke noen havgående kapasitet. Nøytralitetsvakten ble så høyt prioritert at Norge ikke hadde en krigsstyrke i reserve. Etter hvert ble problemet knyttet til å kunne mobilisere en stridskraft etter en langvarig periode med nedrustning.

Med den annen verdenskrig fulgte en forsiktig revitalisering av den norske sjømilitære kapasitet. Sjøforsvaret fikk likevel ingen sentral plass i norsk forsvarsplanlegging etter krigen. Den kalde krigen førte i realiteten til at Sjøforsvaret ble marginalisert. Jeg vil særlig nevne tre forhold som underbygger dette: Norsk forsvarstenkning bygde i årene etter krigen på tanken om invasjonsforsvar i vitale områder - med oppmerksomheten konsentrert om luft- og hærstyrker; NATOs prinsipp

om kollektivt avbalanserte styrker medførte at hovedansvaret for sjømilitære spørsmål ble overlatt til Norges allierte, og kun kystnære oppgaver var definert som et nasjonalt ansvar; senere på 1950-tallet kom kjernevåpnene i første rekke i alliansens strategi (massiv gjengjeldelse), og med utgangspunkt i forestillingen om «one massive blow» var det liten grunn til å gi særlig prioritet til Sjøforsvaret

Intern strid i Sjøforsvaret virket ytterligere til å svekke forsvarsgrenens status og innflytelse etter krigen. Sterke krefter i Marinen arbeidet forgjeves for tanken om å etablere et fremskutt nasjonalt invasjonsforsvar, med vekt på større fartøyer for å kunne ta opp kampen før fienden nærmet seg kysten. Denne striden gjenspeilet seg i diskusjonen om krysseren *Arethusa* på 1940-tallet. I 1951 gikk viseadmiral E.C. Danielsen og kommandør G. Hovdenak av i protest, igjen som en følge av at tanken om den fremskutte invasjonsstrategien ikke fikk gjennomslag på politisk hold. På slutten av 1950-tallet oppsto en ny diskusjon med utgangspunkt i den samme striden, først i forbindelse med tilbudet fra USA om å ta imot Fletcher-jagere, dernest i forbindelse med opptakten til det som skulle bli Flåteplanen av 1960.

Flåteplanen innvarslet et vendepunkt. De ulike aktørene kom i stor grad til å samle seg om et bestemt forsvarskonsept som basis for en ny generasjon fartøyer. Med dette beveget vi oss inn i den klassiske storhetstiden for skjærgårdsforvaret.

Et viktig utgangspunkt for dette skiftet var at NATOs strategi var i ferd med å mykes opp. Storkrigsalternativet var forsiktigvis i ferd med å vike til fordel for tanken om fleksibelt svar. Med det åpnet det seg større muligheter for et norsk sjøforsvar med et lavere, men mer tidsriktig ambisjonsnivå.

Flåteplanens suksess besto i at man her bygde bro mellom tanke og handling, mellom den underliggende strategien, operasjonskonseptet og materiellanskaffelsene. Fire forhold bør nevnes spesielt: Kjerneoppgaven ble kystinvasjonsforsvar, bygd blant annet på femten ubåter og fem fregatter. Dernest fikk Sjøforsvaret stående beredskap. Det var nytt i forhold til 1950-tallet og medførte at Sjøforsvaret nå

kunne ivareta presserende oppgaver i krise- og krigsspekterets lavere del på kort varsel. Til sist ble det lagt stor vekt på å oppnå et taktisk samspill mellom Marinens fartøyer og Kystartilleriet.

Beskyttelse av handelsflåten

Et fremskutt forsvar av territoriet forutsatte, mente mange sjømilitære, fartøyer som i større grad kunne operere på åpent hav. Det var i enda større grad tilfellet dersom Marinen skulle ha som oppgave å beskytte handelsflåten. Problemstillingen ble særlig aktuell med veksten i den norske handelsflåten på 1800-tallet. Dette perspektivet ble tillagt betydelig vekt i byggeprogrammene etter 1814. Et forslag til marineprogrammet fra 1845, som ikke ble vedtatt, understreket på samme måte behovet for å ha krigsskip for å gi beskyttelse til handelsfartøyene på verdenshavene. Dette perspektivet fikk imidlertid liten betydning i praksis.

Det mest interessante uttrykk for dette perspektivet på denne tiden var en rekke tokter som ble gjennomført med sikte på å markere at «flagget fulgte handelen». Det gjaldt i første rekke middelhavstoktene. Briggen *Fredriksværn* ble sendt dit i 1821 for å beskytte norske handelsskip mot røverstatene på Afrika-kysten. Senere ble det gjennomført flere slike (1828, 1837, 1844, 1857, 1903-04). Fartøyer ble også utrustet for tokter utenfor Amerika. De innbefattet et tokt til Sør-Amerika i 1837, og nærvær utenfor Nord-Amerika i 1861-62 under borgerkrigen.

Alt i alt var dette likevel for sporadiske markeringer å regne. Med overgangen fra seil til damp hadde Norge knapt nok lenger råd til å gjennomføre slike tokter. Dessuten avtok behovet som følge av utviklingen av mer ordnet sameksistens internasjonalt og med utviklingen av regimer som regulerte trafikken på de store havene.

De store hav- og landnåmene

Høymiddelalderen representerte en ekspansiv periode i norsk historie. En av forutsetningene for ekspansjonen var en norsk teknologisk overlegenhet på havet i form av leidangen. Norsk ekspansjon og sikring av nasjonale interesser i senere tidsepoker var på samme måte avhengig av at det fantes et sjøgående maktapparat for operasjoner på åpent hav eller med en viss aksjonsradius. Problemstillingen dukket opp igjen fra slutten av 1700-tallet, da Marinen ble benyttet i forbindelse med bestrebelsene på å oppnå territoriell konsolidering i nord. I årene 1816-18 ble således krigsutrustede marinefartøyer sendt til Finnmarken for å markere norsk suverenitet og sikre orden. Med Norges selvstendighet i 1814 var det for første gang mulighet for å håndtere slike spørsmål på nasjonalt grunnlag.

Også de store landnåmene i Arktis og Antarktis i mellomkrigsårene forutsatte at Norge hadde fartøyer som kunne vise splittflagget og bistå i ulike operasjoner. Byggingen av oppsynsfartøyet *Fridtjof Nansen*, avsluttet i 1931, må ses i et slikt perspektiv. På samme måte ble ekspansjonen ut i havet og ivaretakelsen av norske fangst- og fiskeriinteresser understøttet av et maritimt maktapparat. På 1920-tallet ble kommandoskipet *Heimdal* sendt til Kvitsjøhalsen for å beskytte og bistå norske selfangere i Østisen. Det sjømilitære fiskerioppsynet fra 1907, som inntil 1961 ble utført av ordinære orlogsfartøyer, fikk som oppgave å overvåke virksomheten på fiskefeltene og påse at utenlandske fiskefartøyer holdt seg utenfor den daværende fiskerigrense.

En ny utfordring oppsto med de store utvidelsene til sjøs på 1970-tallet. I januar 1977 ble det etablert en 200-mils økonomisk sone rundt fastlands-Norge. En fiskevernsone rundt Svalbard kom til i juni 1977 og en fiskerisone ved Jan Mayen i 1980. Kystvakten ble unnfanget i 1977 som en følge av den mer omfattende overvåkningsoppgaven. Et viktig poeng i vår sammenheng var at Kystvakten måtte ha kapasitet til å operere på åpent hav.

Deltakelse i kollektive ordninger og internasjonale operasjoner

Norsk militær medvirkning internasjonalt har også bidratt til å skape en debatt om behovet for en viss havgående sjøforsvarskapasitet. Spørsmålet hører særlig etterkrigstiden til. Tanken om norsk medvirkning i FN-operasjoner ble berørt i det første forsvarsprogrammet etter krigen - nemlig Treårsplanen fra 1946, men ble ikke fulgt opp i Forsvarskommisjonen som ble fremlagt tre år senere. At FN kom til å spille en beskjeden rolle på dette feltet, medførte at spørsmålet deretter ble lagt til side, men i 1963 ble det igjen reist spørsmål om Norge burde bidra med en fregatt til FN-oppdrag. Innenfor NATO materialiserte en norsk medvirkning seg med opprettelsen av Stanavforlant i 1968. Likevel er det først etter den kalde krig, med krigene i Gulfen og i det tidligere Jugoslavia, at dette er blitt et mer sentralt tema enn tidligere. Muligens står vi her bare ved en begynnelse - at det i fremtiden vil tvinge seg frem et internasjonalt samarbeid også om nye trusselformer, ikke minst knyttet til miljø- og ressursforvaltning. Hvilken rolle skal i så fall Norge ha i denne typen samarbeid? Hvilke krav vil det sette til fartøyer? Hvordan skal man i en slik fremtidssituasjon avstemme behovet for sjømilitær forsvarskraft for nasjonens egenbeskyttelse av mer tradisjonell karakter med de mange nye utfordringer som vil kunne trenge seg på?

Sjømaktsdoktriner: En belysning av enkelte hovedoppfatninger og deres relevans på 90-tallet

Inge Tjøstheim

Innledning

Vi lever i en tid hvor forestillingen om faste holdepunkter for vår virksomhet tilsynelatende ikke lenger gjelder. Det være seg trusler, styrke- og basestrukturer, oppgaver og operasjonsmønstre. Som en følge av de betydelige sikkerhetspolitiske omveltningene som har funnet sted i Europa og i våre nære områder de siste årene samt den rivende teknologiske utvikling som nå pågår, må vi gå i oss selv og kritisk vurdere det fundament vår virksomhet har vært basert på de siste femti år.

De nevnte kjensgjerninger har ført til radikale omlegginger av forsvarsstrukturene hos våre allierte og tidligere "fiender" parallelt med en omfattende utvikling av nye doktriner som er bedre tilpasset den nye virkelighet. Hos oss har dette blant annet resultert i *Forsvarssjefens grunnsyn for utvikling og bruk av norske militære styrker i fred, krise og krig*, samt arbeider med å utvikle doktriner for Forsvarets og forsvarsgrenenes virksomhet.

Et sentralt element i dette arbeidet er militærteori. Den ligger og har alltid ligget til grunn, bevisst eller ubevisst, for den måten vi velger å løse våre oppgaver på. Det å ha et bevisst forhold til dette fundament vil skape en smidigere hjerne i møtet med de utfordringer vi kommer til å stå overfor i fremtiden. Denne artikkel er et forsøk på å gi en kort

innføring i noen sider ved tre 'klassiske' teorier om sjømakt og hvordan disse påvirker vår tenkemåte. Jeg vil til slutt forsøke å vise hvilke forhold disse har til det problem som i dag står sentralt innen sjømilitær tenkning - nemlig *littoral warfare* eller *krigføring i kystnære områder*.

De tre teorier eller skoler som jeg vil ta utgangspunkt i, ble eksplisitt formulert i doktrinær form i siste del av 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet. Den første skole - som kanskje kan betegnes som den angloamerikanske - kan primært knyttes til navn som den britiske viseadmiral Philip Colomb og den amerikanske kontreadmiral Alfred T. Mahan; den andre til den britiske jurist og sjøkrigshistoriker Julian S. Corbett; og den siste kan betegnes som den kontinentale skole - med sentrale talsmenn som viseadmiral Richild Grivel og admiral, senere marineminister, Hyacinthe-Laurent-Théophile Aube.

Før jeg går videre, kan det være nyttig å si noen ord om hva en doktrine eller doktrinær tenkning er. En sjømilitær doktrine kan defineres som grunnleggende prinsipper som gir retningslinjer for hvordan sjømilitære styrker skal brukes eller sammensettes for å nå fastsatte mål. En doktrine er retningsgivende, men fratar ikke den enkelte sjef ansvaret for å foreta selvstendige vurderinger under utføring av et oppdrag.

En slik definisjon er så generell at den dekker alle krigens nivåer, altså retningslinjer for bruk av militære styrker på taktisk, operativt og strategisk nivå. Doktrinene utgjør med andre ord et hierarki av prinsipper og retningslinjer som representerer en norm eller målestokk for hvordan de militære styrker bør brukes for å oppnå bestemte mål eller formål. Den første skrevne kodeks for maritim krigføring ble utgitt i Spania allerede i 1270. Den besto av ti lover eller prinsipper som blant annet slo fast at krigføring på sjøen og på land er to helt forskjellige ting, at krigføring til sjøs krever en spesiell type menn og at fartøyene krevde en spesiell logistisk støtte. Dette var imidlertid et enestående eksempel.

Den første type av skrevne retningslinjer som vi kjenner fra de store flåtene i moderne tid, går tilbake til 1500- og 1600-tallet. Hos britene og franskmennene var dette primært forskjellige former for kamp-instrukser

og seilings-instrukser som ikke nødvendigvis ble utgitt av statenes flåteledelse, men like ofte av sjefene for de enkelte flåtestyrker. Dette var taktiske doktriner som fortalte hvordan man skulle manøvrere, innlede og gjennomføre sjøslag. De var som regel preskriptive og autoritative idet de foreskrevne metoder *skulle* benyttes. Instruksene ble formidlet gjennom intrikate flaggsignalsystemer som kunne variere fra flåtestyrke til flåtestyrke - selv innenfor en og samme flåtemakt.

Det er under utviklingen av disse instrukser på 1700- og 1800-tallet samt i mer eller mindre autoritative bøker og artikler om sjømilitær taktikk at vi først ser utviklingen av forskjellige retninger eller skoler innen sjømilitær tenkning. På minst fire sentrale områder ser vi at det utvikler seg divergerende synspunkter på bruk av flåtemakt eller sjømakt: (i) synet på sjøslaget, (ii) beskyttelse av egen handelsflåte, (iii) angrep mot fiendens kommunikasjoner, og (iv) flåtens forhold til militære operasjoner på land.

Den anglo-amerikanske skole

Under de mange og lange krigene i seilskipstiden mot de kontinentale maktene, ikke minst Frankrike, gikk de britiske sjømilitære instrukser ut på å engasjere fiendens flåte med det formål å erobre allment sjøherredømme. For at dette skulle la seg gjøre, måtte den fiendtlige flåte enten ødelegges eller tas som priser. Det å oppnå allment sjøherredømme betydde at fiendens flåte måtte tilintetgjøres i et avgjørende sjøslag så hurtig som mulig etter krigsutbrudd. Derfor ble denne form for krigføring, både på land og til sjøs, betegnet for tilintetgjøringskrig.

Generelt var den britiske flåte gjennomsyret av en dyrking av offensiven. Hvis flåten fikk i oppdrag å beskytte en konvoi eller en landingsstyrke, skulle eskortestyrken engasjere fiendens flåte gjennom offensive operasjoner og ikke innta defensive posisjoner. Tilsvarende gjaldt også en truende invasjonsstyrke. Den skulle nøytraliseres ved at man seilte ut og engasjerte den flåte som utgjorde en trussel. En

fiendes eller motstanders handelsflåte var i utgangspunktet bare et sekundært mål. Først etter at sjøherredømme var etablert, kunne dette utøves ved å ødelegge fiendens handelstrafikk.

Mot slutten av 1800-tallet ble denne offensive doktrine nedfelt i arbeidene til viseadmiral Philip Colomb og kommandørkaptein, senere kontreadmiral, Alfred T. Mahan. De talte begge sterkt for en offensiv doktrine bygget på tilintegjørings-krigføring og idéen om det avgjørende slag.

Prinsippet om konsentrasjon av styrker, den strategiske verdi av den sentrale posisjon og indre linjer, samt den nære forbindelse mellom logistikk eller kommunikasjonslinjer og sjøslaget, lånte Mahan fra Jomini for å skape rammen omkring sin egen sjømilitære doktrine.

For ham var konsentrasjon "det dominerende prinsipp" i sjømilitær krigføring. Dette gjaldt såvel for flåtetaktikk som for flåtestrategi: Enten du er engasjert i strategisk deployering eller taktiske manøvre, så er den rette handlemåte, ifølge Mahan, "å fordele dine styrker slik at dine styrker er fienden overlegen på én kant, mens du holder ham i sjakk på den annen kant lenge nok til at ditt hovedangrep når sitt fulle resultat". Dette er hentet direkte fra Jomini. Ut fra et slikt prinsipp er det, ifølge Mahan, en betydelig fordel med en sentral geografisk posisjon, slik England nøt godt av overfor sine kontinentale konkurrenter: Den gjorde det mulig å iverksette en sjømilitær offensiv ut fra sentrum langs indre linjer og gjorde de angripende engelskmenn i stand til å holde fiendens kampgrupper adskilt og derfor underlegen "ved å konsentrere mot en gruppe, mens man holder den andre i sjakk", som Mahan sier.

Det "eneste virkelig avgjørende element i sjømilitær krig" er, ifølge Mahan, kjempende flåter. Mahan mener det er mulig å argumentere for å bygge noen få meget store skip eller et større antall mellomstore skip. Men han er ikke i tvil om at en marine for å kunne være avgjørende i krig, primært må settes sammen av tidens hovedskip, som for ham betydde bevæpnede slagskip. Det er videre "*flåtens* maksimale offensive kraft [som] er det riktige mål for konstruksjon av slagskip, og ikke den

maksimale slagkraft i det enkelte skip".

Her kan vi se hvordan Mahan overfører Jominis prinsipp om konsentrasjon av hærstyrker for å oppnå maksimal ildkraft på det avgjørende sted, til sjøkrigen - hvor mange slagskip (altså artilleriplattformer) gir en større konsentrasjon av ild enn det som er mulig å plassere ombord i noen få. Derfor følger det også fra dette resonnement et annet kjent mahanistisk slagord: "Del aldri flåten!" En slagflåtes primære oppdrag er å engasjere fiendens flåte. Derfor skal en marine brukes offensivt både strategisk og taktisk. Den skal samlet oppsøke fiendens slagskipsflåte og nedkjempe denne i et avgjørende slag slik som Napoleon, ifølge Jomini, gjorde med sin hær på de europeiske sletter.

Innenfor Mahans offensive doktrine får offensive og defensive operasjoner en spesiell betydning. Det stasjonære kystforsvaret betegner han for et "passivt forsvar". For flåtens vedkommende gjelder hva vi kan kalle et "aktivt forsvar": Der avventer man ikke et angrep, "men går for å møte fiendens flåte, om det så bare er noen få mil ut eller helt til hans egen kyst". Mahan innrømmer at dette kan oppfattes som "offensiv krigføring", men er det ikke, "det blir bare offensiv [krigføring] når angrepets formål endres fra fiendens flåte til fiendens land".

En flåtes knusende nederlag betyr, ifølge Mahan, det avgjørende sammenbrudd for hele systemet med sjømakt, uavhengig av det sted på havet hvor nederlaget blir påført. Ved tilintetgjøringen av fiendens flåtemakt, ligger de gjenværende elementer av sjømakt åpne for ødeleggelse. Dette er for Mahan den grunnleggende betydning av begrepet sjøherredømme eller sjøkontroll. For Mahan er dette forutsetningen for sjøkrigens egentlige formål, nemlig "å beskytte ens egen handel og berøve en motstander denne store ressurs".

Mahan følger som nevnt Jomini i forestillingen om det avgjørende og knusende slag, og han overfører dette prinsippet direkte til sjøkrigen. Flåten skal holdes samlet. Den skal oppsøke fiendens hovedstyrke for å nedkjempe denne i et avgjørende slag - for derved å sikre sjøkontroll på et

tidligst mulig tidspunkt i en krig. *Konsentrasjon av styrke og det avgjørende slag* er altså to sentrale forutsetninger i Mahans marinestrategi. Betegnelsen "slagskip" for flåtens hovedskip er direkte avledet fra denne type sjømilitær strategi. Etter at det totale sjøherredømme er etablert, vil egne kommunikasjoner være sikret og fiendens kommunikasjoner ligge åpne for angrep.

