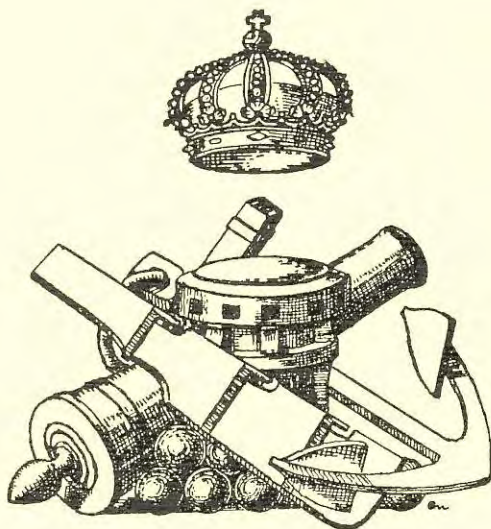


TIDSKRIFT I
SJÖVÄSENDET



1771

MED FÖRSTÅND OCH STYRKA

UTGES AV

KUNGL ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

N:r 2 2002

TIDSKRIFT I SJÖVÄSENDET

FÖRSTA UTGIVNINGÅR 1836

KUNGL ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

KARLSKRONA POSTGIRO 125 17 – 9 BANKGIRO 446 – 3220

Redaktör och ansvarig utgivare: Kommandörkapten LARS WIGERT, Pilgatan 5 A, 352 36 Växjö. Telefon: 0470-212 45, alt. 070-582 6385, e-mail: lars.wigert@telia.com.

Kungl. Örlogsmannasällskapets postadress: Box 13025, 103 01 Stockholm.

Ekonomi och prenumerationer: Kommandör 1.gr JAN BRING, Gustav de Laval's väg 9, 131 60 Nacka, Telefon: 08-716 73 38, Telefax: 08-466 97 92.

Tidskrift i Sjöväsendet utkommer i regel med 4 häften per år. Prenumerationspris 150 kronor per år inom Sverige, 200 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 tävlingskrifter återfinns i häftena nr 1 och 4.

Innehåll nr 2/02

Meddelande	77
Vakuüm mellan planering och framtida utveckling	79
Av Anders Johnson	
Mot en internationell marin – På samtliga framåt högsta	82
Av Erik Andersson	
Oförutsedda händelser – hur kan vi möta det ologiska handlandet?	91
Av Hans Erik Fröberg	
Mina – Minskydd – Minröjning. Balans eller obalans?	98
Av Mats Johansson	
Gröna skepp – i ett EU-perspektiv	103
Av Ivar Virgin	
Internationell minröjning – Stående/Flexibel minröjningsstyrka i Östersjöregionen?	116
Av Lennart Bengtsson	
Operation Cerberus – The Channel Dash	126
Av Ylva Lindström	
Chefen för operationsledningen 1982 – part i målet	137
Av Ola Tunander	
Några uppgifter om U 137 samt om Hårsfjärdensincidenten från en medverkande på den svenska sidan	151
Av Bo Johnson Theutenberg	
Vad gjorde U 137/S 363 egentligen?	155
Av Magnus Haglund	

ISSN 0040-6945

Abrahamsons Tryckeri AB, Karlskrona 2002



Meddelande från Kungl. Örlogsmannasällskapet

Nr 8/2001. Kungl. Örlogsmannasällskapets ordinarie sammanträde 12 december 2001 i Karlskrona

(Utdrag ur protokoll)

Sammanträdet ägde rum i Sjöofficerssällskapets lokaler i Karlskrona i närvaro av 21 ledamöter och inbjudna gäster.

§ 2 Anmäldes att sedan förgående sammanträde har ledamoten Torbjörn Ottoson avlidit.

§ 4 Orienterade sekreteraren om HM Konungens uppdrag till de kungliga akademierna att anordna ett endagsseminarium i samband med Stockholms 750-årsfirande. Seminariet skall preliminärt genomföras den 5 juni 2002.

Kungl. Örlogsmannasällskapet, under ledning av Kungl. Vitterhets, Historie och Antikvitetsakademien, tillsammans med Kungl. Musikaliska Akademien och Kungl. Akademien för de fria konsterna ansvarar för förmiddagens tema som handlar om Stockholm stads första 750 år. De goda sidorna belyses, men också konflikter och konfrontationer på olika plan. Den intellektuella koncentrationen till storstaden från upplysningens till modernitetens urbana koncentration och inte minst Stockholm som kommunikationscentrum för politik, ekonomi, vetenskap, konst och kultur. På eftermiddagen avslutar övriga kungliga akademier seminariet med att placera sig i dagens Stockholm.

- § 5 Höll ledamoten Erik Andersson inträdesanförande under rubriken "Mot en internationell marin – på samtliga framåt högsta".
- § 6 Höll ledamoten Hans-Erik Fröberg inträdesanförande under rubriken "Oförutsedda händelser – hur kan vi möta det ologiska handlandet?"
- § 7 Höll ledamoten Mats Johansson inträdesanförande under rubriken "Mina – Minskydd – Minröjning. Balans eller obalans."
- § 8 Orienterade hedersledamoten Claes Tornberg om aktuell situation vid Kockums och HDW.

Vid protokollet
Herman Fältström
Sekreterare

Nr 1/2002. Kungl. Örlogsmannasällskapets ordinarie sammanträde i onsdagen 30 januari i Göteborg

(Utdrag ur protokoll)

Sammanträdet ägde rum i Nordiska Hälsovårdshögskolans samlingssal med efterföljande supé i Sjöofficerssällskapets lokaler på Nya Varvet i närvaro av 75 ledamöter och inbjudna gäster.

- § 2 Anmälades att sedan föregående sammanträde har ledamoten Jan Friefeldt och korresponderande ledamoten Kurt Edman avlidit.
- § 4 Höll korresponderande ledamoten Ivar Virgin inträdesanförande under rubriken "Gröna skepp – i EU-perspektiv".
- § 5 Höll ledamoten Lennart Bengtsson inträdesanförande under rubriken "Internationell minröjning – Stående/Flexibel minröjningsstyrka i Östersjöregionen".
- § 6 Höll korresponderande ledamoten Olle Rutgersson inträdesanförande under rubriken "Ökad sjösäkerhet – ett resultat av teknikutveckling och mänsklig förmåga i bättre samklang".

Vid protokollet
Herman Fältström
Sekreterare

I denna utgåva av Tidskrift i Sjöväsendet medföljer dokumentationen från Kungl. Örlogsmannasällskapets symposium i Karlskrona 16 november 2001 i form av en bilaga med titeln "Korvettflottans utveckling – taktik och teknik".



Kommandörkapten Anders Johnson tjänstgör vid planeringsavdelningen inom strategiledningen i Högkvarteret

Vakuum mellan planering och framtida utveckling

Inträdesanförande hållet vid Kungl. Örlogsmannasällskapets ordinarie sammanträde i Stockholm 31 oktober 2001

Likt ledamoten Anders Grenstad ger även jag mig in på ett område, där jag saknar såväl sakkunskap som uppfattning om arbetsläget. Dock kommer jag endast att beröra principer – varför jag anser att synpunkterna möjligen kan bringa något ljus över det problemområde som jag försöker beskriva.

Bakgrund

I studien "Ytstridsfartyg NY" (YS NY) genomfördes i inledningsskedet en omfattande analys. Analysen tog sin utgångspunkt i ett av regeringen fastställt krav på operativ förmåga. Som ett ytterligare led i att förfina analysen utnyttjades det av Försvarsmakten definierade begreppet operativ delförmåga. Syftet med analysen var att mot bakgrund av just detta dels skapa spårbarhet för utformningen av YS NY, dels att på ett strukturerat sätt reda ut vilken förmåga YS NY skulle representera.

