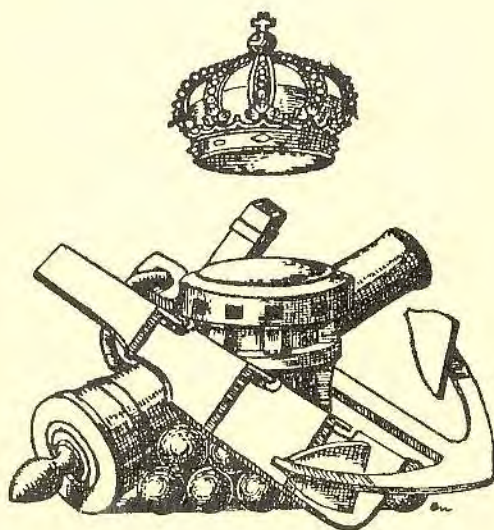


# TIDSKRIFT I *SJÖVÄSENDET*



1771

MED FÖRSTÅND OCH STYRKA

UTGES AV

KUNGL ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

N:r 4 1995

# TIDSKRIFT I SJÖVÄSENDET

FÖRSTA UTGIVNINGÅR 1836

KUNGL ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

KARLSKRONA POSTGIRO 125 17 - 9 BANKGIRO 446 - 3220

Redaktör och ansvarig utgivare: Kommendörkapten LARS WIGERT, FMV, 115 88 Stockholm, telefon: 08-782 63 85 telefax: 08-782 44 56.

Kungl. Örlogsmannasällskapets postadress: Box 101 86, 100 55 Stockholm.

Annonser: ÅKE T:SON LOVÉN, Djurgårdsslätten 92, 115 21 Stockholm, telefon 08-662 10 71.

Ekonomi och prenumerationer: JAN BRING, Fannydalsplatån 2, 131 41 Nacka, telefon 08-716 73 38. Telefax 08-466 97 92.

Tidskrift i Sjöväsendet utkommer i regel med 4 häften per år. Prenumerationspris 50 kronor per år inom Sverige, 80 kr utrikes. Prenumeration sker endast genom att avgiften insätts på postgirokonto 125 17-9.

Inbetalningskort utsänds med första häftet årligen.

Införda artiklar, recensioner, o dyl honoreras med c:a 50 kronor per sida.

För införd artikel, som av KÖMS anses särskilt förtjänt, kan författaren belönas med sällskapets medalj och/eller penningpris.

Bestämmelser för Kungl. Örlogsmannasällskapets tävlingsskrifter återfinns i häften nr 1 och 4.

## TIDSKRIFT I SJÖVÄSENDET

### 158 årgången 4 häftet

Meddelanden .....	269
Östersjön – ett nyckelområde för svensk säkerhet .....	273
Av Claes Tornberg	
The Baltic from a British Perspective .....	279
Av Richard Cobbold	
Framtida sjötransporter .....	285
Av Hans Broberg	
Kustbevakningen – från tullare till egen myndighet .....	291
Av Staffan Kvarnström	
Notiser	
Redogörelse för verksamheten .....	317
Belöningar .....	319
Nya ledamöter .....	321
Nyförvärv till Biblioteket i Stockholm .....	323
Nyförvärv till Biblioteket i Karlskrona .....	325

Särtryck av införda artiklar kan beställas hos  
redaktören inom en månad efter utgivningsdagen.

ISSN 0040-6945

Abrahamsons Tryckeri AB, Karlskrona 1995



## Meddelande från Kungl. Örlogsmannasällskapet

**Nr 8/95 Kungl Örlogsmannasällskapets ordinarie sammanträde i Stockholm 1995-10-31**  
(Utdrag ur protokoll)

Sammanträdet avhölls i Sjöofficerssällskapets lokaler på Skeppsholmen i Stockholm i närvaro av 35 ledamöter

- §2 Tillkännagavs att sedan föregående sammanträde har ledamöterna Johan Gabriel Oxenstierna och Karl-Erik Wik avlidit.
- §3 Omvaldes ledamoten Lars-Erik Salomonsson samt nyvaldes ledamoten Bengt Johansson till ordinarie styrelseledamöter på två år. Ledamoten Sölve Larsby omvaldes till styrelsesuppleant för två år.
- §4 Omvaldes ledamöterna Nils-Olof Tillberg och Lars M Werner till ordinarie revisorer samt ledamöterna Sune Birke och Arne Gustafsson till revisorssuppleanter för räkenskapsåret 1995/96. Valberedningen har försökt finna en revisorssuppleant boende i Karlskrona, men inte lyckats. Detta kommer att uppmärksammas inför nästa val.
- §5 Omvaldes ledamöterna Henrik Bohm, Ulf Edman (sammankallande) och Bo Wranger att ingå i valberedningen.
- §6 Beslutades att utdela följande hedersomnämningar och belöningar:
- Major Lars-Olof Corneliusson hedersomnämning och penningbelöning för väl genomförd enskild utredning vid Militärhögskolan
  - Ledamöterna Curt Borgenstam och Per Insulander, korresponderande ledamoten Bertil Åhlund, framlidne ledamoten Gösta Kaudern samt örlogs-

kaptenen Bo Nyman hedersomnämmande och sammanlagd penningbelöning för dokumentation om Flottans fartyg under 1900-talet

– Korresponderande ledamoten Nils Abrahamson hedersomnämmande för boken om Henrik af Trolle.

- §7 Fastställdes att årsavgiften för nästa verksamhetsår skall vara 200:– samt att prenumerationsavgiften för Tidskrift i Sjöväsendet skall vara 100:– för adressater inom Sverige samt 150:– för övriga.
- §8 Fastställdes sammanträdesdagar för verksamhetsåret 1995/96.
- §9 Anmälades av ledamoten Ulf Rubarth inlämnad årsberättelse i vetenskapsgrenen I, delområde operativ verksamhet, för verksamhetsåret 1994/95 med titeln "Framtida nationell ledning av stridskrafter vid internationella insatser".
- §10 Avhöll korresponderande ledamoten Staffan Kvarnström utdrag ur årsberättelse i vetenskapsgrenen II för verksamhetsåret 1994/95 med titeln: "Kustbevakningen - från tullare till egen myndighet".
- §11 Förrättades val. Förslag om inval av hedersledamot förelåg ej. Invaldes – i ordning – följande till ledamöter av Kungl Örlogsmannasällskapet:

#### Ordinarie ledamöter

*Kommendörkapten Jörgen Ericsson*  
*Kommendör Christer Nordling*  
*Kommendörkapten Nils Bruzelius*  
*Överstelöjtnant Jörgen Bergmark*  
*Överstelöjtnant Mats Westin*  
*Kommendörkapten Torbjörn Larsson*  
*Kommendörkapten Christian Allerman*

#### Korresponderande ledamot

*Örlogskapten Jan Cederlund*

#### Vid protokollet

*Herman Fältström*

Sekreterare

#### Nr 9/95 Kungl Örlogsmannasällskapets 224:e högtidssammanträde i Karlskrona 1995–11–15 (Utdrag ur protokoll)

Högtidssammanträdet avhölls i Karlskrona i närvaro av 88 ledamöter och inbjudna gäster.

- §1 Förklarades högtidssammanträdet för öppnat.
- §3 Valdes ledamoten Claes Tornberg till ordförande för verksamhetsåret 1995/96.
- §4 Valdes ledamoten Ulf Rubarth till vice ordförande för verksamhetsåret 1995/96.
- §5 Infördes nyinvalda ledamöter.

- §6 Föredrogs verksamhetsberättelsen för det nu avslutade verksamhetsåret. Till verksamhetsberättelsen fogades redogörelser för biblioteksverksamheten i Karlskrona och i Stockholm. Verksamhetsberättelsen godkändes.

- §7 Ajournerades sammanträdet till kl 17.15.

- §8 Återupptogs sammanträdet i närvaro av Hans Majestät Konungen.

- §9 Redogjorde sekreteraren för verksamheten under det gångna året samt upplästes utdrag ur minnesteckningar över bortgångna ledamöter.

- §10 Tillkännagavs årets belöningar, vilka utdelades av Hans Majestät Konungen.

- §11 Talade korresponderande ledamoten Richard Cobbold över ämnet "The Baltic from a British Perspective".

- §12 Talade Tekn Dr Hans Broberg över ämnet "Framtida sjötransporter".

- §13 Sällskapets ordförande, ledamoten Claes Tornberg, höll ett anförande över ämnet "Östersjön – ett nyckelområde för svensk säkerhet" vid nedläggandet av sitt ämbete.

#### Vid protokollet

*Herman Fältström*

Sekreterare



## Elektronik för försvar och telekommunikation i teknisk samverkan

Vi utvecklar försvarselektronik för målupptäckt och samband och system för telekommunikation baserade på mikrovågsteknik. Produktområdena får tekniskt mer och mer gemensamt och vi utnyttjar aktivt en teknisk växelverkan i utvecklingen av de civila och militära produkterna.

Vi är specialister på mikrovågsteknik och signalbehandling, huvudtekniker i våra radarsystem för flygvapnet, armén och marinen. Vi är också en ledande leverantör av digitala radiolänkar med mikrovågsteknik och radio-basstationer med höghastighetselektronik för både privata och publika telenät.

I ett modernt kunskapsföretag som vårt är

våra 3 000 medarbetare naturligtvis den största resursen. Nästan två tredjedelar av dem är ingenjörer och tekniker, varav ett femtiotal på doktorsnivå.

Nu utvecklar vi de nästa generationerna av radarsystem för luftförsvar och höghastighetselektronik för 2000-talets telekommunikationsystem.

Ericsson Microwave Systems AB  
431 84 Mölndal

**ERICSSON** 



Ledamoten  
CLAES TORNBORG

*Konteramiral Claes Tornberg är chef för Militärhögskolan*

## Östersjön – ett nyckelområde för svensk säkerhet

*Anförande av Kungl Örlogsmannasällskapets ordförande vid nedläggande av sitt ämbete vid högtidssammanträdet i Karlskrona 15 november 1995*

***För lite drygt tio år sedan beskrev dåvarande finske försvarsstabschefen, hedersledamoten i Kungl Örlogsmannasällskapet, amiral Jan Klenberg den strategiska situationen på följande sätt:***

*"Sverige är nyckeln till den militära situationen på norra Östersjön. Detta beror på att landet förfogar över hela Östersjöns västkust. Från svenska kusten och från det 12 sjömil breda svenska territorialvatten kan man med taktiska flygplan, luftbevakningsradar samt elektronisk spaningsutrustning vid behov ta sig över det smala havsområdet till motsatta kusten och dess lufrum och agera där. Med såväl ytgående fartyg som ubåtar samt dess vapensystem är det relativt lätt att inverka på de internationella Östersjöområdena. Å andra sidan erbjuder svenska kusten och skärgården ett mycket förmånligt basområde för alla dylika krafter.*

*Av det sagda följer att det måste anses vara av särskild betydelse för de sovjetiska säkerhetsintressena att den svenska kusten skall förbli alliansfri och neutral. Då Sovjets "främsta linje" på Östersjön*

*har forskjutits söderut skulle varje militärt hot som yppar sig på mellersta eller norra Östersjön träffa en ömtålig och livsfarlig punkt – "buken" i supermakternas försvarssystem.*

*Försvarsfrågor som gäller säkerheten i det också historiskt känsliga Petersburg/Leningrad eller de baltiska kustbygderna är förvisso fortfarande i allra högsta grad faktiska problem. Varje bedömning eller ens spekulation om att Östersjöns västkust skulle kunna utnyttjas av mot Sovjet farliga krafter torde föranleda bekymrade säkerhetsöverbäganden inom denna stormakts militärledning."*

Sedan amiral Klenberg gjorde detta uttalande har muren fallit, Sovjetunionen upplösts och de baltiska staterna blivit fria. Ryssland uppfattar sig som en stormakt och har kvar den gamla imperiala ryska ambitionen. Demokratiserings-

processen går långsamt och kriget i Tje-  
tjenien påvisar en hänsynslöshet av gam-  
mal rysk modell när vitala ryska säker-  
hetsintressen uppfattas hotade.

I försvarsberedningens säkerhetspoli-  
tiska rapport våren 1995 anges att

*"Rysslands kontakt med Östersjön be-  
gränsas nu till inre delen av Finska viken  
och Kaliningradområdet. Kaliningrad är  
idag ett område som gränsar till Polen  
och Litauen. Landförbindelserna mellan  
området och övriga Ryssland går över  
Vitryssland och Litauen. Östersjön har  
stor betydelse för Ryssland som trans-  
portled inte bara till Kaliningrad utan  
också för de omfattande sjötransporter  
som sker mellan St Petersburg och Mur-  
mansk.*

*För Ryssland innebär den nya situatio-  
nen att man långt mindre än vad f.d Sov-  
jetunionen kunde, har möjlighet att ut-  
nyttja Östersjöområdets territoriella djup  
för sitt konventionella försvar. Hur detta  
kan komma att påverka ryska militära  
prioriteringar är svårt att bedöma.*

*En eventuell uppbyggnad av ny för-  
måga att kunna genomföra en storskalig,  
traditionellt upplagd kustinvasion i Öster-  
sjöområdet måste således i realiteten ske  
från en låg nivå respektive nya geogra-  
fiska förutsättningar. En sådan uppbygg-  
nad ter sig svår för Ryssland att genomfö-  
ra i ett kortare tidsperspektiv än ca tio år.  
Under alla förhållanden skulle en sådan  
uppbyggnad inte kunna ske utan att om-  
världen tidigt uppmärksammade den."*

De tidigare årens försvarskommittéer  
har i sina säkerhetspolitiska rapporter  
angett vissa områden som särskilt viktiga  
och därmed nedprioriterat andra delom-  
råden. Nu uttalar försvarsberedningen  
att

*"I motsats till Östersjöområdet är den  
strategiska och militärgeografiska situa-*

*tionen i norra delen av det nordiska om-  
rådet i sina grunddrag oförändrad. Som  
en följd av utvecklingen inom kärnvapen-  
området kan till och med områdets strate-  
giska betydelse komma att öka i jämförel-  
se med tidigare."*

Försvarsberedningen förkastar sålun-  
da Östersjöregionen som ett regionalt  
system. Den försvarspolitiska linjen syns  
här skilja sig från våra utrikespolitiska  
samarbetsinitiativ. I de senare är Öster-  
sjösamarbetet viktigare än någonsin.  
Hur har denna diskrepans uppstått? San-  
nolikt därför att försvarsberedningen  
sökt bevisa den i praktiken redan avgjor-  
da besparingen på försvaret. Detta har  
fått till följd att de maritima faktorerna  
nedtonats för att klara vissa försvarspoli-  
tiska läsningar. En farlig väg som kan  
komma att leda till obalanser i vår fram-  
tida försvarsprofil. En av orsakerna till  
att sjöförsvaret hamnat i detta läge är  
avsaknaden av en övergripande marin  
doktrin. En doktrin som klargör Mari-  
nens ökade och breddade uppgifter i den  
nya europeiska situationen.

Östersjöregionen kan tidigare anses  
säkerhetspolitiskt ha gynnats i den bipo-  
lära maktstrukturen. Nu är det kalla kri-  
get över och vi står inför en ny och svår-  
definierad världsordning. Den markanta  
nedtoningen av öst/väst-konflikten gör  
att den maktbalans som tidigare fanns i  
området har försvunnit. En konsekvens  
av detta blir att det ställs krav på ett allt  
större ansvarstagande i Europa för de  
egna ekonomiska och politiska men även  
militära problemen.

I Nordkalottregionen är det fortfaran-  
de kärnvapnen som är den överskuggan-  
de frågan. Det påstås som försvars-  
beredningen gör, att Nordkalottens stra-  
tegiska betydelse skulle ha ökat, delar  
jag inte. Det skulle betyda att risken för

ett ryskt utnyttjande av kärnvapen som  
ett krigföringsvapen skulle ha ökat. Att  
kärnvapnen – och då inte minst de sjö-  
burna – utgör ett viktigt strategiskt ele-  
ment i den ryska doktrinen är däremot  
oomtvistat. Detta påverkar säkerheten i  
hela det nordeuropeiska området.

Tidigare östländer och forna sovjetsta-  
ter söker anslutning till EU/WEU och till  
NATO. Ser man det i ett historiskt per-  
spektiv med en maktkamp mellan stater  
som söker etablera ett säkerhetssystem  
som tillgodoser de egna nationella intres-  
sena, finns nya och svårbedömbara kon-  
flikthanledningar. Ser man det å andra si-  
dan från ett kollektivt säkerhetsperspek-  
tiv där det finns en allmän strävan att öka  
den gemensamma säkerheten finns förut-  
sättningar för ett bättre säkerhetsläge.  
Osäkerheten är dock genuin.

En utgångspunkt i försvarsberedning-  
ens analys av *"skärningspunkter och  
gränssytor"* har varit att *"konflikthanled-  
ningar uppstår främst i gränssytor mellan  
starka och varaktiga geostrategiska intres-  
sen"*. Östersjön utgör ett sådant gräns-  
område.

Är det inte så att man bör se hela det  
nordeuropeiska området som en enhet  
med många olika påverkande faktorer  
som varierar över tiden. Hotbilder berö-  
rande delregioner leder tanken fel. Ryss-  
land förblir en säkerhetspolitisk faktor  
av stor betydelse. Östersjöregionen ut-  
gör härvid för Ryssland ett primärt in-  
tresseområde.

Försvarsberedningen har vidgat sä-  
kerhetsbegreppet till att även omfatta sk  
fredskriser. Är det då tänkbart att Öster-  
sjön kan bli ett krisområde av militärt  
eller annat slag? Ja, eftersom det i Öster-  
sjöområdet finns hela skalan av problem;  
minoriteter, ej etablerade demokratier,  
organiserad brottslighet, risk för miljö-

katastrofer, militära spänningar etc.  
Även i detta sammanhang kan konstateras  
att situationen i det norra området är  
i sina grunddrag oförändrad medan det i  
Östersjöområdet skett omvälvande hän-  
delser. Slutsatsen blir även här att med  
ett vidgat säkerhetsbegrepp så är det  
framför allt Östersjön som blir berört.

Den strategiska tyngdpunkten i områ-  
det kan sägas ha flyttat från Östersjöut-  
loppen till Östersjön och Baltikum. Det  
baltiska området uppfattas alltför  
många kretsar i Ryssland som en naturlig  
del av Ryssland. De stora ryska minorite-  
terna i Lettland och Estland ger ytterli-  
gare näring åt denna uppfattning. Mili-  
tärstrategiskt är det baltiska området av  
vitalt ryskt intresse. Inte minst framkom-  
mer detta i CFE sammanhang där Ryss-  
land söker luckra upp avtalets begräns-  
ningar av militära stridskrafter i flanker-  
na. Utvecklingen går också mot att Vit-  
ryssland åter glider in i det ryska väldet.  
Det finns en berättigad oro inom de bal-  
tiska staterna för denna process. Diskus-  
sionerna om NATO-utvidgningen i Eu-  
ropa kan om den politiska/diplomatiska  
processen går snett göra att Ryssland mi-  
litärt vidtar åtgärder gentemot delar av  
det baltiska området.

Den tyske försvarsministern Volker  
Rühe har framfört att de nordiska stater-  
na bör ta på sig ett större ansvar för sä-  
kerheten i Norra Europa. Liknande tan-  
kar har framförts från brittisk sida. Rühe  
rekommenderade de baltiska staterna att  
vända sig till sina nordiska bröder. Detta  
bedömer jag ej som ett realistiskt alter-  
nativ. Vi kan inte ge några försvarsgaran-  
tier. Vad det är fråga om är att Sverige  
inte får släppa utan måste bibehålla och  
utveckla sitt engagemang. Vi måste, som  
försvarsberedningen påtalat, ha som en  
säkerhetspolitisk utgångspunkt, att bidra



till en stabil situation i vårt närområde. I stället för att sätta en parentes kring Östersjöproblematiken borde denna sättas i fokus. Kabinettssekreteraren har talat om vår Östersjöstrategi. Han ser då Östersjön som en förbindelselänk mellan öst och väst. Behovet av att förankra de Baltiska staterna i västsamarbetet och samtidigt förhindra en rysk känsla av isolering framstår klart. Jag efterlyser en precisering av de särskilda krav på totalförsvaret som blir följden av detta – civilt såväl som militärt.