Mahan oppfattet flåten som en strategisk ressurs med egne strategiske oppgaver. Derfor sier han svært lite om flåtens forhold til militære operasjoner på land.

Julian S. Corbett

Julian Corbett var sterk motstander av dem som ukritisk dyrket offensiven og av talsmenn for tilintetgjøringskrigføring. Sjøkrigshistorien viste et mer nyansert bilde, ifølge Corbett. De maritime operasjoner måtte settes inn i et større perspektiv.

For å forstå hvordan det er mulig å komme frem til så forskjellige sjømaktsteorier som Mahans og Corbetts, er det viktig å legge merke til tre forhold:

(1) Den moderne sjømilitære teori er et produkt av sjøkrigshistoriske studier og krigsteori slik disse ble utviklet etter Napoleons-krigene. Empirien er altså hentet fra sjøkrigshistorien, mens teorien og de teoretiske prinsippene er hentet fra landkrigens teoretikere.

(2) Mahans teoretiske fundament er Jominis militærteori, mens Corbetts teoretiske fundament er Clausewitz' militærteori.

(3) Strategiske tenkere har ofte underliggende politiske og organisasjonsmessige motiver som både påvirker valg av teori og empiriske data. For Mahan er disse motiver helt styrende, for Corbett er nok forskerens integritet mer i fokus.

Mens Corbett underviste på Royal Naval College i Greenwich, ga han i 1906 ut et lærehefte med tittelen *Den grønne pamflett*, som nærmest kan betegnes som sjømilitær doktrine. Her slår han fast:

Flåtestrategi eksisterer ikke som en atskilt kunnskapsgren. Den er bare en av de delene som utgjør krigskunsten. Utgangsstudiet for offiserer er krigskunsten ... Den riktige fremgangsmåten er derfor å få tak i den generelle krigsteori og så bringe klarhet i flåtestrategiens nøyaktige relasjon til helheten.

Corbetts krav om at teorien om sjøkrig ikke kan skilles fra den generelle krigsteori, gjorde, og gjør, at hans verk hadde vanskelig for å bli akseptert, særlig blant marineoffiserer, som et klassisk verk innen sjømaktsteori og marinestrategisk tenkning. At han i dag er helt akseptert i den britiske marine fremgår av *The Fundamentals of British Maritime Doctrine* (BR 1806) fra 1995, hvor hans hovedverk er en av de 13 referanser som nevnes og som ligger til grunn for utviklingen av doktrinen.

Etter å ha definert og forklart "sjøherredømme" - eller det vi i dag vil kalle sjøkontroll - som kontroll med de maritime kommunikasjonslinjer, behandler *Den grønne pamflett* forskjellige måter denne kontroll kan etableres og opprettholdes på. Corbett innleder med å si at sjøkontroll bare eksisterer under krigsforhold. Hvis vi påstår at vi har sjøkontroll under fredsforhold, er det, ifølge Corbett, et retorisk utsagn som enten betyr (i) at vi har en tilstrekkelig sjømilitær posisjon, eller (ii) at vi har en tilstrekkelig flåte til å sikre kontrollen hvis krig bryter ut.

Sjøkontroll kan være enten allmenn eller lokal. Allmenn sjøkontroll er sikret når fienden ikke lenger er i stand til å handle truende mot våre passasjer- og kommunikasjonslinjer eller til å forsvare sine egne. I praksis eksisterer denne tilstand først når fienden ikke lenger er i stand til å sende fartøyer eller båter til sjøs. Det er altså en ganske teoretisk mulighet. Lokal sjøkontroll innebærer en tilstand hvor vi er i stand til å hindre fienden i å forstyrre våre passasjer- og kommunikasjonslinjer i et eller flere operasjonsområder.

Både lokal og allmenn sjøkontroll kan være (a) tidsbestemt eller (b) permanent. Sjøkontroll kan dessuten være (1) på våre hender, (2) på

fiendens hender eller (3) bestridt. Situasjonen med bestridt sjøkontroll er den viktigste ut fra et planleggingsmessig og operativt perspektiv, fordi dette vil være den normale situasjon i den innledende fase av en krig. Det vil, ifølge Corbett, være i interessen til den som har en overvekt i styrke, å oppheve den omstridte sjøkontroll til sin fordel ved å søke en hurtig avgjørelse. Dette vet den underlegne sjømakt som derfor gjør alt for å unngå et slikt avgjørende slag. Det er blant annet i tilknytning til denne problemstilling at Corbett kommer med en advarsel mot maksimen "oppsøk og ødelegg", som Mahan var en sterk tilhenger av. For det første, sier Corbett, hvis du aktivt oppsøker fiendens flåte med en overlegen styrke, vil du sannsynligvis finne den på et sted hvor du ikke kan ødelegge den uten å lide store tap. Og for det andre, sier han med henvisning til Clausewitz, når du vet at defensiven er en sterkere form for krigføring enn offensiven, vet du også umiddelbart at det er en bedre strategi å få fienden til å komme til deg enn å gå til ham, for dermed unngår du å søke en avgjørelse på hans eget område.

I motsetning til Mahan mener Corbett at man også innen sjømakt kan tale om en defensiv strategi, som riktignok er helt forskjellig fra en tilsvarende strategi på land. Det er i tilknytning til en slik strategi at Corbett diskuterer begrepet *fleet-in-being*.

I den britiske flåtes gullalder var grunntonen i en sjømilitær defensiv, ifølge Corbett, mobilitet, ikke hvile. Idéen var å bestride kontroll gjennom plagsomme operasjoner - *harassing operations* -, å utøve kontroll på ethvert sted og til enhver tid det lot seg gjøre, og å hindre fienden i å utøve kontroll til tross for hans overlegenhet - ved hele tiden å tiltrekke hans oppmerksomhet. Alt dreiet seg om motangrep, enten mot fiendens styrker eller mot hans maritime kommunikasjoner. På land er slike defensive metoder selvfølgelig også velkjente, men de hører i sterkere grad til geriljakrigføring enn til regulære operasjoner, sier Corbett.

For en maritim makt betyr, ifølge Corbett, en sjømilitær defensiv ikke annet enn å holde en flåte aktivt nærværende - den skal ikke bare eksistere, men være aktiv og energisk levende. Ingen formulering kan

bedre uttrykke den fulle betydning av idéen enn *En nærværende flåte - A fleet in being* - hvis den blir riktig forstått. Dessverre er den blitt begrenset til en bestemt type defensiv. Vi taler om den som om den primært er en metode for forsvar mot invasjon, påstår Corbett, og mister dermed dens dypere betydning, som er forsvar mot enhver form for maritimt angrep, enten imot territorium eller mot sjøkommunikasjoner. *Fleet-in-being* blir dermed kjernen i defensiv flåtestrategi, og kanskje den idé som kommer nærmest forestillingen om manøverkrigføring til sjøs: Innenfor en defensiv strategi brukes flåtens mobilitet og skjærgårdens beskyttelse til å påføre fienden nålestikk gjennom offensive operasjoner i et forsøk på å ta fra ham lysten til gjennomføre sitt forehavende.

Den kontinentale skole

Den offensive strategi som Mahan var talsmann for, hadde bare ytterst få sjømakter ressurser nok til å gjennomføre, og av disse igjen kunne de fleste bare opprettholde en slik strategi i relativt korte tidsintervaller. Andre stater med en viss sjømakt måtte benytte seg av andre strategier som kunne ramme fiendens skipsfart og kommunikasjonslinjer *uten* direkte angrep mot fiendens hovedflåtestyrker.

I Frankrike på 1700-tallet ble admiraler lovprist for sin evne til å unngå trefninger med fiendens flåtestyrker. Det ble lagt vekt på forsvar og kontroll snarere enn offensive operasjoner og kaotiske *mêlée* eller nærkamper mellom krigsskip. Fordi landet ikke var i stand til å invadere England valgte man *guerre de course* - handelskrigføring - som strategi for flåten. Handelskrigføring var en form for nedslitingskrigføring eller *attrition* hvor lidelsene skulle påføres den fiendtlige nasjon over tid i stedet for i et avgjørende slag. Denne form for krigføring ble i betydelig grad overlatt til privat kapervirksomhet. Men ved freden i Paris etter Krimkrigen (1853-56) ble denne virksomhet forbudt og oppmerksomheten ble rettet mot trefninger mellom flåtestyrker.

I 1890-årene var Frankrike i fremste rekke med utvikling av ubåter,

og det franske marine-ministerium støttet forskningen i alternative metoder for å bestride den britiske dominans på sjøen. Rundt århundreskiftet kan vi tale om to sjømilitære "skoler" i Frankrike. Den ene gikk inn for et angloamerikansk konsept; *la grande guerre* hvor det avgjørende slag kom i sentrum og *guerre de haute mer* for å sikre seg sjøherredømme.

Et alternativt syn som ble fremmet av en gruppe offiserer og sivile tenkere, ble kjent under betegnelsen *la jeune école* - den unge eller nye skole. Den hevdet at de store slagskipene var blitt for sårbare som følge av den teknologiske utvikling. Man burde derfor legge vekt på å bygge opp en flåte av spesielt tilpassede og billige handelsjagere som kunne angripe hjertet av britenes rikdom - som de underforstått må ha betraktet som landets *center of gravity* - og derfor ville føre til at redere og industriledere ville kreve at regjeringen sluttet fred. Det skulle dessuten legges vekt på kystkrigføring (*guerre de côte*) mot fiendtlige marinefartøyer. Til begge formål skulle våpenet være offensiv taktisk bruk av nye hurtiggående torpedobåter.

Mahan hadde bare forakt til overs for denne form for krigføring:

> *Fordelen med geografisk nærhet til en fiende, eller til et angrepsmål, er ingen steder mer tydelig enn i den form for krigføring som i det siste har fått navnet handelsødeleggelse, som franskmennene kaller guerre de course. Denne form for krigføring, som er rettet mot fredelige handelsskip som vanligvis er forsvarsløse, krever skip med liten militær slagkraft. Slike skip, som har liten evne til å forsvare seg selv, har behov for tilflukt eller forsyningspunkt i nærheten. Dette vil enten finnes i visse sjøområder som er kontrollert av deres egne lands kampfartøyer eller i vennligsinnede havner. De siste gir den sterkeste støtte fordi de alltid ligger på samme sted og fordi innseilingen hit er mer kjent for handelsjageren enn for hans fiende.*

Mahan oppstiller forskjellene mellom de to former for sjømilitær

tenkning meget firkantet: I klassisk marinestrategi er konsentrasjon av flåtestyrker regelen, mens spredning er regelen for den unge skolens teoretikere. Ifølge en av den unge skoles tenkere hadde den teknologiske utvikling, spesielt torpedoen og mindre hurtiggående fartøyer, gjort tunge slagskip ute av stand til å opprettholde sjøkontroll og dermed sikre kommunikasjonslinjene. Mahans svar var å anbefale konvoiering i krig, eskortert av skip tilsvarende lette kryssere, jagere og fregatter.

Krigføring i kystnære områder

Hvilken relevans har så disse hovedoppfatningene om bruk av sjømilitære styrker for det doktrinearbeidet som pågår i dag? De tre nevnte "skoler" har relevans på hver sin meget spesielle måte. Mahanisme har vært bærebjelken i U.S. Navy gjennom nesten hele 1900-tallet og nettopp dette faktum har skapt en voldsom intern strid om den amerikanske marines fremtidige kurs, slik denne kommer til uttrykk i dokumentet *Forward ... from the sea* og *Operational maneuver from the sea* (OMFTS). Stridens kjerne er skiftet fra *on the sea* til *from the sea*. For å forstå hvor grunnleggende dette skifte er, er det nødvendig å gå tilbake til Mahans teoretiske opphav - Jomini.

Selv om Jomini tilhørte den matematiske skole innen militær tenkning, så han begrensningene i det mekaniske synet på krigen. Han måtte innrømme at "slag unnviker ofte enhver vitenskapelig kontroll og tilveiebringer oss overveiende dramatiske akter hvor personlige kvaliteter, moralske inspirasjoner og tusen andre årsaker til tider spiller hovedrollen ... Med få ord, alt som kan betegnes som krigens poesi og metafysikk vil alltid påvirke resultatene."

Her er han på linje med Clausewitz. Det er imidlertid ikke bare dette som setter begrensninger for Jominis teori. I et kapittel om strategiske operasjoner i fjellområder kommer han med følgende uttalelser: "Når et land hvor hele området er rikt på fjell, er hovedskueplassen for operasjoner, kan ikke de strategiske kombinasjoner helt baseres på de

grunnsetninger som er gyldige i åpent terreng." Og videre "operasjoner i fjellrike områder lærer oss tomheten i all teori når det gjelder detaljer, og også at i et slikt land er en sterk og heroisk vilje mer verd enn alt det merkbare i verden".

Selv om disse forbehold gjør at Jominis teorier tilsynelatende er ubrukelige i et land som Norge, betyr ikke dette at han er uten betydning som teoretiker. Hans forbehold gir et klart pek om topografiens betydning for strategiske valg. Hvis vi dessuten erstatter fjellrik med «rik på skjærgård» og daler med «fjorder», kan vi hos Jomini finne spiren til en strategi for operasjoner i norske indre farvann. Det var denne form for overføring eller analogi som gjorde at Mahan kunne bruke Jominis teori - Napoleons-krigens store arméer støtte sammen på Europas største sletter, mens Mahans avgjørende sjøslag fant sted på verdens største slette, det åpne hav. Mahan var ikke interessert i de avsnitt hvor Jomini selv innrømmet at teorien ikke uten videre kunne brukes. Problemet er imidlertid at "fjellrike operasjonsområder" eller, ved analogi, "operasjoner i kystnære områder" i dag er fokus for sjømilitære operasjoner. På den annen side synes det som om den unge skole har tatt Jominis bemerkninger til følge.

Hvorfor kommer så dette klare skiftet fra operasjoner *på havet* til operasjoner *fra havet*? Corbett sier at "overordnet strategi alltid [har] krigsplanen som sitt virkefelt, og omfatter valg av de umiddelbare eller primære formål som skal etterstrebes for å oppnå det overordnede formål; [og] (2) valg av den styrke som skal benyttes, det vil si; den bestemmer de relative funksjoner til sjømilitære og landmilitære styrker". Sjømakt er altså en del eller et underbruk av militærmakt som normalt har fokus på land.

Som en konsekvens av USAs fullstendige dominans på havet har sjøkommunikasjonslinjene aldri vært mer sikre enn de er nå utenfor 100-200 nautiske mil fra kystene. Men som følge av den kalde krigs opphør er de fleste utstasjonerte amerikanske styrker trukket tilbake til hjemlandet, noe som betyr at soldater og ikke minst materiell i tilfelle en lokal eller

regional konflikt nå må fraktes over og *fra havet* til konfliktområdet. På en måte kan vi si at alle mariner i dag er opptatt med å sikre transport og levering av gods i bred forstand. Formålet med en marine kan beskrives med følgende fire funksjoner: *På havet* å sikre transport av gods og tjenester, og hindre fiendens bevegelser; *fra havet* å sikre levering av gods og tjenester, og hindre fiendens leveringer. 'Gods og tjenester' er i denne sammenheng av to slag: Kommersiell shipping og andre tilsvarende aktiviteter, herunder fiskerier og alle former for drift på havbunnen samt gass- og oljerigger; og (som stridspotensiale) landkrigens midler, herunder kampenheter fra marinekorpset og hæren, fly, missiler, sensorer, ammunisjon, drivstoff og andre ting som kan sikre utholdenhet i operasjonsområdet.

De to funksjonene *på havet* er helt i tråd med Corbett, som sier at "flåten er hovedsakelig opptatt med å vokte våre egne kommunikasjoner og avskjære fiendens". Men han sier også at flåtens oppgave er "å fremme eller hindre operasjoner på land". Dette er i overensstemmelse med de to funksjonene *fra havet*.

Hvis vi ser nærmere på marinens nøkkelfunksjon *på havet* - nemlig "å vokte våre egne kommunikasjoner og avskjære fiendens" -, er det åpenbart at den primært løses ved bruk av ildkraft fremfor manøver. Vi sikrer våre kommunikasjoner ved å senke ubåter, og målestokken for suksess er forholdet mellom tapte handelsskip og senkede ubåter, fordi dette mål er et uttrykk for hvem som vil vinne til sist (attrition).

Sjømilitær manøverkrigføring slik den er definert i det amerikanske konseptet *Operational maneuver from the sea* (OMFTS), er knyttet til det å sikre levering av gods og tjenester - altså operasjoner fra havet. Det er derfor *littoral warfare*-konseptet står sentralt i *Naval Warfare*, som er U.S. Naval Doctrine Publication (NDP) no. 1, fordi vekten i dag ligger på levering av gods og tjenester i form av marinesoldater, fly- og missilangrep mot land, samt utholdenhet til et eventuelt felttog på land. For å forstå betydningen av å nekte fienden å levere gods og tjenester fra havet kan vi betrakte denne rolle i vårt tradisjonelle anti-invasjonsperspektiv. Noen kystmariner har gjennom tilpasning av

sensorer, våpen og kommando-kontrollsystemer vært dyktige til å tilpasse seg sin egen geografi, værforhold, skipstrafikk langs kysten og generelt det kystnære områdets uoverskuelighet. I den grad de vil benytte taktisk mobilitet, overraskelse og et "hurtig, voldsomt koordinert angrep", vil de utnytte egenskapene ved en vellykket manøver; men en kystmarines formål vil være en ødeleggelse som er tilstrekkelig for å hindre effektiv bruk av en operativ manøver mot land. Dyktige kystmariner har tradisjonelt forventet å ofre sine fartøyer og fly i betydelig omfang for å ta brodden av et fiendtlig angrep over kysten. Dette er krigføring som hviler på ildkraft. Det er i tråd med den kontinentale skole, og er verken operasjoner *på* eller *fra* havet, men snarere *mot* havet.

Disse operasjonene mot havet har fått en utvidet betydning i forhold til vårt tradisjonelle sjøinvasjonsforsvar. Corbett advarte kraftig mot en så snever tolkning av marinens oppgave som dette konsept legger opp til i forbindelse med sitt *fleet-in-being* konsept. Dette konsept representerer et "aktivt forsvar ... mot enhver form for maritimt angrep".

Den våpenteknologiske utvikling, som pågikk i skyggen av de forskjellige atomstrategier under den kalde krig, har kanskje løpt fra det tradisjonelle sjøinvasjonsscenariet. En trussel mot norsk territorium kan i dag befinne seg 100-200 nautiske mil utenfor kysten og derfra plukke ut vitale ressurser for vår forsvarsevne. Derfor må sjøforsvaret - som Corbett sier - bli mer offensivt selv under en defensiv strategi, og ha evne til å angripe mål til havs - altså mot havet og ikke bare i skjærgården.

Til sist vil jeg nevne en ny dimensjon som tidligere doktrineutvikling i liten grad behøvde å ta hensyn til, og som gjør dagens doktrineutvikling enda mer problematisk. Sjømilitær tenkning har i stor grad vært knyttet til krigens problem. Det har hersket en stilltiende enighet om at hvis man for doktrine- og strukturutvikling la det verst tenkelige scenario til grunn, kunne man også løse alle andre oppgaver. Utviklingen av smarte og presise våpen med nærmest uendelig rekkevidde har fått mange til å stille spørsmål om spesielt

overflatekampfartøyenes berettigelse i en fremtidig krig. Dette kan være et relevant spørsmål, men det viktige i dag er at det tidligere klare skillet mellom fred og krig ikke lenger er gyldig. Vi lever i dag i en verden hvor fred, krise og krig er tilstander som glir over i hverandre. Og i denne virkelighet har plattformene helt klart en oppgave å spille, både i forbindelse med avskrekking og krisehåndtering under opp- og nedtrappingsfaser av en konflikt eller krise - kort sagt den usikkerhet som en levende *fleet-in-being* representerer.