Problemformulering

Analysen avseende YS NY ger sig in i ett framtidsperspektiv där tiden 2010 till 2020 diskuteras – den tid då YS NY startar sin operativa livslängd. I detta tidsperspektiv återfinns ett stort antal krav

på ny operativ förmåga, medan andra tidigare innehavda krav utgår. Tiden fram till 2010 och därefter kännetecknas av att vara växlingstid mot ny förmåga – ett skifte avseende fokus från det kalla krigets krav mot "den nya krigföringen" och därmed ett behov av att förändra Försvarsmaktens operativa förmåga.

Givet att det är så kan åtminstone ett antagande göras:

- Det kommer att ske en kontinuerlig förändring av behov av förmåga - tidsmässigt språngvis alternativt kontinuerligt - och att det just är dessa förhållanden som ställer krav på utveckling av våra framtida system och därmed även en strukturerad studiestrategi för Försvarsmakten.

Hur skall då studier framgent genomföras med operativ (del-)förmåga som del av regeringens instrument och verktyg att styra Försvarsmaktens utveckling?

Diskussion

Regeringen styr Försvarsmaktens utveckling bl a genom krav på operativ förmåga. Genom att på detta sätt styra utvecklingen måste syftet med vad regeringen vill åstadkomma för effekt genom att peka på en förmåga klarläggas. Om inte det bakomliggande syftet kan göras begripligt, kan heller inte frågan på vilket sätt förmåga skall uppnås besvaras. För att ta ett exempel; Försvarsmakten skall ”inneha en viss internationell förmåga”.

Vilket syfte skall uppnås med denna förmåga? Är syftet att:

- vi skall kunna verka i Europa för att få egen stridserfarenhet och internationell komparabilitet ?
- vi politiskt skall visa vår vilja att stödja EU för att få en bättre politisk plattform ?
- vi skall, genom att hjälpa till borta, påräkna oss hjälp om något skulle hända här hemma eller visa för omvärlden att vi innehar förmåga till att genomföra operationer tillsammans med andra länder och därmed uppfattas som avskräckande ?

Mot bakgrund av ovanstående antaganden om vilka syften som regeringen anser sig ha med att ställa krav på internationell förmåga inses att utformningen av system för att motsvara kraven kan variera högst väsentligt. Görts inte en sådan analys av det bakomliggande syftet initialt, kan det leda till att de system som Försvarsmakten utvecklar antingen inte motsvarar det reella behovet av förmåga eller att behovet av förmåga underdimensioneras relativt regeringens krav.

När ny förmåga skall utvecklas måste av naturlighet en inventering av nuvarande förmåga göras. Frågan som ska analyseras är vilka befintliga system som

inte möter det nya behovet respektive vilka system går, med rimlig kostnadseffektivitet, att behålla för att motsvara en delmängd av de nya kraven.

Syftar en sådan analys till att skära bort befintliga icke-nyttiga system måste den genomföras över samtliga försvarsgrensperspektiv. Om denna analys, och efterföljande avveckling av system, inte ges utrymme att genomföras utifrån ett sådant helhetsperspektiv kommer det att fram till dess ny förmåga utvecklas med föra operativ obalans.

Genomförs däremot ett sådant analyssteg utifrån ett försvarsmaktsperspektiv på ett samlat vis kan de system som skall föras vidare in i framtiden identifieras samtidigt som utvecklingsbar förmåga blir tydlig.

Så långt, allt gott. Resultatet av ovanstående analyssteg har sorterat ut förmåga som skall bort, vilka som kostnadseffektivt skall bibehållas såväl som utkristalliserat förmåga som i en framtid skall utvecklas.

Dessvärre är det ett stort steg mellan att dra slutsatser kring vilken förmåga som skall utvecklas, till att veta vilka system och tekniska lösningar som skall svara mot förmågan. Här måste en utveckling komma till stånd. Utvecklingen måste sortera ut inom vilka huvudområden de ny förmåga skall finnas; skall det ske från marken, från luften eller från havet? Vidare måste synergieffekter av de olika fördelningarna av förmåga (operativ, taktisk och stridsteknisk) ger definieras för att kunna uppnå ett så optimalt resultat som möjligt.

Slutsatser

Inför ominriktningen av Försvarsmakten, och i den perspektivrapport som låg till grund för denna, gjordes en för För-

svarsmakten samlad analys över vilken förmåga som skall innehållas 2010.

När Försvarsmakten genomför studier görs inte dessa utifrån ett samlat försvarsmaktsperspektiv, som grundar sig på en genomtänkt idé utifrån vilka miljöer (mark-, sjö- och luftoperativt) olik förmåga skall utvecklas.

Flera studier börjar med att utveckla system som svarar mot en viss förmåga utan att det finns någon grund för att just dessa system skall svara för den aktuella förmågan. Resultatet av dessa studier, om inte ovanstående diskussion beaktas, kommer att innebära att ett flertal system kommer att inriktas mot att lösa samma förmåga medan andra inte alls kommer att representeras. Den yttersta konsekvensen kan bli att vi 2010 står med en försvarsmaktsorganisation, som är suboptimerad och inte svarar mot regeringens krav.

De studier som framgent skall genomföras måste därför ta sin utgångspunkt i en av Försvarsmakten sammanvägd analys. En sådan analys måste inrymma en ”växel” där operativ förmåga

växlas ut till önskvärda typer av system som representerar delförmåga av önskad förmåga. Först därefter kan studiearbetet påbörjas inom ramen för det angivna området.

Helt utan kännedom om Marinens nuvarande studieinriktning torde det första steget på sådan vara att ställa krav på högkvarterets studieorganisation för att definiera studieområdet. En sådan definition måste naturligtvis genomföras över hela försvarsmaktsperspektivet och skulle därmed kunna ligga till grund för ett väl definierat behov av marin förmåga.

När väl behovet av marin förmåga klarlagts, måste analysen inom marinen utvidgas för att reda ut:

- vilka system skall behållas ?
- mot vilka förmågekrav måste nya system utvecklas ? och
- vilka typer av system skall representera krav på ny förmåga ?

Arbetet med att lösa ovanstående frågeställningar kan ge svaret på vilka system vi skall utveckla för ytstrid, amfibisk strid, minjakt med mera.



Ledamoten
ERIK ANDERSSON

Kommendörkapten Erik Andersson tjänstgör vid inriktningsavdelningen i Högkvarterets strategiledning

Mot en internationell marin – På samtliga framåt högsta

Inträdessanförande hållet vid Kungl. Örlogsmannasällskapets ordinarie sammanträde i Karlskrona 12 december 2001

I mitt val av ämne spelade ett antal faktorer in, där den viktigaste var att internationaliseringen har varit, och alltså är, revolutionerande för Försvarsmakten och har inneburit en helt ny dimension för oss. Utvecklingen går fort och det är lätt att bli "akterseglad" om man inte ständigt håller sig uppdaterad. Man inser ganska snabbt, när man börjar tränga in i ämnet att det är omfattande beroende på vilka aspekter man väljer att belysa. Jag har inga ambitioner att min redovisning skall vara heltäckande. I mitt anförande kommer jag kort behandla de styrkeregister som förekommer, redovisa den materielanpassning som är beslutad och nödvändig för att använda våra marina resurser i internationella miljöer. Jag kommer att beröra hur vi anpassat vår förbandsutbildning, peka på kvarvarande problemområden samt slutligen redovisa hur den närmaste framtiden ser ut. Jag har anledning att återkomma till rubriksättningen i slutet av mitt anförande.

Bakgrund

När jag för drygt 25 år sedan startade min yrkesbana inskränkte sig bilden av marinen i internationella sammanhang till en hägrande långresa och de ärligen återkommande örlogsbesöken. Det kalla kriget mellan Öst och Väst utgjorde inte bara stabila utgångsvärden för behovet av en stabiliserande svensk marin i Östersjön, utan gjorde även alla tankar på internationell tjänstgöring överflödiga.