Sverige har möjligheter och därmed moraliskt skyldighet att ta ansvar för förtroendeskapande och konfliktjämnande åtgärder i Östersjöregionen. Vi måste också ha beredskap att hantera uppkomna krissituationer. Vi får inte bortse från detta vid utformningen av vår framtida försvarsstruktur.

Vi måste redan i fred tillförsäkra ett naturligt normaluppträdande i vårt omgivande randhav så att vi tydligt markerar vårt intresse och ansvar. Det verkar som om man i diskussionen glömmer bort att Östersjön faktiskt består av vatten. Det känns genant men ändå nödvändigt att behöva påpeka detta. Det krävs att vi har tillgång på sjöstridskrafter så att vi kan säkra våra maritima intressen i detta hav liksom för att vi aktivt skall kunna utnyttja den naturliga försvarszon – vallgrav – som Östersjön utgör. Detta innebär dock inte att vi helt kan bortse från de marina behoven i andra angränsande havsområden. Utmaningen är således att både etablera en säker förbindelselänk och om så erfordras förmågan till en försvarad vallgrav. Det räcker inte med att endast hålla en handlingsfrihet för återuppbyggnad av marin kapacitet genom att beställa parvisa prototyper av fartyg. Det krävs ett sådant antal att vi

kan upprätthålla en marin närvaro och uthållighet och samtidigt deltaga i internationella uppdrag.

Den tekniska utvecklingen inom vapen- och informationsområdet har sedan 80-talet förändrat förutsättningarna för krigföringen. I den operativa doktrinutvecklingen har begreppet manöverkrigföring myntats. En krigföringsmetod som inriktas mot att få motståndaren ur balans, se till att den egna beslutsprocessen alltid är snabbare, skapa kaos och panik hos motståndaren samt att direkt slå mot motståndarens kraftcentra allt i syfte att erhålla en systemchock hos motståndaren. Detta är inget nytt i krigshistorien men nya medel skapar nya förutsättningar och krav på motåtgärder.

Gulfkriget tas ofta upp som exempel på denna metod där de allierade lyckades uppnå en operativ chock i den irakiska försvarslinjen, men där samtidigt den strategiska chocken uteblev med hänsyn till att krigsmålet begränsades till att endast befria Kuwait.

USA marina strategi i Stilla Havet under andra världskriget var enligt min uppfattning ett exempel på manöverkrigföring. Sjöherravälde etablerades, man gick förbi befästa positioner och tog endast positioner som direkt ledde mot slutmålet. Kärnvapeninsatsen för 50 år sedan gav sedan systemchocken i Japan.

Skall Sverige bringas till kollaps måste ett sådant anfall ske över Östersjön. Anfallet måste, om det skall ha framgång, rikta sig mot svenska centralområden eller kraftcentra för att använda en manöverkrigföringsterm. Transporter måste ske inledningsvis genom luften men omedelbart följas upp med sjötransporter. Sabotageförband utgör en viktig del av det initiala skedet. Ubåtar lämpar sig väl som bärare av del av dessa.

Sjötransportteknikutvecklingen kommer, som vi hört av direktör Hans Brobergs anförande, i framtiden att ge helt nya förutsättningar för överraskande anfall över hav. Vi måste nu ta hänsyn till detta. Kombinerat med flygtransporter kan därmed krigsförloppet bli häftigt, snabbt och överraskande och föras över stor yta. Detta ställer krav på stor rörlighet, snabbhet i insats, stor eldkraft och förmåga till autonomt uppträdande; nå-

got ett rätt utformat sjöförsvar effektivt kan bidra med.

Vi som arbetat ett decennium med att söka skapa en ubåtsskyddsförmåga som skulle avskräcka från fortsatta ubåtsintrång vet hur lång tid det tar att bygga upp en erforderlig försvarsförmåga om systemgrunden tidigare raserats.

Mitt budskap är sålunda. Bortse inte från att Östersjön har varit, är och kommer att vara ett nyckelområde för svensk säkerhet.

# Alltid igång för Marinen!



Företag och Värme  
Central Försäljning  
Tel. 08-783 60 00



Korresponderande ledamoten  
RICHARD COBBOLD

*Rear Admiral Richard Cobbold, som lämnade den aktiva tjänsten i Royal Navy under våren 1994 är sedan 1 september samma år chef för Royal United Services Institute for Defence Studies (RUSI) i London*

## *The Baltic from a British Perspective*

*Anförande hållet vid Kungl Örlogsmannasällskapets högtidssammanträde i Karlskrona 15 november 1995*

*Concerning clubs and societies, I am usually guided by the words of Marx – Groucho not Karl – that I would not want to belong to any club that would have me as a member. However, in the case of the Royal Society of Naval Sciences, I felt so surprised, privileged, honoured and interested at being asked that I said yes with alacrity, no hesitations and many thanks. Standing here before you, one year to the day after becoming a member, I realise that it is time to pay the ferryman.*

I was asked to talk about the Baltic Sea from a British Perspective but I soon realised that shorn of the historical involvement of the Royal Navy – and there is many a good story to tell – there is no great substance to the current British perspective, now that we have no alliance or national naval tasking in the area and the amphibious option to go to Jutland with short warning has been withdrawn. It is certainly not for me to ruminate on the aquatic habits of the Swedish mink or to conjecture on the causes of track – like marks on the sea-bed not far from here. I shall not pontificate on Whisky on the rocks, except to wonder how cooperative it was of the Soviets to send that old submarine; it could have

been much worse with other classes – Zulu, Foxtrot or Tango on the Rocks, even Romeo and Juliet.

Britain, together with other member states of NATO and the WEU, supports maritime stability in the Baltic and believes that there should be no inhibition to seaborne trade. Britain also believes that the security and stability of the Baltic Sea is primarily a matter for the Baltic littoral states. Of these littoral states some are in NATO, some would be in NATO, some are in the EU and one is Russian. Put another way, all of them are in OSCE och PfP. It should follow that the regional powers together, or in groups, may require increased investment in military assets while some states,

with specific operational requirements may want to do so individually. Whether they can persuade their respective treasuries is another matter and since defence budgets are decreasing almost everywhere, this sets a problem.

Britain will maintain a visiting naval involvement in the Baltic: although we did not participate in the 1995 Baltops exercises – mainly due to operations elsewhere, principally in the Adriatic – we hope to do better in 1996 with at least one frigate and mine countermeasures vessels taking part in a visit to Poland and exercises in the Southern Baltic. These exercises are not formally part of PfP but are, as a fine distinction, held 'in the spirit of PfP'. But for the Royal Navy, the highest profile Baltic event in 1996 is likely to be the group visit, in July, to St Petersburg to mark the tercentenary of the Russian Navy. This is all part of the process of engaging the Russians in talks, exercises, gaming, cooperation and confidence building which I believe, are all essential elements in Europe's security. Nelson's meaning, though of course, the Russians are not the enemy, even if they are not yet allies.

I would like to extend the British perspective with all the confident subjectivity of an outsider looking in, across the Baltic Sea to the Baltic States, partly because the Baltic States provide the focus of Baltic security activity and because in the Baltic, maritime security is indivisible from other aspects of security. In International Relations, I should add, there is usually no definable objective readily. The only reality is perspectives and they differ: on the Baltic – Swedish, Russian, Balt, British – and they change with time. Even with hindsight there is often no reality because history depends on the his-

torian. The British perspective, as you might expect, emerges from our historical involvement, not least, in helping the first independencies between 1918 and 1922, which lasted until the start of WWII. Then, Britain supported and in the case of Latvia throughout the war, the Governments in exile. Britain, of course, never recognised, *de jure*, that the Baltic States were part of the Soviet Union, and after their independence Britain was quick to establish three separate embassies with three ambassadors. I have to admit we only have one triple-hatted Defence Attaché, but we are hoping to improve on this soon.

It seems to me that there are two key interlinked strands to the Baltic States' security. One is that they must construct a *modus vivendi* with Russia, and I believe that the events of the past five years are encouraging in this. The withdrawal of Russian troops, with minor exceptions, has been accomplished on time or even ahead of schedule. Russia is a big bear and the bear has a sore head, and may soon have sore paws as well if the elections to the Duma go wrong in December, and Yeltsin's health declines further or he loses the presidential elections next June. We could see a resurgent nationalist Russia, xenophobic and militaristic; anxious to flex its muscles. But this is a pessimistic scenario to which the West could react effectively and decisively – and the Russians' ongoing campaign in Chechnya has proved, in contrast, to be neither effective or decisive. The Russian may remain, in Churchill's words, "a riddle, wrapped in a mystery inside an enigma", but Churchill also went on to say "but perhaps there is a key. That key is Russian national interest". Defining the Russian interest is not

for me and not for today, but it must have much to do with economic recovery and national regeneration, and for that, the rational heads in Moscow should see that a multipath highway of links with the West is necessary. Alongside this, Russia needs reassurance and recognition as a great power, even though the 'greatness' likewise needs redefining.

Partnership for Peace – PfP – meets this need, and is the other strand in the Baltic security structure. NATO enlargement is the reverse of the PfP coin, at best a source of concern to Russia and realistically not an option for the Baltic States in the near or medium terms, and I will get back to that in a moment.

The first point to make about PfP is that it is important: it is the seedbed for states not yet ready to join NATO, it should provide confidence and reassurance for states unlikely to join NATO even in the longer term, and Russia, Belarus and perhaps Ukraine are key examples. It also provides a commitment by NATO for consultation when requested. There are cooperative elements for example in ATC and communications training. Again PfP can give structural security support for example through the NATO review process and prescriptions on force structures and capabilities are available if requested in the NATO context. Britain is helping with the build up of the Baltic Battalion, with Royal Marines giving basic military training – nothing but the best – and English language training. This is an open-ended commitment that will not shut down when the current phases complete, although Britain considers that the Scandinavian nations should coordinate western assistance. Britain is supportive in all this and also is in favour of the Interna-

tional Defence Advisory Board, a NATO initiative, for which we currently provide the Chairman, a three star general formerly NATO's Commander-in-Chief Northern Command (and a member of the RUSI). The IDAB comprising the Nordic states, Germany, France, US and Britain, has access to the Baltic States decision-makers from Presidents down. It is engaged in developing and making inputs to defence systems, structures and concepts. The advice is sensible, not excessive and genuinely disinterested, and often at a level too detailed for PfP. The IDAB has worked with each state to press a Security Concept document through the parliaments, and is also encouraging the Strategic Studies Institutes to set up links with other western institutes and the RUSI may have a role to play here. But it's important to realise that security structures are in an embryonic state in the Baltic states.

There has been a tendency amongst the newly independent states of Central and Eastern Europe to equate security with the NATO Article 5 guarantee – an attack on one is an attack on all. This is unfortunately not realistic. Admission to NATO will not be based on a rigid formula, but as much on political judgement. Factors such as democratic maturity, civil control of the military, effectiveness of the armed forces and the interoperability (but not commonality) with NATO forces, are not absolutes and are difficult to quantify. The Baltic states are unlikely to qualify for some time, not least under the tenet that new members should be contributors to as well as beneficiaries from joining. And the purity of Marx's maxim – Karl not Groucho, that is – "from each according to his abilities, to each according to his needs" does not



really apply to NATO enlargement, though one might argue looking at Luxembourg and Iceland that maybe it should. But the fact is that the new NATO states would need to show they should contribute to an Article 5 commitment and the Baltic States manifestly cannot do this at present. Furthermore unless the Baltic States were prepared to accept a massive influx of garrisons from other NATO nations, if these garrisons were available, which they are not, then NATO would be forced back to a trip-wire strategy which is military nonsense.

Even the first tranche of NATO enlargement is some time away. The NATO study on the 'How and Why of Enlargement' is complete and has been widely briefed, but the questions of Who? and When? have yet to be addressed. No official will willingly go on record and suggest which states will be in the first tranche. I am not official, so as a personal opinion I suspect that Poland and the Czech Republic could be at the top of the list, Hungary may be next; but without Slovakia, Hungary would be isolated, so maybe Slovakia goes in. If Hungary goes in, should not Romania go in? And if Romania, why not Bulgaria? There are undercurrents to this argument, and I would not bet on any countries joining in the first tranche outside the top four, the so-called Visegrad States, and then I'd look to the odds. Even when the 'Who?' answer is agreed, the process of ratification in each of the 16 members' parliaments for each newcomer will take two to three years even with a smooth ride.

PfP does not stop when the first enlargement tranche is indentified, far from it; with Russia's opposition and frustration anticipated (for there can be no Rus-

sian veto), PfP activity will have to intensify both to reassure Russia and to move on towards the integration of states who feel the chill of being left out. There is a proposition that the first enlargement of NATO will be the last on account of Russian opposition and the weariness of NATO nations from struggling to get the first tranche approved. Resulting from this, the proposition goes, Central and Eastern Europe will be divided into NATO and Russian spheres of influence. Spheres of influence must have a particular sinister ring for the Baltic States, having suffered from the secret protocols of the Molotov Ribbentrop pact in August 1939. But Estonia, Latvia and Lithuania should not bewail the possibility of spheres of influence engulfing them, this could be a self-fulfilling prophecy, betraying an inherent sense of insecurity. It is worth remembering too that Russia has not expressed eternal opposition to NATO enlargement, merely "not in the next 10 years", and there is no fundamental reason why the Balts should not be in the second tranche.

So if the defence of an Article 5 NATO guarantee is to be denied to the Baltic States what can be done to build security over and above the PfP activity. The answer is plenty.

The Baltic States are associate members of the EU and associate partners in the WEU. In the EU the Baltic States can participate in the development of joint foreign and security policies when the Council meets at 24 rather than 15. The WEU Council meets every other week at 27 instead of 18 and associate partners have access to WEU operational planning and can opt into WEU military operations. This parallels the secondment of Baltic Battalion companies

to peacekeeping duties with Nordic battalions and increases the soundness of the security baseline. The UK will hold the Presidency of the WEU in the first half of 1996 and will aim to put flesh on the bones with concrete activities, conducting sensible exercises and developing affective joint policies.

I believe that the growing and hopefully accelerating integration of the Baltic States into the European Structures offers them their best opportunity of real security within a reasonable timescale, for it becomes unthinkable that the European Community could allow one of their number to be over-run by a revanchist Russia. And if the Balts were to take the pragmatic line of Devonshire folk that 'fine words butter no parsnips' I would argue that security does not only involve defence, but also chains of interdependence and networks of trust. Alternatively I could quote Mao Zedong that 'Politics is war, without bloodshed and war is politics with bloodshed', and reflect that security like truth is seldom pure and never simple. The concept of the Baltic State Security is certainly vulnerable to simplistic analysis.

There is of course a layer of European security wider than the EU and WEU and this is provided by the OSCE, which is European in the widest sense. It provides a forum for the Baltic States to establish relations with Russia, provides advice on mediation with Russia and verification of agreements reached. The Commission on National Minorities has proved helpful in taking up the vociferous challenge of the Russian minorities, on the whole vindicating the Balts, but pointing out a few areas where individual states could do better – this clearly removes an area of potential provocation.

Regional cooperation in OSCE is also valuable, the Council of Baltic Sea States is chaired by Sweden, so I shall not venture into its activities except to note its growth from an economic to a political forum and its success in negotiating fair, balanced, transparent security structures that apply to Russians and Balts alike. The Political Codes of Conduct have produced specific measures for example on troop movements and incidents at sea. Sensible progress has been made over Kaliningrad, not by challenging the Russians but by encouraging them to build down force levels and import wealth. Maintaining the corridor through Lithuania is reasonable and it's worth remembering that what looks like a threat launching pad to the Baltic States, is a drain on resources and of minimal military value to the Russians. Britain is anxious to help actively with this good work; we even support naval CBMs which is a distinct policy move in the last few years and is different from the US position.

If I appear to be cautiously optimistic about the future security of the Baltic States, it is not because I disregard the dangers or underestimate the importance of the Baltic Sea. On the contrary, the Baltic States still from a tinderbox and there are sparks around, but even if the fire brigade is not parked in the backyard, there are attack and support teams readily available. The particular nature of the Baltic Sea as an inland sea will encourage systems, both defensive and offensive that are different from those produced for the open oceans. The European Council has recognised the increasing importance of the Baltic Sea, and Britain's seaborne trade is increasing in the Baltic too – both inward and outward

trade to each of the three Baltic States has doubled or better in the past year. But there seems little doubt as I said at the beginning, that Baltic Sea security will be the prime responsibility of the littoral states. Sweden is an important, large and military substantial Baltic power, with probably unrivalled knowledge and experience on the environmental peculiarities. Baltic Sea security needs a web of cooperation, not a patchwork

quilt of individual efforts, for all that individual states need adequately to police their territorial seas. Sweden is, of course, at present only an observer in the WEU, but like the former Danish King Cnut, beloved by countless generations of British school children, Sweden can, I'm sure, see which way the tide is running. But that, of course, is just a British perspective.

## ERNST NYMANS HERREKIPERING

Etablerad 1890

**Erbjuder allt i uniformer och  
tillbehör för Marinen.**

John-Erik Jansson

Ronnebygatan 39, 371 33 Karlskrona Tfn. 0455 - 102 98



Direktör  
HANS BROBERG

*Tekn Dr Hans Broberg är Verkställande direktör för SSPA  
Maritime Consulting AB i Göteborg*

## Framtida sjötransporter

*Anförande hållet vid Kungl Örlogsmannasällskapets högtidssammanträde i Karlskrona 15 november 1995*

***Framtida sjötransporter, kommer de att skilja sig från dagens? Från min horisont, dvs utvecklingskonsultens, är jag beredd att säga – ja, vi kommer att få se stora förändringar framöver. Vi befinner oss nära ett paradigmskifte, där sjöfarten kan ikläda sig nya roller i integrerade transportkoncept dvs som en länk i en genomtänkt kedja av kombinerade transportsätt med effektiva omlastningar.***

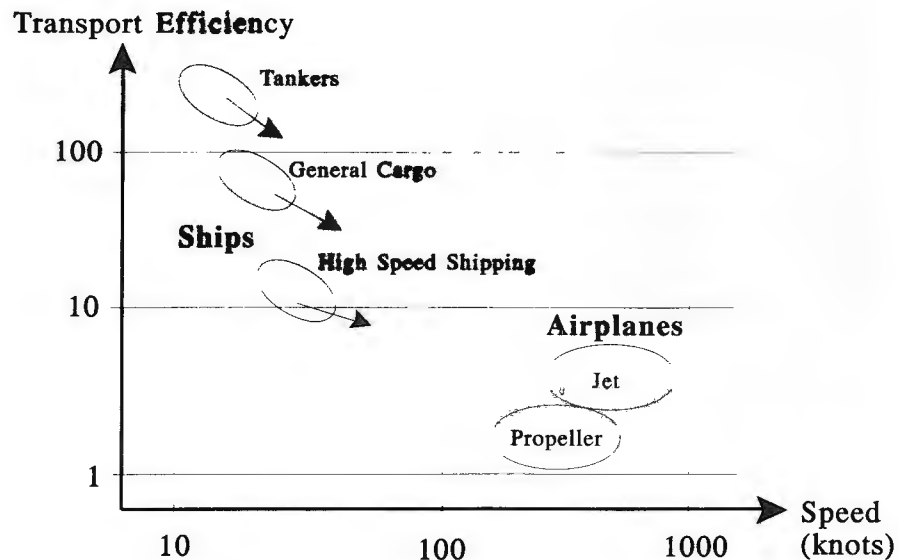
Förändringarna kommer att ske såväl när det gäller fartygen i sig som när det gäller den infrastrukturella ramen kring sjötransporterna, hamnar, leder, trafikledning etc.

För att börja från början: När vi talar om fartygsttransporter talar vi om mycket olika saker. Om man gör ett diagram med transporteffektivitet på ena axeln och fart på den andra axeln kan man utan vidare definiera tre helt olika segment:

- Hög effektivitet/Låg fart – Tankersegmentet
  - Relativt hög effektivitet/Medel fart – General cargo
  - Medel effektivitet/Hög fart – High Speed Shipping
- Som jämförelse ser vi i samma dia-

gram propellerflygplan och jetflygplan. Alla övriga transportsätt kan klassas in i detta diagram – jag kommer tillbaka till detta senare. Håller något på att hända som berör alla dessa segment? Ja, farten ökar, säkerhet vid bemärkelse betonas och miljön börjar bli ett argument.