Anvendt litteratur

Julian S. Corbett: *Some Principles of Maritime Strategy*, Brassey's Defence Publishers, 1988.

Wayne P. Hughes, Jr.: "Naval Maneuver Warfare", *Naval War College Review*, Summer 1997.

Baron de Jomini: *Précis de l'art de la guerre*, Paris 1838.

Alfred T. Mahan: *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Dover publications, Inc., New York, 1987.

James J. Tritten et. al.: *A Doctrine Reader: The Navies of United States, Great Britain, France, Italy, and Spain*, Naval War College 1995.

Innlegget er tidligere publisert i Norsk Tidsskrift for Sjøvesen, nr. 4 1997.

II

Ny forskning

Etableringen av skipsfartsberedskap i Norge og NATO

Lars Christian Jenssen

I 1950 etablerte NATO et organ for å samordne bruken i krig av medlemslandenes handelsflåter. Organet fikk navnet Planning Board for Ocean Shipping (PBOS) - Plankomiteen for skipsfart. Jeg arbeider med en historie-avhandling om etableringen av PBOS og det tidlige skipsfartsberedskapsarbeidet i Norge og NATO.

Etter en generell omtale av forskningsprosjektet kommer jeg i innlegget her til å tegne en kort realhistorisk bakgrunn ved å gå noe inn på de alliertes skipsfartssamarbeid under og tidlig etter annen verdenskrig. Så konsentrerer jeg innlegget om noen sentrale poenger i skipsfartsdiskusjonene - både i Atlanterhavspakten og utenfor - i siste halvdel av 1949. Hovedpunker er her: Norges gjentatte understrekning i NATO-forhandlingene av landets avhengighet av skipsfart og av behovet for sikker tilgang til Atlanterhavet; norske embetsmanns-reaksjoner på tidlig anglo-amerikansk ignorering av norske skipsfartsinteresser, og; drøftinger om plasseringen av ansvaret for skipsfartssektoren i NATO. Til sist risser jeg kort opp noen hovedtrekk ved beredskapsarbeidet for skipsfart i Norge og i NATO fra 1950-årene.

Alle disse punktene vil forhåpentlig komme fyldigere og tydeligere til uttrykk i den avhandling jeg skriver på. Noe av målet med innlegget mitt her i dag er mer momentvis å antyde det jeg i avhandlingen som helhet hevder var et viktig karaktertrekk ved norsk samfunns-organisering i etterkrigstiden - enheten mellom norsk skipsfart, norske sikkerhetspolitiske interesser og norsk utenrikspolitikk.

Prosjektet

Forskningsprosjektet har flere begrunnelser - en praktisk, realhistorisk begrunnelse og en mer abstrakt eller teoretisk. Den praktiske siden kan vi igjen dele i et sikkerhetspolitisk og et skipsfartspolitisk element.

Å sikre sjøveis transportkapasitet med tanke på krise eller krig er en av de mest sentrale oppgavene i alliert beredskapsarbeid. Innenfor NATO har skipsfarten stått i en særstilling som sivil ressurs og som transportør i krise og krig. Handelsflåten er den eneste sivile ressurs NATO har planlagt å integrere i en felles, styrt enhet i krig - for så vidt på samme måte som medlemslandenes militære styrker skal legges inn under en felleskommando.[1]

Den norske handelsflåte kom ut av annen verdenskrig som verdens tredje største. Til forskjell fra de to enda større skipsfartsnasjonene USA og Storbritannia ville Norge - også under en ny krig - være netto eksportør av skipsfartstjenester. Ved sin størrelse og kvalitet har norsk skipsfart hatt en sentral rolle i allierte beredskapsplaner.

Prosjektets tema fremstår videre som en viktig del av ny norsk skipsfartshistorie. Temaet kan settes i nær sammenheng med fremveksten av en norsk, offentlig skipsfartsadministrasjon og også med det norske skipsfartsmiljøs utbygging av internasjonale nettverk. I årenes løp er det satt inn betydelige ressurser på arbeidet fra norsk skipsfartsmiljøs side - privat fra enkeltrederier og -redere, fra Rederforbundet og fra offentlige norske organer.

På et mer teoretisk plan begrunnes prosjektet i et forsøk på å se denne delen av norsk utenriks- og sikkerhetspolitikk i perioden i lys av det indre-norske samarbeidet mellom næringslivsorganisasjon (Rederforbundet) og stat (flere departementer).

Den fremstilling jeg skriver på, får form som en narrativ historie - eller en kronologisk organisert fortelling. Den er bygd på to parallelle og delvis gjensidig påvirkende hovedhendelsesforløp - ett internasjonalt og et på norsk side. Fremstillingene av hendelsesforløp nasjonalt og internasjonalt utfylles med et strukturrettet perspektiv - det i perioden

permanente samarbeidet mellom næringsliv og stat - trekanten Utenriksdepartementet, skipsfartsavdelingen - først i Industri- og så i Handelsdepartementet - og Norges Rederforbund. Jeg ser på denne strukturen som en faktor som skapte grunnlag for og gav retning til norske standpunkter og utspill i det allierte skipsfartssamarbeidet. Den positive effekt av disse handlingene bekreftet så igjen og bidrog til å opprettholde strukturen.

Denne strukturen kommer blant annet til uttrykk ved den uformelle konsultasjonsordning som virket mellom departementer og rederforbund i 1950-årene og så gjennom mer formaliserte ordninger fra siste del av 1960-tallet.

Denne strukturhistorien sammenføyes med den begivenhetsrettede historie (de to begivenhetsforløp) til én fortelling.

Innenfor en historiedisiplin hvor struktur-aspektet ikke har vært så sterkt fremtredende og hvor det bare i liten grad er forsøkt redegjort for stukturelle problemstillinger metodisk og teoretisk, vil det trolig være relevant å underbygge en sammenføyning som den jeg foretar. Et forsvar for en slik sammenføyning kan anta flere former. En kan blant annet vise til flere historieteoretikere med ståsted i ulike leire. I sitt innlegg "Forteljing og historie" på en nordisk konferanse i historie metodelære for drøyt 10 år siden sa Narve Fulsås:

> *Det er greit nok at ikkje alle delane av eit historieverk i seg sjølve er forteljingar. Men når analyser av ulike tema - økonomiske, demografiske, politiske, ideologiske o.s.v. - er føya saman i ei heilskapleg framstilling, kva skal dei då anna enn å setja oss i stand til å forstå ein historisk handlingsgang? Og korleis skal vi forstå ein historisk handlingsgang dersom vi ikkje på ein eller annan måte kan forstå den som forteljing?*[2]

En kan videre søke støtte i Mark Phillips og Peter Burke i et ønske om i større grad å flette strukturhistorie inn i fortellingen. Phillips har tatt til orde for at vi kan "give our sense of narrative greater flexibility". Han har konstatert at

The contrast between synchronic and diachronic orderings of events is not, of course, absolute. It would be better to think of the varieties of narrative and non-narrative modes as existing along a continuum.

Nortraship og United Maritime Authority

Den norske handelsflåten bestod ved det tyske angrep på Norge den 9. april 1940 av 1172 skip på til sammen vel 4.4 millioner bruttotonn. Handelsflåten representerte en betydelig ressurs for Norge. Flere aktører arbeidet i april og mai 1940 for å beholde de norske skipene under fri, norsk kontroll. I London og New York opprettet nordmenn umiddelbart etter at Norge var blitt angrepet, et organ for å administrere denne norske handelsflåten fra utlandet. På flukt i Norge rekvirerte Regjeringen bruksretten til skipene. Det norske statsrederiet Nortraship ble etablert - med hovedkontor i London og etter hvert også New York.

Nortraships driftsansvar kom til å omfatte den overveiende del av den norske handelsflåten - de skip som ved Tysklands angrep på Norge befant seg utenfor eller som klarte å komme ut av tysk-kontrollerte områder og havner. Denne norske uteflåten utgjorde vel 1000 skip på drøyt 4 millioner bruttotonn.[3]

Den norske handelsflåte kom dermed under statlig driftsansvar under ett storrederi under krigen. Gjennom 4 tonnasjeavtaler, inkludert den fra november 1939, og forøvrig de fra mars og oktober 1941 og desember 1942, ble denne uteflåten bortbefraktet til allierte myndigheter. Nortraship hadde hele tiden den svært krevende administrasjonen av befraktningsavtaler, skip og sjøfolk.

I første halvdel av 1944 diskuterte USA og Storbritannia seg imellom om de allierte skipsfartsnasjoner skulle etablere et apparat for kontroll og koordinasjon av den sivile skipsfart ved frigjøringen av Europa. Norge og andre land kom etter hvert til i disse forhandlingene. Den 5. august 1944 signerte landene så en avtale som fastslo at skipsfartsnasjonene i fellesskap - og eventuelt med andre interesserte

land - skulle beholde kontrollen over skipsfarten i inntil seks måneder etter krigens avslutning. Historikeren Bjørn Basberg har beskrevet dette i sin bok om Nortraship-rederiet under siste del av krigen.[4]

Kontrollen over de allierte handelsskip skulle utøves av United Maritime Authority - UMA. Målet var både å få en mest mulig rasjonell utnyttelse av handelsflåten for å dekke transportbehovene som ville oppstå ved frigjøringen av Europa, og å sikre tilstrekkelig tonnasje til avslutningen av krigen i Stillehavet.

UMA fikk et eksekutivt organ til å lede det praktiske arbeidet - United Maritime Executive Board. Til å begynne med var bare de største skipsfartsnasjonene representert i dette utvalget - USA, Storbritannia, Nederland og Norge. Det eksekutive utvalget ble igjen organisert i to avdelinger - en lagt til London og en til Washington.

UMA skulle disponere handelsskipene ut fra behovsoppgaver som militære myndigheter og FNs hjelpeorganisasjon UNRRA utarbeidet.

At disse drøftelsene om UMA begynte som et nærmest to-lands-prosjekt mellom USA og Storbritannia - uten at Norge var blitt konsultert umiddelbart, skapte negative norske reaksjoner. Norge hadde sterke innvendinger mot at USA og Storbritannia hadde diskutert en samordning av skipsfartstjenestene med tanke på den første etterkrigstiden uten norsk deltagelse. Utenriksminister Trygve Lie kritiserte USA og Storbritannia for å ha fremmet forslaget alene uten at Norge var blitt konsultert. Bjørn Basberg skriver at Trygve Lie - på bakgrunn av den norske handelsflåtes innsats - fant fremgangsmåten både "sårende, urimelig og ... litt av et nederlag".[5]

Basberg spør så hvorfor Storbritannia og USA ønsket å holde de andre allierte utenfor de forberedende drøftingene. Nå er jeg ikke helt sikker på om dette er et spørsmål som bygger på riktige premisser - om det virkelig var slik at USA og Storbritannia hadde noe bevisst ønske om å holde Norge utenfor. Jeg heller nok mer i retning av en tro på at utelatelsen av Norge bare hadde praktiske grunner, skulle være rent midlertidig eller rett og slett skyldtes en forglemmelse. Uansett årsak - virkningen av at Norge ble oversett i innledningsfasen

aktiviserte i alle fall nordmennenes frykt for å bli overrumplet og muligens for å bli "varig utelatt" fra forhandlingene.

Samordningen av de alliertes og andre interesserte lands handelsflåter under United Maritime Authority begynte 24. mai 1945 og ble opprettholdt til 2. mars 1946. Basberg understreker at Nortraship i hele UMA-perioden spilte en aktiv rolle i den operative driften av skipene.

Da vest-europeiske land og USA og Canada utover i 1949 begynte å drøfte et internasjonalt samarbeid om transporttjenestene under en ny krig, var ordningen under UMA et av de viktigste referansepunkter. UMA-avtalen var ett av tre-fire hoveddokumenter Planning Board for Ocean Shipping ble utformet etter høsten 1950.

Kald krig og forsvarssamarbeid

A-pakten og beredskapsarbeidet vokste frem mot en bakgrunn av økende internasjonal spenning mellom Sovjetunionen og de vestlige land. I forhandlingene om en varig fredsordning etter annen verdenskrig hadde utenriksminstrene på møter i 1946 og 1947 gjort få fremskritt. Det ble klart, som den amerikanske historiker John Lewis Gaddis skriver, at noe samarbeid om å bygge en ny verdensordning mellom de som hadde forlatt den gamle, ikke kom til å bli mulig. Og så fulgte, for å fortsette med Gaddis, den mest bemerkelsesverdige politiske polarisering noen gang i moderne historie.[6]

I Tsjekkoslovakia drog kommunistene fordel av en regjeringskrise i februar 1948 til å arrangere et statskupp. Det gav kommunistene full kontroll. Kuppet i Praha kom som et sjokk på en uforberedt offentlig opininon i USA og Vest-Europa. Det skapte en umiddelbar krigsfrykt.

Konflikten mellom Sovjet og de vestlige land om Tysklands-spørsmålet påvirket også sterkt det internasjonale klimaet våren 1948. Som en reaksjon særlig på forslaget om å etablere en egen vest-tysk stat strammet Sovjet til kontrollen med trafikken til og fra Berlin - som lå i den sovjetiske sone. All adgang gjennom østsonen til byen ble

stanset. I nesten ett år holdt en amerikansk luftbro Berlin med forsyninger.[7]

Polariseringen fikk også indrepolitiske utslag i Vest-Europa. Sovjet kritiserte vestlige kommunister for å legge for stor vekt på parlamentarisk virksomhet. Deres opposisjon måtte bli langt mer militant. På sommeren 1948 slo streiker og omfattende uroligheter inn over hele Europa. Selv om det neppe lå noen samlet, detaljert plan bak disse aksjonene, opplevde folk i Vest i økende grad trusselen fra Sovjet som voksende, en trussel som bare kunne møtes med fasthet og bruk av motmakt.[8]

Som følge av tilspissingen i de internasjonale motsetninger revurderte Norge fra senhøsten 1947 orienteringen i sitt formaliserte utenrikspolitiske samarbeid. Flere begivenheter tidlig i 1948 bidrog så til å styrke intensiteten i den norske nyorienteringen. I tillegg til det jeg allerede har vist til, kommer det russiske krav om en finsk-russisk militær støtteavtale samt meldinger tidlig i mars 1948 om at Norge ville bli tilbudt en lignende avtale, eventelt ikke-angreps-pakt, med Sovjet.

Den 17. februar 1948 tok forsvarsminister Jens Chr. Hauge kontakt med militærattasjeene ved den amerikanske ambassade i Oslo. Han spurte om hvilken assistanse USA ville være i stand til å gi Norge med tanke på en krise eller krig. Den 8. mars 1948 stilte utenriksminister Halvard Lange det samme spørsmålet til den britiske og den amerikanske ambassadør i Norge: Hvilken hjelp ville de to landene kunne yte Norge?[9]

Den 17. mars 1948 signerte Storbritannia, Frankrike og Benelux-landene den militære forsvarspakten Vestunion-avtalen. Samtidig begynte sonderingene om en atlanterhavsallianse.[10]

Dermed kan Gaddis beskrive polariseringen i de første år av etterkrigstiden slik:

> *Det var som om en gigantmagnet som på en eller annen måte hadde begynt å virke, tvang de fleste stater, ofte til og med bevegelser og enkeltmennesker i stater, til å samle seg langs kraftfelt som gikk ut fra enten Washington eller Moskva.*[11]

Atlanterhavspakten ble signert som en gjensidig forsvarsavtale den 4. april 1949. I den forpliktet deltagerlandene seg til å utvikle egen forsvarsevne og samtidig konsultere hverandre når egen sikkerhet, territorielle integritet eller politiske uavhengighet ble truet. Artikkel fem i avtalen fastsatte gjensidighetsprinsippet - at et væpnet angrep på en av partene skuille betraktes som angrep på dem alle, og at man således skulle kunne ta de nødvendige skritt både hver for seg og sammen for å gjenopprette det nordatlantiske områdes sikkerhet. Til å iverksette avtalen etablerte paktlandene i artikkel ni et råd, som også skulle opprette underkomiteer når dét var nødvendig.

Norge signerte Atlanterhavspakten sammen med 11 andre nasjoner våren 1949. Etter størrelsen på befolkning var Norge, nest etter Island og Luxembourg, det minste landet i pakten.[12] Etter størrelsen på handelsflåten kom Norge på tredjeplass - om avstanden enn var betydelig til de to aller største skipsfartslandene USA og Storbritannia.

Det lå ikke noe i A-paktens artikler som eksplisitt pekte i retning av at forsvarsavtalen også skulle omfatte et skipsfartssamarbeid. Opprettelsen av en plankomite for skipsfart forutsatte for det første at verdens skipsfartsnasjoner kom til enighet om at man burde samarbeide i fredstid om å planlegge beredskap for skipsfarten. Dernest bygde opprettelsen av en slik plankomite på at dette samarbeidet om skipsfartsberedskap skulle legges inn i Atlanterhavspaktssystemet og at denne innordningen skulle skje gjennom en egen planleggingskomite. Ingen av disse løsningene var "selvsagte". Rundt det første elementet hersket riktignok en relativt bred konsensus. På norsk og alliert hold ble imdlertid de to siste momentene drøftet tidvis intenst utover høsten og vinteren 1949/1950.

Høsten 1949 nådde forlydender fra amerikansk presse norske interesser. Det het seg at et møte snart skulle avholdes mellom verdens skipsfartsnasjoner. Møtet skulle drøfte transportorganisering og forsyningssituasjonen. Noe senere fikk en norsk utsending til et annet møte i en annen sammenheng, Johan Seland, høre at et slikt skipsfartsmøte var blitt berammet og at andre land hadde fått innkalling

til det.[13]

At Norge ikke var blitt innkalt, skapte - igjen - nå altså høsten 1949 - heftige reaksjoner i norsk utenrikstjeneste. Det vil ta for lang tid her i denne sammenheng å gjengi de videre utspillene i akkurat denne sekvensen. Men virkningen var igjen at norske embetsmenns frykt for å bli oversett og utelatt var vakt. Dette reduserte i hvert fall ikke den norske aktivitet i diskusjonene og i det omfattende planleggingsarbeidet som ble dratt i gang.

Disse drøftelsene mellom verdens skipsfartsnasjoner fant sted høsten 1949 og de første måneder av 1950 utenfor A-paktens rammer, med bare en løsere tilknytning til A-pakt-samarbeidet - og uten at det var klart om det planleggingsapparatet for skipsfartsberedskap landene etter hvert begynte å diskutere, skulle organiseres inn under A-pakten eller utenfor. Men også *i* A-pakten ble skipsfartsspørsmål drøftet.

Ansvaret i A-pakten

Innenfor A-paktens rammer - under utformingen av paktsamarbeidet i 1949 - var to hensyn på det sivile området sentrale for de norske representantene. Det var hensynet til dekning av sivile behov under en krig og hensynet til norske skipsfartsinteresser. Opprinnelig var disse hensynene knyttet sammen i forslag til mandat for én og samme komite - den såkalte forsvarsfinansielle komite.

A-pakt-rådet opprettet høsten 1949 en komite for det finansielle og økonomiske samarbeidet innenfor pakten - Defence and Finance Committee. Denne forsvarsfinansielle og økonomiske komite skulle bestå av nasjonale representanter på statsrådsnivå - finansministere - og rapportere direkte til Rådet.[14] I samarbeid med de øvrige komiteer skulle den utarbeide finansielle og økonomiske retningslinjer for paktlandenes forsvarsprogrammer. Komiteen skulle vurdere hvilken innvirkning paktens forsvarsprosjekter ville ha på medlemslandene - innbefattet finansieringsproblemer og tilgjengelighet av råmaterialer, kapitalvarer og personellressurser. Videre skulle komiteen utarbeide

finansielle løsninger for å iverksette forsvarsplaner - særlig utveksling mellom paktlandene av militærutstyr, forsvarslagre og produksjonsutstyr.