Vi känner alla till utvecklingen under 1990-talet och jag avser inte att beröra den mer än att konstatera att den kraftfullt förändrade våra värderingar. 1993 deltog marina förband för första gången i en internationell övning, den gången US BALTOPS och 1994 startades övningsverksamheten inom ramen för Partnerskap för fred (PFF). Därefter har övnings-tillfällena ständigt ökat, främst inom ramen för PFF och "In the Spirit of PFF", men även på bilateral basis har samarbe-

te utvecklats. 2.ytstridsflottiljens övning Loviisa med det finska ytstridsförbandet och 3.ytstridsflottiljens motsvarighet, "Baltic Bridge" med det danska ytstridsförbandet för att nämna några. Minkrigsflottiljen har genomfört elva minröjningsoperationer i de baltiska farvattnen och är för närvarande mitt uppe i planeringen av den tolfte, som planeras gå av stapeln i Litauen under maj månad 2002. Vi har sedan 2001 även marina förband i beredskap för internationella insatser.

Styrkeregister

De styrkeregister som idag hanterar svenska förband är:

NATO inom PARP, EU:s krishanteringsstyrka, även benämnd HFC, som står för Helsinki Force Catalogue, NORDCAPS och SHIRBRIG. I korthet kan följande sägas om respektive register.

PARP (Planning and Review Process)

PARP har sitt ursprung i NATO. Vid ett toppmöte 1994 bildades organisationen "Partnerskap för fred" (PFF). Sverige deltar i detta samarbete sedan starten.

Inom ramen för PFF-samarbetet inleddes under början av 1995 en planerings- och översynsprocess, PARP. Processen syftar till att identifiera och värdera resurser som partnerländerna kan bidra med i fredsfrämjande och humanitära insatser tillsammans med NATO-styrkor.

Särskilda kvalitetsbeskrivningar MTI (Military Tasks for Interoperability) finns funktionsvis utarbetade för samtliga PFF-länder och kan sägas vara en målsättning för alla dessa att på lång sikt uppnå. På kortare sikt utarbetas så kallade partnerskapsmål. Dessa fastställs i en

dialog mellan varje enskilt partnerland och NATO. Processen bygger på frivillighet och varje partnerland bestämmer självt inom vilka områden och i vilken utsträckning som samverkansförmågan skall utvecklas. Översyn sker i tvåårs-cykler och sträcker sig över en sexårsperiod. Nästa översyn för Sverige genomförs under våren 2002. Under dessa översyner har medlemsländerna möjlighet att förändra sina partnerskapsmål samt bidra till styrkeregistret. För svensk del kommer översynen 2002 sannolikt att innebära en ensning av styrkeregistren, genom att till PARP lägga till de förband, som idag endast finns representerade i andra register.

En intressant utveckling som ännu befinner sig i sin linda, är uppbyggnaden av en valideringsorganisation där respektive medlemsnation kommer att kunna delta med personal för att kunna certifiera enheter eller förband.

De partnerskapsmål som utarbetas inom ramen för PARP, är de som Sverige för närvarande utnyttjar för samtliga styrkeregister.

EU:s styrkeregister (Helsinki Force Catalogue HFC)

I december 1999 antog EU:s medlemsstater ett övergripande kapacitetsmål för den militära krishanteringsförmågan. Dessa benämns "Headline Goal" och innebär för marint vidkommande att EU skall ha ca 100 örlogsfartyg i beredskap för krishanteringsuppgifter från år 2003. De skall kunna sättas in i aktuellt område inom 60 dagar, vilket innebär att Sverige ansatt 30 dagars beredskap med målsättning att efter 30 dagar kunna lämna hemmafartvatten för att kunna börja verka i missionen efter 60 dagar. Med aktuellt område har definierats det område

som inryms i en cirkel med centrum i Bryssel och med en radie av 400 mil.

För att kunna bestämma hur EU:s gemensamma styrkekatalog bör se ut, har man utgått från tre principiella uppgifter, vilka alla kan placeras in på en skala av krishanteringsuppgifter. Dessa, de s.k. Petersberguppgifterna är:

- Humanitarian Missions
- Peacekeeping
- Combat Forces in Crisis Management

EU befinner sig just nu i ett uppbyggnadsskede av sin militära kapacitet. Det viktigaste inledningsvis har varit att utarbeta och få de procedurer, som erfordras för den politiska och militära beslutsgången att fungera. Vid utgången av 2003 skall EU inneha full operativ förmåga.

UNSAS (United Nations Stand-by Arrangement System)

Inom FN finns ett register benämnt UN Stand-by Arrangement System (UNSAS). Det innehåller militära, polisiära och civila komponenter från huvuddelen av FN:s medlemsländer. Registret är avsett för att FN vid en fredsfrämjande insats skall kunna välja ut en resurs från registret och därefter fråga den aktuella nationen om dess möjlighet att delta. Fram till i slutet av 2000 var Sveriges bidrag inaktuellt beträffande de militära delarna och regeringen fattade beslut om en uppdatering som även omfattar marina delar. En ökad vilja från FN:s sida att genom UNSAS ta mer ansvar för framtida krishantering kan märkas och därmed kan ett ökat behov av skiftande kompetenser skönjas; alla med önskemål om korta insatstider.

NORDCAPS (Nordic Coordinated Arrangement for Peace Support)

1998 överenskom de nordiska försvars-

ministrarna att fördjupa och utveckla det nordiska samarbetet ytterligare inom vad som då kom att benämnas NORDCAPS. Målsättningen sattes att på sikt, vid behov, kunna sända ut en gemensam nordisk fredsfrämjande brigad. Brigaden skulle kunna bidra till en ökad samverkansförmåga med en eventuellt utökad materielsamordning som följd.

Inom NORDCAPS har arbetsgrupper nyligen tagit fram rapporter rörande möjligheter till nordiskt samarbete omfattande även sjö- amfibie- och flygstridskrafter. Detta kan ses som ett första steg för vidare utveckling. Från Försvarsmaktens sida har man med utgångspunkt i dessa rapporter föreslagit fördjupade studier.

SHIRBRIG (Multinational Stand-by High Readiness Brigade)

För att bilden skall bli fullständig, nämner jag slutligen SHIRBRIG. Inom ramen för UNSAS finns det multinationella samarbetsprojektet SHIRBRIG. Det är ett register med markförband för snabba insatser. Samarbetet syftar till att på ca en månad kunna sätta upp en styrka av brigads storlek. I detta styrkeregister har Sverige av naturliga skäl inte anmält några marina förband.

Dagsaktuella läget inom Marinen och Försvarsmaktens inriktning för den närmste tiden

Försvarsmaktens målsättning är att ensa anmälningarna till de olika styrkeregistren. Med anledning av att förhandlingar om inträde endast sker vartannat år för PARP kan situationen verka förvillande. Tabellen avser läget 2002-01-01:

Förband	PARP	EU krisstyrka	UNSAS	SHIRBRIG
Sjöminnröjningsstyrka	X	X	X	
Ubåtsförband Typ GOTLAND		X från 2003-01-01	X	
Korvettförband Typ GÖTEBORG		X från 2003-01-01	X	

Samtliga marina förband innehar och kommer att inneha 30 dagars beredskap. Förbanden skall kunna vara på plats i operationsområdet inom 60 dagar. För förband med denna beredskap utnyttjas personal förbundna till kontrakt med utlandsstyrkan. Uthålligheten för de marina förbanden är satt till sex månader i utlandstjänst, därefter uppehåll i 12 månader innan eventuell förnyad insats.

Försvarsmakten föreslog i slutet av augusti 2001 även en amfibiestridsgrupp för anmälan till styrkeregister. Regeringen beslutade att inte anmäla amfibiestridsgruppen, men anmodade samtidigt Försvarsmakten att återkomma med en fördjupad redovisning omfattande utvecklingen av amfibiestridsgrupp och denna utvecklings påverkan på andra delar av Försvarsmakten. Denna redovisning lämnade Försvarsmakten i mitten av november samma år med en sammanfattande slutsats att amfibiestridsgruppen fortsatt bör anmälas till styrkeregister med beredskapsstart 2003-12-31. Vi avvaktar för närvarande regeringens beslut i frågan.