Ett exempel: Tor Line är just i färd med att beställa nya fartyg för rutten Göteborg–Zeebrücke i Belgien. Dessa Ro-Ro fartyg kommer att ha toppfarten strax över 25 knop, för att med tre fartyg kunna möjliggöra dagliga avgångar i varje riktning med sjötransporttider på ca ett dygn. I detta val, ser vi förutom fart-höjningen också en specialanpassning till kundernas behov av dagliga "säkra" avgångar, och ankomster. Nästa fartfönster för denna trad ligger i ett tvåbåtskoncept



med farter i 35-knopsområdet. Men Nordsjön är grund, vilket ger stora motstånd och därmed för höga kostnader jämfört med valt alternativ. Grunt vatten kan liknas med en uppförsbacke, tyvärr har vi här fallet med en uppförsbacke oavsett vilket håll vi färdas.

Hur kan då Tor Lines nya projekt motiveras ur miljösynpunkt? Jo, alternativet är direkt långtradartrafik genom Sverige och Tyskland, som totalt ger högre miljöbelastning än fartygstransporten. Vad betyder detta för Sverige? Jo vi får en ny "bro" till kontinenten där Trollhättan kommer lika nära Bryssel som Wien gör. Det koncept som verkligen har givit eko den senaste tiden är Stenas så kallade HSS-färja. I själva verket är det två olika koncept, dels 120 m katamaraner avsedda för irländska sjön dels 85 m dito bland annat avsedda för trafiken Göteborg-Fredrikshavn.

Vad är då så speciellt med detta pro-

jekt? Först och främst är det ett svenskt projekt, ur konceptsynpunkt, där motorn är Stig Bystedt på Stena, och stort tekniskt bidrag har givits av andra svenska företag däribland SSPA. Byggandet av fartygen sker för närvarande i Finland och Norge. Projektet är ett typiskt exempel på högfartskoncept, men eftersom fart har varit styrande har så många idéer integrerats. Vi kan faktiskt tala om att ett paradigmskifte är på gång, som om det leder till marknadsacceptans kan bli början på en ny sjöfartsera. Inte nödvändigtvis därför att just katamaraner löser alla problem, utan därför att kombinationen av nya tekniker och IT-tillämpningar konsekvent används för att skapa effektiva totalkoncept. Det finns även ett antal enskrovslösningar där många av dessa lösningar integreras.

Låt mig tala lite om detta projekt. Att bygga ett fartyg som gör 40 knop är inget nytt. Ett fartyg av denna storlek kräver



*Stenas HSS-färja*

*Längd: 120 m, Bredd: 40 m, Fart: 40 knop = 75 km/tim*

*Lastförmåga: 50 långtradar/375 personbilar/1.500 passagerare*

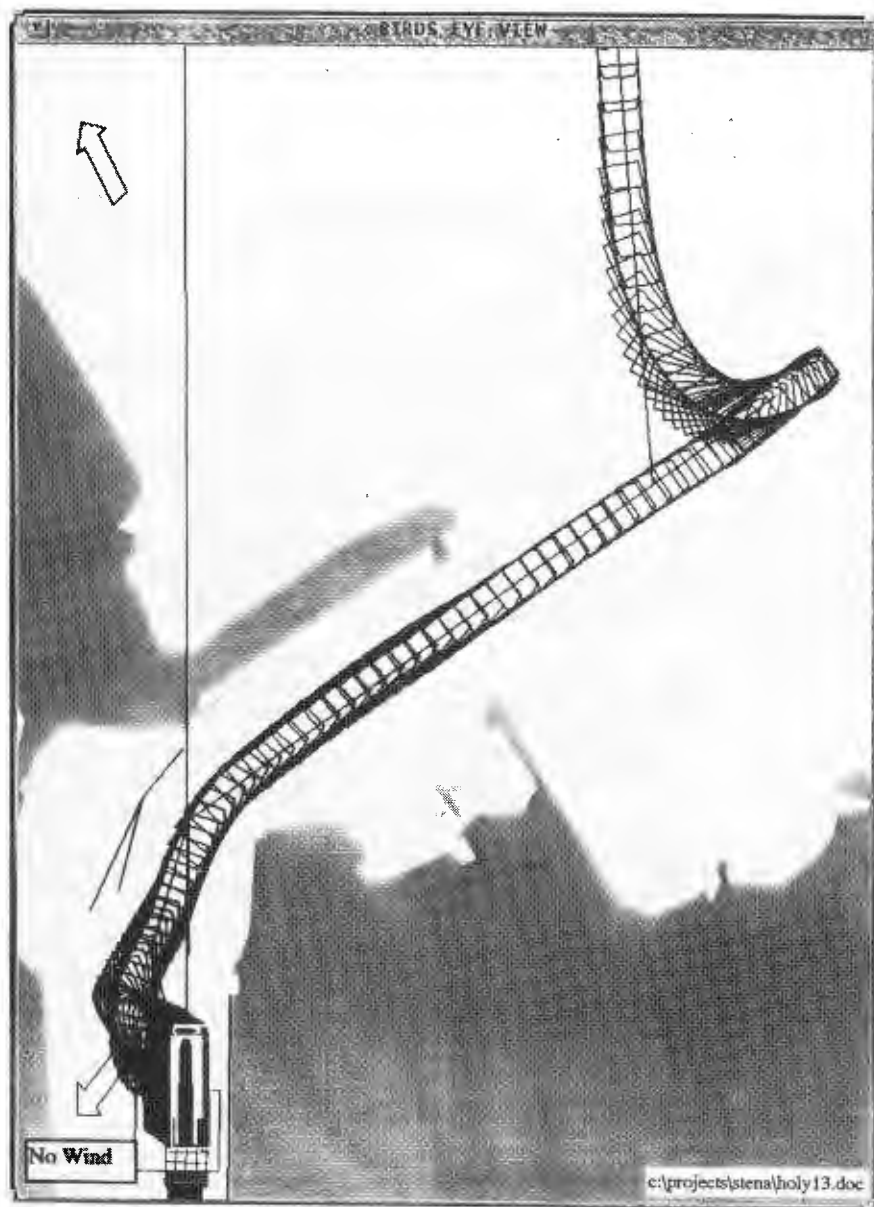
*Byggnadsvarv: Finnyards, Raumo i Finland*

*Ägare: STENA AB, Göteborg*

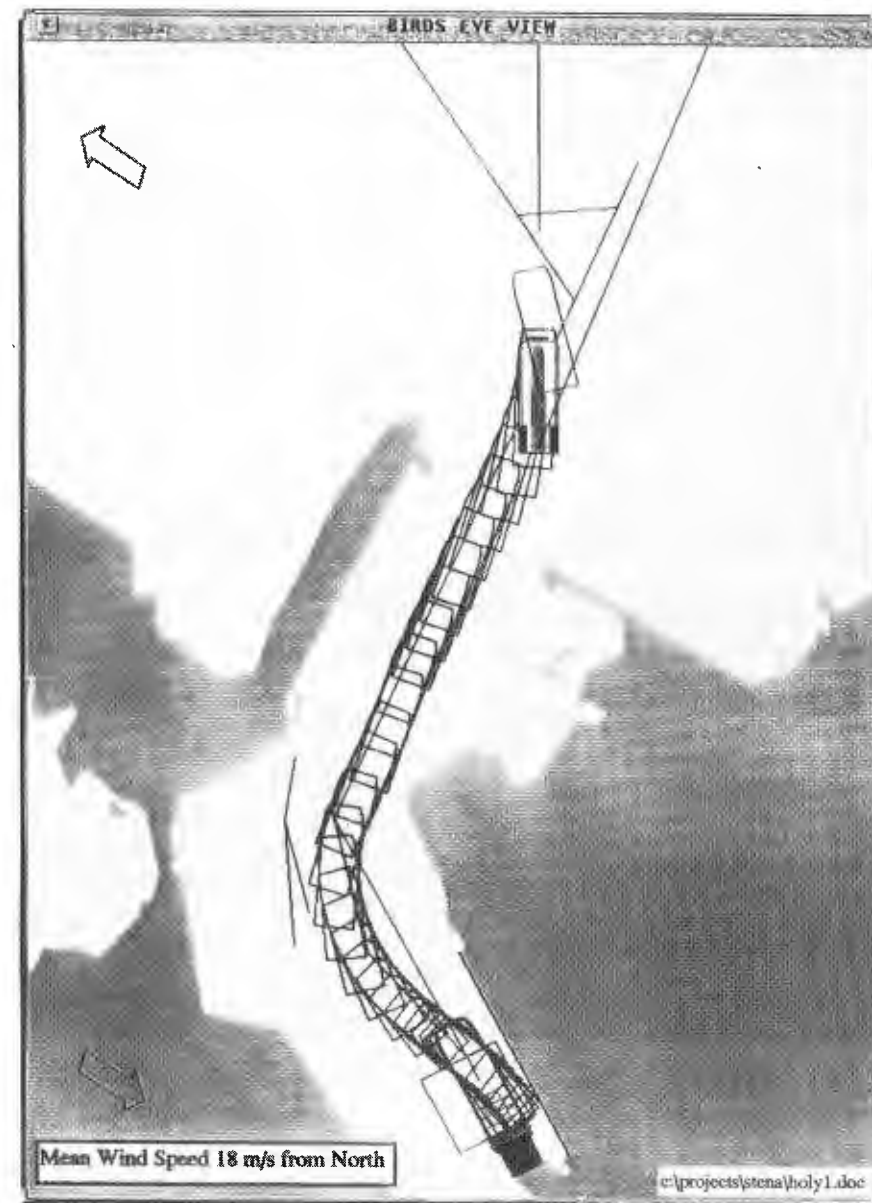
förstås framdriftsutrustning av exceptionell storlek. Vid dessa höga farter är vattenjet drift synnerligen konkurrenskraftig, varför denna lösning valdes. KaMe-Wa är leverantör av aggregaten till detta fartyg liksom till större delen av de högfartskoncept som genomförts på senare tid. Svårigheten i HSS-projektet var alltså inte i sig att åstadkomma tillräcklig fart, utan mer att åstadkomma tillräckligt goda sjöegenskaper i kombination med hög fart. Syftet är givetvis att nå transportsäkerhet i den meningen att linjen ska fungera även i dåligt väder med hög komfort för människor och gods. Men självklart är det ingen mening att köra

med 40 knop i öppen sjö utan att förändra angöring och lastning/lossning. I HSS-fallet utnyttjas det breda katamarandäcket för att kunna möjliggöra samtidig av- och påfart av fordon, så att denna sekvens ska vara genomförd på 15 minuter.

Med konsekvent användning av IT-system har vi skapat den första färjan med automatisk landning. Kaptenen väljer en förberedd strategi med utgångspunkt från väder och vind. Reglersystemet tar därefter över och manövrerar fartyget till kaj, där det automatiskt förtöjer med så kallade link-span. Ansvarig styrman kvitterar under detta förlopp



*Simulering av infart till Holyhead*



*Simulering av utfart från Holyhead*

händelseschemat och kan givetvis när som helst gå in och ta över kontrollen. Systemet kan jämföras med vad som idag är standard för större kommersiella flygplan. Vi har redan före färjans provtur, kört igenom ett stort antal Monte-Carlo simuleringar för att säkerställa funktion och säkerhet. Bilderna visar simuleringar vid infart till och utfart från Holyhead.

Utvecklingsarbetet har bedrivits på så sätt att ansvariga befäl redan ett flertal gånger kört systemen för att dels öva dels påverka utformningen av den information som presenteras på bryggan. Vi kan således säga att concurrent engineering, samtidig utveckling har skett för att säkerställa att totalkonceptet ska fungera från början med hög säkerhetsnivå.

Tillbaka till miljön. En hel del frågetecken reses idag mot dessa havens vinthundar ur miljösynpunkt. Ja, tveklöst är transporteffektiviteten lägre för högfartsprojekten än motsvarande lågfartsalternativ. Men dessa projekt som ger oss havens motorvägar har samma fartegenskaper som rena lastbilstransporter. Dvs återvänder vi till vårt diagram om transporteffektivitet hamnar vägtransporter i samma härad både ur effektivitets- som fartsynpunkt. Med landvägs-transporten som jämförelse kan man konstatera jämförbara drivmedelsförbrukningar men oftast lägre miljöbelastningar för fartygsalternativet på grund av positionen för utsläppen. I min mening finns de största hoten mot en positiv utveckling av sjöfarten i det internationella

regelsystem, som har svårt att ställa de krav som måste vara uppfyllda, för att vi ska få full marknadsacceptans för moderna fartygstransportsystem. Vi måste lämna den era där havens frihet med kapten Kidd vid rodet är styrande till ett modernt kontrollerat transportsystem med regelsystem från byggande och underhåll till operationella krav på handhavande och trafikkontrollsystem.

Jag skulle vilja gå så långt som att måla upp en ny vision där Europas största motorväg går från Grekland till Spanien i Medelhavet över i Atlanten, Engelska kanalen och Nordsjön till Sverige för att sluta i Östersjön i Finland. Med dessa nya transportvägar blir inlandets München samma utpost i morgon fast numera isolerat av igenkorkade motorvägar snarare än gårdagens skogar. Men ska vi komma dit måste vi kräva den säkerhet som ett modernt transportmedel kräver. Det får inte vara så att skrupulösa operatörer får konkurrensfördelar av att inte uppfylla utvidgade krav. I så fall kommer inte den positiva förändringen att ske.

Vad förändringen betyder för den marinmilitära situation ska inte jag idag tolka, men sannolikt kommer vi ha stora mängder mycket snabba fartygssystem som kan korsa t ex Östersjön, lasta i och lasta ur, på kortare tid än en natt. Med ökad betydelse för civil fartygstrafik torde betydelsen av marinmilitära styrkor inte minska utan snarare öka i framtiden.



Korresponderande ledamoten  
STAFFAN KVARNSTRÖM

*Kustbevakningsdirektör Staffan Kvarnström är sedan 1989 operativ chef tillika ställföreträdare för generaldirektören vid Kustbevakningen*

## Kustbevakningen – från tullare till egen myndighet

*Årsberättelse i Vetenskapsgren II (Personal, utbildning och organisation) för 1995 presenterad i utdrag vid Kungl Örlogsmannasällskapets ordinarie sammanträde i Stockholm 31 oktober 1995*

### Kustbevakningens organisation och utveckling 1638–1995

#### Strandridaretiden

Vår förste byråkrat, Axel Oxenstierna, insåg redan på 1630-talet att tullar var en av de största inkomstkällorna för staten. Under den tiden var Sverige i princip en ständigt krigförande makt under Gustav II Adolf och det gällde att finansiera verksamheten genom ett effektivare tullväsen eftersom skattesystemet då inte var så välutvecklat och raffinerat som idag.

En utökad utrikeshandel, styrd via stapelstäder, var receptet för att koncentrera varuflödet till ett fåtal platser för att på så sätt kunna effektivisera kontrollen och administrationen och därigenom tillföra staten ökade inkomster. Detta styrsystem fastställdes i 1636 års stadgar för utrikeshandeln.

År 1638 var totalt 15 platser i det då egentliga Sverige engagerade i utrikes-

trafiken med fartyg. Någon annan utrikestrafik förekom praktiskt taget inte bortsett från ett begränsat varuutbyte landvägen till Norge eller till Blekinge – Skåne – Halland.

Fler av stapelstäderna låg långt inne i skärgårdarna och för att förhindra smuglingen under inomskärsresorna inrättades inloppsstationer långt ut i skärgården där förtullningen skulle ske. Exempelvis hade Stockholm tre inloppsstationer; Dalarö, Sandhamn och Vaxholm och för säkerhets skull visiterades fartygen både på in- och utresan på flera av stationerna. Detta år – 1638 – upptog personalstaten för tullen i hela landet 56 man varav två strandridare i Kalmar och därmed har så de två första kustbevakarna kommit att införas i den statliga rulan.

Uppgifterna för strandridarna var att i



anslutning till farlederna och den öppna kusten förhindra smuggling och vrakplundring och det kom att förbli Kustbevakningens dominerande verksamhetsgren i mer än trehundra år fram till andra världskrigets början.

Med de begränsade transportmedel, som stod till buds på den tiden, hade inte smugglarna det heller så lätt och mot den bakgrunden var kanske inte de två strandridarnas i Kalmar bevakningsområde helt orimligt – nämligen hela kuststräckan från danska gränsen vid Kristianopel till Bråviken! År 1643 skedde dock en hundraprocentig utökning – två inspektörer tillsattes med uppgift att "hålla allmän uppsikt på gods som medfördes i mötande foror".

Verksamheten utökades successivt allteftersom Sverige tillfördes nytt territorium genom frederna i Brömsebro och Roskilde och 1680 utfärdades den första strandridarinstruktionen. Kåren hade nu hunnit utökas till cirka 30 man. Yrket var både ensamt och farligt men redan då var kustbevakaren beroende av goda kontakter med ortsbefolkningen för att kunna lösa sin uppgift. Till sin hjälp hade han muskötan och andelar i det beslagtagna godset vilka till del kunde användas för att köpa tips om smugglare från ortsbefolkningen.

"Strandridare" som tjänstebeteckning togs bort 1810 men landpatrullerandet till fots eller häst fortsatte länge än.

## Strandridaren går till sjöss

Till sjöss hade redan långt innan 1630-talet staten haft en viss kontroll över sjöfarten genom örlogsfloottans försorg.

För att effektivisera tullbevakningen av infartslederna till och från kontrollstationerna beslöts 1640 att en tulljakt skulle stationeras vardera i Kalmar respekti-

ve Dalarö och några år senare fick även Stockholm och Göteborg varsin tulljakt. Organisationen utökades snabbt och 1680 fanns redan 14 fartyg med en besättningsstyrka på 81 man.

Ofta var det mindre örlogsfartyg med besättningar som avlönades genom amiralitetet men som lydde under kammarkollegium – senare kommerskollegium. Mot slutet av 1600-talet knöts dock befälhavarna på jakterna närmare tullverket och beordrades att rapportera till "närmaste tullkontor". Uppgifterna var fortfarande desamma som för strandridarna – upptäcka och förhindra olovlig in- och utförsel av varor genom att "ständigt ge akt på allt som rörde sig, såväl till sjöss som på kusten – blicken alltid riktad mot havet!".

Utvecklingen och förändringen inom Kustbevakningen gick långsamt genom åren trots att smugglingen blomstrade genom att olika handelshinder bevarades ända fram emot 1800-talets mitt. Tullkontrollen räckte inte till, effektivitet och samordning hade uppenbara brister och märkligt nog – tullinkomsterna var utarrenderade mellan 1719 och 1824!. Tullverket behövde moderniseras och så skedde genom att år 1825 inrättas en Generaltullstyrelse.

Redan 1813 utreddes Kustbevakningen – kanske inte för första men definitivt inte heller för sista gången – och Kungl. Maj:ts utredare gjorde dystra iakttagelser. Uttjänt fartygsmateriel, dåligt avlönade och illa utbildade besättningar som saknade kompetent ledning och sjövana var hans slutsatser.

Kungl. Maj:ts beslutade omgående att förstärka Kustbevakningen med beväpnade örlogsfartyg samt öka samarbetet mellan örlogsfartygen och jakterna samt öka samverkan mellan marinen och tullverket genom en utökad rapporterings-



Utdrag ur Konungens år 1833 fastställda uniformsreglemente för Kustbevakningen. Kopia efter original i Riksarkivet.

plikt – d.v.s. en effektivare underrättelse-tjänst.

År 1832 kom ett nytt organisationsbeslut för Kustbevakningen med innebörd att kraftsamla bevakningen mot Syd- och Västsverige samt att ställa "Bevaknings Corpsen på Milicie fot".

Syftet med detta var att kunna tillämpa det militära reglementet, åstadkomma bättre disciplin och ordning och rejält kunna beväpna kåren. Organisationen skall dock inte bli militär – den skall istället vara kvar i tullverket och stå under dess överinseende och lydnad. Kustbevakarna skall förses med "enkel uniform och beväpnas med sabel, två pistoler eller studsare".

Verksamheten kom nu också att mer styras över till landbevakningen av hamnar och farleder och sjöbevakningen skall istället för att som tidigare skedde med örlogsfartyg, nu bedrivas med "smärre segel och roddbåtar". Av kårens ungefär 350 man är cirka 100 till sjöss och resten ridande eller fotpatrullerande. De vidtagna åtgärderna gav efterhand resultat i fråga om ordning, stil och arbetsresultat. I samband med frihandelsnombrott på 1860-talet minskade dock smugglingstrycket och mot slutet av 1800-talet minskades personalstyrkan allmänt sett. Nedskränningarna drabbade främst landsidan och man ökade istället resurserna på sjön.