Et punkt i retningslinjene åpnet for beredskapsplanlegging. Komiteen skulle vurdere planer for mobilisering av økonomiske og finansielle ressurser i krisetid - i den grad det var ønsket og tilbørlig, som det het. Dette var muligens en utvannet versjon av et tidligere forslag. I Skipsfartsavdelingens beredskapsarkiv finnes en udatert og ukommentert kopi - "Committee of Finance Ministeres [sic] and Finance and Economic Committee".[15] To oppgaver som skisseres for komiteen her, er å "studere spørsmål som vedrører behovet for og allokering av forsyninger (derunder transport) til Atlanterhavslandenes befolkning og næringsliv i krigstilfelle, og overveie mulighetene for og hensiktsmessigheten av særlige tiltak allerede i fred som tar sikte på å skape en viss beredskap på disse områdene", og "studere økonomiske og finansielle spørsmål som henger sammen med næringslivets mobilisering for krigsformål..."

Norge fremsatte tidlig eget forslag til mandat for komiteen, men støtte, som Utenriksdepartementet beskrev det, "på motstand over hele linjen". Det har ikke latt seg gjøre å finne tilbake til dette forslaget i en helhetlig eller original form.

Reviderte amerikanske forslag til mandat lot til å vinne allmenn tilslutning. Det norske utenriksdepartementet kunne nok akseptere USAs forslag til retningslinjer for A-paktens finans- og økonomiorgan - men bare dersom disse bestemmelsene, som det het, "gir adgang til behandling av spørsmål som vedrører behov for og allokering av forsyninger til Atlanterhavslandenes befolkning og næringsliv i krigstilfelle".

Når det gjaldt det ene norske anliggende - hensynet til egne, sivile behov - presiserte Norge altså et krav - en "ufravikelig forutsetning" - om medinnflytelse når sivile behov skulle utredes og drøftes.[16]

De norske representantene til A-pakten hadde tidlig reist spørsmålet om hvilket paktorgan som skulle planlegge disponeringen i krig av

deltagernes handelsflåter.[17] Norge hadde også forsøkt å flette skipsfartssaker inn i ansvarsområdet for den forsvarsfinansielle komite.[18]

Under forhandlingene om mandatet til denne komiteen tok USA opp igjen dette spørsmålet. En rapport fra den norske Washington-ambassade opplyser således:

> *Amerikanerne minnet om at en fra norsk side, under utformingen av rapporten om forsyningsutvalget, hadde reist spørsmålet om hvilket paktorgan det var som skulle planlegge disponeringen i krig av paktdeltagernes handelsflåter. Den amerikanske representant reiste spørsmålet om hvorvidt det uttrykkelig skulle gis den økonomiske og finansielle komite i oppdrag å utarbeide planer for hele den økonomiske krigførsel, herunder også hvorledes paktdeltakernes handelsflåter skulle disponeres i krig.*[19]

Det amerikanske initiativ for eventuelt å få innarbeidet ansvaret for skipsfartssaker i den forsvarsfinansielle komiteens mandat, så ut som om det kunne tilfredsstille det behovet Norge hadde gitt uttrykk for - å få etablert en ordning for skipsfartstjenestene. USAs spørsmål var vel også en oppfølging av Norges forslag til å gi den forsvarsfinansielle komite ansvaret for skipsfartssaker. Så påpekte da også de norske representantene i forhandlingene overfor det norske utenriks-departementet at hvis man hjemme i Norge mente at dette spørsmålet burde tas opp og avgjøres nå, ville det "antakelig være den beste fremgangsmåte å søke inntatt en alminnelig bestemmelse om økonomisk krigførsel, og uttrykkelig flette inn spørsmålet om hvorledes handelsflåten skulle disponeres i krig".[20]

En kan forestille seg at dersom Utenriksdepartementet hadde fulgt opp sine tidligere initiativ i denne delen av A-pakt-forhandlingene, ville de norske representantene - som når det gjaldt hensynet til behandlingen av de sivile behov - fått fullmakt til å godta at skipsfartsspørsmål ble organisert under den forsvarsfinansielle

komiteen - eventuelt skjerpet av "ufravikelige krav" med eksplisitte norske forutsetninger.

Diskusjoner i det norske skipsfartspolitiske miljø førte imidlertid til at Norge snudde i spørsmålet om hvem som skulle ha ansvar for skipsfartssaker under en ny krig. Den norske utviklingen var for så vidt i takt med synspunkter både Storbritannia og Canada nå målbar. Etter det britiske og canadiske syn var det neppe "nødvendig på det nåværende tidspunkt uttrykkelig å spesifisere at det var den økonomiske og finansielle komité som skulle være tillagt å ta seg av disse oppgaver".[21] Disse formuleringene er imidlertid så forsiktige at det i utgangspunktet er vanskelig å vite hvilken eller hvor sterk motstand de skjuler mot å få skipsfartsspørsmål behandlet i den forsvarsfinansielle komiteen.

For Norges del gjorde Utenriksdepartementet helomvending - påskyndet av Industridepartementet med dets skipsfartsavdeling og særlig av Norges Rederforbund. Mens de norske representantene til A-pakten tidligere hadde forsøkt å få til en ordning for behandling av skipsfartssaker innenfor A-pakten, het det nå at disse forsøkene skulle stanse. Ikke noen flere initiativ skulle tas.

Utenriksdepartementet endret oppfatning etter at spørsmålet hadde vært gjennom en diskusjon i Norge. Sentrale personer innenfor norsk skipsfartsforvaltning hadde deltatt. Det var industri- og skipsfartsminister Lars Evensen, forsvarsminister Jens Chr. Hauge, ekspedisjonssjef Johs. Dalstø og administrerende direktør Bernt Lund i Norges Rederforbund.

Bernt Lund uttalte:

På basis av de erfaringer som Rederforbundet sitter inne med fra to tonnasjeavtaler med fremmed regjering som Rederforbundet har vært part i under to verdenskriger, finner forbundet det ytterst betenkelig å forebringe et forslag som antydet. Vår stilling er derfor den at vi bestemt må fraråde at den norske regjering nu fremmer et slikt forslag.

Tidligere erfaring viser at når det gjelder betaling for den norske

handelsflåte er der intet verre forum man kan komme ut for enn de forskjellige staters finansdepartementer. Det vil være kjent at avtale med hensyn til den norske flåte under tidligere kriger ikke var gjort med internasjonale forsyningsdepartementer eller med finans-departementer, men derimot med transportdepartementene ... Et slikt norsk initiativ som nu er foreslått, vil etter vår mening meget vel kunne bli til skade for Norge ...[22]

I sin uttalelse viste Lund videre til at det allerede var på det rene at spørsmålet om handelsflåtenes stilling ville bli tatt opp til diskusjon i andre organer enn den komite av finansministere som det var spørsmål om Norge skulle fremsette sitt forslag for - og Norge ville trolig bli innkalt til disse andre organenes behandling av saken. Her tenkte Lund antagelig på møtet mellom verdens største skipsfartsnasjoner. De norske ute-representantene hadde som nevnt hørt om dette møtet, men foreløpig ikke fått noen invitasjon til det. Arbeidet rundt dette møtet pågikk som tidligere nevnt, utenfor A-paktens formelle rammer.

Om han ikke kunne binde forbundet med sitt uttalte ønske om å holde skipsfartssaker unna A-paktens finansministere, var Lund nokså sikker på at sentralstyret i Norges Rederforbund ville ha den samme oppfatningen. Lund mente det neppe var hensiktsmessig å begrunne standpunktet i skriftlig form, og lovte å redegjøre for grunnene muntlig - om det var ønsket.

Lunds vurdering er vel imidlertid så klar at det var neppe den alene som fire år etter krigsslutt trengte videre - og muntlig - begrunnelse. Det kan være rimelig å tro at motstanden mot å bli underlagt A-paktens forsvarsfinansielle komite under en krig også sprang ut av helt dagsaktuell kritikk av og skepsis mot styring av norske og allierte finansmyndigheter.

For å tegne en kort bakgrunn for rederienes situasjon i Norge i tidlig etterkrigstid: Ca. 46% av uteflåten var gått tapt ved krigsforlis under annen verdenskrig. I mai 1945 var flåten redusert til knappe 2,6 millioner bruttotonn. Mens tonnasjetilgangen hadde vært beskjeden under

krigen, hadde avgangen vært på over 2,3 millioner. Omtrent 700 skip hadde krigsforlist. De økonomiske tapene var likevel større enn dette; det var mange av de største og beste skipene som var gått tapt, og de gjenværende var mer eller mindre nedslitt.[23]

Norsk skipsfartsnæring var lite fornøyd med erstatningsoppgjøret med norske myndigheter for skipsforlisene. Forliserstatningene ble ikke beregnet ut fra skipenes gjenanskaffelseverdi. Som Bjørn Basberg har påpekt, gjorde prisstigningen etter krigen at både ny og brukt tonnasje kostet langt mer enn det rederiene fikk utbetalt i erstatning. Norges Rederforbund hevdet således at krigsoppgjøret med staten hadde påført norsk skipsfart et tap på mellom 500 og 600 millioner kroner.[24]

Andre forhold kom til - som ikke bedret rederienes forhold verken til den finansdepartementale sektor eller planstyrt handelspolitikk. Utover i 1948 var staten blitt stadig mer restriktiv ved tildeling av valutalisenser - som rederiene trengte for å kunne inngå kontrakter om bygging av nye skip i utlandet. Historiker Atle Thowsen har hevdet at staten i 1948 fulgte det prinsipp at ingen valutalisens ble gitt til nykontraheringer før tilstrekkelige valutamidler stod til rådighet. Det førte til at lisenssøknadene hopet seg opp og bare ble innvilget puljevis. I 1949 og 1950 var det praktisk talt full kontraheringsstopp. Atle Thowsen skriver om utviklingen i 1948:

> *I stigende grad var det ikke lenger rederne som bestemte tidspunktet for når man skulle kontrahere, men staten. For rederinæringen fortonte dette seg som et utilbørlig inngrep i en av næringens fundamentale friheter.*[25]

En kan formode at Rederforbundets motstand mot å bli underlagt en komite av allierte finansministere også hadde bakgrunn i slike - sett fra redersiden - negative erfaringer med en norsk skipsfartspolitikk som var ny etter annen verdenskrig.

Rederforbundets standpunkt ble også Utenriksdepartementets. Departementet skrev i et brev til den norske ambassade i Paris:

Det vil erindres at transportspørsmål var blant de saker som ble spesielt nevnt i det norske forslag til "Terms of Reference" for Finansorganene. Senere har Norges Rederforbund gått skarpt imot tanken at skipsfartsspørsmålene skulle ligge under Finanskomiteens myndighetsområde. Forbundet har funnet det ytterst betenkelig at en fra norsk side bringer i forslag en slik ordning. Departementet har derfor instruert våre folk i Washington om at de under det videre arbeid i Working Group ikke berører skipsfartsspørsmål.[26]

Med utsiktene til å få planleggingen og disponeringen av de norske skipsfartstjenester under krig lagt i hendene på en komite som ble dominert av A-pakt-landenes finansministere, hastet det ikke lenger for Norge å få tatt opp spørsmålet om organisering av skipsfartstjenestene i A-pakten. De sonderende forsøkene på å etablere et formalisert ansvar i A-pakten for medlemslandenes handelsflåter skulle stanses. De norske representantene skulle ikke lenger foreta seg noe som helst når det gjaldt dette spørsmålet.

Med gjennomslagskraften samarbeidsstrukturen mellom Utenriksdepartementet, skipsfartsavdelingen og Norges Rederforbund fikk i oktober/november 1949 forlater jeg nå de innledende diskusjonene om skipsfartsberedskap, hopper over et halvt års omfattende møte-, diskusjons- og utredningsvirksomhet - hvor norske aktører var aktive og forholdsvis sentrale - og stopper opp ved det som ble NATOs opprettelse av Plankomiteen for skipsfart. Derfra vil jeg gi en skissemessig oversikt over noen viktige punkter i alliert og norsk arbeid på området.

Samordningen i PBOS

NATO opprettet organet for planlegging av den allierte skipsfartspoolen Planning Board for Ocean Shipping (PBOS) i mai 1950. Komiteen holdt sitt konstituerende møte måneden etter. Gjennom omfattende drøftinger samme sommer og høst kom medlemslandene i NATO frem til et

rammeverk for planlegging av skipsfartsberedskap. Opplegget ble godkjent av NATOs stedfortrederråd i januar 1951. Den norske regjering sluttet seg til, men tok forbehold om Stortingets samtykke.

NATOs ordning for skipsfartsberedskap skulle blant annet baseres på følgende prinsipper:[27] Hver regjering skulle ta alle havgående handelsskip under landets flagg under kontroll. Den enkelte regjering var selv ansvarlig for ordningen mellom regjeringen og landets redere, og denne ordningen måtte være slik at de enkelte redere ikke hadde noen direkte interesse i de økonomiske resultater av den fart deres skip var allokert til.

I Norge kom organet som under en krig skulle kontrollere skipsfarten, etter hvert til å bli kalt Norship. Dette navnet var imidlertid allerede i bruk i USA. Betegnelsen på den norske beredskapsorganisasjonen for skipsfart ble derfor endret omkring 1960 til Nortraship. Som tidligere direktør i Norges Rederiforbunds beredskapssekretariat Tor Christian Hildan har beskrevet det, fikk beredskapsorganisasjonen for norsk skipsfart navnet til krigstidens storrederi "in honour and remembrance of the performance of Norwegian shipping during the second world war".[28]

Videre skulle alle havgående handelsskip under den enkelte regjerings kontroll plasseres i en sentral pool for å allokeres av det allierte organ som skulle opprettes for formålet - Defence Shipping Authority - DSA. Det var endel besvær med å oversette denne betegnelsen til norsk, men man kom frem til "Skipsfartsmyndigheten i Forsvarsøymed".[29]

Kontrollen av skipene skulle - både i hvert enkelt land og i poolen - utøves av et regjeringsorgan som selv ikke gjorde krav på skipsfartstjenester: Forutsetningen som lå til grunn for opprettelsen av en kontrollorganisasjon for skipsfarten i krig, var at tonnasje ville være en kritisk faktor i den felles innsats. Myndigheten som disponerte skipene, måtte derfor ikke selv gjøre krav på tonnasje. Heller ikke kunne den være underlagt noen annen institusjon, militær eller sivil, som gjorde krav på tonnasje. Derfor måtte organet være direkte ansvarlig

overfor den sentrale myndighet som igjen hadde ansvaret for den høyere ledelse av den felles innsats, og måtte virke i samsvar med hovedretningslinjene for strategien.

Planning Board for Ocean Shipping var altså det planleggende hovedorganet for skipsfarten i fredstid. I krigstid skulle Defence Shipping Authority tre i funksjon. Som United Maritime Authority fra den første etterkrigstid skulle også DSA ha to eksekutivkomiteer - en i London og en i Washington.

Eksekutivkomiteene skulle motta programmer over tonnasjebehov fra kompetente myndigheter og skulle beregne i hvilken utstrekning disse programmene kunne tilfredsstilles med den tonnasje som var for hånden, og etter hvilke generelle retningslinjer den tilgjengelige tonnasje skulle disponeres for å sikre størst mulig effektivitet og økonomi i bruken av den. Utvalgene skulle allokere skip til gjennomføring av programmene og fastsette fraktrater og vilkår for bruken av skipene.

De videre prinsippene for allokering fastslo at eksekutivutvalgene i så stor utstrekning som mulig og med henblikk på det grunnleggende behov for økonomi i bruken av tonnasje, skulle påse at skipene i poolen på en rettferdig og rimelig måte delte risikoen ved fart i de forskjellige faresoner, at de på en rettferdig måte fikk del i transporten av høyt og lavt betalte laster og at de så ofte som det var rimelig og mulig, ble dirigert til sitt hjemland.

***

Etter sin foreløpige tilslutning nedsatte den norske regjeringen en komite med oppdrag å utarbeide utkast til lov om adgang til rekvisisjon av handelsflåten under krig. I desember 1952 gav Stortinget sitt samtykke til NATOs planer om opprettelse av en alliert skipsfartspool. Samme måned vedtok Stortinget også lov om adgang til rekvisisjon av skip under krig eller kriseforhold.[30]

Utover i 1950-årene fikk flere organer og enkeltaktører ansvar i planleggingen av skipsfartsberedskap med koordinering fra

Skipsfartsavdelingen som fra 1955 lå under Handelsdepartementet.

Skipsfartsdepartementet som regjeringen Nygaardsvold hadde opprettet i London 1942, ble nedlagt etter at den statlige rekvirering av skip opphørte etter krigen. I november 1945 ble Skipsfarts-departementets saksområde overført til en nyopprettet avdeling i Handels- og Industridepartementet. Da et eget handelsdepartement ble dannet i 1947, ble Skipsfartsavdelingen værende igjen i Industridepartementet. I 1955 ble Skipsfartsavdelingen så overført til Handelsdepartmentet.

Det må understrekes at en offentlig skipsfartsadministrasjon med et tydelig skipsfartspolitisk ansvar - og dermed et langt videre ansvar enn rent skipstekniske saker og sjømannssaker - var nytt i Norge. Skipsfartsavdelingen i Industridepartementet fikk sammen med Utenriksdepartementet ansvaret for norske myndigheters deltagelse i skipsfartssamarbeidet i Atlanterhavspakten.

Ansvarsområdene i det norske beredskapsarbeidet for skipsfarten utover på 1950- og 1960-tallet var imidlertid ikke alltid like tydelig formulert. Problemet lå blant annet i at et nytt og begrenset offentlig apparat skulle drive ressurskrevende planlegging på vegne av en stor norsk skipsfartsnæring. I 1965 konkluderte et regjeringsnedsatt utvalg som hadde vurdert skipsfartens plass i totalforsvaret:

> *Den beskjedne personellstab som har stått til rådighet frem til i dag, har nødvendigvis ikke maktet å overkomme et rimelig utviklingstempo i beredskapsplanleggingen. Det er derfor fremdeles store betenkelige lakuner ...*

Handels- og Skipsfartsdepartementet gikk så inn for å gi Norges Rederforbund et videre og mer formelt ansvar:

> *Det kontor i departementets skipsfartsavdeling ... som administrerer skipsfartens beredskapssaker, har et fåtallig personell som ikke står i forhold til det ansvar og den omfattende arbeidsmengde som de*

planleggingsmessige og praktiske oppgaver ... fører med seg... Rederforbundet og skipsfartsnæringens egne folk ... har nedlagt et meget stort arbeid på dette området...[31]

Med tilskudd av offentlige midler opprettet Norges Rederforbund i 1966/67 et eget beredskapssekretariat, som senere har forestått det praktiske og fortløpende arbeidet i forbindelse med beredskap for den norske handelsflåte. Det embetslige ansvar for arbeidet med norsk skipsfartsberedskap knyttet til norsk utenriksflåte lå imidlertid frem til årsskiftet 1996/7 hos ekspedisjonssjefen i skipsfartsavdelingen under Handelsdepartementet.