Materielanpassning

För att effektivt kunna delta i internationell krishantering krävs att vi anpassar vår materiel så att vi dels kan verka tillsammans med andra nationer, men också så att vi kan verka inom det tidigare re-

dovisade geografiska området. Materiel-läget ser idag ut enligt följande.

Ytstridsfartyg

Från 2003 är två korvetter av Göteborgstyp anmälda. Samtliga fyra fartyg i serien kommer att modifieras/anpassas för internationella insatser om än i lite olika takt. Genomförda/planerade åtgärder är:

- Utökning från ett till två artillerisikten.
- Fartygen förses med stabilisatorer för att erhålla bättre sjöegenskaper.
- Skyddsmaterielen, både fast och rörlig kompletteras.
- Kylanordningar både för materiel och personal anpassas för varmare klimat. Samtliga dessa åtgärder är beställda, till viss del genomförda och resterande delar kommer att för två fartyg vara åtgärdade innan förbandet beredskaps-sätts 2003-01-01.

Korvetterna Stockholm och Malmö genomgår just nu halvtidsmodernisering, som bland annat innefattar nytt maskineri och ledningssystem. För närvarande finns inga medel avsatta för att dessa fartyg skall komma upp till samma nivå i internationell anpassning som Göteborgsklassen. Endast delar av åtgärdsplanen genomförs. Detta innebär inte att dessa fartyg inte kan utnyttjas i multinationella insatser. Det som behöver göras är att under perioder då vi utnyttjar

dessa, införa någon form av begränsningar i utnyttjandet. Denna metod utnyttjas idag av flera andra nationer.

Minröjningsstyrka

För minröjningsstyrkan är det Landsortsserien som utnyttjas. Genomförda/planerade åtgärder är:

- Kylanordningar för materiel och personal har anpassats för varmare klimat.
- Skrovförstärkningar har genomförts för att medge ett utökat fartområde. Fartygen är idag godkända för begränsad oceanfart.
- Förbättrad brandintegriteten både vad avser fast och rörlig materiel
- Fartygen har försetts med möjlighet till N/C-indikering

Ubåt

Ubåt är den resurs som har krävt minst anpassningsåtgärder. Samtliga fartyg i Gotlandsserien kommer att modifieras och Halland är först på spåret. Genomförda/planerade åtgärder är:

- Kylanordningar för materiel och personal har anpassats för varmare klimat.
- Tankanpassningar

Amfibiestridsgrupp

Om amfibiestridsgruppen skall utnyttjas krävs att följande anpassningar görs.

Samtliga i stridsgruppen ingående båtar (Stridsbåt 90H, L Trossbåt, Ledningsbåt) erhåller:

- Splitterskydd
- Skydd mot NBC-stridsmedel
- Klimatanpassning av arbetsmiljö och skeppsteknik.

För stridsbåtarna är åtgärderna redan beslutade och materielen beställd. För övriga båtar finns beslut om åtgärder

men ännu ingen beställning av materiel-en.

Utbildning

Jag har nu behandlat materielutvecklingen. Den andra viktiga faktorn för att nå framgång, är kunskap. Kunskap om rutiner, procedurer och taktik. Att erhålla all denna kunskap kostar tid. Tid som vi skall dela med mycken annan verksamhet som också prioriteras. Kunskap för den internationella verksamheten erhåller vi på förbandsnivå bäst genom att delta i olika verksamheter tillsammans med andra nationer.

FOST & JMC

Marinen har i år för tredje året i rad genomfört utbildning vid FOST (Flag Officers Sea Training) i Storbritannien. Utbildningen har genomförts med korvetter typ Göteborg och svensk ubåt har deltagit som målförband. Nytt för 2001 är att även minröjningsfartyg typ Landsort genomfört utbildning samt att ubåt har deltagit i JMC (Joint Maritime Course). Verksamheten vid FOST utgör en viktig del i marinens förberedelser inför internationalisering och beredskapsåtagande gentemot EU och PARP.

FOST är en nationell övnings- och valideringsorganisation inom Royal Navy. Vid FOST genomförs utbildning och övning av enskilda enheter/operatörer med stöttning av ett stort antal instruktörer s.k. seariders. Vi kan själva bestämma inom vilka områden som utbildning/övning skall bedrivas.

JMC är däremot en tillämpad övning, där övade enheter sätts in i ett taktiskt sammanhang tillsammans med andra förband.

Det svenska deltagande har nu nått en sådan omfattning att vi räknas som

”regular costumers”, vilket bl.a. innebär att vi inbjuds till Annual FOST Planning Meeting (AFPM). Vid detta möte läggs planen för verksamheten under nästkommande år. I och med detta har möjligheterna utökats väsentligt att planera in svenska enheters deltagande på tider som är anpassade efter vår övriga förbandsutbildning.

Övningsinriktning

Med det stora utbud av multinationella övningar som erbjuds idag, är det viktigt att vi har någon form av inriktning för vårt deltagande. Denna inriktning finns idag utformad på olika nivåer i vår organisation. HKV ger årligen ut ”Inriktning för Försvarsmaktens övningsverksamhet (FMÖvni). I denna ges inriktning för att kunna koordinera verksamheter såsom kurser, seminarier och övningar, så att de gemensamt leder mot uppställda mål.

För marinen är det MTK som med utgångspunkt i denna inriktning fördelar förband till olika övningar. Den övergripande inriktningen är för närvarande ”Färre övningar – Bättre kvalitet”.

MTK har i stor utsträckning själv bidragit till att höja kvaliteten i övningarna. Bl. a kan nämnas US BALTOPS, som mycket tack vare svenska påtryckningar idag utvecklats till en övning väl i klass med större PFF-övningar.

Det som för närvarande styr våra förbands deltagande i de internationella övningarna är främst:

- Varje förband – varje år
- Övningar med deltagande i olika ledningsnivåer
- Förbandens rytmer

Marinen har under åren deltagit med relativt stora förbandsvolym; något som har ifrågasatts av många inom Försvarsmakten. Det har emellertid fört det

med sig att marinen har fått möjlighet till stort inflytande och ofta kan aspirera på ledande befattningar under övningarna. Ett annat skäl till att vi valt att delta på stor bredd, är att vi räknar med att få rekrytera personal till våra beredskapsförband från hela marinen. Det räcker då inte med att endast utbilda de förband som står i eller är planerade för beredskap, utan all personal måste ges möjlighet till utbildning även om detta för med sig att vissa fartygstyper, som idag uppträder i övningar, aldrig kommer att utnyttjas i en multinationell insats.

Kvarvarande problemområden

Ännu kan vi konstatera att det är en bit kvar innan vi har en marin organisation, som är fullständigt interoperabel med de förband som vi eventuellt har att verka tillsammans med i framtida missioner. Det återstår en del inom både taktisk utveckling och materielanpassning innan vi kan uppnå effekt med våra förband. Innan jag går in på problemområdena, vill jag dock betona att marinen ligger väl till, såväl tekniskt som taktiskt, och har goda möjligheter att nå uppställda mål.

De problem som återstår är framförallt:

Command and Control

Begreppet ”Command and Control”, dvs. ledning fungerar inte idag. Sambands-, krypto- och länksystem m.fl. som medger interoperabilitet med andra förband saknas idag. Detta är en funktion som är nödvändig för ett framgångsrikt deltagande. Både NATO och PFF-nationerna är väl medvetna om problemet, men någon strategi för att lösa ut frågorna saknas idag.