Ett mer sjöoperativt befälssystem började införas och i Malmö inrättades 1870 en post som "Befälhavare för Kustbevakningen i Skåne". 1905 tillkom sedan en kustbevakningschef i Skåne – Blekinge och en dito i Halland – Göteborg – Bohuslän. På ost- och norrlandskusterna behölls dock tills vidare systemet med tullförvaltare som operativa chefer.

Ordning och disciplin rådde numera och personalens kvalitet var avsevärt förbättrad. 1832 års militära reglemente bedömdes ha gjort sitt och därför återgick man nu, år 1904, till 1831 års civila ordning som fortfarande var i kraft!

### Ångans tidevarv – utredningar, spritsmuggling och utveckling.

Den tekniska utvecklingen nådde så småningom även tullverket och år 1900 tillfördes den första självgående enheten – ångfartyget Gripen, som placerades i Haparandadistriktet. Omkring år 1910 insattes motordrivna båtar på väst- och sydkusterna och effektiviteten höjdes markant.

En ny utredning tillsattes 1914 – tullkommissionen – med mål att skapa en ny tullorganisation vars övervakningsorgan skulle fungera "säkert, snabbt och billigt". Man ville modernisera Kustbevakningen i tekniskt hänseende men samtidigt skära ned personalstyrkan från 366 till 191 personer. Detta skulle kunna ske genom att överlåta en del av uppgifterna till tillsynsmän utanför verket eller till ortsbefolkningen. Besparingstankarna kom aldrig till genomförande då den stora spritsmugglingseran nu inleddes åren efter 1918 – nu gällde det att, i stället för att dra in, öka kapaciteten och ge personalen erforderliga befogenheter för de nya uppgifterna.

Kustbevakningssakkunniga av år 1920 överarbetade tullkommissionens förslag vilket ledde till en nyorganisation av Kustbevakningen 1923. Den föreslagna kustdistriktscheforganisationen fick inte genomföras utan de 22 nya kustbevakningsområdena skulle ledas av tullförvaltarna på närmaste tullkammare.



Roende kustbevakare i slutet av 1800-talet. Kustbevakningen rodde och seglade sig fram vid sekelskiftet 1900.

De tidigare kustbevakningscheferna från 1880 resp 1905 drogs in. Riksdagsbeslutet blev ett bakslag för Kustbevakningen och man gick in i spritsmugglingseran med en sjöoperativt svag organisation utan någon central chef och med 22 lokala operativa chefer – nämligen tullförvaltarna, som givetvis saknade all erfarenhet av operationer till sjöss.

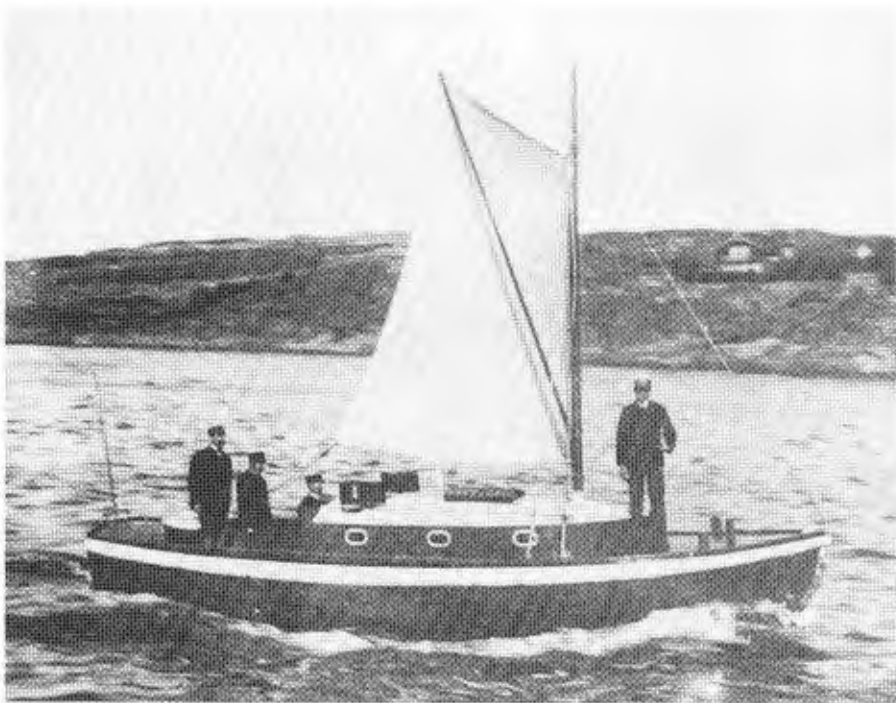
Fartygsmaterielen var också otillräcklig för kvalificerade utsjöbevakningsuppgifter och den centralt placerade sjösakkunnige – kustbevakningsinspektören i generaltullstyrelsen – fick endast ha en rådgivande funktion, alltså inget chefskap.

Under mellankrigstiden ökade överhavssmugglingen av främst 96%-ig sprit

på ett närmast ofattbart sätt. Från Tyskland, Polen och de baltiska staterna smugglades miljontals liter sprit till Sverige. Många stora beslag på 50 000 liter och mer gjordes. Tiotusentals personer lagfördes under storsmugglartiden 1918–1939 när kriget obönhörligen satte stopp för verksamheten.

Innan dess utkämpade tullverket febrilt en ojämn kamp längs hela svenska kusten. Man hyrde fartyg, köpte fartyg, byggde fartyg, man anställde mer personal men fick trots detta aldrig hejd på verksamheten.

Sett från dagens perspektiv är det nog så att det var nutidens moderna resurser som saknades för att kunna lösa dåtidens uppgifter – myndighetssamverkan och



Långedragts tulljakt 1919. Det var bland annat med fartyg av denna typ man mötte den begynnande storsmugglingen kring 1920. Foto: Tullmuseum.

samordnad ledning, flyg och radarspaning, kvalificerad fartygsmateriel och modern sambandsmateriel.

Den personalminskning man tänkt sig kom som nämnts aldrig till stånd. Personalstyrkan ökades istället från 366 man år 1917 till som mest 602 man omkring 1930. Vid krigsutbrottet 1939 hade styrkan återigen minskat till 440 man.

Under denna tid insåg man äntligen att Kustbevakningen behövde organiseras om för att nå en större operativ förmåga.

Verksamheten måste samordnas över större geografiska områden och den insikten ledde till att man år 1937 sent om-

sider tillsatte en central kustbevakningschef för att verkligen leda Kustbevakningen. Den förste kustbevakningschefen, 1937–1944, var kommandören i flottans reserv, Ernst Hilmer Bergmark. Direkt under honom organiserades fyra kustdistriktchefer vars kustavsnitt indelades i kustbevakningsområden. Områdescheferna lydde direkt under respektive kustdistriktchef.

För första gången sedan 1638 hade Kustbevakningen nu fått en homogen, landsomfattande organisation med en rak operativ befälslinje hela vägen från toppen ned till den enskilda posteringen eller fartyget.

## Materielutvecklingen påbörjas

Vad hade då hänt på materielsidan efter första världskriget? I början på 1920-talet insågs som tidigare nämnts att materielen var omodern och inte ändamålsenlig. Utsjöbevakningsfartygen – som också var beväpnade – tillkom mer eller mindre "ad hoc" genom begagnatmarknaden och kom att utgöra en brokig samling av valfångare, ångtrålare, bogserbåtar och äldre vedettbåtar. Den gemensamma nämnaren var dock sjövärdighet och uthållighet och det gäller fortfarande för våra moderna utsjöbevakningsfartyg.

De mindre tonnaget föreslogs i en proposition från 1922 utgöras av 154 enheter fördelade på:

- 24 tulljagare, längd 17 m, fart 11–18 knop,
- 46 tullbåtar, längd 7–8 m, fart 6–7 knop,
- 84 snipor och ekor.

Tulljagarna skulle anskaffas av verket, övriga farkoster hållas mot lega – d.v.s. skulle hyras från en kustbevakare, som skulle vara ägare till båten.

Riksdagen beviljade dock endast medel till 6 tulljagare, vilka tyvärr visade sig vara mindre lämpade för uppgiften. I mitten på 1930-talet byggdes därför ytterligare några båttyper med erfarenheter från de tidigare, mindre lyckade byggena.

Nu kom de första "tullkryssarna" och den mest bekanta, TV 16, senare TV 116 levererades 1935 från Götaverken. Hon kom att verka på de flesta kustavsnitt och gick ur tjänst i östra kustdistriktet så sent som 1988 efter 53 tjänsteår. Bensindrivna racerbåtar av olika slag kom i drift och i flera fall rörde det sig helt enkelt om beslagtagna spritsmugglingsbåtar som förklarats förverkade till kronan.

Huvuddelen av båtmaterielen ägdes inte av tullverket utan av enskilda tjänstemän vilka hade som tjänsteåliggande att ställa båt till förfogande. Tanken bakom detta var förstås att det skulle bli billigare för staten att hyra istället för att äga. Följden av systemet blev en flotta av skiftande kvalitet och för att bättra på standarden och underlätta anskaffandet inrättades år 1934 Tullverkets båtlånefond varifrån stöd kunde sökas för anskaffning och underhåll.

I den utredning som föregick 1937 års omorganisation behandlades även fartygsfrågan. Sakkunnigbetänkandet 1935 föreslog 18 tullkryssare, 52 tulljakter, 19 mindre motorbåtar och ett lämpligt antal prejbåtar. Legosystemet bibehölls dock och överlevde kriget för att sedan efter 1945 successivt avvecklas.

## Krigsåren under andra världskriget – en milstolpe

I september 1939 hade Kustbevakningen 440 man i tjänst. Överhavssmugglingen försvann snabbt, de civila arbetsuppgifterna minskade men istället tillkom nya uppgifter till följd av kriget. Samverkan med marinen ökade genom medverkan i neutralitetsvakten och flyktingmottagning blev en realitet.

I juni 1941 utfärdades kungörelsen "Angående användning av tullverkets kustbevakning inom marinen vid mobilisering eller förstärkt försvarsberedskap". Detta kom att bli inledningen till "marinopolistiden".

Kungörelsen var resultatet av en snabbutredning vars tanke var att på ett effektivt sätt kunna använda Kustbevakningen inom försvaret men med bibehållande av funktionen och befogenheterna i tullverket. För att få en smidig övergång



Beväpnade kustbevakare, marinpolis, i Västerviksområdet 1944. Foto: Tullmuseum.

med väl avvägd koppling mellan de gamla uppgifterna och de nya marinpolisfunktionerna bestämdes att de fyra kustdistriktscheferna skulle ingå som marinpolischefer i respektive marindistriktsstab.

”Krigskustbevakaren” blev en man med minst tre huvuduppgifter – de ordinarie för tullverkets kustbevakning med tillägg av lämpliga marina och polisiära uppgifter – därav benämningen marinpolis. Tilläggsuppgifterna skulle omfatta ”insatser, som av vederbörliga militära eller polisiära insatser bedömdes vara angelägna och lämpliga i beredskapsstrategien för den svenska gränsövervakningen”.

Det kanske bör förtydligas att vid sidan om Kustbevakningens marinpolis

fanns och finns fortfarande marin militärpolis (MP) med uppgift att bl.a. upprätthålla ordning och säkerhet inom Försvarsmakten.

Kustbevakningsfartygen beväpnades och integrerades i verksamheten som kom att omfatta kontroll av sjötrafiken, visitation av fartyg och människor, kontroll av passerkort, plombering av radiosändare och mycket annat. Man bemannade sjöfartskontrollstationer, bevakade ankarliggare, utförde militärledslogsning, tog hand om flyktingar och utövade allmän övervakning. Till och med ut- och inpasseringskontrollen vid Vitså utfördes av Kustbevakningens marinpolis.

I oktober 1944 kom gränsövervakningskungörelsen och med den tillkom ytterligare uppgifter för marinpolisen så-



TV 7 under marinpolistiden. Kustbevakningsfartygen patrullerade för både civil och militär räkning. OBS! kulsprutan på backen. Foto: Tullmuseum.

som utlänningskontroll och ”aktgivande på förhävanden, som kunna innebära spioneri, sabotage eller annan verksamhet till men för rikets försvar eller säkerhet.”

Under hela kriget kom flyktingar sjövägen till Sverige från olika länder runt Östersjön och över Öresund. Den verkligt stora flyktingströmmen kom från Baltikum år 1944 och här ställdes marinpolisorganisationen inför en verkligt stor uppgift.

Mer än tusen fartyg och båtar togs om hand och då som i nutid gällde det att ta hand om mer eller mindre nödställda människor i överfyllda, icke sjövärdiga båtar. Många tragedier utspelades men många humanitära och mänskliga insatser med lyckat resultat finns också doku-

menterade. Arbetet med flyktingmottagandet blev så inarbetat i Kustbevakningens traditioner och medvetande att det femtio år senare i samband med människosmuggling över Östersjön trots generationsskiftet inom kåren ändå kom att framstå som ett naturligt inslag i Kustbevakningens vardag. Detta i ett läge när samhället i övrigt inte minst genom massmedias försorg förleddes tro att flykt över havet var något nytt och obeprövat.

Marinpolisverksamheten upphörde den första juli 1945 och Chefen för marinen, viceamiral Strömbäck, uttryckte i en särskild skrivelse sin erkänsla och sitt tack för ett plikttroget och gott arbete under krigsåren.

Samarbetet med Marinen under and-



ra världskriget blev inledningen till en mera utbyggd samverkan och resulterade 1958 i en särskild lagstiftning om "utnyttjande av Tullverkets kustbevakning i Marinen i krig och beredskapstillstånd."

## Nya arbetsuppgifter och nya utredningar

Efter kriget bibehölls personalstyrkan i nästan oförändrad omfattning samtidigt som antalet posteringar minskade. Detta var en naturlig rationalisering som möjliggjordes genom ökad rörlighet med modernare tonnage och utveckling av sambandssystemen. Under tiden 1925–1955 minskade antalet posteringar från 209 till 102 och 1954 bestod fartygsflottan av 84 enheter varav 11 större och 57 av medelstorlek. Av dessa ägdes fortfarande 16 båtar av tjänstemän och hyrdes av Tullverket!

Efter kriget tillkom nya uppgifter. 1937 års organisation hade med framgång prövats under krigsåren och kunde nu anförtros nya uppdrag. Redan tidigare hade man "i mån av resurser" medverkat inom olika områden utanför tulltjänsten. Som exempel kan nämnas jakttillsyn sedan 1931, organiserad sjöräddning sedan 1935 och i viss utsträckning även fiskeritillsyn också sedan 1935.

De nytillkommande uppgifterna – "utomverksuppgifterna" – var av väsentlig betydelse för Kustbevakningens fortsatta utveckling. Utsjöbevakningstiden var förbi då sovjetmakten numera effektivt förhindrade överhavssmugglingen. Marinpolitiden var också över och de rena tulluppgifterna var inte tillräckliga för att vidmakthålla organisationen.

Trots de nytillkommande uppgifterna var det ända fram till mitten av 1960-talet oklart hur Kustbevakningens framtid

skulle gestalta sig. Det talades om nedskärningar, om uppgående i polisen eller Sjöfartsverket och mycket mera.

Hur gick det då? Nedan redovisas kronologiskt några nyckelår i den moderna Kustbevakningens utveckling;

- 1947 Sjøräddningen organiseras och Kustbevakningen blir en av åtta myndigheter som organisatoriskt ingår i systemet.
- 1955 Kustbevakningen får i uppdrag att svara för jakt och fisketillsyn vid kusten och till sjöss.
- 1956 Skyddsområdestillsynen tillförs Kustbevakningen under polisen.
- 1957 Tullkriminalverksamheten organiseras och Kustbevakningen ingår i de specialgrupper som tillskapas.
- 1965 Kustbevakningen tillförs befogenheter och uppgifter inom sjötrafikövervakningen.
- 1967 Naturvårdstillsyn, fågelskyddsområde och naturreservat tillkommer.  
Kontinentalsockelövervakning blir ett nytt begrepp.  
Kustbevakningen får i uppgift att kontrollera säkerhetsbestämmelser på fartyg.  
Kustbevakningen får i uppgift att mer systematiskt lämna service åt andra myndigheter.
- 1969 Fornminnestillsyn av vrak tillkommer.
- 1971 Kustbevakningen får regeringens uppdrag att svara för oljebekämpningen till sjöss.  
Hydrografiska mätningar åt SMHI tillkommer.  
Kustbevakningen åläggs att med-

verka i beredskapsorganisationen för kärnkraftverken.

- 1974 Kustbevakningen får ansvaret för kemikaliebekämpningen till sjöss.
- 1978 Fiskezonen proklamerar till mittlinjen och Kustbevakningen åläggs att svara för havsfiskeövervakningen.
- 1982 Kustbevakningen ges polisiära befogenheter till havs och i kustvatten samt i Väner och Mälaren genom särskild lagstiftning (LTP).

Den person som verkligen förstod värdet av att optimalt utnyttja en befintlig organisation istället för att diskutera dess framtida existens var Roland Engdahl, gränschef och chef för Kustbevakningen 1965–1980. Han insåg tidigt värdet av att tillföra nya uppgifter, utveckla materielen och "sätta fart på Kustbevakningen". Den kanske största insatsen gjorde han genom att tidigt inse värdet och behovet av miljöskydd till sjöss – ett i princip okänt begrepp innan tankern "Jawachta" slet upp botten på Kullagrundet 1969 och ett yrvakt Sverige gnuggade ögonen inför konsekvenserna av oljespillet på Skånes stränder, fågelliv och havsmiljö.

När regeringen väl bestämt sig för Kustbevakningen som nationellt ansvarig myndighet för oljebekämpning till sjöss följde en hektisk tid av materiel- och metodutveckling på oljeskyddssidan. De internationella kontakterna ledde till uppbyggnad av samarbets- och samverkansmetoder på stabsnivå, övning såväl till sjöss som i gemensamma staber och inte minst värdefulla erfarenheter från oljeskyddsoperationer både när och fjärran. Specialfartygen för oljebekämpning utvecklades inom myndigheten och de första miljöskyddsfartygen var ombyggda äldre fisketrålare, kustlastfartyg eller

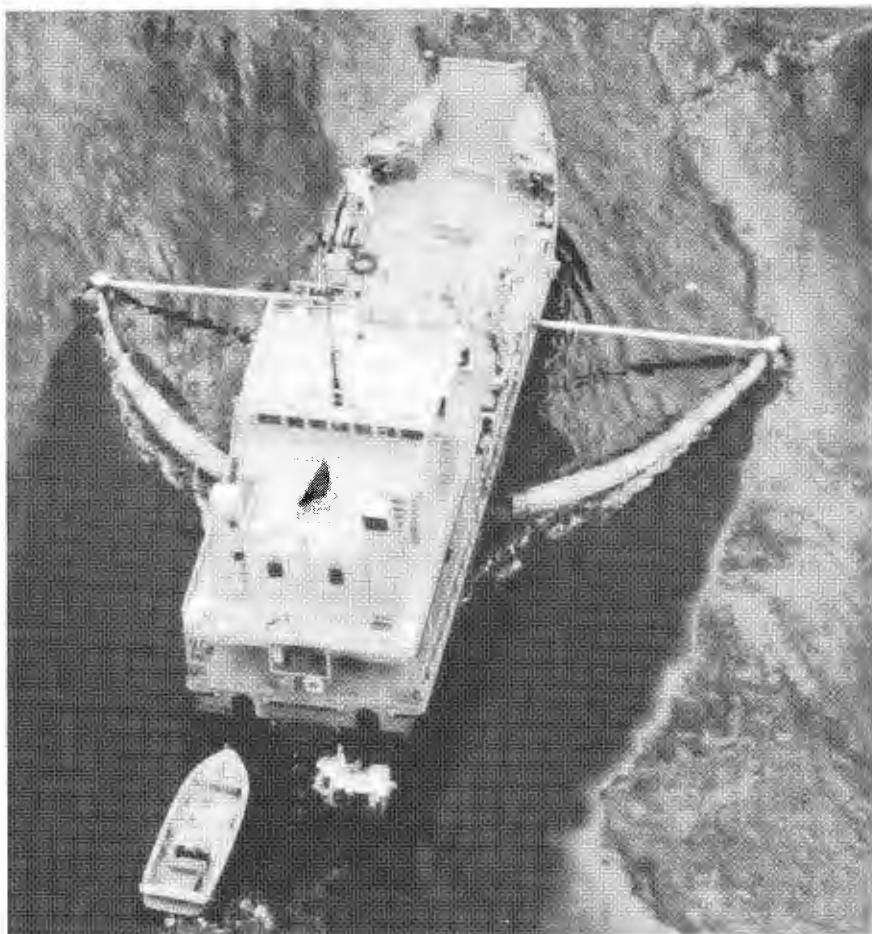
gamla minsvepare som M 11, M 12 och M14 som nu fick ett nytt tredje liv. Efter en tillvaro som tullkryssarna TV 111 – TV 114 blev de nu miljöskyddsfartygen TV 011 – 014 och utrangerades slutligen först i mitten av 1980-talet.