Noter

[1] *Jfr. David Vikøren:* Norsk skipsfart i sterk omstilling. Svekkes vår forsvarsberedskap? *Atlanterhavskomiteens skriftserie nr. 105, Oslo 1986.*
[2] *Narve Fulsås: "Forteljing og historie", i* Historisk kundskab og fremstilling, Oplæg fra den 20. Nordiske fagkonference i historisk metodelære 1987, *Aarhus Universitetsforlag 1989, s. 59.*
[3] *Atle Thowsen:* Profitt og patriotisme, *b. 1 i* Handelsflåten i krig 1939-1945, *Grøndahl Dreyer 1992, s. 89 og 111.*
[4] *Bjørn Basberg:* Nortraship. Alliert og konkurrent, *b. 2 i* Handelsflåten i krig 1939-1945, *Grøndahl Dreyer 1993 (Basberg 1993), s. 227 ff.*
[5] *Basberg 1993, s. 228 f.*
[6] *John Lewis Gaddis:* We now know. Rethinking Cold War History, *Clarendon Press. 1997 (Gaddis 1997), s. 26.*
[7] *Gaddis 1997, s. 47 f.*
[8] *Walter Laqueur:* Europe in our time. A history 1945-*1992, Viking Penguin, 1992, s. 106 f.*
[9] *D. C. Pugh: "Chronology 1945-1953" i Riste (ed.) 1985:* Western Security. The Formative Years. European and Atlantic Defence 1947-1953, *Universitetsforlaget 1985, s. 318; Jakob Sverdrup:* Inn i storpolitikken 1940-1949, *b 4 i* Norsk utenrikspolitikks historie, *Universitetsforlaget 1996 (Sverdrup 1996), s. 291.*
[10] *Sverdrup 1996, s. 190 ff.; Knut E. Eriksen: "Norge i det vestlige samarbeid", i Trond Bergh og Helge Ø. Pharo (red.):* Vekst og velstand.

Norsk politisk historie 1945-1965, *Universitetsforlaget. 1977, s. 196 ff.; Knut Einar Eriksen og Helge Pharo:* Norway and the early cold war: Condotional atlantic cooperation, *IFS Info No 5-1993, s. 7.*

[11]*Gaddis 1997, s. 26. Oversatt her.*

[12]*Pr. 31. des. 1953. Lord Ismay:* NATO. The first five years 1949 - 1954, *NATO 1954 (Ismay 1954), s. 22.*

[13]*Mappe 1-1-1, boks 1, Skipsfartsavdelingen/Handelsdepartementets arkiv, Utenriksdepartementet (Sk/HD, UD).*

[14]*Ismay 1954, s. 25 ff. Jfr. det siterte, endrede amerikanske utkast som er referert på s. 3-4 i melding til ambassaden i Paris, 1.11.49, 25.2/72.O III, Utenriksdepartementets arkiv (UD).*

[15]*Mappe 1-1-1, boks 1, Sk/HD, UD. Sitatet er hentet fra den norske oversettelse i mappen. Jfr. den engelske versjon i samme mappe, s. 2, pkt. 2 (5) og (6).*

[16]*Melding til ambassaden i Paris: "Atlanterhavspaktens organer", 1.11.49, 25.2/72 O 3, UD.*

[17]*Jfr. sitat senere i hovedtekst "Amerikanerne minnet om...". Melding fra ambassaden i Washington, innk. til UD 22. oktober 1949. 25.2/72.O III, UD.*

[18]*Jfr utsagn s. 4 f. "Det vil erindres", sitert senere i hovedtekst. Melding til ambassaden i Paris: "Atlanterhavspaktens organer", 1.11.49, 25.2/72 O 3, UD.*

[19]*Melding fra ambassaden i Washington, innk. til UD 22. oktober 1949. 25.2/72.O III, UD.*

[20]*Samme dok. (25.2/72.O III, UD)*

[21]*Samme dok. (25.2/72.O III, UD)*

[22]*Fra Lund til Dalstø 28.10.1949. Mappe 1-1-1, boks 1, Sk/HD, UD. Eksemplaret er påført en "E". Avskrift av brevet i 25.2/72 N, 1, UD*

[23]*Basberg 1993, s. 248.*

[24]*Op. cit., s. 334.*

[25]*Atle Thowsen: "Skipsfart og planøkonomi", i* Sjøfartshistorisk årbok 1985, Bergen 1986, *s. 17.*

[26]*S. 4 f., melding til ambassaden i Paris, 1.11.49. 25.2/72.O III, UD.*

[27]*St.prp. nr. 133 1952, s. 4, 6, 7.*

[28]*Samtale med E. Engelstad, 2. juli 1997. Sitat: Tor Christian Hildan: "Nortraship - Norwegian Shipping in the Second World War", i Ellmann Ellingsen, (ed.):* Nortraship at 50. Norwegian Defence Shipping and the Challenges ahead, *Atlanterhavskomiteen 1991 (Ellingsen 1991), s. 16.*

[29]*Samtale med J. Dalstø 10. juni 1997.*
[30]*St. prp. nr. 133 (1952), s. 1 og vedl. s. 6. Ot.prp. nr. 54 (1952), s 1 ff. Jfr. beskrivelse i St.prp. nr. 5 (1966-67), s. 1 ff.; David Vikøren: "Norwegian Shipping in future Emergency Planning", s. 23 ff. i Ellingsen 1991; Basberg, 1993, s. 351; Ismay 1954, s. 145.*
[31]*St. prp. nr. 5 1966-67, s. 1 f. Skipsfartsutvalgets uttalelse iflg. samme, s. 2.*

USAs logistikk i en tidlig fase av Koreakrigen - et opplegg til hovedoppgave i historie

Max Hermansen

Knapt fem år etter at annen verdenskrig var slutt, brøt en ny krig ut. Nordkoreanske styrker gikk over grensen til Sør-Korea i slutten av juni 1950. Nord-Koreas overraskelsesangrep startet en krig som kom til å vare i tre år.

Jeg har valgt å gjøre den tidlige fasen av Koreakrigen til gjenstand for en hovedoppgave i historie. I dette innlegget vil jeg redegjøre for prosjektet og den realhistoriske bakgrunnen.

Temavalget har sammenheng med flere faktorer. Den brå overgangen fra fred til krig sommeren 1950 ble vanskelig - ikke bare for enkeltpersoner og nasjonalstater, men også for militære avdelinger som i utgangspunktet nettopp skulle være forberedt på krig. I forhold til andre kriger i siste del av dette århundret kom Koreakrigen svært overraskende. USA fikk liten eller ingen tid til forberedelser. Til sammenligning hadde de allierte etter Iraks angrep på Kuwait, hatt god tid til å planlegge motangrepet og kunne selv velge når og hvordan de ville slå til. Dette var stort sett også tilfellet med britene under Falklandskrigen. Krigen i Vietnam hadde en lang opptrappingsfase.

Også andre aspekter gjør det interessant å studere Koreakrigen med et fokus på USA som en av hovedaktørene i krigen; USA har også vært en viktig garantist for norsk sikkerhet i snart 50 år. Koreakrigen og det amerikanske engasjementet i den skapte behov for transport av store mengder personell og forsyninger over store avstander.

Brutal åpning for dårlig trente styrker

Koreakrigen startet med Nord-Koreas plutselige angrep inn i Sør-Korea 25. juni 1950. På initiativ fra USA, krevde FN øyeblikkelig nordkoreansk tilbaketrekning. Få dager etterpå ble alle FNs medlemsland oppfordret til bistå Sør-Korea. Restene av Sør-Koreas militære styrker sammen med svake militære avdelinger fra USAs okkupasjonsstyrker i Japan holdt på å bli kastet på sjøen sørøst i Korea ved Pusan. General Douglas MacArthur gjennomførte sin vågale, men suksessfulle landgangsoperasjon ved Inchon 15. september 1950. Kina intervenerte mot slutten av november 1950. På dette tidspunktet var nesten hele Nord-Korea erobret og amerikanerne snakket mest om å komme seg hjem til jul. Intervensjonen førte til en dramatisk retrett til syd for Seoul. Så fulgte et nytt alliert press nordover med overgang til stillingskrig. En foreløpig avtale om en demarkasjonslinje ble undertegnet i november 1951. Så fulgte en lang periode med forhandlinger og blodige artilleridueller frem til våpenhvileavtalen ble undertegnet 27. juli 1953.

Koreakrigens begynnelse representerte en stor omveltning for USAs militære. For okkupasjonsstyrkene i Japan, som bestod av fire divisjoner, ble endringen særlig brutal. Divisjonene var meget underbemannet og soldatene var ikke av beste kvalitet. Den militære utdannelsen og treningen var dårlig. Dagliglivet bestod for det meste av garnisonsoppgaver. Utrustningen var mangelfull. Det hevdes at de tyngste stridsvognene var parkert i USA da de var for tunge for japanske broer. Kampevnen ble ikke bedre av at de første soldatene som kom til Korea, trodde de skulle gjennomføre en politiaksjon over et par ukers tid. De første avdelingene som ble sendt fra Japan til Korea, fikk derfor en meget hard medfart.

Heldigvis stod det bedre til med US Navy og US Air Force. De var antagelig mer profesjonelle og bedre forberedt på krig. Dessuten var trusselen fra Nord-Koreas luft- og sjøstyrker svært mye mindre enn den trussel hærstyrkene utgjorde. Men, ut fra det jeg har lest til nå, var

det problemer også for US Navy og US Air Force. Dette skyldes ikke minst at USA hadde en veldig lav produksjonstakt på nyutviklede våpen og våpensystemer i årene mellom annen verdenskrig og Koreakrigen.

Overgangen fra fred til krig

Det skjer meget med mennesker og organisasjoner i overgangsfasen fra fred til krise og krig. Er en både fysisk og mentalt forberedt på et angrep, øker mulighetene for å slå angrepet tilbake. USA var imidlertid svært dårlig forberedt på å utkjempe den krigen som kom. Til tross for de planer som var lagt og hva som måtte være forberedt ellers, ble overgangen fra relativt fredelige sysler til full krig svært vanskelig. Det var selvfølgelig heller ikke til noen hjelp at angriperen prøvde å slå til så raskt og effektivt som mulig - slik en angriper forøvrig alltid vil prøve å gjøre. Det var heller ikke i Koreakrigen forsvareren som til å begynne med kunne velge når, hvordan og hvor krigen skulle bli ført.

Det er de første tre til fire månedene av Koreakrigen jeg vil konsentrere meg om. Selv om også senere faser av Koreakrigen preges av dramatikk, er det særlig i løpet av de tre til fire første månedene den voldsomme overgangen fra fred til krig inntreffer. Dessuten finner vi i dette tidsrommet overgangen fra å være på defensiven ved Pusan, til svært offensiv handling med en risikofylt men vellykket landgangsoperasjon i Inchon. Som foreløpig problemstilling har jeg valgt: "Ved USAs plutselige militære innsats i Koreakrigen måtte det forventes kaos i logistikken. I hvilken grad ble det kaos, hvor alvorlig var dette kaoset, og hvilke problemer førte det til?"

Hva skjer med logistikken?

Feltmarskalk Bernard Law Montgomery skal ha uttalt at krig er 90 prosent logistikk. I Koreakrigen virker det som om det er 95 prosent logistikk og fem prosent krigshandlinger - ikke minst på grunn av de enorme avstandene.

Det er mange logistiske forhold jeg ønsker å se nærmere på. Jeg må særlig vurdere hvilke krigsplaner som var lagt og drøfte hvordan disse planene fungerte. Samtidig må jeg undersøke hvilke nye planer som måtte lages underveis. Denne mer overordnede behandling brytes opp i mindre omfattende spørsmål: Hvor lang tid tok det fra en avdeling fikk varslingsordre til den kunne begynne å forflytte seg, og hvor lang tid tok transporten til Korea? Hvordan skaffet man det nødvendige personellet og hvordan skaffet man dem våpen og det materiell de trengte?

Jeg drøfter videre i hvilken grad man hadde tilstrekkelig med fly og skip - til både krigsoperasjoner og transporter. Her vil også prioriteringen mellom forskjellige typer av forsyninger og transportmidler ha interesse. Kapasitet til mottak og videreforsendelse er også tradisjonelle problemområder. De diskuterer jeg ved å se på organiseringen av havner og flyplasser og ordninger for å ta imot og lagre materiell og underbringe personell og lagre materiell som ventet på videretransport.

På behovssiden mer generelt kan man spørre om og eventuelt hvor raskt endrede behov førte til endringer i utrustning, våpen eller utdannelsen av soldatene.

Den industrielle mobilisering kan det skrives mye om. Jeg ønsker å behandle den der hvor den har betydning for de første tre til fire månedene av krigen.

Kilder og litteratur

I National Archives i Washington DC i USA oppbevares arkivene fra de staber og avdelinger som deltok i Koreakrigen. Arkivene er ganske omfattende og ser ut til å være fullstendige, men ikke helt systematisert. Jeg har i løpet av to uker ved National Archives vært igjennom arkivene til de aktuelle staber og avdelinger som var med i krigen fra USAs side, hovedsakelig for året 1950. Dette har særlig omfattet Joint Chiefs of Staff som USAs øverste stabselement, Far

East Command som utførende stabsledd, samt Japan Logistical Command og Pusan Logistical Command som de viktigste kommandoene angående logistikk. Jeg har også vært igjennom deler av materialet fra de to første divisjonene som ble satt inn i Korea. Ut fra de daglige situasjonsrapportene til 21. infanteriregiment i 24. infanteridivisjon, håper jeg å kunne vise hvor bra eller dårlig logistikken egentlig fungerte for en av avdelingene som var i kamp.

Det er skrevet meget om Koreakrigen - om de politiske og strategiske forhold, og med en ny oppblomstring på dette planet etter hvert som mengder av russisk/sovjetisk arkivmateriale ble tilgjengelig for forskere og andre. På det taktiske nivå finnes det også mange bøker, med alt fra personlige beretninger fra deltagelse i krigen, til relativt grundige analyser av det enkelte slag. Dessuten er det naturligvis en omfattende litteratur om krigsfangene og de som forsvant. Den enkelte forsvarsgren i USA har gjennom sine respektive historiske sentra utgitt generelle historiske fremstillinger av krigen. Den andre ytterlighet representeres av enkeltpersoner som har gitt sin fremstilling av Koreakrigen uten å vise til kilder og gjerne med sterke antikommunistiske innslag.

Det er imidlertid skrevet lite om logistikken i krigen. Dette kan skyldes den tradisjonelle tilnærmingen til historieskrivning om krig og militærmakt med vektlegging av selve kamphandlingene eller de politiske og strategiske forhold (se Rolf Hobson og Tom Kristiansen: *Militærmakt, krig og historie - en innføring i forskningen fra Clausewitz til våre dager,* IFS Info 6/1995). En annen årsak til den begrensede litteraturen på dette området, kan være at den logistiske situasjon iallfall ikke var katastrofalt dårlig. Forsyningslinjene, selv om de var lange, var aldri truet av noe annet enn dårlig vær. Dessuten bidro de store mengdene materiell og ammunisjon fra annen verdenskrig til å gjøre logistikksituasjonen overkommelig.

Terrence J. Gough har utgitt bibliografien *U.S. Army Mobilization and Logistics in the Korean War*. Boken, som er utgitt i 1987 ved Center of Military History, United States Army, har en grei oversikt

over både primær- og sekundærkilder. Dessuten har National Defense University Library utgitt et hefte kalt *Logistics and Mobilization in the Korean and Cold Wars* (desember 1996). Spesielt henvisningene i dette heftet til forskjellige tidsskrifter fra 50-tallet som *Army Information Digest, National Defense Transportation Journal, Military Review, Quartermaster Review* og *US Naval Institute Proceedings*, ser ut til å være givende.

Blant annet med bakgrunn i den rivende teknologiske utvikling som ligger mellom 1950-tallets begynnelse og 1990-tallets slutt, er det videre et poeng å tydeliggjøre skillet mellom det logistiske begrepsapparat da og nå. I skrivingen av en historisk oppgave basert på én logistisk virkelighet, bør jeg finne et begrepsapparat og fornuftige modeller innen logistikken som kan brukes for å teste ut den problemstillingen jeg har valgt. På en slik problemstilling vil det nok ikke være riktig å bruke dagens logistiske begrepsapparat og modeller. Heftene jeg har nevnt i forrige avsnitt, er med på vise hvilken logistisk tenkning som var i bruk ved inngangen til 50-tallet. En sammenligning med dagens logistiske tenkning, vil også være nødvendig. En av de militære logistiske bøker jeg vil bruke, er George C. Thorpes *Pure Logistics - the Science of War Preparation* (NDU Press 1986).

Paralleller til samtiden

Hovedoppgaven bygger med andre ord på et omfattende og tidkrevende studium både i primærkilder og i forskningslitteraturen. En av forutsetningene for at jeg som ansatt i full stilling i Forsvaret kan skrive en slik oppgave, er at Sjøforsvarsstaben har innvilget studiepermisjon (med plikttjeneste) med lønn en dag i uken frem til sommeren 1998. At jeg har fått en slik permisjonsordning, begrunnes blant annet i behovet for å ha offiserer med kunnskap om logistikk i krig/operativ logistikk.

Koreakrigen er etter min oppfatning særlig interessant nettopp fordi det kan trekkes lærdommer fremover til en eventuell krig eller krise i

Norge, eller til en ny FN- eller NATO-operasjon slik vi har sett det i Gulfen og i Bosnia. Sannsynligheten er stor for at mange av de samme logistiske problemstillinger vil gjenta seg. Vi vil iallfall igjen komme til å stå overfor svært lange forsyningslinjer fra USA til Europa. Avstanden fra sentrale deler av Europa ut til de mer perifere deler av Europa, til Nord-Afrika og Midtøsten, er om ikke like lange, iallfall sammenlignbare med den logistiske avstanden mellom Japan og Korea.

Flåteplanen av 1960

Kjetil Sørli

Innledning

Flåteplanen av 1960 var et program for konstruksjon og bygging av over 50 krigsfartøyer for den norske marinen fra 1961 til 1967. De fleste skipene skulle bygges av norske verft, og det var mindre fartøyer uten havgående kapasitet. Planen er i ettertid blitt stående som et vellykket prosjekt; i løpet av relativt kort tid gikk den fra utarbeidelsesfase til ferdig plan som så i det store og hele ble gjennomført. Store deler av den marinen Norge sitter med i dag, er et resultat av det arbeidet som ble gjort i tilknytning til planen. Blant annet er våre nåværende største krigsskip - fregattene - fartøyer som ble bygget i denne perioden.

Ut fra den tid jeg har fått til disposisjon, har jeg måttet gjøre et utvalg av de temaer jeg tar opp i hovedfagsoppgaven min om marinen på 1950-tallet og begynnelsen av 1960-tallet. Jeg har særlig lagt vekt på sider ved planen som kan trekkes frem mot i dag og dermed stimulere til ordveksling.

For å konkretisere Flåteplanen vil jeg innledningsvis beskrive hvilke fartøyer den omfattet. Noen av de er som kjent fremdeles i bruk. Jeg kommer dernest til å si noen ord om hovedfagsarbeidet mitt i tilknytning til Flåteplanen. Jeg vil så forsøke å sammenligne kostnadene ved Flåteplanen med utgiftene til ett nytt prosjekt idag. Til slutt vil jeg presentere noen trekk ved den sjøstrategiske situasjonen for Norge på 1950- og 1960-tallet og hva denne hadde å si for utformingen av Flåteplanen.

Fartøyene i planen

De største fartøyene i nybyggingsprogrammet, og de fartøyene som fremdeles er størst i Marinen, ble bestemt å være fregattene av Oslo-klassen. De ble bygget i et antall av fem, hvorav fire fremdeles er i tjeneste. Verftet som stod for konstruksjon og bygging, var Marinens Hovedverft i Horten. Oslo-klassen skulle bestykkes med antiubåtvåpenet Terne, med torpedoer og med kanoner forut og akter.

De mindre korvettene av Sleipner-klassen ble bestemt bygget i samme antall som fregattene, men dette ble senere redusert til to. De ble bygget og konstruert ved Nylands Verksted her i Oslo, og de fikk påmontert en bestykning nesten tilsvarende Oslo-klassen. Sleipner-klassen ble utfaset i 1992, men korvetten *Æger* har i dag fått en ny rolle i sjøforsvaret, nå som missilmål blant annet for de nye Hellfire-missilene til KA.