Taktiska föreskrifter

Ett annat område där utvecklingen går långsamt, men där Sverige driver frågorna är utvecklingen av taktiska föreskrifter. Inom många funktioner finns idag inga möjligheter att strukturerat och enhetligt genomföra verksamhet på en sådan nivå, som kommer att krävas i fredsfrämjande insats.

Antalet underhållsfartyg

Idag disponerar vi i marinen fyra underhållsfartyg av skiftande kvalitéer. Det dagsaktuella problemet består i att endast HMS Trossö är anpassat för multinationellt deltagande. Eftersom fartyget inte tillhör det förband, som idag är beredskapsställt, innebär detta ett till viss del dubbelt engagemang för fartyget. Situationen kommer att bli än mera accentuerad 2003-01-01, då ytterligare förband tillförs styrkeregistren. Förutom de svårigheter som detta medför, kommer det i praktiken även att vara svårt att samtidigt utnyttja mer än ett förband i mission. Det finns idag inga beslut fattade om en vidare anpassning av idag befintliga underhållsfartyg eller om någon nyanskaffning, men på kort sikt arbetas med att få in även Visborg i verksamheten. Detta skulle till del hjälpa upp numerären, men problemet att minkrigsflottiljen inte disponerar något eget underhållsfartyg kvarstår, såvida ingen omfördelning mellan förbanden görs.

Utbildning

Nästa område som jag vill peka på rör utbildningen av våra förband. Vi kan konstatera att kraven på våra besättningar ökar från år till år. Denna ökning är till del självförvällad och består i sådan utbildning som vi valt att genomföra för att

kunna jämställa vår utbildning med den civila, i andra fall har vi varit tvungna att anpassa oss. Uppgifterna blir fler och fler samtidigt som kraven på uppnådd nivå ökar, inte sällan samtidigt med att ekonomin blir stramare. För att kunna orka med de krav som ställs för internationellt deltagande är jag övertygad om att det krävs en ordentlig översyn av det totala innehållet i vår utbildning. Vi kan inte längre stapla mer och mer på våra redan ansträngda förband. Att påstå att effektivare utnyttjande av övningstiden är lösningen på problemet, är idag inte längre relevant. Det har på förbandsnivå pågått och pågår ett arbete med att överse och anpassa utbildningsanvisningar och SRF. Det finns idag inte mycket kvar av det vi brukar benämna "luft" i förbandens verksamhet. En strikt tillbakagång till tvåårsrytm, dvs. samtlig personal kvarstannar i samma befattning under två år för att kunna utnyttja hela tvåårsperioden för successiv höjning av utbildningsnivån kan vara ett steg i rätt riktning och enligt min mening nödvändigt för att kunna nå en utbildningsnivå där vi kan anse oss redo för mera allvarliga uppgifter.

Rekrytering

Slutligen vill jag peka på vad jag bedömer vara det största problemet. Samtidigt är det ett område, som vi idag har ett alltför bristfälligt grepp om, och som jag åtminstone tror många underskattar. Det handlar om rekrytering av personal till beredskapsförbanden. Vi har idag erfarenheter av rekrytering till IM-01 och IM-02, som är beteckningen för minröjningsstyrkan, som snart går in på sitt andra år i beredskap. Det har inte varit utan problem att sätta upp detta förband. Om mindre än ett år påbörjas rekryteringen

till den utökade förbandsstruktur som beredskapsställs från 2003. Det är då inte längre 160 män och kvinnor som skall rekryteras utan över 800 personer under förutsättning att även amfibiestridsgruppen tillförs våra registerförband.

Framtiden

Under nästa år planeras deltagande i FOST med en ubåt, två korvetter av Göteborgstyp och ett minröjningsfartyg av Landsortklass. Diskussioner pågår dessutom om deltagande med Belos, som utgör en viktig komponent i de olika ubåtsräddningsavtal, som vi för närvarande har med Storbritannien, Danmark och USA.

På lite längre sikt är inriktningen att årligen delta med en ubåt, en till två korvetter samt ett minröjningsfartyg. För kompetensuppbyggnad inför tillförseln av Visbykorvetter är det viktigt att även personal ur 3.ytstridsflottiljen ges möjlighet till utbildning vid FOST. Det är därför MTK:s inriktning att genomföra denna med korvett typ Stockholm efter avslutad HTM.

För 2002 är inriktningen att delta med korvettförband i JMC. Det pågår för närvarande ett arbete med att identifiera svenska målsättningar med ett sådant deltagande. Med detta som grund kommer sedan Joint Maritime Operational Training Staff (JMOTS) att presentera ett förslag på vårt förbands roll under övningen.

På lite längre sikt är inriktningen tills vidare att vartannat år i JMC deltaga med ubåt och vartannat med korvetter.

JMC innehåller varje år en viss del amfibieoperationer. Det utreds för närvarande förutsättningar för ett svenskt deltagande med amfibieförband.

Marinens deltagande i multinationel-

la övningar kommer att fortsätta även under kommande år. För närvarande saknas som bekant återigen tillräckligt av likvida medel för förbandsverksamhet, varför all verksamhet, däribland det internationella deltagandet överses.

Minröjningsoperationerna i de baltiska farvattnen kommer att fortsätta. Sveriges roll kommer dock medvetet successivt att minska. Redan idag har de baltiska länderna påtagit sig en större roll som organisatör och ledare för operationerna, men fortfarande erfordras relativt stort stöd från oss.

Det har rests farhågor om att NATO:s utvidgning kan innebära att konceptet med PFF försvinner och att ett svenskt övningsdeltagande i framtiden skulle vara omöjligt. Anledningen till detta skulle vara att övningarna mera skulle bli inriktade på "artikel 5 scenarier", dvs. att medlemsländerna övar kollektivt försvar av varandra. Detta har diskuterats med NATO och en just nu troligare utveckling, förutsatt att NATO-utvidgningen genomförs, är att övningsplanering överförs och blir ett NATO-ansvar och att övningsscenarierna inriktas på fortsatt krishantering med deltagande även från kvarvarande PFF-länder.

Avslutning

Avslutningsvis kan jag konstatera att den internationella dimensionen inneburit nya möjligheter för oss som arbetar i marinen. Vi kastades in i utvecklingen vare sig vi ville eller inte. Ej heller var vi förberedda.

De nya uppgifterna har ställt förändrade krav på vår materiel och utbildning, och har inneburit att vi ställts inför annorlunda utmaningar. Jag är övertygad om nödvändigheten av förändringarna i en omvärld, som idag inte går att

jämföra med den vi hade, när jag började i marinen. Därför är jag lika övertygad om att vi både måste anta alla dessa utmaningar och att vi dessutom för marinens egen överlevnad inte tillåter oss att misslyckas. Det skulle ge negativa signaler, inte minst inom vår egen "firma". Försvarsmaktens ekonomi är ansträngd efter den stora omstruktureringen. Den internationella satsningen kostar mycket pengar. Det kan till och med visa sig att den kostar för mycket. Därför är det säkert många icke marina företrädare i Försvarsmakten som skulle applådera ett marint misslyckande och ta det som intäkt för att stryka eller åtminstone minska vårt engagemang. Det skulle ta lång tid att bygga upp ett nytt förtroende. Därför uppmanar jag alla att se positivt på våra nya uppgifter. Det är helt nödvändigt inte minst för

möjligheterna att rekrytera personalen till våra fartyg och förband. Detta är och kommer att vara ett managementproblem i den högre skolan. Extra höga krav ställs på chefer på de flesta nivåer, inte minst på fartygschefsnivån. Jag vill särskilt betona deras ansvar i denna fråga. En negativ grundsyn hos fartygschefen kommer direkt att avspeglats på den underlydande personalens villighet att ställa upp för marinen.