Miljöskyddsförråd, oljelänsor, skimmers och specialpråmar liksom kompetent personal tillfördes organisationen i snabb takt. 1978 levererades det första nybygget i miljöskyddsflottan avsedd för "offshore" – verksamhet, TV 04. Hon följdes successivt av flera specialfartyg, så kallade seatrucks – arbetsfartyg med inbyggda tankar för mellanlagring av upptagen olja. Utvecklingen gick snabbt och konstruktionsarbetet höll inte alltid jämna steg med kraven varför produkten tyvärr inte alltid blev den efterfrågade. Ibland fick man också bygga fartygen "på känn" då såväl erfarenhet som jämförelsemateriel inte fanns att tillgå.

Idag är alla de äldre fartygen utrangeerade eller ändamålsenligt ombyggda. De modernare fartygen har successivt modifierats och anpassats efter ny oljeupptagningsmateriel och dagens sjösäkerhets- och oljehanteringskrav. Kustbevakningen disponerar nu en väl anpassad och effektiv miljöskyddsflotta som i samverkan med övriga öster- och nordsjöstater i stort sett svarar mot de nationella och internationella krav på insatstider och bekämpningsförmåga som statsmakterna ställer.

Oljebekämpning och miljöskydd kräver tillgång till kvalificerad flygspaning utrustad för ändamålet och i början på 1970-talet påbörjades försöksverksamheten med kustbevakningsflyg. Olika flygplanstyper prövades och fjärranalysutrustning för bland annat oljespilldetektering utvecklades i samarbete med Rymdbolaget och Ericsson.





*Modernt havsgående oljebekämpningsfartyg med inbyggda oljeupptagningsystem av s.k. advanced system - typ.*

1976 permanentades flygverksamheten och två Cessna 337 med SLAR (Side looking airborne radar) IR/UV (infrared / ultraviolet scanner) och datoriserat dokumentationssystem inklusive datakameror kom att utgöra det nya Kustbevakningsflyget. Utrustningen tilldrog sig stort internationellt intresse och har senare exporterats till ett flertal länder. Utveckling-

en gick framåt och en större Cessna 402 tillfördes 1979 då även nosradar tillkom.

Kraven på flygverksamheten ökade allt eftersom nya uppgifter tillkom och havsområdena utökades genom först en territorialhavsutökning, senare en fiskeszon och nu senast en ekonomisk zon ut till mittlinjen i våra omgivande farvatten. I skrivande stund föreslår regeringen att



*Två Cessna 337 flygplan med svenskutvecklad fjärranalysutrustning för detektering av oljeutsläpp kom att utgöra det nystartade kustbevakningsflyget år 1976. Foto: Kustbevakningen*

Sverige tillträdde 1982-års Havsrättskonvention och i samband därmed även inrättade en särskild s.k. tilläggszon om ytterligare 12 nautiska mil. Inom kuststatens tilläggszon får bland annat landets tull-, skatte- och immigrationslagstiftning tillämpas.

Sedan 1986 användes medeltunga flygplan av typ CASA 212 i verksamheten och idag opererar Kustbevakningens tre flygplan med fem besättningar. Ett av flygplanen har, utöver fjärranalysutrustningen, försetts med hydrofonbojarrangemang och analysutrustning av samma typ som i det CASA 212 flygplan Marinen anskaffat för utbåtsjaktändamål. Härigenom kan beredskapen för incidentuppdrag vid ubåtskydd förstärkas samtidigt som möjligheterna att öva krigsorganisationen förbättras.

### **Sista åren i tullverket**

Trots expansionen gjordes under 1970-talet några mindre lyckade experiment med ledningsorganisationen för Kustbevakningen i den nya regionala tullorganisationen. Den nya tullchefen Björn Eriksson (1983–1988) insåg snart att de nya kraven på och uppgifterna för kustbevakningsorganisationen visade på behovet av att ge Kustbevakningen friare händer istället för att integreras i ett större mera tungrott system. 1985 återupptogs därför kustdistrikten och kustdistriktscheferna blev nu direkt underställda de fyra tulldirektörerna längs kusten och med fullt operativt befäl över organisationen och med stora administrativa och ekonomiska befogenheter.

Samtidigt lät Björn Eriksson genomföra en förändring i Generaltullstyrelsen



*Sedan år 1986 utgörs kustbevakningsflyget av flygplan typ CASA 212.*

– man delade på gränschefsbefattningen och skilde därmed landgränsbevakningsfrågor och kustbevakningsfrågor åt – den nya benämningen blev "Chef för Kustbevakningen" med odelat ansvar för Kustbevakningen.

Under 1970-talet hade, parallellt med miljöskyddsuppbyggnaden, behovet av att utöka Kustbevakningens befogenheter inom övervakningstjänsten till sjöss uppmärksammas. Behovet framstod tydligast inom jakt- och fisketillsyn, naturvårdstillsyn och sjötrafikövervakning eftersom regelverket inom dessa områden kommit att bli snårigt och svåröver- skådligt med tiden.

Tillkomsten av fiskezonen 1978 och utökandet av territorialhavet från fyra till tolv nautiska mil 1979 påskyndade frågorna men inte förrän 1982 löstes den

segslitna frågan om polisiära befogenheter för kustbevakningstjänstemännen. Då tillkom äntligen LTP – "Lagen om Tullverkets medverkan i polisiär övervakning." Lagen ändrade sedan namn i samband med den nya myndighetens bildande och benämns numera "LKP". Genom lagen fick kustbevakaren befogenheter att i samband med brott till sjöss, ingripa och agera efter i princip samma förutsättningar som gäller för polismannen. Lagen ger också kustbevakningstjänstemännen vittgående befogenheter att tillgripa våld och även vid behov inbringa fartyg till hamn.

Lagen har sedan successivt utökats vad gäller lagområden och uppgifter och är idag tillsammans med tullagstiftningen, fiskelagstiftningen och fartygssäkerhetslagstiftningen en förutsättning för att

den moderna Kustbevakningen skall kunna bedriva en rationell och rättsäkerhetsunderbyggd verksamhet.

Under de sista åren i tullverket utfördes ett omfattande nybyggnadsprogram på fartygssidan med två utsjöbevakningsfartyg och ett antal nya patrullfartyg och racerbåtar förutom de nya miljöskyddsfartygen i sin kanske inte helt lyckade utformning.

Antalet kustposter hade nu minskats från 102 till 55 men de kvarvarande var till största delen moderna och utbyggda även för de nya miljöskyddsuppgifterna. Arbetsuppgifterna hade också förskjutits från de rena tulluppgifterna, vilka nu uppgick till endast 10–15 % av den totala produktionen, till en mera allmäninriktad övervaknings- och servicefunktion för den civila sjöfarten.

Diskussionerna började åter föras huruvida Tullverket var den rätta hemvisen för en modern kustbevakning och utredningar följde. Minskad sektorisering och ökad samverkan blev nyckelord för utredarna och 1986 var en sammanslagning av Sjöfartsverket och Kustbevakningen nära. Projektet lades ned i ett mycket sent skede och regeringen tillsatte istället en snabbutredning för att konstruera en fristående civil kustbevakningsmyndighet hemmahörande i Förvarsdepartementet. Resultatet blev att riksdagen beslöt att Kustbevakningen fr.o.m. 1 juli 1988 skulle vara en egen myndighet med egen instruktion och verksamhet.

## **Bakgrunden till den nya myndighetsbildningen**

I propositionen som lade grunden för den nya Kustbevakningen föreslogs att kustbevakningsdelen skiljs från Tullverket och bildar en egen myndighet direkt

under regeringen med egen budget och definierade uppgifter. Några av syftena med den nya myndigheten är att minska sektoriseringen inom den totala sjöövervakningen och skapa större samverkan mellan myndigheter med ansvar och uppgifter till sjöss. Vidare vill man åstadkomma samordning och rationalisering inom områdena materielanskaffning, underhåll och utbildning. Krigsorganisationens materiel och personal för ledning, radarövervakning, samband och kommunikation skall redan i fred kunna stödja den civila övervakningsorganisationen. Detta skulle till del ske genom att den nya myndighetens fyra regionala ledningar samgrupperas med marinkommandostaberna och då enkannerligen sjöbevakningscentralerna. Samtidigt betonade regeringen att Kustbevakningens status och profil som civil myndighet skall bevaras.

Propositionen togs av värriksdagen 1987 och genast tillsattes "Kustbevakningskommittén" med uppgift att arbeta fram budget, erforderliga lag- och författningsändringar samt organisation av central och regional ledning för den nya myndigheten som också följdriktigt föreslås få namnet "Kustbevakningen" och lyda under Förvarsdepartementet.

Våren 1988 har kommittén lämnat tillräckligt underlag för proposition nr två i ärendet där förslag lämnas om lagändringar, myndighetsorganisation på central och regional nivå liksom lokalisering av de olika ledningsstaberna.

Värriksdagen 1988 antog propositionen och beslöt därmed att

- tjugotalet lagar med följdförfattningar ändras enligt propositionens förslag
- centrala ledningen skall lokaliseras till Karlskrona

- de regionala ledningarna skall successivt samlokaliseras med marinkommandona i Härnösand, Tullinge, Karlskrona och Göteborg
- den nya myndigheten "Kustbevakningen" inrättas fr.o.m. juli 1988.

Som synes en rask handläggningssång och, efter 350 år i tullverket och som ett resultat av riksdagens, regeringens och kommitténs arbete kunde så äntligen försvarsminister Roine Carlsson hissa Kustbevakningens nya flagga med havsörnen som symbolen i det heraldiska vapnet. Samtidigt avlöstes Sven Uhler som "Chef för Kustbevakningen" av den nye generaldirektören Leif H Sjöström.

Organisationskommittén arbetar oförtrutet vidare med rollfördelningen i den framtida sjöövervakningen och lämnar våren 1989 sitt sista betänkande till regeringen. Sålunda kan regeringen under våren 1990 lägga fram sin tredje proposition angående Kustbevakningen med huvudinnebörd att:

- Kustbevakningen föreslås få en utökad roll inom Räddningstjänstlagens begrepp "Sjöräddning"
- samarbetet med sjöpolisen skall utvidgas och formaliseras
- Kustbevakningen föreslås få utökade befogenheter vid kontroll av säkerheten på fartyg och kontroll av farligt gods.

Även denna sista proposition togs till alla delar av vårriksdagen 1990 och därmed kunde organisationskommittén, under ledning av Håkan Jarmar – numera nytilträdad sjukhusdirektör, skiljas från en väl genomförd uppgift.

## De första åren i den nya myndigheten – nya uppgifter

Parallellt med organisationskommitténs arbete bedrevs från 1 juli 1988 ett inten-

sivt arbete inom den nya myndighetens centrala och regionala ledningar. Efter ett år i Stockholm kunde den Centrala ledningen etablera sig i provisoriska lokaler i Karlskrona för att redan 1 juli 1990 flytta in i de nyrenoverade lokalerna i det nästan trehundra år gamla Tunnebodsmagasinet på Stumholmen. Successivt etablerades regionledningar i Härnösand, Karlskrona (Torskors) och Göteborg (Käringberget). Ett nytt regeringsbeslut medförde att MKO flyttning från Muskö till Tullinge aldrig kom till stånd och därmed kom också förutsättningarna rörande region Ost samlokalisering med MKO att radikalt förändras. Frågan är ännu inte slutligt avgjord men att vara "en civil myndighet med egen profil" för att citera propositionen, är ganska svårt inom ett militärt skyddsområde samtidigt som kostnadsbilden idag, snart tio år senare, är en helt annan.

För att understryka den civila profilen målades fartyg och flygplan om i huvudsak i blått och gult, nytt uniformsreglemente fastställdes och samverkan med polisen, tullen, fiskeriverket och sjöfartsverket intensifierades på alla nivåer.

En kort tid efter myndighetsbildningen började den politiska nyordningen inom kommunistblocket och de baltiska staterna. Vår omvärldsanalys gav successivt nya intressanta signaler om utvecklingen i främst Östersjöområdet.

Prioriteringen av uppgifterna och verksamhetsinriktningen för vår del förändrades alltefter händelsernas gång och tack vare en utmärkt samverkan med försvarsmakten på alla nivåer kunde övervaknings – och kontrollverksamheten för Kustbevakningens del hållas på en kostnadseffektiv nivå samtidigt som uppgifterna kunde lösas enligt statsmakternas intentioner.

De fördelar, som en framsynt Kustbevakningskommitté kunnat se i samgrupperingen med Marinens sjöbevakningssystem gav, och ger fortfarande, ett gott resultat tillsammans med den utökade och utvecklade samverkan med de civila myndigheterna som har uppgifter inom den maritima sektorn.

I och med att de baltiska staternas frigörelseprocess fortskred till självständighet och suveränitet framstod också behovet av stöd till uppbyggnaden av ett demokratiskt samhällssystem. Rättsväsendet och förmågan hävda sin nyvunna suveränitet framstod som viktiga steg i det svenska biståndet. Kustbevakningen fick redan tidigt i uppgift av regeringen att medverka genom att bland annat leverera nyöversedda äldre kustbevakningsfartyg med utrustning och utbildad personal, mindre patrullbåtar samt snöscoters. Härigenom kunde tillsammans med den finska gränsbevakningen värdefulla operativa kontakter redan tidigt etableras med de nybildade myndigheter som svarar för gräns- och kustbevakningen i alla de tre nya grannstaterna. Detta tidiga samarbete visar nu resultat så gott som dagligen i vårt sjö- och gränsbevakningssamarbete inte minst när det gäller att bekämpa den illegala invandringen och biträda asylsökande som kommer sjövägen.

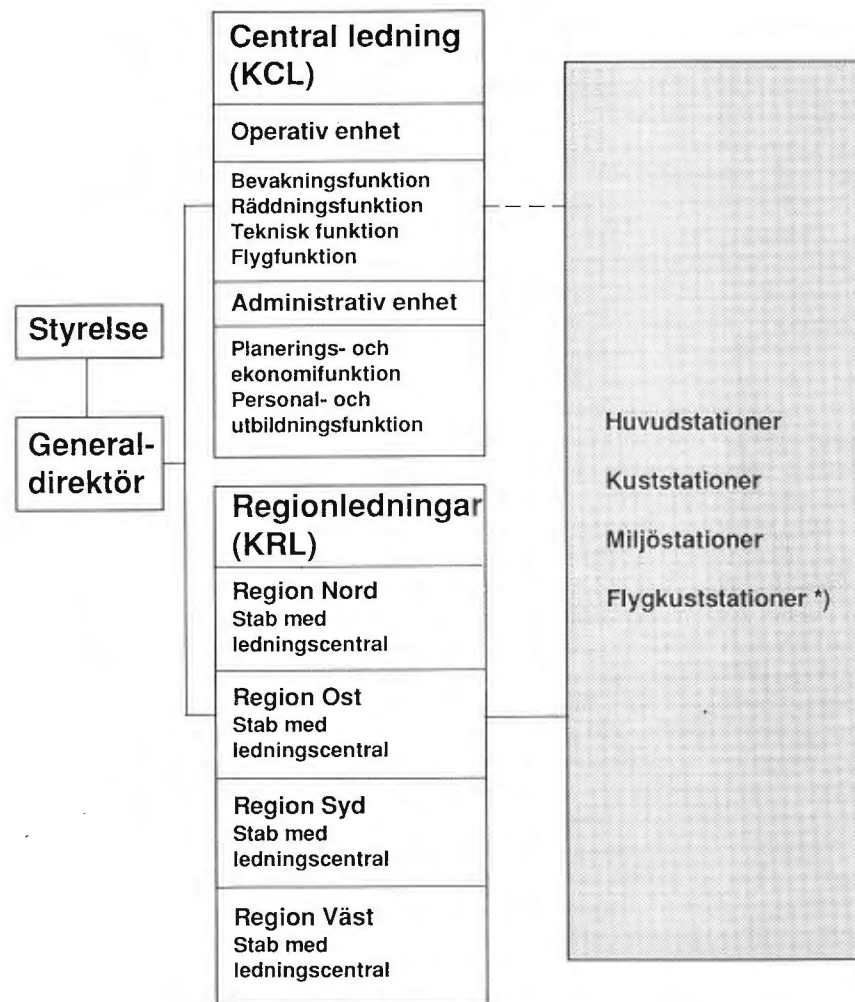
Utvecklingen inom den internationella havsrätten har också lett till att Sverige etablerat en ekonomisk zon – också enligt mittlinjeprincipen – där Kustbevakningen i lag ålagts ytterligare arbetsuppgifter vad avser främst övervakningen av vattenförorening, miljöskydd och fiske.

EU-tillträdet har för Kustbevakningen inneburit ett ökat engagemang i den gemensamma fiskerikontrollen. Nya moment som landnings- och kvalitetskon-

troller har tillkommit utöver den sedvanliga övervakningen och kontrollen till sjöss av fiskets bedrivande.

Genom medlemskapet har vi också anmodats delta i gemenskapens fiskekontroll av egna fartyg i Nordatlanten. Sex kustbevakningstjänstemän har i tvåmånaders perioder tjänstgjort som EU-kontrollanter ombord i spanska och portugisiska fiskefartyg på New Foundlands bankarna – definitivt en ny erfarenhet.

I dagsläget står Sverige inför nästa viktiga EU-beslut, nämligen en anslutning till Schengen-avtalet om yttre gränskontroll. Sverige har EU:s längsta yttre gräns vilken samtidigt är sjögräns vilket förpliktar! Dessutom äger Sverige Östersjöns längsta kust. Här ställs polis, tull och Kustbevakning inför nya arbetsuppgifter med delvis nya befogenheter för Kustbevakningen vad avser utlänningskontrollen till sjöss. Den goda samverkan med Finland och den finska gränsbevakningen som redan finns är här av väsentlig betydelse och behovet av Understens sjöbevakningsstation i det strategiskt viktiga Södra Kvarken är odiskutabelt. Här gränsar finskt och svenskt territorialhav till varandra och Södra Kvarken utgör därmed en avgränsning av Bottniska viken som är av väsentlig betydelse för dimensioneringen av kontroll- och övervakningsorganisationen såväl till sjöss som längs de finska och svenska kusterna. Förutsättningen är dock att Understen bibehålls bemannad – liksom den finska motsvarigheten på åländska Enskär – annars är risken uppenbar att sjöbevakningssystemet i fortsättningen mer får bygga på gissning än på fakta vad avser den genomgående sjötrafiken till och från Bottniska viken. Regeringen ägnar för närvarande särskild omsorg åt denna fråga.



\*) Anm.: Lyder direkt under KCL

Kustbevakningens organisation sedan 1988.

## Kustbevakningen idag Kort om Kustbevakningen

Enligt sin instruktion skall Kustbevak-

ningen utföra övervakning till sjöss och annan kontroll- och tillsynsverksamhet samt miljöräddningstjänst till sjöss, i enlighet med särskilda föreskrifter.

Verksamheten inriktas på att åstadkomma en fortsatt ökad närvaro i sjöövervakningen, förbättrad beredskap för miljö- och sjöräddningstjänsten samt minst bibehållen nivå för övrig serviceverksamhet.

För verksamheten används ca 100 fartyg och båtar, 3 flygplan samt ett 80-tal fordon.

Den centrala ledningen för Kustbevakningen ligger i Karlskrona. Av myndighetens fyra regionala ledningar – i Härnösand, Stockholm, Karlskrona och Göteborg – är alla utom den i Region Ost samlokaliserade med respektive marinkommando.

Den lokala organisationen omfattar 32 huvud-, miljö-, kust- och flygkuststationer. Antal anställda för närvarande 616 personer.

## Verksamhetsgrenar och mål

Kustbevakningens tre verksamhetsgrenar utgörs av sjöövervakningstjänst, miljö- och sjöräddningstjänst samt särskilda uppdrag.