Kanonbåtene, MKB-ene, skulle bygges i et antall av 23. Tallet ble senere redusert til 20. Hovedskytset til MKB-ene, som fikk betegnelsen Storm-klassen, var en 76 mm. kanon, som på 1970-tallet ble supplert med Penguin-missiler. Av de 20 Storm-klasse-båtene var ti fremdeles formelt i tjeneste i 1996. MKB-ene ble bygget ved Bergens Mekaniske Verksted. Seks av dem ble underkontrahert til Westermoens Hydrofoil i Mandal.

De åtte motortorpedobåtene av Tjeld-klassen som ble bygget under Flåteplanen, representerte en fortsettelse av et annet prosjekt i 1958 hvor 12 tilsvarende båter ble bygget. Marinens totale antall av Tjeld-klassen ble derfor 20 fartøyer. Til tross for sin eksportsuksess, med salg blant annet til USA, Vest-Tyskland og Hellas, ble Tjeld-klassen utfaset allerede på midten av 1970-tallet. Båtene ble bygget i Mandal av Westermoen og fartøytypen skal angivelig ha vært brukt i krigføringen i Sør-Vietnam på 1960-tallet.

Ubåtene av Kobben-klassen var den eneste av fartøytypene som ikke var norsk konstruert eller bygget. Reinstahl Nordseewerke i Emden bygget på bestilling 15 stykker, hvorav syv fremdeles var i bruk

i 1996. Kobben-klassen ble utstyrt med en bestykning på åtte torpedorør og var i sin tid blant annet en erstatning for de av Marinens ubåter som var produsert av Nazi-Tyskland under 2. verdenskrig.

Fire hovedtemaer

Fire interessante hovedtemaer kan formuleres i forbindelse med Flåteplanen og anskaffelsen av fartøyene. Temaene belyser blant annet det skillet planen var for Marinen og våpenindustrien. Temaene danner også utgangspunkt for drøfting av de mer praktiske problemene som dukket opp ved anskaffelsen. I min hovedfagsoppgave om marinen fra 1950 til 1960, vil hvert av disse temaene danne rammen rundt problemstillingene i forbindelse med det jeg skriver om flåteplanen.

Det første hovedtemaet er den sjøstrategiske situasjonen slik norske politiske og militære myndigheter oppfattet den på slutten av 1950-tallet - og hvordan dette påvirket utformingen av planen. Her vil jeg også se nærmere på amerikanske myndigheters vurderinger av trusselbildene utenfor norskekysten og på sovjetiske bevegelser i de samme områdene. Hovedproblemstillingen vil være: Hvilken plass hadde et norsk sjøforsvar i flankestaten Norge, og hvordan påvirket dette planleggingen av den nye norske flåten?

Det andre hovedtemaet handler om veien frem til erstatning for den foreldede flåten som Norge satt med på 50-tallet. Hva slags skip skulle anskaffes, og - ikke minst - hvordan skulle de finansieres? Det var klart fra første øyeblikk at Norge som nasjon ikke ville være i stand til å løse erstatningsproblemet alene, og at USA som den fremste garantist i NATO måtte komme til å spille en sentral rolle i finansieringen og i valg av fartøysklasser. Jeg vil se nærmere på Marinens og Forsvarsdepartementets forskjellige tilnærminger til amerikanske myndigheter for erstatningsplaner, en vei som begynte med forsøk på å låne brukte jagere, og, som kjent, endte med Flåteplanen av 1960.

Det tredje hovedtemaet er de militær-industrielle hensyn som måtte tas for gjennomføringen av planen. Hvordan skulle Norges militær-

industri innordne seg for å møte de utfordringene som nybygging av et stort antall skip medførte? For Norge som nasjon var dette en omstillingsprosess fra i stor grad å være passiv mottager av våpen fra USA, til å selv konstruere og bygge nye fartøyer og nye våpensystemer. En annen interessant problemstilling i tilknytning til dette temaet er om valget av leverandører ble bestemt av forsvarshensyn eller av industri- og distriktshensyn.

Det fjerde og siste hovedtemaet springer ut av enkelte delikate problemstillinger rundt gjennomføringen av byggingen. Et eksempel er byggingen av fregattene ved Marinens Hovedverft i Horten. I styret for dette verftet satt blant andre Jens Christian Hauge med en direkte linje inn til regjeringens medlemmer. Han hadde sin agenda, Forsvars-departementet og marinen en annen: Hvem vant frem? Og ved byggingen av ubåtene i Tyskland - hva hadde Norges følsomhet overfor tyskerne å si for gjennomføringen. Var gjenkjøpsavtalen mellom norske og tyske myndigheter i forbindelse med Kobbenklasse-kjøpet et ønske om tettere samarbeid mellom de to landene, eller var avtalen så god at norske myndigheter av økonomiske årsaker ikke kunne si nei?

Konkrete tall og nummer

Jeg har valgt å presentere det økonomiske grunnlaget for Flåteplanen ved å sammenligne med dagens situasjon. Ved å gjøre dette vil jeg også prøve å peke på ulikheter i finansieringsmåte av nye krigsfartøyer da og nå.

Flåteplanen var et program for bygging og konstruksjon av 56 nye krigsfartøyer til den norske marinen med en økonomisk ramme på 840 millioner norske 1960-kroner. De økonomiske midlene ble skaffet til veie ved en deling av kostnadene mellom USA og Norge og ved en gjenkjøpsavtale med tyske myndigheter. Planen var tenkt ut av norske hoder, men på grunn av amerikansk finansiering og tysk medvirkning ble noen føringer lagt av disse to landene.

1959/60	
Forsvarsbudsjettet 1959/60:	*10 milliarder kroner*
Flåteplanen av 1960:	*7 milliarder kroner*
Norsk andel	*3,5 milliarder kroner*
I prosent	*35% av 1960 budsjettet*
1996	
Forsvarsbudsjettet 1996	*24 milliarder kroner*
Fregattprosjekt	*12 milliarder kroner*
I prosent	*50% av budsjettet*

Tabell 1: Tallene som er lagt til grunn: 1960-budsjett er omgjort til 1996-priser

840 millioner 1960-kroner er omgjort til dagens priser ca. 7 milliarder kroner; en relativt liten sum hvis man sammeligner med kostnadsrammen for det nye, planlagte fregattprosjektet til Marinen. Ifølge bladet Militær Teknikk (nr. 2 1997) er de seks nye fregattene planlagt å koste 12 milliarder kroner. Altså en langt større sum enn det Flåteplanen kostet. Men Norge betalte ikke 7 milliarder 1997-kroner for fartøyene i Flåteplanen. For det første stod USA for halvparten av finansieringen. Det vil si at Norges andel ikke var større en 3,5 milliarder 1997-kroner. For det andre inngikk Norge en gjenkjøpsavtale med Tyskland som mer enn tilsvarte kostnadene knyttet til de tyskbygde ubåtene.

Hvis vi holder gjenkjøpsavtalen med Tyskland utenfor, som i første rekke kom den norske industrien til gode og ikke den norske statskassen, og sammenligner med forsvarsbudsjettene i 1960 og i 1996, utgjorde den norske andelen av Flåteplanen på 420 millioner ca. 35 prosent av forsvarsbudsjettet for 1959-1960, mens Marinens nye fregattprosjekt utgjør ca 50 prosent av forsvarsbudsjettet i 1996. Regnestykket kompliseres av at 1960-budsjettet var et rent driftsbudsjett, mens 1996-budsjettet var et drifts- og investeringsbudsjett. Komparative analyser som denne kan være problematiske og tildels misvisende, men

en analyse av Flåteplanen av 1960 kontra fregattprosjektet i dag illustrerer den endringen som er skjedd i forutsetningene for å anskaffe nytt materiell. For det første illustrerer tallene at fundamentet for finansiering av materiell var annerledes i 1960 enn i dag. Dette fordi direkte amerikansk pengehjelp delte kostnadene i to.

For det andre illustrerer tallene at kravene til moderne teknologi har drevet kostnadene opp. Man kan for eksempel sammeligne innkjøp av en Spitfire under 2. verdenskrig med en F-16 idag. Fordi teknologien og kravene til avansert utstyr er totalt forandret, vil man raskt innse at en moderne jager har helt andre produksjonskostnader enn et jagerfly fra 2. verdenskrig. Mulighetene som ny teknologi har åpnet, har også banet vei for et mer kapitalintensivt forsvar. Dette viser seg også i forhold til anskaffelser i Sjøforsvaret.

Den sjøstrategiske situasjon og Flåteplanen

På grunn av begrenset tid vil jeg i resten av innlegget konsentrere meg om ett forhold - den sjøstrategiske situasjonen som Flåteplanen så å si ble født inn i - og om hvordan denne situasjonen påvirket beslutningstagerne i Norge.

Flåteplanen av 1960 så dagens lys mot slutten av et tiår hvor forutsetningene for de sjømilitære strategier var under sterk endring. Fra å ligge i et slags tomrom under den strategiske doktrinen om massiv gjengjeldelse, var den begynnende sovjetiske styrkeoppbygging på Kolahalvøya på slutten av 1950-tallet, sammen med en økende bevissthet på amerikansk side om å kunne møte en begrenset krig, viktige forutsetninger for at Norges marine fikk en ny retning. Men det er andre faktorer som er vel så viktige -, faktorer som griper inn i hverandre med et tildels komplekst gjensidig påvirkningsforhold.

For det første noe så prosaisk som Norges tilgjengelige økonomiske midler. Med et budsjett som av amerikanske myndigheter ble sett på som for lite til å holde oppe et troverdig forsvar, var det klart at norsk økonomi var det elementet som ville legge den største begrensningen på

oppbyggingen og bruken av en ny norsk flåte. Tiden frem mot 1959 avspeilte dette faktum ved at diskusjonene rundt nyanskaffelser ofte handlet om Norge skulle ha en flåte med noen få store, eller flere mindre enheter. Med andre ord var bevisstheten om Norges begrensede økonomi alltid i bildet i diskusjonene rundt nyanskaffelser, også fra offiserenes side. Økonomien var en sterkt begrensende faktor på hvordan Marinen kunne beskytte Norge mot angrep.

For det andre kom Norges geografiske posisjon og nærheten til Sovjetunionen. Det var særlig Østersjø-flåten og Nordflåten som var av interesse i forhold til den forventede trussel. Basene i Østersjøen var en av Sovjetunionens viktigste flåter med blant annet åtte kryssere, 48 jagere og 103 undervannsbåter, men på tross av en imponerende våpenmakt var Østersjø-flåten sterkt begrenset av faktorer som gjenising og den smale passasjen gjennom de danske stredene.

Nordflåtens baser var på vei til å bli et nytt kjerneområde for den sovjetiske marinen utover på 1950-tallet. Fra å være et mindre prioritert område etter 2. verdenskrig, økte kapasiteten til de sjømilitære basene utover på 1950-tallet og da spesielt i antall ubåter. I mai 1959 ble det beregnet av den norske etterretningsstaben at Nordflåten hadde fem kryssere, 32 jagere og 109 undervannsbåter. Området var i tillegg verdifullt for russiske myndigheter med stor produksjon av nikkel og jernmalm. Ikke minst var Kola-området utgangspunktet for 25% av Sovjetunionens fangst av fisk.

Basene til Sovjetunionen leder meg inn på en tredje komponent som var med å utforme Norges sjøstrategier. Jeg snakker da om stormaktenes interesser i disse områdene. Sovjetunionen var selvfølgelig interessert i å holde skipsleiene åpne for sin trafikk, både for Østersjø-flåten og for ishavsflåten. Norske bekymringer mot andre halvdel av 1950-tallet gjenspeilte særlig den gryende oppmerksomhet russerne viste for nordområdene. Denne oppmerksomheten mot nord var ikke noe nytt mot slutten av 1950-tallet, men norske etteretningsrapporter fra 1959 og 1960 viser et økende antall sovjetiske overflateskip og ubåter på vei mot Murmansk. Mange av disse rapportene understrekte ikke

bare den økende aktivitet i de internasjonale farvannene utenfor Norge, men de understrekte også at mange av de observerte fartøyene så ut til å bli værende i nord. Det var altså tale om en forflytning av fartøyer fra Østersjøen til Nordflåten. Den store russiske fiskeflåten med hjemmehavner i Murmanskområdet, bidrog også til bekymring i norsk militær etteretningstjeneste: Russiske fiskefartøyer kunne bli brukt som plattform for landsetting av sovjetiske landstyrker mot norskekysten. Dette utløste hos norske myndigheter et sterkere fokus på havet utenfor Nord-Norge, med blant annet større vekt på evne til raskere mobilisering og et økende antall bunkringsplasser i den nordlige landsdelen - langt mer enn det som hadde vært tilfelle tidligere.

Fra amerikansk side var Norskehavet og Barentshavet viktig fordi det var utgangsporten for store sovjetiske marinestyrker. Enkelte amerikanske marinemyndigheter mente at den trussel disse styrkene ville utgjøre i en krig, gjorde at de ikke måtte få slippe ut i Atlanterhavet, men nøytraliseres så nær basene sine som mulig. Dette betydde at det fra den amerikanske marinens side ble viktig å kunne kontrollere Sovjets bevegelser til havs i nærheten av Norges kystfarvann. Også faren for en sovjetisk okkupasjon av norskekysten kunne således styrke trusselen mot Atlanterhavet, enten kysten ble brukt som base mot eventuelle angrep på forsyningslinjene langs sjøen mellom USA og Europa, eller som en direkte trussel mot fastlands-Amerika.

Det er viktig å understreke at trusselbildet i nord ikke ble sett som et alvorlig problem for vestlig marinekapasitet. Til det hadde Vesten for mange skip. Ideen om en massiv gjengjeldelse mot sovjetisk aggresjon sto også fremdeles sterkt i amerikansk strategisk tenkning. Men likevel kan man lese ut av den økte aktivitet på både amerikansk og sovjetisk side en bevissthet om nordområdene som en krigsskueplass. Andre elementer fra amerikansk side som vitner om økt bevissthet, var utbyggingen av SOSUS-linjen i 1956, Loran C-stasjonene mot slutten av 1950-tallet og bruken av de nye Polaris-ubåtene fra begynnelsen av 1960-tallet. Den teknologiske utviklingen på kort- og middelsrekkende våpensystemer fikk etter hvert også betydning i og med at disse måtte plasseres

relativt nært til sine mål i Sovjet - og dermed i nærheten av norske farvann.

De punktene som jeg i korte trekk har trukket frem, var med på å danne både et trusselbilde og et rammeverk for de tankene som ble gjort rundt Flåteplanen av 1960. Det ble ansett at den militære utbyggingen på Kola i første rekke var ment som en hovedangrepsbase mot det nord-amerikanske fastland. Dette gjorde imidlertid ikke at trusselen ble sett på som noe mindre mot Norge. Taktisk kunne Nord-Norge tilby en rekke fordeler for Sovjetunionen i et angrep mot USA. Norge har isfrie havner, kunne fungere som fremskutt fly- og marinebase og ha fremskutt radarvarsling. Nord-Norge var også viktig å sikre for Sovjetunionen fordi området var korteste innflygningsvei for amerikanske bombefly og kunne fungere som en base for allierte angrep mot det sovjetiske fastlandet.

Bevegelsene til supermaktene i nord økte altså trusselen mot Nord-Norge for norsk etterretning, for norske politiske myndigheter, og for den norske marinen. I tillegg var den sovjetiske veksten i antall ubåter og den store russiske fiskeflåten på Kola elementer som konkret påvirket utformingen av Flåteplanen. Trusselen mot Nord-Norge ble møtt med en vektlegging på høynet beredskap og mobiliseringsevne i nord, trusselen fra ubåtene ble møtt med utbygging av en flåte som i stor grad ble bygget som en anti-undervannsbåt-flåte (ASW), og trusselen fra den russiske fiske- og trålerflåten ble imøtegått med en hel klasse av motorkanonbåter, den såkalte Storm-klassen.

Avslutning

I ettertid er det selvfølgelig vanskelig å peke på alle de faktorer som påvirket beslutningstakerne. Aktørene på 1950- og 60-tallet satt inne med mer informasjon om enkelte deler enn det vi i ettertid kan ha håp om å spore opp. Men vi, som står utenfor og som sitter inne med informasjon om det som kom etter og om flere sider enn datidens aktører, har den luksus at vi kan trekke tråder sammen og se på de litt

større linjene.

Foreløpig vil jeg konkludere med at Flåteplanen av 1960 var et prosjekt som ble tilfredstillende løst innenfor de økonomiske rammene Norge hadde til rådighet på 1960-tallet, og at planen kom i en periode med forandringer i tenkningen rundt bruken av sjømilitær makt.

III

Bokprosjekt

Kystartilleriet - historie og bokprosjekt

Odd T. Fjeld

Bakgrunn og oppdrag

Kystartilleriet kan feire 100-års-jubileum som selvstendig våpen den 1. oktober 1999. Med en fortid som festningsartilleri kan Kystartilleriet imidlertid trekke linjene og sin historie tilbake til kastemaskinenes tid. Kystartilleriets offisersforening (KOF) tok i 1990 iniativet til å opprette en redaksjonskomite med kommandørkapteinene Odd T. Fjeld og Tor J. Melien og orlogskaptein Jan E. Fjørtoft som medlemmer. Målet skulle være å skrive våpenets historie til jubileet.

Etter forhandlinger og avtaler med styret i KOF får boken et omfang på ca. 600 A4-sider med et rikholdig billedmateriale. Det er videre avtalt at redaksjonskomiteen kan benytte seg av offiserer med spesielle kunnskaper for å få grunnlagsmateriale for forskjellige viktige perioder i våpenets historie - selv om ansvaret for bokens innhold også i disse tilfellene hviler på redaksjonskomiteen. Bokens foreløpige arbeidstittel er «Klar til strid - Kystartilleriet gjennom århundrene». Uttrykket i tittelen er kjent av alle kystartillerister som meldingen som går fra det enkelte stridsledd til neste høyere ledd etter at ordren «Gjør klar til strid» er gitt av angjeldende sjef.

Over bokens første hundre sider kartlegges våpenets røtter og utviklingslinjer fra omkring 1135 til etableringen som selvstendig våpen i 1899.

Opplysninger om de første havneforsvarstiltak og angrep mot skip fra kastemaskiner på land hentes fra Snorres kongesagaer. Videre beskrives symbiosen mellem fortifikasjon og artilleri - som opp

gjennom århundrene resulterte i det utviklede festningsartilleri og parallellt Kystartilleriet. Det kan for eksempel vises til at så tidlig som i siste halvdel av 1600-tallet hadde alle festningene som lå ved kysten, spesialammunisjon mot skip i sine arsenalbeholdninger. I de første lærebøker og reglementer fra 1770-årene finner vi beskrivelse av avstandsmålere til bruk mot skip, regler for siktepunkt på skip og hvordan man skal skyte seg inn.

Kampen mellom Bergenhus, alliert med en nederlandsk flåte, og en engelsk flotilje først i august 1665 er et meget godt eksempel på en kystfestnings betydning.

I 1685 ble artilleriet i Norge organisert som et eget våpen direkte underlagt kongen. I 1764 ble organisasjonen betydelig endret, og få år senere fikk artilleriet faste utdanningsordninger som omfattet både offiserer og underoffiserer.

Det formidable kystvern Norge opprettet under Napoleons-krigene, er i boken som skrives, tilgodesett med et kapittel på 30-35 sider. Til tross for blokade, nasjonal fattigdom og dårlig matforsyning hadde landet vilje til å tåle ofre for sin frihet.

I tiden mellom 1807 og 1814 opprettet landet et kystvern med en styrke som vi ikke har hatt maken til, verken tidligere eller senere. Flere steder på kysten var det kamper både mellom engelske fartøyer og kystbatteriene og mellom de norske rokanonbåtene og engelskmennene.