I min rubrik anförde jag "på samtliga framåt högsta" För att inte riskera att misslyckas, inte minst då det gäller rekryteringen, anbefaller jag därför ytterligare energi och uppmanar alla er, som är i position för att kunna påverka utvecklingen, och vår förmåga att anpassa oss till den:

***På samtliga framåt
– så mycket det går!***



Kommendörkapten Hans Erik Fröberg är ställföreträdande chef för Sydkustens marinbas

Oförutsedda händelser – hur kan vi möta det ologiska handlandet?

Inträdesanförande hållet vid Kungl. Örlogsmannasällskapet ordinarie sammanträde i Karlskrona 13 december 2001

Händelsen 11 september 2001 kan uppfattas som en "oförutsedd händelse". Det påstås att information om vad som skulle hända fanns i "systemet", men att det var ingen som kunde tolka den. Människan hatar osäkerheter och lägger ner stor energi på att försöka eliminera dessa genom utredningar, studier, spel, framtagandet av tekniska system (ledningssystem, data-analyssystem) m.m. Det ologiska handlandet är svåranalyserat både för människan och för våra tekniska system. Jag skall diskutera fenomenet oförutsedda händelser i vid bemärkelse och ge några förslag på hur vi kan hantera problemet inom marinen.

Oförutsedda händelser

Vad menar vi med "Oförutsedda händelser"? Som ordet säger kan vissa händelser inte förutses. Varför det? Vad kännetecknar egentligen en oförutsedd händelse? Enligt min mening så kan vissa händelser inte förutses för att de strider mot den normala människans tankesätt. Hur vi ser på livet, våra värderingar och hur vårt logiska tänkande är uppbyggt. Jag avser enstaka fristående händelser, annars finns det en historia att falla tillbaka på. Dock kan olika oförutsedda händelser hänga ihop i ett större sammanhang, t.ex. trafikolyckor.

En oförutsedd händelse kan också vara resultatet av information som är "dold" i en större samling av olikartade detaljer. Mängden detaljer och att informationen saknar sammanhang medför att vi får svårigheter att tolka den. En detalj som havererar i ett system kan ge stora återverkningar på det överordnade systemet. Jfr. ordspråket "Liten tuva stjälpes ofta stora lass".

Olika händelsekedjor kan när de interfererar med varandra eller när händelsekedjan brister ge upphov till oförutsedda händelser, detta kallar vi vanligen friktioner. Kan oförutsedda händelser

vara skapade av galna eller sjuka människor eller kan det vara ovanliga medel mot för oss otydliga mål? Gränsen mellan genialitet och idioti är hårfin – brukar man säga. Är det så att de människor som för övriga människor ”skapar” oförutsedda händelser är geniala att hitta metoder som ingen annan har tänkt på? Jag tänker i detta sammanhang på en av Murphy’s lagar: ”Man kan inte göra något idiotsäkert, för idioter är så påhittiga”.

Planer, utredningar och datasystemens uppbyggnad klarar enligt min mening inte av att behandla begreppet ”oförutsedda händelser” efter som begreppet strider mot det logiska tänkandet. Man får inte bara fokusera på den information som finns utan måste också beakta vad som saknas. Detta kallar vi *exformation* och *intuition*. I detta avseende är människan överlägsen datorerna eftersom datorerna har uppenbara svårigheter att behandla data som inte finns/saknas. När vi ser tillbaka på en inträffad oförutsedd händelse så kan vi inte förstå varför vi inte kunde tolka den fakta som fanns. T.ex. en vits – *alla vet upplösningen ändå kommer slutet som en total överraskning*.

Osäkerheter

Osäkerheter är vi väl medvetna om och dessa försöker vi hantera genom att sträva efter ytterligare ordning och kontroll. Enda undantagen som jag kommer fram till är – *sport och spel* – jag återkommer till detta. Det i dag mest förekommande sättet för att försöka erhålla ökad kontroll är olika datasystem. Utredningar och studier är också vanliga metoder för att nå detta mål. När ingångsvärdena inte är fasta kan dessa varieras i olika känslighetsresonemang. Är ingångsvärden ofullständiga eller saknas kan spel utnyttjas.

Med resultatet från utredningar och studier kan planer produceras. Dessa kan göras mer eller mindre detaljerade och kan innehålla olika delalternativ.

Utvecklingen idag, för att på ett bättre sätt hantera osäkerheter, är främst inriktad på datorer i nätverk. Mycket större mängder av data än tidigare kan insamlas, bearbetas och distribueras. På detta sätt anser vi oss på ett bättre sätt kunna ta hand om alla detaljer som påverkar osäkerheten.

Under Kalla kriget var ”alla” ingångsvärden kända. Sverige levde på marginaldoktrinen. Styrkejämförelser var lätta att beräkna och med ingångsvärdena kunde detaljerade planer produceras. En viktig förutsättning för planerna var att ev. motståndare förväntades handla rationellt. Planerna låste oss i tanken, allt (med få möjliga variationer) var klarlagt. Vi trodde att vi visste hur det skulle gå. Idag är kalla kriget slut och vi har ingen självklar motståndare att beräkna styrkejämförelser på. Några detaljerade planer kan inte längre utarbetas och osäkerheten har ökat för hur, när och var förbanden skall utnyttjas.

Det är inte bara militärer som hatar osäkerheter. Även det civila livet är fyllt av dessa och jag skall ge några exempel på, samt hur man hanterar osäkerheter.

Sport

Sporten bygger på oförutsedda händelser. Favoriter är inte självskrivna vinnare. Det oförutsedda eller snarare det oförutsägbara ger spänning och underhållning. Detta förhållande gör det lämpligt att spela på (tips m.fl.). Spelen i sporten baseras på odds. Dessa tas fram ur statistik samt sammanvägda bedömningar om utgången/resultatet (stalltips, medelvärde av tidningarnas prognoser, m.m.).

Ekonomi

Ekonomi är mycket beroende på företagens vinster. Börsens utveckling speglar vinstförväntningar. När något händer som ökar osäkerheten avseende vinstutvecklingen så faller börsen och oftast överreagerar den.

Spel

Inom spel (roulette, bridge, m.fl.) råder mer eller mindre osäkerhet om utgång. Detta handhas genom att räkna statistiskt och genom att sätta odds.

Politiska val

Vid politiska val accepterar vi inte att vänta på valresultatet utan genomför med regelbundna tillfällen gallupundersökningar för om möjligt få veta resultatet i förväg.

Väder

Att förutse vädret har genom åren genomförts med en rad olika metoder. Idag är det förhärskande systemet att fysikaliska data insamlas och databehandlas till en prognos. Prognosen är vad vi tror hur vädret skall utveckla sig och sanningen kan visa sig bli en helt annan.

Olyckor

Olyckor försöker vi undvika och vi kan säga att något oförutsett inträffat efter en olycka. Detta kan bl.a. bero på haverier, fel, olyckliga omständigheter. Räddningstjänsten har beredskap för att klara av en viss nivå och typ av olyckor men kan aldrig förutsäga exakt var, när och hur en olycka kommer att hända.

Avsiktliga händelser

Sabotage, anlagda bränder m.m. är exempel på avsiktliga handlingar som kan uppfattas som oförutsedda händelser.

Övriga områden

Statistik använder många för att öka kunskapen inom områden där osäkerhet råder t.ex. om ett visst beteende. Områden som används är t.ex. tv-tittande, uppfattning om olika produkter, levnadsvanor m.m.

Vetenskap

Enligt lexikon¹ är vetenskap ”verksamhet som systematiskt och med beprövade metoder försöker vinna kunskap för att beskriva, förstå, förklara och förutsäga företeelser och skeenden inom mindre och större erfarenhetsfält”. Empiriska vetenskaper bygger på kontrollerbara iakttagelser och grundar sig på erfarenhetsmässiga kunskaper.

Andra nyckelord är: klassificering av data, upprepbara experiment, induktiva generaliseringar, hypoteser, modeller, metoder, teorier.

Logik kommer från grekiskans logikos som betyder förnuftsmässig. Logik är en filosofisk disciplin som sysslar med de formella principerna för resonemang, slutledning och bevisföring.