Regeringen angav i 1994 års regleringsbrev följande övergripande mål för Kustbevakningen:

- Kustbevakningen skall inom svenskt sjöterritorium och svensk ekonomisk zon bedriva övervakningsverksamheten så att brottsligheten där minskar och så att säkerheten till sjöss liksom respekten för lagar och andra föreskrifter ökar.
- Kustbevakningen skall ha en hög beredskap för miljöräddningstjänst till sjöss så att konsekvenserna till följd av olyckor och utsläpp till sjöss kan begränsas.
- Kustbevakningen skall också ha en hög beredskap för sjöräddningstjänst och bidra till att säkerheten till sjöss

ökar, människor kan räddas och följderna av personskador begränsas.

- Kustbevakningen skall medverka i internationellt samarbete för att utveckla gränskontroll och miljöskydd till sjöss och därvid särskilt beakta behov och möjligheter avseende länderna kring Östersjön.

## Regeringen angav vidare följande verksamhetsmål för 1994/95:

- \* Kustbevakningen skall inrikta den fortlöpande sjöövervakningen och därvid prioritera mellan skilda uppgifter i dialog med Tullverket, polisen, Sjöfartsverket, Fiskeriverket, Statens naturvårdsverk och Försvarsmakten. Arbetet med att utveckla mål och uppföljning av verksamheten skall fortsätta.
- \* Närvaron till sjöss skall ökas väsentligt. Kustbevakningen skall alltid kunna ha minst sexton fartyg i verksamhet dygnet runt samt minst två flygplan i verksamhet varje dygn.
- \* Kustbevakningen skall hålla en nationell beredskap inom miljöräddningstjänsten för att kunna bekämpa oljeutsläpp upp till 5 000 ton. Begränsningsåtgärder skall kunna påbörjas inom fyra timmar efter larm och bekämpningsåtgärder skall kunna påbörjas senast åtta timmar efter larm.
- \* Vid kemikalieolyckor till sjöss skall Kustbevakningen kunna påbörja insats inom fyra timmar efter larm.
- \* Kustbevakningen skall fortsätta utvecklingen av samarbetet med Statens räddningsverk och med den kommunala räddningstjänsten ifråga om bekämpningen av olje- och kemikalieutsläpp.



- \* Kustbevakningen skall mot särskild ersättning tillhandahålla fartygstjänst åt marina forskningscentra.

## Verksamhet och effekter

Kustbevakningens verksamhet innebär myndighetsutövning som till största delen avser övervakning med tull- och polisbefogenheter till sjöss. Viss verksamhet utförs mot betalning, men denna har – med hänsyn till myndighetsutövningen – visat sig kunna utgöra endast en mycket begränsad del av den totala verksamheten.

Kustbevakningens verksamhet kännetecknas av att myndigheten samtidigt utför uppgifter åt många myndigheter och organisationer till sjöss. En väl fungerande samverkan utgör därför en förutsättning för en effektiv övervaknings- och räddningstjänst.

Samverkan omfattar främst Tullverket, Sjöfartsverket, polisen, Fiskeriverket, Statens Räddningsverk och Försvarsmakten, men även kommunala och regionala organ t.ex. räddningskårer.

En grund för en effektiv övervaknings- och räddningstjänst till sjöss är en fungerande internationell samverkan. Detta gäller såväl rapporterings- och informationssystem som resurstillgång för bekämpning. Kustbevakningen deltar därför i internationellt samarbete t.ex. inom Helsingforskonventionen, Bonn- och Köpenhamnsavtalen.

## Under 1994/95 har Kustbevakningen:

- \* utfört bevakning längs hela den svenska kusten samt i Väner och Mälaren med såväl fartyg som flyg
- \* varit aktiv såväl på inre vatten och territorialhavet som i svensk ekonomisk zon

- \* bedrivit verksamhet dygnet runt varvid 129 146 ingripanden, 39 874 kontroller och ca 894 rapporter till åtal har gjorts
- \* normalt haft minst 16 fartyg samtidigt till sjöss varje dygn och fördelade med minst fyra fartyg inom varje region
- \* i genomsnitt utfört ca fyra flygpass per dygn
- \* haft fyra regionala ledningscentraler bemannade dygnet runt
- \* haft fem tjänstemän tillgängliga dygnet runt i beredskap för att träda i funktion som räddningsledare.

## Kustbevakningen har vidare

- \* hållit nationell beredskap för miljöräddningstjänst till sjöss och därvid upptäckt 415 oljeutsläpp varav bekämpningsåtgärder vidtagits i 21 fall
- \* medverkat i övningar avseende räddningstjänst vid kärnkraftsberedskap samt brandbekämpning till sjöss
- \* utanför Sveriges sjöterritorium medverkat inom miljöräddningstjänst till sjöss enligt de internationella överenskommelser som Sverige ingått
- \* hållit en hög beredskap för sjöräddningstjänsten och därvid medverkat i 2 320 sjöräddningsuppdrag
- \* förberett myndighetens personal inför medlemskapet i EU
- \* medverkat i EU:s fiskerikontroll på Nordatlanten
- \* utfört serviceverksamhet såväl i skärgårdsområdena som i andra kustavsnitt
- \* genomfört särskilda uppdrag bl.a. inom den marina forskningen
- \* ansvarat för tillståndsgivning avseende utländska medborgares marinve-

tenskapliga forskning inom svensk ekonomisk zon

- \* medverkat i handläggningen av tillståndsgivningen beträffande övriga tillståndsärenden för svenskt sjöterritorium
- \* medverkat i bl.a. ubåtsskyddsverksamhet
- \* utfört ett stort antal fartygsidentifieringar för Försvarsmaktens sjöbevakningssystem
- \* etablerat och utvecklat kontakterna med samverkande myndigheter nationellt och internationellt
- \* deltagit med enheter och personal i gemensam tullkontrollverksamhet inom EU:s ram
- \* genomfört och medverkat i seminarieverksamhet rörande bl.a. oljeutsläpp, oljeskadad fågel m.m. i Östersjön
- \* medverkat i planering och genomförande av omfattande och av Regeringen beslutade biståndsprojekt för Estland, Lettland och Litauen
- \* medverkat i kompetensuppbyggnad inom miljö- och sjöräddningstjänsten för personal från baltstaterna, Ryssland, Polen och vissa u-länder
- \* medverkat i Östersjösamarbetet för bekämpning av organiserad internationell brottslighet.

Kustbevakningen har därutöver bedrivit forsknings- och utvecklingsarbete inom bl.a. arbetsmiljöområdet främst avseende teknikförbättrande åtgärder.

## Kustbevakningens verksamhet har bidragit till

- \* ökad trygghet för kustbefolkning, sjöfart och fiske

- \* ökad säkerhet och laglydnad till sjöss
- \* lagföring av ett stort antal överträdelser av sjövägsregler, bemanningsföreskrifter etc
- \* respekten för svenska intresseområden till sjöss
- \* bevarandet av viktiga maritima naturresurser
- \* förebyggande, upptäckt och bekämpning av skador på den marina miljön
- \* stärkandet av suveräniteten i Estland, Lettland och Litauen
- \* ökad kunskap om den marina miljön
- \* det vidgade samarbetet med Östersjöländerna för att minska den organiserade brottsligheten
- \* efterlevnaden av EU:s gemensamma regler på fiskeriområdet
- \* bevakningen av EU:s längsta yttre sjögräns.

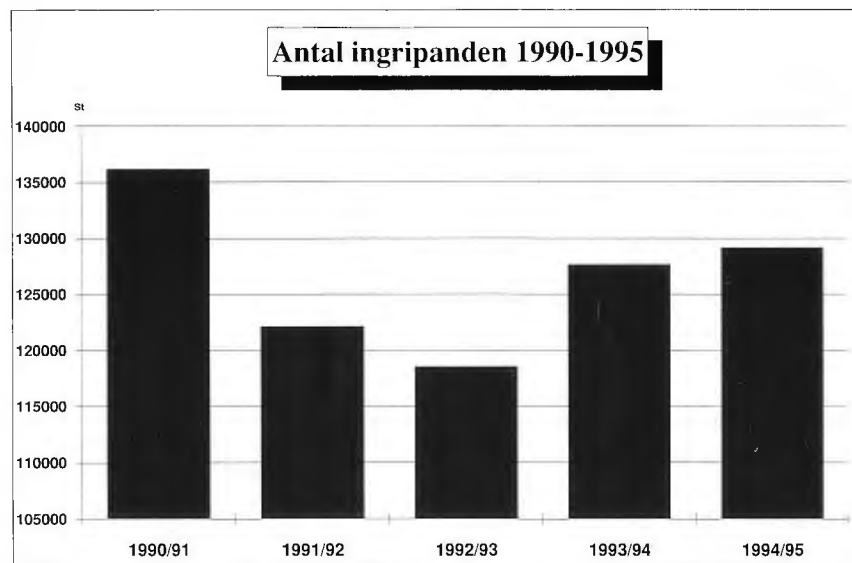
## Prestationer

Kustbevakningens prestationer är övervakning och kontroll inom sjöövervakningstjänsten och erforderlig beredskap för miljö- och sjöräddning. Prestationsmåtten utgörs främst av timmar samt antal fartyg och flygplan i tjänst. Under denna tid utförs erforderliga ingripanden, kontroller, räddningstjänstoperationer etc enligt gällande regler. Även den verksamhet som karaktäriseras av service till andra myndigheter och till allmänheten mäts.

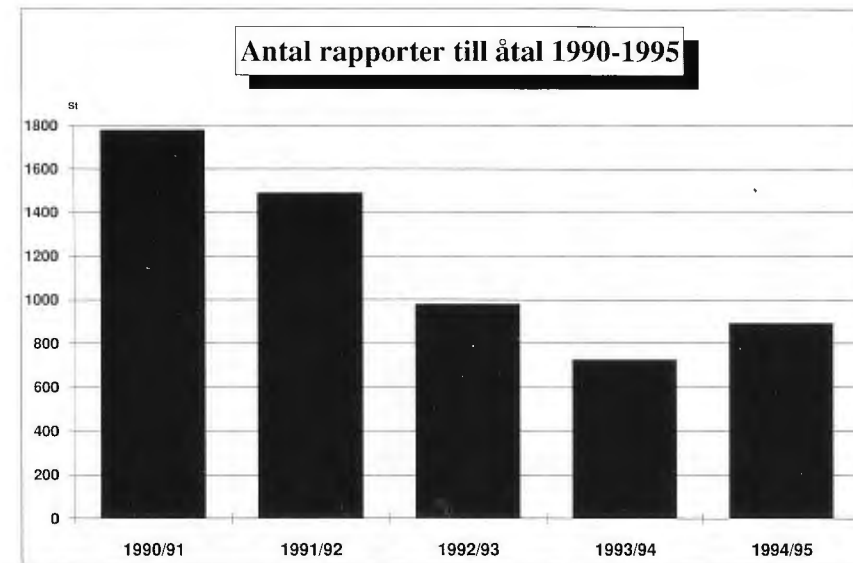
## Ekonomi

Kustbevakningens verksamhet har under budgetåret 1994/95 genomförts fullt ut inom tilldelade ramar, d.v.s. ca 316,6 mkr för drift och underhåll (inklusive löner) och 75,3 mkr för investeringar.

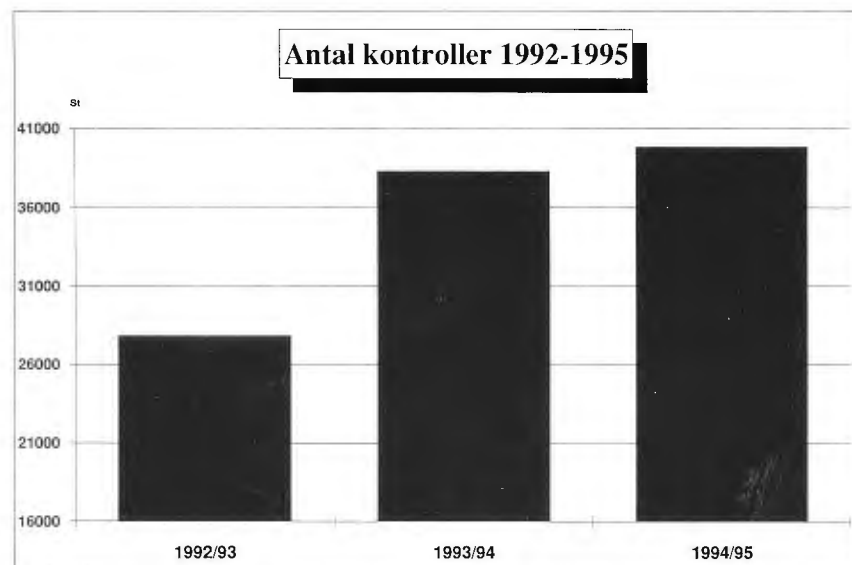




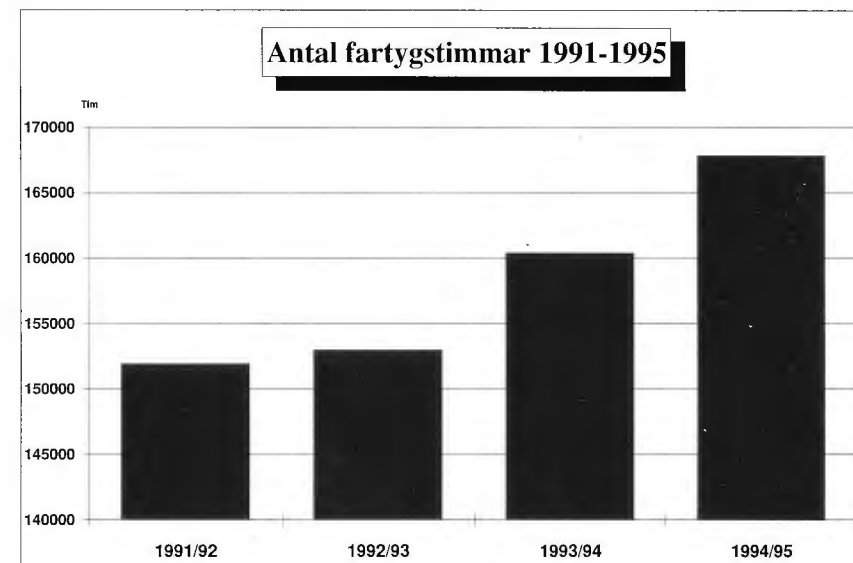
*Ingripande: Med ingripande avses en aktiv åtgärd som vidtas inom Kustbevakningens juridiska och geografiska övervakningsområde i samband med övervakningsverksamhet.*



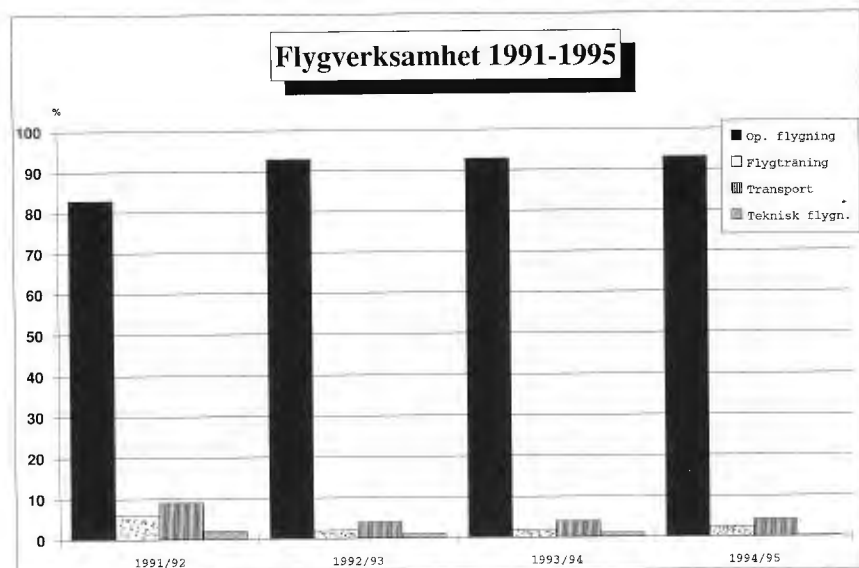
*Rapport: avser rapport till eventuellt åtal.*



*Kontroll: Med kontroll avses den åtgärd, vilken som följd av ett ingripande, föranleder någon form av vidare undersökning inom ramen för myndighetens särskilda kontrollverksamhet.*



*Fartygstimme: Mått på den tid enheterna är bemannade och i tjänst och omfattar såväl motorgångtid som liggtid.*



Totalt har flyget använts under 2 575 flygtimmar under 1994/95 och i genomsnitt har två flygplan utfört operativ verksamhet varje dygn. Flygets användning redovisas i bilden ovanför. Därutöver har flygfunktionen producerat 60 flygtimmar inom ramen för ett brandflygprojekt tillsammans med Räddningsverket samt bidragit med expertis i projektarbetet.

Genom ett särskilt avtal med marinen producerar Kustbevakningen årligen mot ersättning ett antal hundra flygtimmar avsedda för utbildning och övning för krigsorganisationens behov.

#### Rapporteftergift:

Kustbevakningstjänsteman får lämna rapporteftergift eller låta bli att lämna rapport vidare till åklagare och nöja sig med påpekande eller erinran till den felande om det är uppenbart att påföljden inte kommer att bli annat än böter eller brottet med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet är obetydligt. Antalet rapporteftergifter har 1994/95 uppgått till 1 611 st vilket är en minskning med c:a 40 st jämfört med 1993/94.

### Kustbevakningen i framtiden

Min bedömning är att Kustbevakningen även i det längre perspektivet kommer att ställas inför fortsatt ökande uppgifter inom den civila övervakningssektorn till sjöss.

Ett ökat intresse för och en ökad bety-

delse av havens och därmed strandstater-  
nas tillgångar innebär stora ekologiska  
och ekonomiska intressen som måste till-  
varatas och bevakas. Kraven på miljö-  
skyddet ökas därmed också. Den euro-  
peiska gemenskapens regler medför krav



KBV 301-serien utgör 2000-talets patrullfartyg byggd i aluminium på Karlskronavarvet i en serie om tio fartyg. Fartygen har vattenjetdrift, fart ca 35 knop och fyra mans besättning.

på ett starkt yttre gränsskydd men även skyldighet för medlemsstaterna att skydda gemenskapens fisk och naturtillgångar.

För att lösa detta krävs en utökad internationell och nationell myndighets-samverkan samt utveckling av materiel och utbildning av personal för att bibehålla en hög kvalitet.

De så kallade lågriskhoten i form av ökad organiserad brottslighet, organiserade flyktingströmmar, vapen- och narkotikasmuggling påverkar också Kustbevakningens framtida arbetsuppgifter.

I samband med ett minskat militärhot i närområdet sker en anpassning av det militära försvaret och begrepp som "återtagning" och "återhämtning" har

blivit politiska realiteter. Det innebär i sin tur att större krav ställs på underrättelsetjänsten, ytövervakningen och förmågan till svensk närvaro i våra intresseområden.

Här har Kustbevakningen en given och viktig roll inom det nya totalförsvarets ram såväl under normaltillståndet FRED, under kriser och beredskapshöjning.

Genom en ändring i lagstiftningen om Kustbevakningens medverkan i krigsorganisationen gäller fr.o.m. 1 juli 1994 att Kustbevakningen under höjd beredskap och krig kvarstår som en egen myndighet. Kustbevakningen skall istället genom särskild överenskommelse med ÖB ställa personal och materiel till Försvars-

maktens förfogande. Detta innebär i korthet att linjeorganisationen i oförändrad form ingår i minkrigsavdelningarna och där bildar bevakningsflottiljer. Kustbevakningsflyget ingår i marinflygets helikopterdivisioner. Chef och ledningspersonal ingår i Högkvarteret resp. marin-kommandostaberna. Härigenom säkerställs en smidig övergång till krigsorganisationen. Fortfarande gäller att personalen utöver tillkommande militära uppgifter bibehåller sina civila uppgifter och befogenheter.

Det övergripande svaret på framtidens frågor står kanske att finna i den parlamentariska utredning som till årsskiftet 1995/96 skall lämna sitt betänkande under det ståtliga namnet "Sjöverksamhetskommittén för effektivisering av den samlade statliga maritima verksam-

heten". Har den manne något nytt att tillföra utöver de samlade erfarenheterna från exempelvis 1832 års organisationsbeslut, 1914 års tullkommission, 1923 års kustbevakningssakkunniga, 1937 års omorganisation, 1986 års sammanslagningsutredning eller Kustbevakningskommitténs arbete 1987–1990?