I tiden etter 1814 ble det utarbeidet mange og vidløftige planer for nybygging og ombygging av våre festninger. Dette gikk så vidt at man måtte nedsette en sentral befestningskommisjon i 1836 for å få styring på planleggingen og byggeplanene. Ett resultat av arbeidet i den sentrale kommisjonen var den senere utbygging av Oscarsborg.

Utover i århundret fikk kystfestninger økende betydning. Eget festningsartilleri som ble opphevet ved organisasjonsendring i 1827 ble gjeninnført fra 1. jauar 1889.

Den amerikanske borgerkrig 1861-1865, fikk i verdenssammenheng stor betydning for sjøkrigen og for styrke- forholdet krigsskip -

kystartilleri. Av oppfinnelser med bakgrunn i denne krigen nevnes kontrollerte og uavhengige minefelt, torpedoer, pansrede fartøyer med eget fremdriftsmaskineri som lå beskyttet i bunnen av skipet, i motsetning til de sårbare seilene som fremdriftsmiddel.
Ser man på reaksjonene og utviklingen ved det norske artilleriet og det samme i Marinen, må det sies at det ble fulgt godt med, og de nye stridsmidlene ble raskt tilpasset og innført i Norge.

I 1889 ble et festningsartilleri igjen organisert - kalt 4. artillerikorps. Det fikk sitt standkvarter på Oscarsborg. Med tilspissingen av Norges forhold til Sverige og med den såkalte konsulatsaken i 1895 oppstod en ny norsk opprustning. Utbygging av kystforsvaret med fire nye kystfestninger og betydelige utvidelser av Oscarsborg ble gjennomført i siste halvdel av 1890-årene. Dette ga en stor styrkeøkning ved kystfestningene. Det tidligere 4. artillerikorps ble skilt ut som et selvstendig våpen under navnet Kystartilleriet fra 1. oktober 1899. Samtidig ble det bestemt at de landbaserte torpedo-batteriene og kontrollerbare minefeltene skulle overføres sammen med teknisk personell fra Marinen til Kystartilleriet.

Da grensefestningene på det nærmeste var ferdig utbygget i 1903, ble de lagt under Kystartilleriet, som samtidig skiftet navn til Fæstningsartilleriet. Behovet for et større antall offiserer, underoffiserer og menige ble løst ved overføringer og etterutdannelse av personell fra andre våpen i Hæren og fra Marinen.

Ved de spente forhold under unionsstridighetene sommeren og høsten 1905 var det stor virksomhet i Fæstningsartilleriet. Det hele kulminerte med full mobilisering den 13. september 1905. Den 11. oktober 1905 var situasjonen avklart, og man gikk tilbake til vanlig fredsvirksomhet.

I tiden fra 1905 og frem til avslutningen av 1. verdenskrig var man særlig opptatt av å verne om den nye frihet. 1. verdenskrig ble i denne sammenheng en «svenneprøve». Marinen og Fæstningsartilleriet var mobilisert under hele verdenskrigen.

Det gamle problem med forsvar av Marinens hovedbase i Horten ble

akutt. Samtidig fant man at et nøytralitetsvern måtte etableres så langt ute i fjorden at en krenkelse kunne møtes nær territorialgrensen. Det resulterte i oppstart av utbygging av kystartilleriforsvaret i ytre Oslofjorden, linjen Måkerø-Bolærne-Rauøy-Onsøy-Kjøkøy. På grunn av krigen var materiell-anskaffelsene vanskelige. Skytset ble først levert etter krigens slutt. Da var det imidlertid for sent; de økonomiske forhold i landet stoppet videre byggevirksomhet. En forsiktig utbygging etter reduserte planer startet på Rauøy i 1932 og fortsatte på Bolærne, Måkerøy og Torås. Sistnevnte var langt fra ferdig ved det tyske angrepet på Norge 9. april 1940. De økonomiske forhold fra ca. 1920 og frem til ny forsvarsordning, iverksatt 1. juli 1934, var slik at hele det stolte våpen Festningsartilleriet gikk i oppløsning. Stadige reduksjoner i organisasjonen ble gjennomført, og sparetiltakene bevirket kortere og kortere øvelser. Øvelsestiden ble redusert til 48 dagers rekruttskole uten senere øvelser.

Artillerimateriellet hadde en viss utvikling mellom 1895 og 1940. Før 1900 var rør-rekylerende skyts utviklet, og frem mot 1. verdenskrig ble siktemidler og ammunisjon forbedret. Ved de norske kystfestningene fikk man i tiden 1904 til 1915 utviklet den genialt enkle skytemetode med fremskutt orograf og strålekart. Skytemetoden ble utviklet av oberst B. Kr. Eriksen.

Forsvarsordningen av 1934 skrellet bort landfestningene; den resterende del av Festningsartilleriet ble igjen gitt navnet Kystartilleriet. Sammen med Marinen dannet Kystartilleriet nå den nye forsvarsgren Sjøforsvaret.

Kommanderende Admiral (KA) uttalte kort etter organisasjonsendringen i 1934 at han trengte to års varsel for å kunne bygge opp et troverdig nøytralitetsvern for Marinen og Kystartilleriet. På grunn av den «forutseende utenriksledelse», som var den tids politiske sovepute - slik «Norge har ingen fiender» er i dag -, fikk Sjøforsvaret ingen varslingstid før nøytralitetsvernet måtte settes opp fra 1. september 1939 da 2. verdenskrig brøt ut.

Nå våknet våre politiske myndigheter delvis, men for sent. Etter

krigsutbruddet var det ikke mulig å få kjøpt krigsmateriell, og egen skytsproduksjon var begrenset til lisensproduksjon av 40 mm. luftvernkanoner. Selv under nøytralitetsvernet måtte man ta slike økonomiske hensyn at skyteøvelsene ble begrenset til et minimum, og bare med indrekanoner eller øvelsesladning ved fullkaliberskytning.

Da Tyskland angrep Norge den 9. april 1940, måtte Kystartilleriet slåss med 40-45 år gammelt skytsmateriell som flere steder ikke tålte belastningene ved flere skudd i serie med full stridsladning. Denne svakheten kjente man ikke til; man hadde ikke fått penger til å prøve ut materiellet.

Disse forhold og også andre kritiske faktorer, blant annet mangelen på effektivt luftvern, vil i boken bli behandlet under omtalen av de enkelte festninger og forters innsats i 1940. Fortenes innsats vil bli omtalt, og de til dels store tap som skyldtes de tyske flyangrep dokumenteres.

Videre i boken beskrives det norske Kystartilleris organisering i Storbritannia og Sverige under krigen. Vårt kystartilleri bemannet bl.a. flere fort i Skottland. Fra årsskiftet 1944/45 ble disse avdelingene konvertert til luftvernartilleri, og kom tilbake til Norge som ett lett og ett tungt luftvernbatteri.

Videre omtales innsatsen i Finnmark våren 1945, hvor kampene på Sørøya i februar/mars 1945 var en ren kystartillerioperasjon for opprettelse av en fremskutt marinebase.

Den tyske okkupasjonsmakts oppbygging av både marine- og hærkyst-artilleri gjennomgås. Etterkrigstiden - fra 1946 frem til 1999 er tilgodesett med 190 manussider, hvor Kystartilleriets mange og hyppige organisasjonsendringer omtales sammen med de forskjellige målsettingsplaner. Det var særlig i perioden 1957-62 og i 1971 at Kystartilleriets struktur og operative tilhørighet ble gjenstand for endringer.

Rett etter krigen var materiellsituasjonen i et kaos med et sammensurium av det tidligere norske materiellet og med eks-tysk materiell av forskjellig kvalitet og opprinnelse. Det var til å begynne

med også usikkerhet om Kystartilleriets målsetting og behov for materiell. Ganske snart begynte materiellsanering og standardisering av artillerimateriellet, samtidig som det ble lagt større vekt på havneforsvar og undervannsforsvar.

Det ble etter hvert kjøpt inn nytt artillerimateriell fra Bofors og oppdatering av ildledning og ammunisjon til det eks-tyske kanonmateriellet som fortsatt var i bruk.

Kystartilleriets fortsanlegg ble nærmest "rasert" på 1990-tallet. 41 anlegg ble lagt ned, og etter noe om og men ble lette missil-batterier innført.

Feilslåtte investeringer

I tidligere tiders feilinvesteringer var årsaken i de fleste tilfeller at den tekniske utvikling, ved skytset eller ved skipskonstruksjonene, løp fra den mer langsiktige og langsomme materiellplanlegging og -anskaffelse. I festnings-/kystartillerisammenheng er derfor de aller fleste feilinvesteringene å finne i tiden fra ca 1855 og fremover til ca. 1890.

Det kan også nevnes at Marinen nær samtidig hadde sin store feilinvestering - dampfregatten *Kong Sverre*. Dette var en fregatt med treskrog, sjøsatt i 1860 og ferdig utrustet i 1864 som Marinens største skip. Den amerikanske borgerkrig viste de pansrede skrogs overlegenhet vis-à-vis treskrog.

Kong Sverre var meget dyr i anskaffelse og i drift. Den hadde derfor sitt første og siste tokt fra 11. april til 13. august 1864. Etter dette toktet ble det stolte skip ekserser- og losjiskip på Hortens havn. Avandre feilslåtte investeringer innen festningsartilleriet nevnes:

A. 24 punds glattløpet forladekanon L/18,5 M 1859:
24 pund tilsvarer et kaliber på 15,3 cm. Konstruksjonstegningen til kanonen ble approbert 25. januar 1859. Vekten på kanonen ble 4.980 pund = 15,56 skippund = 2.490 kg. Pris pr. svensk skippund gjennomsnittsvekt: 28 Riksdaler.

For en kanon ble prisen ca. 435 Riksdaler eller kr 1.743,-. Det ble levert 22 stykker og 2 prøvekanoner. For hele leveransen ble prisen 10.440 Riksdaler eller kr 41.760,-.

Dette var den siste konstruksjon og det siste innkjøp av glattløpet skyts. Kanonene skulle ha vært brukt på takbatteriet på Oscarsborg, men på grunn av overgangen til riflet skyts ble kanonene aldri tatt i bruk. Vollaffutasjer til alle kanonene ble levert i 1864, kostnad ukjent. I 1878 ble kanonene levert inn til Hovedarsenalet på Akershus, og noe senere solgt som skrap, like ubrukte som da de kom fra kanonstøperiet i 1859.

B. 7"s glattløpet bombekanon L/12 M 1850:

Benevnt 7"s, men var 7,21", som tilsvarer et kaliber på 22,6 cm. Kanonen ble konstruert fordi de kortere 7"s bombekanonene M 1838 ble for korte i kasemattene på Oscarsborg. Tegning av kanonen ble godkjent i 1850.

Det ble levert 19 i 1851 og 6 i 1859, i alt 25 stykker. Til kanonen ble det laget en kasemattaffutasje, basert på tilsvarende affutasje til bombekanon M 1838. Affutasjene ble levert i henholdsvis 1853 og 1862.

I 1853 var 17 kanoner montert i Envelopebatteriet på Oscarsborg, i 1860 ble de sist leverte 6 kanoner lagret på Oscarsborg.

Denne kanonen var så langt ingen direkte feilinvestering, men det dannet grunnlaget for senere feilinvestering. Bruksperioden var imidlertid kort, og de siste 6 ble ikke benyttet.

I 1866 ble en kanon tatt ut og sendt til England for ombygging til 16,7 cm. riflet kanon etter Pallisers metode. Etter ombyggingen gikk denne forsøkskanonen til Fredrikstad festning for prøver, som falt heldig ut. I 1870 ble samtlige kanoner av denne type tatt ut og sendt til Horten for ombygging til 16,7 cm. riflede palliserkanoner. Ombyggingen av alle 24 kanoner var ferdig i 1876.

C. 5,5"s (16,7 cm) riflet palliserkanon L/16,5 M 1870:
Alle 24 stykkene 22,6 cm. (7"s) bombekanoner ble ombygget i Horten i tiden 1870 - 1875 og deretter riflet samme sted. Det er ikke funnet noen oppgave over kostnad pr. kanon for ombyggingen. To av kanonene ble kassert på grunn av feil ved det nye kjernerøret. Disse ble imidlertid tatt i bruk som kruttprøvekanoner. En kanon fikk slått av den ene tappen under transporten til Oscarsborg, men ble reparert og tatt i bruk. En kanon gikk til Fredrikstad, Oscarsborg mottok således 21 brukbare kanoner, alle var mottatt sent på høsten 1877. Kasematt-affutasjen ble modifisert i 1877/ 78 og ble levert mellem 1877 og 1879. Det synes ikke som om alle kanonene noen gang har vært i bruk samtidig.

Etter at alle kanonene var mottatt, var 8 kanoner fordelt til Østre Strandbatteri og 6 kanoner i østre del av Envelopebatteriet, det vil si 14 av 21 kanoner i bruk. I 1890 var det 4 kanoner i Envelopebatteriet og 8 kanoner i Østre Strandbatteri, altså 12 av 21 kanoner i bruk. I 1893 ble hele Envelopebatteriet tatt ut av bruk, da det ble skjermet av byggearbeidene ved det nye Hovedbatteriet. Nå var 4 kanoner i hvert strandbatteri i bruk. Dette ble situasjonen frem til at kanonene ble tatt ut av oppsetningen så sent som under 1. verdenskrig.

Etter 1894 ble 10 kanoner med affutasjer lagret ved ferjeleiet på Hurumlandet for å kunne opprette et sperrebatteri mot Hurum på Grønsand i påkommende tilfelle. Det ble imidlertid aldri øvet med kanonene for en slik mulighet.

D. 5,5"s (16,7 cm.) ringet riflet kanon L/19 M 1864:
Med innføringen av de pansrede krigsskip under den amerikanske borgerkrig oppstod det et akutt behov for tunge, panserbrytende kanoner hos oss. Man mente saken hastet så mye at det ikke var tid til den vanlige prosedyre med egen kanon-konstruksjon, anskaffelse av en prøvekanon og deretter prøve ut den aktuelle kanontype før anskaffelse av et større antall.

På denne bakgrunn bestemte man seg for å gå til innkjøp av et parti 5,5"s kanoner av en type som det italienske artilleri hadde i bestilling ved

Finspong kanonstøperi i Sverige. Kanonen var en støpejernskanon med sylindrisk rør frem til tappene. Til forsterkning av bakre del ble det påkrympet 8 stålringer, produsert i Frankrike.

Det ble bestilt 30 stk, hvorav 3 skulle være kontrollkanoner. Ferdig skulle kanonen tåle skytning med et 100 punds (50 kg.s) spissprosjektil med 15 punds (7,5 kg.s) kruttladning.

Produksjonen ved Finspong var ferdig i 1864. Ved kontroll-skytningen sprang to kanoner ved Finspong. Etter pålegging av ringer og rifling ved Hovedarsenalet, ble kanonene kontrollskutt i sin nye form. 3 kanoner sprang.

Det viste seg at konstruksjonen var for svak. For å kunne bruke kanonene måtte prosjektilvekten reduseres til 75 pund og ladningsvekten måtte settes ned tilsvarende. Kanonene kunne derfor ikke bli brukt som tunge panserbrytende kanoner slik man hadde tenkt. Ut fra dette var hele prosjektet mislykket.

Oscarsborg fikk tildelt 9 stykker av kanontypen. Av disse ble 7 stykker brukt i Søndre batteri fra 1870 til 1871/72, knappe to år. Ellers var kanonene ikke i bruk på Oscarsborg. Kanonene ble avlevert til Hovedarsenalet i 1878.

Kanonene kom tilbake til Oscarsborg i 1890-årene, da som ombygde bakladekanoner. Antallet var 8 stykker og 2 kanoner for prøver og forsøk. Denne konstruksjon var meget vellykket, kanonene var meget gode og treffsikre, og var i bruk på Håøya frem til 1934.

IV

Debatt

Manøverkrigføring - kritiske merknader

Tor Jørgen Melien

Dette bidraget ble holdt som innledning til debatten på Sjøkrigshistorisk forskningsforums møte i 1997. Innlegget tok sikte på å drøfte enkelte problematiske sider ved manøverkrigføringen sett fra norsk synspunkt. Det var ikke ment som noe forsøk på å defininere begrepet, men forholder seg til den aksepterte amerikanske og britiske definisjonen:

> *Manoeuvre Warfare: A style of warfare that seeks to collapse an enemy's cohesion and effectiveness through a series of rapid, violent and unexpected actions that create a turbulent and rapidly deteriorating situation with which he cannot cope.*
>
> US NDP1 og BR 1806

Definisjonen på manøverkrigføring er i følge *Forsvarssjefens grunnsyn for utvikling og bruk av norske militære styrker i fred, krise og krig* følgende:

> *I moderne krigføring står prinsippet om indirekte tilnærming sentralt...*
> *Manøverkrigføring baserer seg på indirekte tilnærming...*
> *Ved større grad av indirekte tilnærming har en tallmessig underlegen styrke en reell mulighet til å rette avgjørende slag mot fienden ved å:*

* *søke å unngå en fiendes sterke sider og i stedet konsentrere seg om hans svake sider*
* *vanskeliggjøre fiendens planlegging ved bevisst å søke å gjøre det uventede*

* *gripe initiativet ved manøver med små fleksible styrker med stor ildkraft*
* *utnytte vårt kanaliserende og ofte vanskelige terreng ved å gjøre bruk av lendemobilitet til å angripe inntrengerens flanke og rygg*
* *unngå statiske og langvarige operasjoner som krever omfattende innsats av personell og materiell.*

Målsettingen er å få motstanderen til å oppgi sine militære mål, ikke nødvendigvis å nedkjempe ham fysisk. Dette medfører at det er vesentlig å identifisere hva som er fiendens strategiske målsettinger, og hva som er hans tyngdepunkt, dvs hva som i særlig grad påvirker hans vilje til å fortsette kampen.

Utgangspunktet

Manøverkrigføring har kommet i fokus gjennom *Forsvarssjefens grunnsyn*. La oss her forsøke å problematisere konseptet. En enkel måte å avvise manøverkrigføringen på, er å holde fast på det stasjonære kystartilleriet vi har hatt under den kalde krigen. Det er den enkleste løsning for en kystartillerist som undertegnede. Imidlertid vil jeg godta manøverkrigføring som et overordnet prinsipp i norsk doktrine. Men dermed er ikke alt sagt. Hva er manøverkrigføring i norsk sammenheng og er den uproblematisk å forstå og anvende?

Først kan det spørres om manøverkrigføring er en doktrinær nyhet. *US Doctrine Command* som utvikler felles doktriner for den amerikanske marine og marineinfanteriet, ble opprettet i 1993. Den amerikanske doktrinekommandoen har valgt å anvende manøverkrigføring som et element i doktrineutviklingen for både US Navy og US Marines. US Marines har tidligere innarbeidet manøverkrigføring i sin doktrine og den representerer således ikke noe nytt for marineinfanteriet. For US Navy – som for den norske marinen - er den derimot en nyhet og implementeres selv om den ikke har vært

benyttet tidligere. Da jeg var i kontakt med US Doctrine Command, hadde den ikke noen klar definisjon av manøverkrigføring anvendt på marinestyrker. Det betyr at manøverkrigføring blir innført uten at det er klart hva den innebærer for marinestyrker i kamp.

Manøverkrigføring har som nevnt fått en sentral plass i *Forsvarssjefens grunnsyn* og den er integrert i Forsvarsstudien av 1996. Dette har skjedd til tross for den uklarhet som finnes internasjonalt og uten å drøfte om spørsmålet passer inn i Forsvarssjefens "strategiske doktrine". Valget av manøverkrigføring utgjør en internasjonal trend, med US Doctrine Command og US Army som viktigste anførere. For å komme videre er det ikke nok å argumentere ensidig for manøverkrigføring slik det har vært tendenser til i Forsvaret. Dersom manøverkrigføringen skal kunne utvikles i det norske forsvaret, må vi spørre om hvilke problemer og utfordringer den fører med seg.