Vetenskapen blev tvungen att hantera osäkerheter på 1920-talet, när det blev ohållbart mellan teori och experiment inom kvantmekaniken. Då presenterades osäkerhetsrelationen² (vanligare kallad Heisenbergs obestämdhetsrelation) Den säger att ”mätning av en fysikalisk storhet med högsta precision begränsar den noggrannhet varmed man samtidigt kan mäta en annan storhet”. Vetenskapen har enligt min mening svårigheter att hjälpa till med att förutsäga händelser som är av enstaka karaktär och händelser som saknar logisk grund.

Hur logik kan bli ologisk

Schack är ett spel med bestämda mate-

matiska spelregler. Eftersom det är olika rörelsemönster på pjäserna erhålls extra många kombinationer. Spelet är logiskt uppbyggt utan undantag från de matematiska reglerna. Det blir därför extra intressant att databehandla möjliga spelkombinationer i datorer. För ett tag sedan visade SVT ett program från en schackturnering mellan Stormästare och Datorer. I början av turneringen så vann uteslutande Schackdatorerna, men efter de inledande partierna så trots att schackprogrammen var självlärande (analyserade motståndarnas drag efter hand) så började Schackspelarna vinna. Varför? Jo Schackspelarna insåg att datorerna var inprogrammerade för att möta allt som kunde förutses. Datorerna kunde beräkna alla möjliga kombinationer flera drag framåt och kunde välja bästa möjliga drag. Det gällde alltså att skapa en oförutsedd situation. Detta gjorde Stormästarna genom att lägga nivån på sina drag mellan det geniala (till viss del förutsedda) och det idiotiska eller snarare ologiska drag. Datorerna klarade inte att analysera situationen och svarade därför med schackmässigt urusla drag.

Påverkan

Man kan genom att påverka människor på olika sätt dölja sina verkliga avsikter. Som amatörmagiker har jag tillägnat mig praktiska och väl fungerande metoder att "lura folk". Min erfarenhet är att ju mera välutbildade människor är desto mer lättlurade är de. Vuxna människor har invanda tankebanor och det är lätt att lämna dessa banor och hoppa in på ett annat spår utan att de märker det. Barn är mest fria i tanken och är svårast att lura. Tyvärr kan jag här inte närmare avslöja något om metoderna att "lura

folk" eftersom jag ganska snabbt skulle bli utesluten ur SMC (Svensk Magisk Cirkel).

De berömda Fox sisters³, som utgav sig för att vara äkta medier, lurade dåtidens vetenskapsmän i psykologi vid deras tester och lyckades att få "äkthetsstämpel" på sina påstådda övernaturliga förmågor.

Propaganda är ett sätt att driva igenom sin vilja. Genom att framföra sina egna positiva synpunkter och förtiga/dölja de negativa kan man påverka människor för sina mål.

Styrelseskick som demokrati eller diktatur ger helt olika förutsättningar om insyn och kontroll i respektive system. Detta ger helt olika möjligheter att dölja metoder, avsikter, mål m.m.

I början av tonåren "läses" våra värderingar och efter denna tidpunkt är det mycket svårt att tänka fritt, tänka ut andra infallsvinklar och tänka okonventionellt. Kanske måste vi utnyttja unga skolelever för att få fram okonventionella och ologiska lösningar.

Taktikutveckling

Vi har i marinen enligt min mening alltför lätt övergivit vår taktikutvecklingsmetod och anammat NATO's system med "leassons learned". Denna metod medför att vi tittar bakåt och lär av våra misstag. Det är naturligtvis tryggare att titta bakåt och korrigera sina misstag än att titta framåt och behandla den osäkra framtiden.

Friktioner skapar osäkerheter och är svåra att behandla. Kanske tycker vi att friktioner tillhör det förgångna⁴ och att med vår moderna datateknik så skall friktionsproblemet elimineras eller i alla fall minimeras. Ledningskrigföring är ett sätt att skapa osäkerhet för motstånda-

ren. M.h.t. den aktuella utvecklingen bör vi satsa mer på ta fram metoder för hur att "slåss" mot datorer och nätverk.

Nätverk

Komplex målbild var ett viktigt begrepp på början av 1990-talet. Att kunna reda ut ett faktiskt läge ur ingångsvärden från en mängd olika sensorer. Framöver skall nätverk lösa detta problem. Genom RMA (DBA, NCW, PE) avser vi oss ytterligare kunna få kontroll på osäkerheter samt att kunna förebygga oförutsedda händelser.

Vi har enligt min mening idag nog en övertro på att nätverk inte kan bekämpas. Det finns ju alltid en reservväg att komma fram på om en linje bryts. Men snarare är nog att den gamla devisen "nya medel skapar nya motmedel" fortfarande gäller. Flera större IT-krig har redan utkämpats. Ett exempel är kriget⁵ mellan kinesiska och amerikanska hackare i anslutning till incidenten med spionplanet som landade i Kina. Efter tio dagars krig gav kineserna upp. Dock lyckades kineserna åstadkomma större skada än väntat. På en del amerikanska servrar förstörde kineserna all data och bröt därmed mot en oskriven lag bland hackare om att inte ändra på data. Kineserna å sin sida drog slutsatsen att Kinas beroende av amerikansk mjukvara gör de kinesiska sajterna onödigt sårbara.

Ett annat exempel är det så kallade "Cyber-Jihad"⁶ kriget. En sammanslutning av israeliska aktivister från olika israeliska tekniska företag har satt upp en sajt om vilka israeliska sidor som är angripna av arabiska hackers. Angreppen som är väl planerade och samordnade har främst inriktats mot e-handelssidor. Den muslimska extremistgruppen UNITY (samman-knuten med Hizbollah) har

lagt ut en plan i fyra delar för förstörandet av den israeliska internet-infrastrukturen

Datavirusen bara ökar i antal och på min viruslista anges efter den nyligen genomförda uppdateringen⁷ inte mindre än 58 293 stycken. Hotet från datorviruset⁸ Bad Trans B bara ökar. Enligt experterna är det här det värsta viruset någonsin. Hemmaanvändare drabbas hårdast, men även hemliga uppgifter hos de svenska företagen riskerar att bli offentliga. Försvaret har även drabbats inom MD-organisationen av detta virus. Enligt företaget Symantec, är det här hitintills det mest omfattande datorviruset någonsin.

Antivirusföretaget Sophos anser att framtidens virus kommer att bli ännu lömskare och utnyttja än mer sofistikerade metoder för att sprida sig. De virus vi har sett hittills är endast upptakten till ännu lömskare och smartare virus som förväntas drabba Internet i framtiden.

Nätverk ger oss möjligheten att hantera mycket stora mängder data från vitt spridda källor. Sårbarheten är betydande och "överdrivna" säkerhetsåtgärder är nödvändiga.

Några exempel på irrationellt handlande

Jag har valt några exempel från de två världskrigen samt ett par exempel från mina egna erfarenheter i Kustflottan.

VKI

I Medelhavet härjade det tyska fartyget Emden med uppgiften sjöfartskrig. Hon dök upp på de mest oväntade ställen och sänkte handelstonnage. Fartyget använde okonventionella metoder som att bygga på en extra skorsten för att försvåra

identifiering. Hon kallades ofta för "spökskepp".

VK II

Radarn uppfanns under VK II. Den blev en viktig sensor och när motmedel med remsor sattes in skapade detta stor förvirring eftersom remsors verkan inte var allmänt känt m.h.t. sekretessen. Remsorna skapade falska mål så att målkonfigurationer inte gick att reda ut.

Amerikanarna ansåg det helt uteslutet att japanerna skulle kunna anfälla Pearl Harbour, främst m.h.t. avståndet till Japan samt bristen på lämpliga vapen för den grunda hamnbassängen.