#### Källförteckning:

- \* "Kustbevakningen genom 350 år – historia, händelser och djärva män" av Åke Olsson, chef för region Syd.
- \* "Tullmuseum, Dalarö"
- \* Kustbevakningens årsredovisning 1994/95"
- \* ARGUS – årsbok för Tullhistoriska föreningen.

## Redogörelse för verksamheten under det gångna verksamhetsåret 1994/95

Kungl Örlogsmannasällskapet har som akademi till syfte att följa och aktivt verka för uvecklingen av sjökrigsvetenskapen och sjöväsendet i allmänhet. I en tid av stora förändringar med starka krafter som drar åt skilda håll, är det särskilt angeläget att medverka till en bred diskussion inom dessa områden och för framtiden dokumentera dagens uppfattningar om nutid, de lärdomar som vi idag drar av gången tid och framtida möjligheter.

Sjöförsvaret löser sina uppgifter genom ett ständigt pågående beredskapsarbete och återkommande större insatser. Inte minst har verksamheten under världskrigen och senare tids insatser mot kränkande ubåtar visat på de krav som ställs på försvaret, såväl när Sverige håller sig utanför krig, som i fredstid. Det är därför väsentligt att Marinens verksamhet i Östersjön, kring våra kuster och i västerhavet tillmäts den roll, som den har för freden och säkerheten i det nordiska området. Det historiska skeendet har reellt visat på ett sådant behov.

Kungl Örlogsmannasällskapet strävar därför efter – som ett komplement till det förgångna – att dokumentera vår tids historia. Att tydliggöra detta är till gagn för dem, som kommer efter oss.

\*\*\*

Under det gångna verksamhetsåret har sjöförsvarets förutsättningar och roll idag, igår och i morgon granskats, stort intresse har riktats mot internationellt

samarbete, gemensamma insatser med flernationellt deltagande, utvecklingen i Sverige och Europa samt lågnivåkonflikter.

### ILIC 95

För att särskilt belysa det senare arrangerade Kungl Örlogsmannasällskapet i mars 1995 "The first international workshop on low intensity conflict" (ILIC 95). Symposiet lockade ett 60-tal delegater från hela världen. Inledningstalare var korresponderande ledamoten Jan Eliasson, som talade om konflikter och konfliktutveckling med kommentarer från sin egen erfarenhet. Bland övriga deltagare kan bl a nämnas

- Lieutenant General Thomas Montgomery (USA:s militära representant i NATO:s högkvarter i Bryssel), som talade om "Fredsbevarande operationer i Somalia"
- Dr Sergey Oznobistchev (ryska vetenskapsakademien), som talade över ämnet "Fredsetablering och politisk turbulens – intryck från Ryssland"
- Ambassador, Mr Walter Stadtler (George Mason University), som talade över ämnet "Riktlinjer för utveckling av internationella fredsbevarande operationer"

Resultatet från symposiet har dokumenterats i en 400-sidig sammanställning över anföranden med tillhörande protokoll från efterföljande seminarier.

## Internationell verksamhet

Utblickar mot ett internationellt perspektiv har erhållits genom personlig medverkan av Admiral Sir John "Sandy" Woodward och hedersledamoten Vice Admiral Michael Moore. Vid två extra sammanträden talade de om sina erfarenheter från Falklandskriget respektive den verklighet som NATO-kommandot i Medelhavet nu upplever. Många lärdomar från Falklandskriget är ännu idag aktuella. Översättningen till svenska av John Woodwards bok "The Hundred Days" är därför av stort värde.

Hur Marinen kan utnyttjats i internationell verksamhet diskuterades i ett seminarium tillsammans med Kungl Vetenskapsakademien. Under seminariet berördes svensk säkerhetspolitik, internationell verksamhet och de krav som kan ställas på Försvarsmaktens deltagande och Marinen samt utbildningen vid Militärhögskolan. Därefter berördes erfarenheter från deltagandet i Pfp-övning och från tjänstgöring ombord på fregatt under operation "Sharp Guard" i Adriatiska havet.

Kungl Örlogsmannasällskapet har så långt möjligt sökt samordna utomstående föreläsare och seminarier med Militärhögskolan och Kungl Krigsvetenskapsakademien, vilket förbättrat möjligheterna att hålla verksamheten aktuell och vital.

Det marina kärnområdet i ett historiskt perspektiv samt i internationell jämförelse har berörts i ett flertal inträdesanföranden. I detta sammanhang kan nämnas att det ordinarie sammanträdet i maj genomfördes i symposieform. Symposiet grundade sig på korresponderande ledamoten Bertil Åhlunds två böcker om den marina utvecklingen från 1900-talets början till andra världskrigets slut, vilka utgör

en del av Kungl Örlogsmannasällskapet projekt "Sjöförsvaret inom säkerhetspolitiken". Symposiet avslutades med att marinchefen, ledamoten Peter Nordbeck, höll ett anförande om sin syn på de marina stridskrafternas uppgifter.

\*\*\*

Kungl Örlogsmannasällskapetets syfte kan uppfyllas främst genom uppföljning av nutidsutvecklingen, diskussioner och seminarier, publicering av uppsatser och uppmuntran av framstående insatser inom sjökrigsvetenskapen och sjöväsendet i allmänhet. Ledamöterna måste därför engagera sig i Sällskapetets verksamhet. En förutsättning härför är att Sällskapet inom sig rymmer en bred och djup kunskap. Det krävs att vi alla bidrar genom att delta i diskussion, i muntlig och skriftlig form, mellan ledamöter med erfarenhet och ledamöter som är mitt uppe i den dagsaktuella utvecklingen.

Styrelsen har genom det breda utbudet av verksamhet som jag redovisat tidigare strävat efter att aktivitera fler ledamöter, inte minst att få en ökad andel yngre ledamöter att aktivt delta i Kungl Örlogsmannasällskapetets verksamhet. Vi kan glädja oss åt ett successivt ökat deltagande. Det skulle vara ännu mera glädjande om andelen yngre, 'arbetande' ledamöter också ökade.

Det är i en förändrad värld som vi lever i dag. Många verksamhetsområden konkurrerar om ledamöternas intressen. Indikationer finns att det på vissa håll uppfattas som farligt för den yrkesmässiga utvecklingen att uttrycka avvikande uppfattningar i förhållande till den allmänna policyn. Det är inte så konstigt att även Sällskapet, som många akademier och andra föreningar, måste förändras, följa med i nuet, för att inte få en nedåtgående trend i ledamöternas engagemang.

Denna satsning är emellertid inte gratis. Kostnaden för den verksamhet Kungl Örlogsmannasällskapet för närvarande bedriver överstiger de löpande intäkterna. De senaste årens lyckosamma placeringar har inneburit att erhållna realisationsvinster har kunnat utnyttjas för att täcka underskottet. Detta förhållande kan dock inte accepteras i det långa loppet. Åtgärder behövs för att förbättra balansen i Kungl Örlogsmannasällskapetets ekonomi.

Styrelsen tar tacksamt emot förslag till ytterligare förstärkningar av Sällskapetets finanser eller på finansiärer som

skulle vilja stödja Sällskapetets verksamhet. En stor investering i närtid är att Biblioteket i Karlskrona behöver få en modern katalogisering och datoriseras.

Styrelsen har i vissa delar förnyat och förenklat verksamheten. Detta har mött huvudsakligen positiva reaktioner även om vissa negativa uttalanden har förmärkts. Som följd av detta kommer styrelsen att under kommande verksamhetsår initiera en bred översyn av Kungl Örlogsmannasällskapetets tillämpningsföreskrifter och verksamhet.

Herman Fältström  
Sekreterare

## Kungl Örlogsmannasällskapetets belöningar 1995

Som ovan sagts har KÖMS som syfte att följa och aktivt verka för utvecklingen av sjökrigsvetenskapen och sjöväsendet i allmänhet. Detta syfte kan uppfyllas främst genom uppföljning av nutidsutvecklingen, diskussioner och seminarier, publicering av uppsatser och uppmuntran av framstående insatser inom sjökrigsvetenskapen och sjöväsendet i allmänhet. KÖMS uppmuntrar insatser inom sitt verksamhetsområde genom utdelande av belöningar.

### Lars-Olof Corneliusson

Efter Berlinmurens fall, Warsczawapakens upphörande och Sovjetimperiets upplösning har alla länder tvingats till att pröva sin hittills förda politik. Världen har på mycket kort tid omvandlats från en bipolar maktbalans till en värld med en kvarvarande supermakt och ett stort antal maktcentra, gamla och nya nationalstater, med krav på att bli erkända och respekterade. Inte minst i vår del av världen.

USA nya marina strategi "From the Sea", sägs innebära en omorientering från strid på haven till strid från haven. Skälen till detta kan vara många. Inte minst erfarenheterna från Gulf-kriget där behovet att utnyttja sjön för transporter av stridskrafter blev högst påtagligt. Samtidigt får man inte glömma bort att en förutsättning för sådana transporter är att man har förmåga att behärska sjövägarna.

Major Lars-Olof Corneliusson har behandlat ett ämne som främjar sjökrigsvetenskapligt arbete. Hans enskilda utredning "USA's marina strategi" har på ett förtjänstfullt sätt belyst en del i den dynamik som föreligger i den strategiska utvecklingen.

Lars-Olof Corneliusson har tilldelats Kungl Örlogsmannasällskapetets hedersomnämning samt penningbelöning med följande motivering:

\* För väl genomförd enskild utredning på Militärhögskolan.

## Curt Borgenstam

Det svenska försvaret och med det Kungl Flottan står inför stora förändringar. Den eviga diskussionen om havet och dess möjligheter, såväl till nytta för en angripare som till skydd för en försvarare, verkar aldrig ta slut. Den modernisering som skedde av flottans förband inför andra världskriget och som fortsatte därefter, resulterade i en modern flotta. En satsning som var framsynt med sjörobotbeväpnade och ubåtsjaktutrustade jagare som tillsammans med torped sedermera robotbåtar bildade ryggraden i vårt sjöförsvaret. Denna flotta är nu på väg att ersättas av för vår tid högkvalitativa men tyvärr för få stridsfartyg.

Beskrivningen av såväl tillkomsten som fartygen i sig, som successivt kom att bilda grund för vår moderna flotta under 1900-talet, har successivt dokumenterats. Detta har skett i böckerna "Mototorpedbåtar", "Attack till sjöss", "Jagare" samt "Kryssare". Dessa författargärningar belyser på ett förtjänstfullt sätt hur tekniska landvinningar successivt har tagits tillvara vid utvecklingen av stridsfartyg. En av författarna till dessa böcker, korresponderande ledamoten Gösta Kaudern, finns inte längre i kamratkretsen.

Curt Borgenstam, Per Insulander, Bo Nyman och Bertil Åhlund har tilldelats Kungl Örlogsmannasällskapets hedersomnämning och en sammanlagd penningbelöning med följande motivering:

\* För dokumentationen om Flottans fartyg under 1900-talet.

## Nils Abrahamson

Kungl Örlogsmannasällskapets syfte kan uppfyllas bl a genom publicering av uppsatser och uppmuntran av framstående insatser inom sjöväsendet i allmänhet. Ledamöterna måste därför engagera sig i Sällskapets verksamhet. En förutsättning härfor är att Sällskapet inom sig rymmer en bredd och djup kunskap. Denna bredd och djup av kunskap har visats av korresponderande ledamoten boktryckare Nils Abrahamson som på ett förtjänstfullt sätt bidragit till spridande av marint, historiskt kunnande, inte minst genom sin bok om Henrik af Trolle: "författare, sjöofficer, kofferdistyrman, lantbrukare".

Nils Abrahamson har tilldelats Sällskapets hedersomnämning:

\* För förtjänstfullt författarskap i boken om Henrik af Trolle.

*Herman Fältström*  
Sekreterare

## Nya ledamöter invalda 1995

### Ordinarie ledamöter



**Ledamot nr 1256**  
**Kommendörkapten**  
**Jörgen Ericsson**  
Tillträder fr o m 1996-01-01 tjänst som chef för robotbåtsdivision vid Kustflottan



**Ledamot nr 1257**  
**Kommendör**  
**Christer Nordling**  
Chef för 2.minkrigs-avdelningen vid Kustflottan



**Ledamot nr 1258**  
**Kommendörkapten**  
**Nils Bruzelius**  
Tekniklärare vid Militära tekniska institutionen på Militärhögskolan



**Ledamot nr 1259**  
**Överstelöjtnant**  
**Jörgen Bergmark**  
Stabschef vid KAB 2 och Vaxholms kustartilleriregemente



**Ledamot nr 1260**  
**Överstelöjtnant**  
**Mats Westin**  
Chef för 11. helikopterdivisionen



**Ledamot nr 1261**  
**Kommendörkapten**  
**Torbjörn Larsson**  
Överingenjör och byråchef vid Fartygsavdelningen inom FMV



## Korresponderande ledamot



**Ledamot nr 1262**  
**Kommendörkapten**  
**Christian Allerman**  
Tillträder fr o m  
1996-01-01 tjänst  
som chef för patrull-  
båtsdivision vid  
Kustflottan



**Ledamot nr 1263**  
**Örlogskapten**  
**Jan Cederlund**  
Marknadsansvarig för  
minröjningsprodukter vid  
Celsius Tech Systems AB

## Nyförvärv till Biblioteket i Stockholm 1994-1995

### *Uppfostran och undervisning (E)*

Swahn P

Ledarskap ombord.

### *Historia (K)*

Edlund A

Farrère C

Hattendorf J B (ed)

Hattendorf J B (ed)

Holmberg E

Jellicoe J

Jellicoe J

Sokol H H

Ullman M

Unger G

Svenska marinens frivilliga i Finland 1939-1944.

Historie de la Marine Francais.

Doing Naval History.

Ubi Sumus? The State of Naval and Maritime History.

Karlskrona Kungliga Amiralitetsförsamling.

The Crises of the Naval War.

The Grand Fleet 1914-16.

Österreich-Ungarns Seekrieg 1914-18.

Från Bomarsund till Sveaborg och Kronstadt.

Karl XII och östersjökriget 1715.

### *Biografier, memoarer (L)*

Bacon R H

Chalmers W S

Fisher J

Fisher J

de Gaulle Ch

H:son-Ericson S

H:son-Ericson S

H:son-Ericson S

Odelberg W

The Life of Lord Fisher of Kilverstone. Vol I och Vol II.

The Life and Letters of David, Earl Beatty.

Memoires.

Records.

Memoires d'Espoir. Le Renouveau.

Knopar på logglinan.

Kuling längs kusten.

Vita havet.

Viceamiral Carl Olof Cronstedt.

### *Samhälls- och rättsvetenskap (O)*

Ahlberg K

Ahlberg K m fl

Matteoni M

Ansvar och aktsamhet i arbetsmiljön.

I lagens anda.

Fram med fakta om arbetsmiljön.

### *Teknik, navigation och sjöfart (P)*

H M Stationary Office

International Code of Signals. Vol I och Vol II.

### *Ekonomi (Q)*

Aronsson T m fl

Personalekonomi och etik.

### *Krigsväsen (S)*

Arwidsson H m fl

Bridge C

Carlswärd T

Cyrus A G

Daveluy

Hagman T

Hagman T

Marinen i framtidens försvar.

Sjökrigskonsten.

Den trådlösa telegrafen under världskriget.

Den optiska krigstelegrafen.

L'action maritime pendant la guerre anti-germanique.

Från Karlskrona utgångna örlogsexpeditioner åren 1880-1900.

Svenska örlogsexpeditioner åren 1896-1900.

Holmberg C E  
Johnson F R  
Kidd A C  
Lacaze L  
Lewis J L  
Lincke E P  
Lindström C  
Morris E  
Paillat M  
Rundkvist V  
Stefenson J  
Tydén A

Wahlström G

#### *Matematik m m (T)*

Cartier  
Drösch E  
Figl A  
Fouché Gaines H  
Givierge M  
de Grandpré A  
Kerkhoffs A  
Langie A, Soudart E-A  
Langie A  
Mansfield L  
Mansfield L  
Nilsson L A  
Riverbank Laboratories  
Sacco L  
Sandler R  
Sittler F-J  
Smith L D  
Turkel S  
Turkel S  
Zanotti M

Handelsblockad.  
Welcome Aboard.  
Notes on Naval Communications.  
Adventures d'un agent secret francais 1914–1918.  
A Digest of Naval Communications.  
Abrüstung und Funkverkehr.  
Maritima operationsbaser.  
Sovjetflottan. Myt och verklighet.  
La Radiotélégraphie dans la Guerre Maritime.  
Jarramas.  
Sjömilitär handbok. 1959.  
Handelsförstörelsen inverkan på utgången av världskriget nu och för hundra år sedan.  
Flottan och pansarskeppen.

Un Problème de chryptographie et d'histoire.  
Die Methoden der Heimschriften.  
Systeme des Chiffrierens.  
Elementary Cryptoanalysis.  
Cours de cryptographie.  
Chryptographie pratique.  
La cryptographie militaire.  
Traité de cryptographie.  
De la cryptographie.  
One Hundred Problems in Cipher.  
The Solutions of Codes and Ciphers.  
Krypto.  
Methods for the Solutions of Running-Key Chiphers.  
Manuale di crittografia.  
Chiffer.  
Dictionaire abrégé, chiffre. 9. ed & 15. ed.  
Chryptography.  
Chiffrieren mit Geräten und Maschinen.  
Kryptographische Parerga.  
Crittografia.

Genom ledamoten Gunnar Tengstrands försorg har ett antal äldre beskrivningar över och reglementen för torpedmateriel tillförts biblioteket. Böckerna har inte registrerats i bibliotekssystemet.

Samtliga årets nyförvärv har tillkommit genom gåvor, huvuddelen från framlidne hedersledamoten Erik Anderbergs dödsbo. Biblioteket har också mottagit en del fotografier samt personliga dagböcker från framlidne ledamoten Bror Fredrik Thermanius efterlevande. Fotografierna är från B F Thermanius kadettid och hans tid som kadettofficer d v s från 1920-talet. Fotografier av personer, som man inte vet vilka de är, är i stort utan värde. Om några äldre ledamöter (äldre än bibliotekarien) tror sig kunna hjälpa till med identifiering, är bibliotekarien tacksam, om de hör av sig till honom. Bo Granath, Wollmar Yxkullsgatan 40, 1 tr, 118 50 Stockholm. Tel 08–84 98 58. Kurs 1946.

## Nyförvärv till Biblioteket i Karlskrona 1994–1995

*Allmänt (B)*  
Nationalencyklopedien (forts t o m band 17)  
Krigsarkivet, beståndsoversikt del 3–7  
Sveriges statskalender  
Svenskt Biografiskt lexikon (forts t o m Pe)

#### *Konst, musik m m (H)*

Gerner K

Flottans Musikkår.

#### *Historia (I)*

Gerner K  
Kirby D  
Lönnroth E  
Rönby J  
Ullman H  
Swahn B  
Swahn B

Hjärnridån.  
Östersjölänernas historia 1492–1772.  
Den stora rollen, Gustav III.  
Östersjöns sjunkna skepp.  
Från Bomarsund till Sveaborg och Kronstadt.  
Stumholmen i Karlskrona.  
Örlogsvarvet i Karlskrona.

#### *Geografi, resor (K)*

Lublin U

Utbildningsexpedition 1994/95, H M S Karlskrona.

#### *Samhälls- och rättsvetenskap (L)*

Bring O  
Bring O

FN-stadgans folkrätt. (gåva)  
Materialsamling i folkrätt. (gåva)

#### *Krigsväsen (T)*

Gröner E  
Gröner E

German Warships 1815–1945 surface vessels.  
German Warships 1815–1945 uboats, mine warfare vessels.