Problemområder

Ut fra det foregående vil jeg peke på noen problemområder for manøverkrigføringen:

Manøverkrigføring som et sentralt prinsipp

Det kan stilles spørsmål om hvor stor nyhet manøverkrigføringen er. Ut fra hva enkelte sier, skulle man tro det dreier seg om noe vesentlig nytt. Jeg vil hevde at den er et av flere utviklingstrinn som krigføringen har gjennomgått i vårt århundre. Som eksempler vil jeg nevne følgende:

* Britenes utvikling av nye mobile stridsformer i 1920-årene. Konseptet ble anvendt av tyskerne under betegnelsen "Blitzkrig" fra 1939.
* Rakett- og missilutviklingen fra 1940-årene.
* Utviklingen av kommando-, kontroll- og informasjonskrigføring (KKI) fra 1970-årene. Først i 1990-årene fant den for alvor anvendelse.

Dette gir grunn til å spørre om manøverkrigføring er det mest relevante i moderne krigsmiljøer. Er det ikke informasjonskrigføring og KKI som er inne i den mest revolusjonerende utviklingen i dag?

Nivåplassering

Er manøverkrigføringen nivårelatert? Hvor ligger den innenfor det taktiske, operative og strategiske hierarki? I følge tyske militærfaglige oppfatninger kan den ligge på to nivåer (Frieser i Roth 1997): 1) Overordnet strategi som omfatter den totale krigføring, inklusive rustningsindustri, vitenskap, råvarer og arbeidskraft. 2) Det operative aspekt definert som konsentrert innsats av panserstyrker, fallskjermjegere og flyvåpen.

Manøverkrigføringen hører under alle omstendigheter hjemme på det operative nivået i landstriden hvor man gjennom en operasjon av type (2) slår en samling taktiske avdelinger ut av balanse og vinner striden. Men vi ser også at det anvendes på strategisk nivå ved å anvende begreper som "indirekte tilnærming" og "tyngdepunkt" (se *Forsvarssjefens grunnsyn* pkt. 1). Det er en utfordring å holde seg på det nivået som velges. Konkretiseringen må være nivåtilpasset.

Problemet med synkronisering

En sammenligning med sosialøkonomien kan være nyttig. Penge- og kredittpolitiske tiltak må iverksettes i rett tid og med riktig ressursinnsats. Dette er vanskelig. Eksempelvis kan en keynesiansk motkonjunkturpolitikk lett bli sin egen fiende. Manøverkrigføring vil også være vanskelig ut fra samme tankegang. Det er en velkjent tanke at de som lykkes med manøverkrigføring kan si om den slagne motstander "for sent". Manøverkrigføringen kan imidlertid mislykkes både ved at operasjonene er "for sene" eller "for tidlige".

Manøverkrigføring er krevende

Moderne krigshistorie gir oss eksempler på vanskelighetene ved manøverkrigføring. Tyskland nådde ikke sine krigsmål under den første offensiv på østfronten i 1941, til tross for delvis bruk av

manøverkrigføring. Problemene oppstod fordi man ikke holdt fast målet; skulle Moskva, Leningrad eller Kaukasus være hovedmål? Videre sviktet logistikken og mobiliteten. Også feltetterretningen viste seg å representere et svakt punkt. Eller kanskje tyskerne ikke var "modige" nok. Det er kjent at general Guderian ville gå rett på Moskva gjennom et konsentrert angrep "på dypet", mens eldre offiserer ville gjennomføre omgående bevegelser for å oppnå avgjørelser gjennom omringing.

Sir Basil Liddel Hart oppsummerte begivenhetene på følgende måte i 1970: "Stridens utfall i Sovjetunionen avhang mindre av strategi og taktikk enn av avstander, forsyninger og mekanikk". For tyskerne ble "Blitzkrieg" operativ opportunisme. Man fravek forhåndsbestemte og standardiserte metoder. I stedet gjaldt det i størst mulig grad å utnytte suksesser for å knekke fiendens vilje. Den dynamiske helhetsledelse manglet, i stedet jobbet staber og sjefer febrilsk for å finne og utnytte sin egen "mulighet". Det er ingen enkel sak å få underordnede sjefer til å følge sjefens hensikt når alle disse sjefene skal utnytte enhver mulighet som byr seg.

Krigen på østfronten viser med all tydelighet at det er vanskelig å seire selv om styrkeforholdet delvis var i tyskernes favør. Tyskerne hadde initiativet og evne til å utføre manøverkrigføring. De militære mål ble likevel ikke nådd. Krigshistoriske eksempler viser at manøverkrigføring både har lykkes og mislykkes.

Manøverkrigføring er, som vi alt har sett, både ressursmessig og operativt svært krevende. Vi kan nevne følgende eksempler på forhold som må løses tilfredsstillende av egne styrker ved manøverkrigføring:

* Etterretning
* Logistikk
* Overraskelse
* Kraftsamling
* Fleksibilitet
* Kommando og kontroll
* Mobilitet
* Ildkraft

Grensegangen mellom krigens generelle prinsipper og de som er eksklusivt manøverorientert, er uklar. Manøverkrigføring er en krevende kampform som ikke utelukker noen av krigens øvrige prinsipper. Hvilke av krigens prinsipper bør være dominerende ved manøverkrigføring?

Tyngdepunktsbetraktninger er vanskelig

Sentralt i manøverkrigføringen står motstanderens tyngdepunkt. Tyngdepunktsbetraktninger kan være uheldig fordi man kan se motstanderen i et statisk perspektiv (se James Corum "Airpower and peace enforcement" i R. Bjerkås (red.) Luftmakt 1996, Forsvarsstudier 5/1996). Videre kan denne form for tenkning neglisjere det faktum at motstanderen befinner seg i en innviklet situasjon med mange "tyngdepunkter". Jeg tenker her på faktorer som moral, alternative løsninger, kompleks - og dermed lite sårbar - infrastruktur. På operativt nivå kan en angripende fartøystyrke utgjøre en trussel i form av det antall fartøyer styrken representerer uten at et bestemt fartøy behøver å være et tyngepunkt for styrken. Målet må uansett være gjennom taktiske operasjoner å identifisere tyngdepunkter på operativt nivå som selv begrensede militærmakter kan påvirke.

Utover en nasjonal ramme

Natos strategiske konsept fra 1991 med utrykningsstyrker stiller særlige krav til KKI, logistikk og strategiske transportmidler. Manøverkrigføring innenfor en slik ramme er meget vanskelig fordi en tilstrekkelig logistikkapasitet må etableres eller være etablert. Combined Joint Task Force-konseptet (CJTF) er et hovedkvarterskonsept for internasjonale innsatsstyrker fra flere forsvarsgrener. Det ble lansert i 1993 av USA som et element i utviklingen av Nato. CJTF og andre typer ledelses- og kommandoapparater i operasjonsteateret er i stor grad fremtidsmusikk i Natos organisasjon. Luftstrategisk løfteevne av betydning er det bare USA som har. Dette viser at det er en lang vei å gå på vesteuropeisk side før Natos nye strategi kan følges opp i

praksis, uavhengig av USA om det er ønskelig. I særdeleshet gjelder dette hvis manøverkrigføring skal anvendes.

Norsk manøverkrigføring vil ha de samme utfordringer som manøverkrigføring i internasjonale forband; KKI, logistikk og mobilitet/ løfteevne.

Utmattelseselementet - en nødvendig del av manøverkrigføringen

Det er normalt ild eller potensiell ildkraft som slår ut en motstander. Og ild er en selvsagt del av manøverkrigføringen. Noen hevder at utmattelseskrigføring kan erstattes av manøverkrigføring. Utmattelseselementet blir imidlertid ikke gjort overflødig under manøverkrigføring.

I historien har festninger som utfallspunkter eller som sikring av vitale områder vært viktig. Basmo og Blaker befestninger spilte en fremskutt rolle som utfallspunkt foran Glomma-linjen på slutten av 1600-tallet. På begynnelsen av vårt århundre spilte Fossumstrøket befestninger en tilsvarende rolle. Som sikring av Marinens hovedbase i Horten og indre Oslofjord var utbyggingen av Bolærne og Rauøy forter sentrale i 1916. Festningsanlegg har derfor ikke bare hatt en funksjon i utmattelseskrigføringen, men en forutsetning for hæravdelingers og marinefartøyenes mobilitet. Forsvarsmakten trenger fortsatt logistikk, havner og flyplasser. Det meste av dette utgjør en stasjonær struktur.

General Montecuccoli (1609-81) er en av Europas største krigførere og militærtenkere gjennom tidene. Han delte krigføringen i to prinsipper; tilintetgjørelseskrigføring og utmattelseskrigføring. Senere har denne inndelingen blitt fulgt av flere, inkludert Clausewitz. Manøverkrigføring vil ved en slik to-deling bli henvist til å være et element som enten inngår i tilintetgjørelseskrigføring eller utmattelseskrigføring.

Manøverkrigføring innføres i Marinen

Hva manøverkrigføring betyr i den maritime krigføringen er uklart. Et eksempel er British Maritime Doctrine BR 1806. Doktrinen viser at

egenskaper som KKI og mobilitet gjør Royal Navy vel egnet for manøverkrigføring. Det er definert i BR 1806 hva manøverkrigføring er, men hva som er spesielt ved dette i forbindelse med maritim krigføring er et annet spørsmål. Hva Royal Navy skal gjøre nå som den ikke har gjort før blir derfor meget uklart.

Avslutning

Det er viktig å hindre ensidighet i den militære tenkning. Flere problemstillinger må tas i med i tenkningen omkring manøverkrigføring. Jeg har i dette innlegget nevnt noen problemstillinger. Manøverkrigføring er fortsatt et uklart prinsipp, særlig for Sjøforsvarets del. Sjøforsvaret må imidlertid akseptere den som styrende prinsipp både ved kombinerte operasjoner hvor flere nasjoner deltar og i nasjonale operasjoner hvor mer enn en forsvarsgren er aktiv i en operasjon. Manøverkrigføring som vektlegger informasjonsdominans og handlekraft, er en tankegang som alle offiserer må forholde seg til. Forsvarsstudien 1996 - åpen utgave - slår fast angående Sjøforsvaret: - "Sjøforsvaret endres i retning av et mer manøverorientert operasjonskonsept". Men hva betyr dette for Sjøforsvaret? Er det slik at US Doctrine Command skal definere begrepet for oss, når Norge - i motsetning til andre allierte - ikke er representert ved doktrinekommandoen?

Litteratur

British Maritime Doctrine BR 1806, London 1995.
Forsvarssjefens grunnsyn for utvikling og bruk av norske militære styrker i fred, krise og krig, FO/O Strategisk planelement, november 1995.
Forsvarsstudien av 1996, FO/P&I. Oslo, juni 1997.
Basil Liddel Hart, *Den annen verdenskrig,* Oslo 1971.

R. Bjerke (red.), "Luftmakt 1996", *Forsvarsstudier* 5/1996.
Nato review no 4, July-August 1997.
HV-bladet nr. 8 1997, bokomtale av *Ideen und Strategien*, MGFA, Freiburg.

English summary

In 1996 personnel, both military and civilian, from various sectors of the Norwegian armed forces established a Forum for the Research of Naval War History (Sjøkrigshistorisk forskningsforum). Their aim was to create an arena to discuss the history of naval warfare. to increase their knowledge and understanding of it, and to publish the results.

The Forum has met twice - on 22 March 1996 and 8 September 1997.

The present study contains most of the papers presented at the Forum's first two meetings. The contributions cover a variety of themes and approaches; historical overview, sea warfare theory and new empirical history research.

Dr. philos. Rolf Tamnes surveys the Royal Norwegian Navy's tasks before, during and after the Cold War. Tamnes maintains that the conflict between the need for a coastal sea defence and the need for ocean-going naval forces has dominated the Norwegian naval defence over the last centuries. He points to four factors that at different times have necessitated a Norwegian ocean-going naval defence. These are: the traditional, defence-related need to operate off the Norwegian coastline; the protection of the Norwegian Merchant Navy; the demands of Norwegian expansionism; and Norwegian participation in international peace-keeping operations.

Rolf Tamnes is Director at the Norwegian Institute for Defence Studies and adjunct professor of history at the University of Oslo. E-mail address: rolf.tamnes@ifs.mil.no

Inge Tjøstheim presents three main streams of naval thought: the Anglo-American school (represented by Philip Colomb and Alfred Mahan), Julian Corbett's thinking and, lastly, the continental school. Tjøstheim discusses the different theories in view of their relevance to naval doctrine in Norway of the 1990s.

Commander Tjøstheim, Mag. Art. with a graduate degree in Philosophy, is a lecturer at the Norwegian Defence Staff College.

The next three contributions represent new, empirical research into Norwegian and NATO naval and maritime history in the early decades of the Cold War. All three originate in ongoing research projects.

Lars Christian Jenssen is researching the establishment of the Planning Board for Ocean Shipping under NATO in 1950 and the early history of Norwegian and NATO contingency planning for shipping. Employing the "small state perspective" of the so-called Skodvin school, he discusses the role of Norwegian shipping in NATO and the influence of NATO and Allied demands on Norwegian emergency planning. He then focuses upon the structural dimensions of the cooperation between the Norwegian state and private shipping interests.

Jenssen is doing research for his doctoral thesis, and draws extensively on recently available, declassified records from Norwegian and British archives. Jenssen is Cand. Philol. with a graduate degree in history. He is working as a research fellow at the Norwegian Institute for Defence Studies. E-mail address: lars.jenssen@ifs.mil.no

The next two contributors are graduate students at the University of Oslo. Their papers represent original research for their dissertations.

Lieutenant Commander (orlogskaptein) Max Hermansen's project is the U.S. logistics of the early phase of the Korean War. Hermansen discusses how well American supply plans functioned immediately after and in the months following the North Korean surprise attack upon South Korea 25 June 1950. The long distance between the American continent and the Korean created extraordinary problems.

Kjetil Sørlie discusses the Norwegian Fleet plan of 1960, a programme for a massive renewal of the Royal Norwegian Navy. Over 50 new war vessels were to be constructed. Sørlie describes the economics of the Fleet plan and the influence of the geostrategical and naval conditions more generally. He further highlights certain important aspects - such as the Norwegian transformation process required by the plan: a change of role from rather passively receiving American defence material to a more active, constructive and decision-making

role.

Sørlie maintains that the plan was satisfactorily implemented within the resources available to Norway at the time.

Sørlie's Home Page: http://www.uio.no/~kjetilso/.

In the autumn of 1999 The Norwegian Coastal Artillery will celebrate its 100-years' anniversary. Odd T. Fjeld has been commissioned to write a book on the history of the Coastal Artillery. Through the early history of the fortress artillery he traces the Coastal Artillery's roots back to the 12th and 13th centuries. Fjeld's main concern, however, is the 20th century.

Fjeld describes the Artillery's rearmament in the latter part of the 1890's - lasting through the dissolution of the union between Norway and Sweden in 1905 and further through the First World War. Then came a period of reductions, saving campaigns and decay, which left the Artillery relatively unprepared for the Second World War.

Commander (kommandørkaptein) Odd T. Fjeld is senior consultant at the Norwegian National Archives (Riksarkivet).

Tor Jørgen Melien ends this study with a critical examination of manoeuvre warfare as a priniciple. Accepting it as an overall principle, he still describes manoeuvre warfare as difficult and unclear in a naval context.

Commander SG Tor Jørgen Melien is Cand. Philol. with a graduate degree in history. He is currently working at the Norwegian Ministry of Defence. E-mail address: tor-jorgen.melien@fd.dep.telemax.no

The Norwegian Naval Academy (Sjøkrigsskolen) will act as a secretariat on behalf of the Forum. Interested readers should contact Karl Rommetveit, tel. ++ 5550 5261, or Bjørn Terjesen, tel. ++ 5550 5360, at the Academy, N-5034 Ytre Laksevåg. Please note that e-mail-messages should be confirmed by a written transcript sent by post as e-mails may go missing.

Bidragsytere og kontaktpersoner

Odd T. Fjeld
Kommandørkaptein, tjeneste fra Kystartilleriet, Sjøforsvarets kystartilleriskole, Oscarsborg og Forsvarsmuseet, saksbehandler i Forsvarsarkivet, Riksarkivet. Pågående forskning: "Klar til strid. Kystartilleriet gjennom århundrene". Tidligere publikasjoner: "Tysk kystforsvar i Vestfold som del av Oslofjordområdets forsvar", i Per Madsen og Jørgen H. Marthinsen: *Festskrift til Helge Paulsen 30. januar 1996,* Norsk Arkivforum nr. 12, 1996.

Max Hermansen
Orlogskaptein, Forsvarets Overkommando, Forvaltningsstaben. Historie hovedfagskandidat, Universitetet i Oslo. Pågående forskning : "USAs logistikk i en tidlig fase av Korea-krigen".

Lars Christian Jenssen
Forsker, Institutt for forsvarsstudier. Doktorgradskandidat, Universitetet i Bergen. Cand. philol. (historie hovedfag), Universitetet i Oslo 1992. Pågående forskning: "Norges handelsflåte i norsk og alliert forsvar: Etableringen av skipsfartsberedskap i Norge og NATO 1945-1967". Publikasjoner: "Eksil-regjeringen og lønnsforhandlingene i handelsflåten" i *Krigens følger for arbeiderbevegelsen, Årbok for Arbeiderbevegelsens Arkiv og Bibliotek*, Oslo 1995; "Die Arbeiterbewegung und die norwegischen Geheimdienste", i *Forschungen zur Arbeiterschaft und Arbeiterbewegung in Norwegen, Mitteilungsblatt des Instituts zur Erforschung der europäischen Arbeiterbewegung*, Bochum 1997. E-postadresse: lars.jenssen@ifs.mil.no

Tor Jørgen Melien
Kommandørkaptein, tjeneste fra Kystartilleriet, Forsvarets Overkommando og nå Forsvarsdepartementet. Cand. philol. (historie

hovedfag), Universitetet i Oslo 1994. Publikasjoner: *Vakt og vern. Marinen og kystartilleriet 1914-1918*, Forsvarsstudier 1/1995. E-postadresse: tor-jorgen.melien@fd.dep.telemax.no

Kjetil Sørli
Cand. philol. med hovedfag i historie fra Universitetet i Oslo. Sørlis hovedoppgave *Fra krise til konsensus. Marinens anskaffelser og de krigspålagte oppgaver fra 1950 til 1960*, ble levert våren 1998. Hjemmeside: http://www.uio.no/~kjetilso/

Rolf Tamnes
Direktør, Institutt for forsvarsstudier. Dr. philos. (historie), Universitetet i Oslo 1991. Professor II, samme sted. Pågående forskning: "Norsk forsvarshistorie". Viktigste publikasjoner: *The United States and the Cold War in the High North*, Ad Notam forlag 1991, og; *Oljealder. Norsk utenrikspolitikks historie 1965-1990*, Universitetsforlaget 1997. E-postadresse: rolf.tamnes@ifs.mil.no

Inge Tjøstheim
Kommandørkaptein, Forsvarets Stabsskole. Mag. art. (filosofi), Universitetet i Oslo 1990. Publikasjon: *Sjøforsvarets hovedoppgaver: Illusjon eller virkelighet*, IFS 1993.

For spørsmål om Sjøkrigshistorisk forskningsforum kan disse kontaktes ved Sjøkrigsskolen, Pb 25, 5034 Ytre Laksevåg:
Høyskolelektor Bjørn Terjesen, tlf 55505360
Høyskolelektor Karl Rommetveit, tlf 55505261
faks 55505004

Eventuell e-post bør bekreftes av utskrift i brev idet beskjed via e-post alene ikke alltid når frem til adressat.