Johansson A  
Polmar N

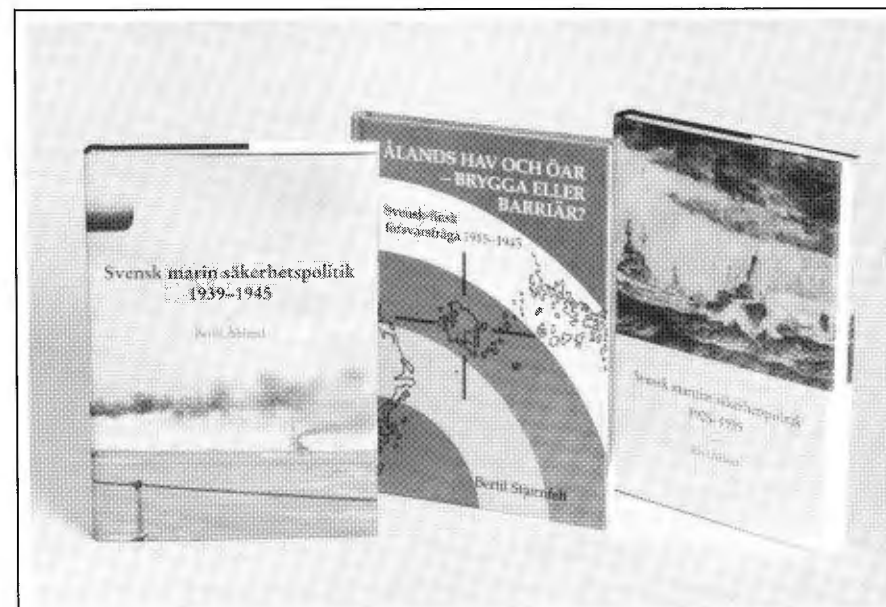
Europas krig.  
Submarines of the Russian and Soviet Navies 1718–1990.

Ranft B  
Robinson C  
Vega H

The Sea in Soviet Strategy.  
Shark of the Confederacy, CSS Alabama.  
Soviet Naval Tactics.

## Innehållsförteckning Tidskrift i Sjöväsendet 1995

ABRAHAMSON, NILS	Henrik af Trolle – sjöofficer, författare, kofferdistyrman, lantbrukare .....149
BROBERG, HANS	Framtida sjötransporter .....285
BRUZELIUS, NILS	Ett motiv till ubåtskränkningar .....41
COBBOLD, RICHARD	The Baltic from a British Perspective .....279
DALSJÖ, ROBERT	National Interests and Naval Strategy – Some thoughts on the role and structure of Swedish Forces after the Gold War .....201
DELANG, BENGT	Bataljonschef i krig och fred – om ledning av förband på bataljonsnivå.....119
ELLSÉN, JARL	Amerikansk ubåtspolicy idag .....50
ENGSTRÖM, HARRY	Utveckling av den ryska flottans ledningsorgan 1802–1912.....261
ERICSSON, JÖRGEN	Sverige inför ett säkerhetspolitiskt vägval ..... 28
GUSTAFSSON, BENGT	Att styra Sverige .....26
HAGLUND, MAGNUS	On the other side of the hill .....264
MARIE JACOBSSON	Militära aktiviteter i den ekonomiska zonen .... 7
JOHANSSON, BENGT	Svenska marinen i internationell miljö ur ett strategiskt perspektiv .....89
KVARNSTRÖM, STAFFAN	Kustbevakningen – från tullare till egen myndighet .....291
LARSBRINK, GÖRAN	Svensk ubåtsjakt i ett internationellt perspektiv .....128
MADSEN, CHRISTIAN T	Marinen i nästa försvarsbeslut .....255
NORDBECK, PETER	Marinens framtid i ett nytt politiskt perspektiv .....69
RASIN, BENGT	Voltaire och Amiralen .....251
ROLLOF, YNGVE	Segelkonstens utveckling i Norden .....219
SJÖVALL, BENNY	Simulatorer för utveckling av framtidens marin .....19
STÄVBERG, ANDERS	Befälssystemet igår, idag och i morgon alltid en generation efter eller...? .....79
TORNBERG, CLAES	Östersjön – ett nyckelområde för svensk säkerhet .....273
Bokrecensioner	.....185, 267
Meddelanden	.....3, 65, 189, 269
Notiser	.....317
ILIC 95	.....95



### **Sjöförsvaret i säkerhetspolitiken** – ett studieprojekt i Kungl Örlogsmannasällskapets regi

Hittills har utkommit:

<b>Bertil Stjernfeldt</b> <b>Ålands hav och öar – brygga eller barriär</b>	<b>90:–</b>
<b>Bertil Åhlund</b> <b>Svensk marin säkerhetspolitik 1905–1939</b>	<b>120:–</b>
<b>Bertil Åhlund</b> <b>Svensk marin säkerhetspolitik 1939–1945</b>	<b>150:–</b>

Angivna priser inkluderar portokostnader. Vid samtidig beställning av alla tre böckerna är priset 300:–

Böckerna, som ges ut i samarbete med Marinlitteraturföreningen, kan beställas direkt från Kungl Örlogsmannasällskapet, Box 10186, 100 55 STOCKHOLM.

## Kungl. Örlogsmannasällskapets bibliotek

### Biblioteket i KARLSKRONA

Biblioteket hålles öppet måndagar och torsdagar kl 11.30-13.00. Under tiden då mässen hålles stängd (jul- och nyårshelgerna samt sommarsemester under juli månad) hålles även biblioteket stängt. I övrigt efter överenskommelse med bibliotekarien. Bibliotekarie är korresponderande ledamoten Gunnar Nordanfors.

Telefon: Biblioteket under öppningstid 0455/259 91  
Bibliotekariens bostad 0455/105 62

Bibliotekets postadress är Amiralitetstorget 7, 371 30 KARLSKRONA

### Biblioteket i STOCKHOLM

är uppdelat i två avdelningar. Den moderna litteraturen samt bildarkivet och kalendrar har flyttats till Jungfrugatan 51, källarvåningen i MHS elevhotell. Den äldre litteraturen, huvudsakligen de böcker som inköptes av framlidne korresponderande ledamoten Karl-Erik Westerlund, finns kvar i Kastellet. Persondatorn finns på Jungfrugatan.

Bibliotekarie är ledamoten Bo Granath.

Biblioteket är tillgängligt under tiden 1 oktober t o m 30 april efter överenskommelse med bibliotekarien. Telefon: bostad 08-84 98 58, sommarbostad 0221-301 30. Bibliotekets postadress är: Box 10186, 100 55 STOCKHOLM. Telefon: 08-664 70 18 (till Jungfrugatan) överkopplad till bibliotekariens bostad, då han ej finns i biblioteket.

## Kungl Örlogsmannasällskapets

# BILDARKIV

innehåller f n drygt 33 000 bildkartonger med över 100 000 bilder, systematiskt ordnade, lätta att finna. Arkivet finns nu i Sällskapets lokaler Jungfrugatan 51. Arkivet handhas av korresponderande ledamoten, överstelöjtnant Stellan Bojerud, och (efter eget åtagande) redaktör Richard Areschoug, Erik Dahlbergsgatan 71, 115 57 Stockholm, tel 08-782 98 37.

Om Du vill låna bilder, vänd Dig till Richard Areschoug.

### *Har du själv några bilder*

som kan doneras till arkivet? Det kan vara fotografier, teckningar, reproduktioner av tavlor, kartor, bilder av personer m m, berörande mariner, både utlandet men framför allt svenska marinen, d v s både flottan och kustartilleriet. Sänd dem i så fall till Areschoug eller till Sällskapets sekreterare.

# MÄSTARE

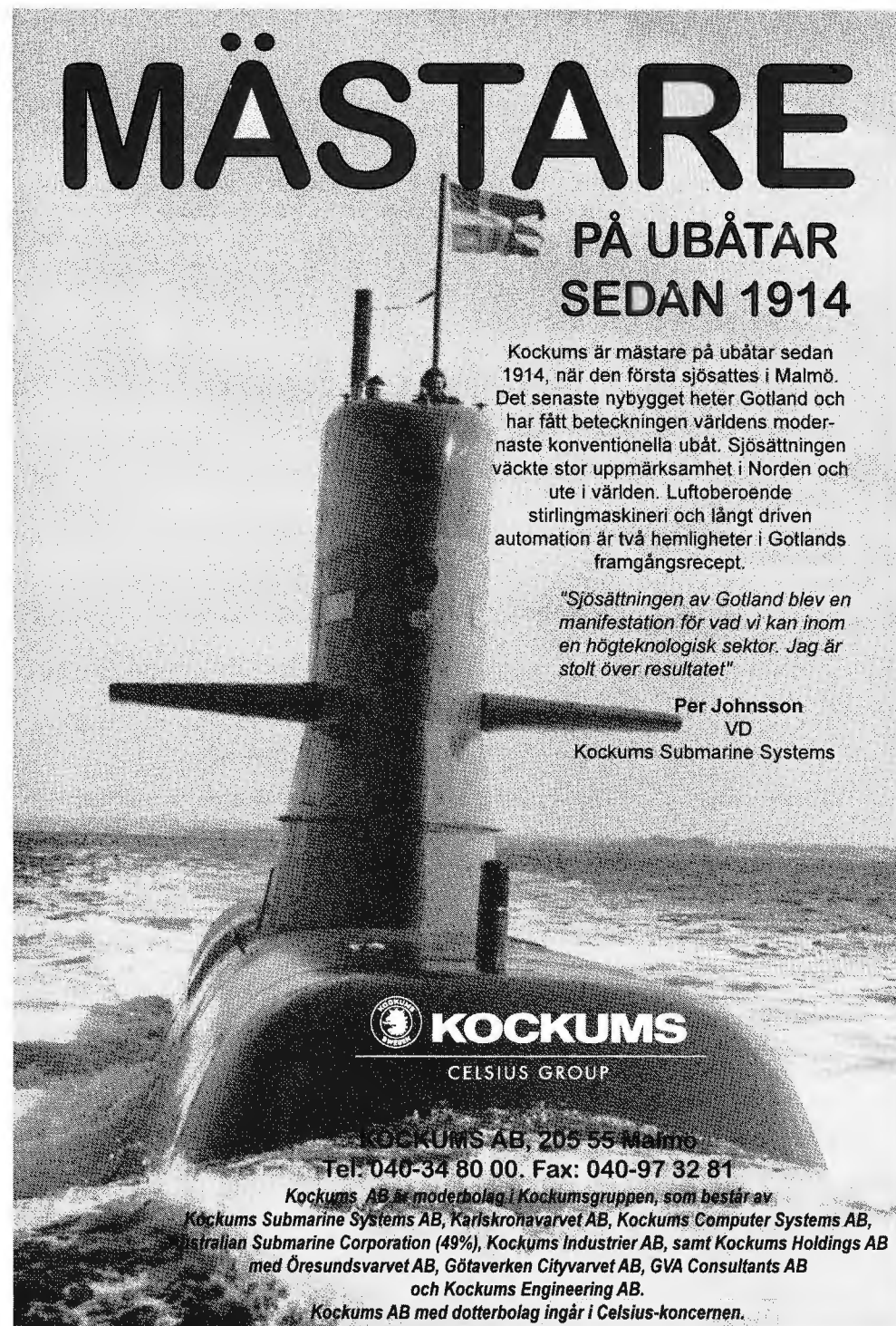
## PÅ UBÅTAR SEDAN 1914

Kockums är mästare på ubåtar sedan 1914, när den första sjösattes i Malmö. Det senaste nybygget heter Gotland och har fått beteckningen världens modernaste konventionella ubåt. Sjösättningen väckte stor uppmärksamhet i Norden och ute i världen. Luftberoende stirlingsmaskineri och långt driven automation är två hemligheter i Gotlands framgångsrecept.

*"Sjösättningen av Gotland blev en manifestation för vad vi kan inom en högteknologisk sektor. Jag är stolt över resultatet"*

Per Johnsson  
VD

Kockums Submarine Systems



**KOCKUMS**  
CELSIUS GROUP

KOCKUMS AB, 205 55 Malmö  
Tel: 040-34 80 00. Fax: 040-97 32 81

Kockums AB är moderbolag i Kockumsgruppen, som består av:  
Kockums Submarine Systems AB, Karlskronavarvet AB, Kockums Computer Systems AB,  
Australian Submarine Corporation (49%), Kockums Industrier AB, samt Kockums Holdings AB  
med Öresundsvarvet AB, Götaverken Cityvarvet AB, GVA Consultants AB  
och Kockums Engineering AB.  
Kockums AB med dotterbolag ingår i Celsius-koncernen.

### Kungl Örlogsmannasällskapets tävlingsskrifter

Kungl Örlogsmannasällskapet är en Kunglig akademi stiftad 1771. Sällskapets syfte är att följa och arbeta för utvecklingen av sjökrigsvetenskapen och sjöväsendet i allmänhet.

I enlighet med detta syfte delar Sällskapet ut belöningar för tävlingsskrifter, artiklar i Tidskrift i Sjöväsendet och förtjänta arbeten vid militärhögskolan.

Tävlingsskrift får även avhandla valfritt ämne inom sjökrigsvetenskapen eller sjöväsendet i allmänhet. Vägledande vid ämnesval kan då vara den indelning i vetenskapsgrenar och fack som gäller inom Sällskapet nämligen:

1. Strategi och stridskrafterns användning.
2. Personal, utbildning och organisation.
3. Vapentechnik.
4. Vapenbärares konstruktion.
5. Humanteknik och underhållstjänst.

Tävlingsskrifter för år 1996 skall senast den 1 september 1996 vara Sällskapet tillhanda under adress:

Sekreteraren i Kungl Örlogsmannasällskapet  
Box 10186  
100 55 STOCKHOLM

Tävlingsskriften bör åtföljas av ett förseglat kuvert som innehåller författarens namn och adress.

Om tävlingsskrifter bedöms förtjänstfulla kan författaren tilldelas Sällskapets medalj eller hedersomnämning samt penningbelöning.

Kungl Örlogsmannasällskapet förbehåller sig rätt att i sin tidskrift, Tidskrift i Sjöväsendet, publicera inlämnad – även inte belönad – tävlingsskrift.

### Fabian och Ewa Tamms stipendiefond inom Kungl Örlogsmannasällskapet

Fonden har till ändamål att genom stipendier främja sjökrigsvetenskapligt arbete inom områdena sjötaktik – även innefattande utvecklingen av vapenbärare, vapen och hjälpmedel – navigation och sjöfart.

Örlogsmannasällskapet beslutar varje år i oktober månad på förslag av sin styrelse om utdelning av stipendier för inlämnande och granskade arbeten. Stipendiet utdelas vid Sällskapets högtidssammanträde.

Den som önskar ifrågakomma för stipendium under år 1996 skall skicka in utredning eller avhandling till

Sekreteraren i Kungl Örlogsmannasällskapet  
Box 10186  
100 55 Stockholm

senast den 1 september 1996.

Arbete för vilket författaren tilldelats stipendium förbehåller Örlogsmannasällskapet sig rätten att publicera i sin tidskrift, Tidskrift i Sjöväsendet.

# HJÄLP BARN MED CANCER

Stina Ridderlind i Umeå drabbades av leukemi i barnaåren. Men hon kämpade emot sjukdomen, behandlades med strålning och cytostatika och lyckades till slut besegra sin cancer. Nu har hon vunnit ytterligare en seger genom att trots behandlingen bli gravid och föda en son som heter Linus. Stina är en positiv förebild för andra unga människor med cancer.

Hjälp oss hjälpa dem  
genom ett bidrag  
till forskningen.

*Stina Ridderlind*  
STINA RIDDERLIND



POSTGIRO  
90 20 90-0



**STÖD BARNCANCERFONDEN**

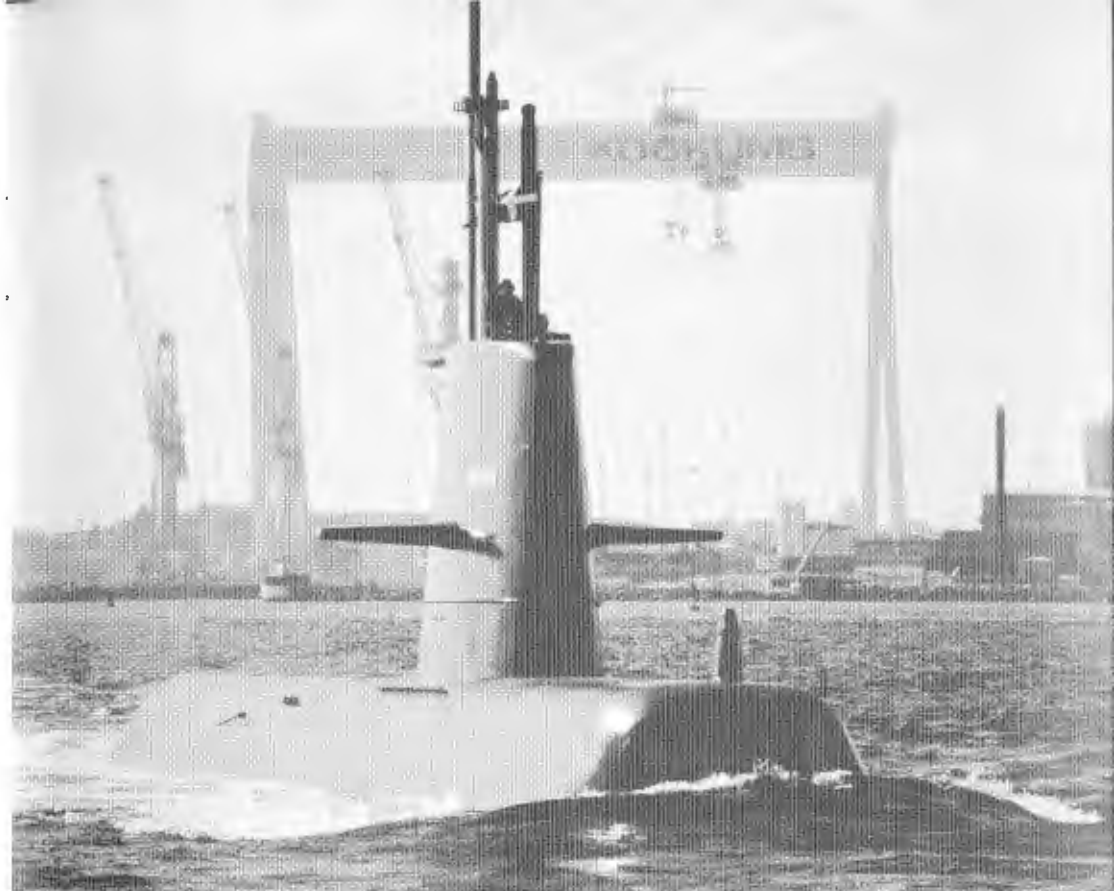


# Tack för att vi lever!



## Hjälp fler!

Giro 900 800-4 Röda korset



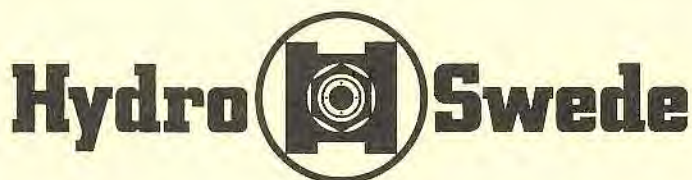
## huvudmotorerna i våra nya U-båtar är 2 st MTU 16V 396

Samma motortyp finns även i "Smyge"  
och i våra kustkorvetter och patrullbåtar.  
MTU står för Motor und Turbinen Union,  
som ingår i Mercedes Benz koncernen.

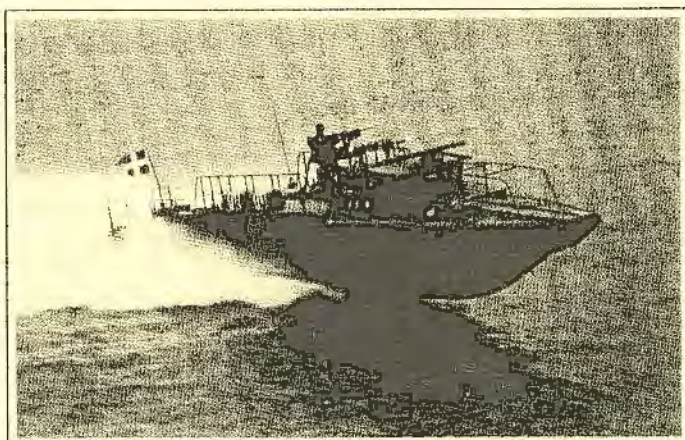
**MARINDIESEL**

Kajplats 17 • Söder Mälarstrand • 118 25 Stockholm  
Tel 08 - 668 01 60 • Fax 08 - 668 30 12

ENGELHALL THOMAS  
10790  
SKOLGATAN 7  
37138 KARLSKRONA



**VI FICK UPPDRAGET  
ATT LEVERERA  
HYDRAULIKUTRUSTNINGEN  
TILL  
STRIDSBÅT 90  
OCH LÄTT TROSSBÅT**



Sadelmakarevägen 9 · Box 577 · S-146 33 Tullinge · Sweden  
Tel +46 8 778 16 00 · Fax +46 8 778 36 00