Kustflottan

Tidigare var det tillåtet för chefer att under Kustflottans övningar handla ganska så fritt. Ett tillfälle som jag särskilt kommer ihåg är från en IKFN-övning i mörker under min kadett-tid. Skoljagaren HMS Gästrikland skulle efter ett utlandsbesök löpa in genom Stora Bält. 112.skoldivisionen (msvp av Hanö-typ) hade som uppgift att spana efter jagaren syd Skåne och ingripa enligt IKFN. Skoldivisionen hittade aldrig jagaren och övningen gick om intet. Desto större blev dock irritationen när det uppdagades att jagaren hade svept in aktra överbyggnaden med paradbelysningen för att likna ett handelsfartyg i mörkret. Många officerare var upprörda och sa att så här fick man inte förstöra en övning. Måhända blev övningen förstörd, men mig gav händelsen en riktig tankeställare.

Ett känt exempel i flottan är när en ubåtsjaktmetod framtagen av operationsanalytiker skulle provas i verkligheten. Fartygschefen på en ubåt skulle förflytta sig genom en ruta i sjöhavet från sida till sida. Han var helt fri i manövern.

Provet var beräknat för ubåtsjaktstyrka bestående av korvetter och ubåtsjakthelikoptrar. Metoden var framtagen i dator och skulle ge bästa upptäckssannolikhet mot ubåt i en ruta. Fartygschefen på ubåten satte högsta fart på rakkurs genom rutan. De jagande enheterna hann knappt starta innan ubåten var i "mål". Det var upprörda kommentarer efter prov-löpan. Provet gick dock inte att köras om eftersom FC ubåt kört slut på sitt batteri i rusningen genom rutan. Data-metoden var naturligtvis inte beräknad mot en ubåt med detta uppträdande.

Sammanfattning

Vi försöker genom utredningar, studier, planer, datasystem (bl.a. i nätverkslösningar) m.m. minimera osäkerheter samt risken att råka ut för oförutsedda händelser. Mängden detaljer runt omkring oss, sammanhangen av dessa samt det ologiska handlandet är dock svåranalyserat för våra tekniska system. Vi har också som människor svårt att tänka förutsättningslöst, eftersom vi påverkas av våra värderingar och tidigare erfarenheter. Vi förväntar oss att våra motståndare skall handla rationellt och vi har därför svårt att möta ett ologiskt handlande. Vårt mål är att skapa struktur som underlag för åtgärder/beslut och vi har svårt att förstå att detta inte alltid är möjligt.

Min uppfattning är att människan måste sättas i centrum och få en förståelse för de tekniska lösningarnas begränsningar och inse värdet av människans analysförmåga med *exformation* och *intuition* som viktiga redskap. Vi måste skapa acceptans för att det finns oförutsägbara händelser, moderna analysmetoder/-system till trots.

Att skapa osäkerhet för en motståndare är ett område som vi har försu-

mat. Genom att utveckla ledningskrigföringen kan vi få bättre medel/metoder för krigföring mot datorer och nätverk. Den som "vågar" att agera irrationellt har enligt min mening mycket att vinna.

Förslag på åtgärder

Hur kan vi möta oförutsedda händelser?

- Satsa mer på analys (genomförd av människor) än insamling och datorbearbetning
- Medvetandegör att datasystem endast är hjälpmedel och inte beslutsstöd
- Skapa förståelse för att ett ologiskt handlande är svårt att förbereda sig mot
- Ge övningar ett utrymme som tillåter ett "ologiskt"/annorlunda uppträdande för att skapa beredskap mot oförutsedda händelser
- Förändra taktikutvecklingen med uppgifter och spel som kräver kreativitet, tänkande framåt samt nya lösningar
- Minska beroendet av nätverkslösningar
- Tydliggör *exformation* och *intuition* som viktiga instrument för att tolka oklara situationer

Hur kan vi själva utnyttja möjligheten till att skapa osäkerhet?

- Ledningskrigföring / dator- nätverkskrigföring:
 - Virusattacker – skapa metoder
 - Mängddata – skapa mättnadsdatabaser
 - Evighetsproblem – skapa metoder
 - Ologiska data – skapa databaser
- Ta fram modeller för ologiskt handlande i taktiska situationer

Avslutning

Min diskussion ovan runt problemet med "oförutsägbara händelser" kan förefalla ha blivit något ostrukturerad – och det var jag inställd på från början. För om jag hade lyckats att få struktur på problemet, så hade det varit löst.

Noter

¹ Bra Böckers Lexikon

² Bra Böckers Lexikon

³ Houdini on magic, Dover publications 1953

⁴ Clausewitz's "Friction of war"

⁵ Dagens Industri, 2001

⁶ Carmen J. Gentile, PST 2000–11–15

⁷ Symantec 2001–11–28

⁸ MUST obearbetad information ur ö-källor 011130



Ledamoten
MATS JOHANSSON

Överstelöjtnant Mats Johansson tjänstgör vid Försvarets materielverk, där han är verksam med produktionssamordning för vissa marina system

Mina – Minskydd – Minröjning. Balans eller obalans?

Inträdesanförande hållet vid Kungl. Örlogsmannasällskapets ordinarie sammanträde i Karlskrona 12 december 2001

Sjöminan har sänkt och skadat fler fartyg än alla andra vapensystem tillsammans. Som nyinvald ledamot var det många olika tankar om vad jag skulle presentera som för genom mitt huvud. Ganska snart bestämde jag mig för att jag ville belysa behovet av kompetens om vapnet – sjöminan. Motivet är den oro jag känt de senaste åren för att kompetensen om den sortens vapen utarmas i landet, samtidigt som vi prioriterar sjöminröjning och minskydd. Att medel föder motmedel är en gammal sanning. Det gäller även inom minvapnet där sjöminan är medlet, minröjning och minskydd motmedlet. Dessa tre delar måste vara i balans för bibehållande av långsiktig kompetens i endera delen. Jag beskriver kort respektive område och vart vi är på väg. Därefter resonerar jag kring utveckling och förändringsfaktorer inom sjöminområdet. Slutligen ger jag svaret på den i rubriken ställda frågan om balans eller obalans.

Minröjning

Efter Krimkriget konstruerades den första anordningen för att röja minor, minsvetet. Under första och andra världskriget utvecklades de vidare och sjöminröjningen har därefter utvecklats starkt. I stället för att svepa minor, söker man upp dem och oskadliggör dem – minjakt. Som komplement till den tekniska minjakten används även röjdykare. Sjöminröjningen har de senare åren kommit i fokus bland annat genom det aktiva svenska deltagandet i internationella minröjningsinsatser i Balticum. Just nu har ytterliga-

re en minröjningsinsats genomförts med deltagande av bland annat NATO:s stående styrka för sjöminröjning.

Regeringen har anmält en svensk styrka för sjöminröjning till flera olika förbandsregister. Styrande för utvecklingen är anmälan till deltagande inom ramen för PFF eller som det i dagligt tal kallas – PARP-förband. Två minröjningsfartyg typ Landsort, ett stöd- och underhållsfartyg, två fjärrstyrda svepkatamaraner SAM, en röjdykgrupp och en underhållsenhet ingår i förbandet. Kraftfulla åtgärder har vidtagits för att höja såväl

den materiella som den personella statusen.

Sedan några år har vi fyra mindre minröjningsfartyg typ Styrso. Med sitt integrerade lednings- och minröjningssystem är de ytterst kompetenta i sin roll. Våra minröjningsfartyg typ Landsort står inför en halvtidsmodernisering, där den största tekniska förbättringen är införandet av ROV-S, en fjärrstyrd undervattensfarkost med spaningssonar som kan arbeta långt framför fartyget. Därmed ökas säkerheten för fartyget mot såväl konventionella som målsökande minor. Korvett typ Visby, med sin mångsidighet, utgör ett starkt komplement till minröjningsfartygen, när denna fartygstyp används i den rollen. En fjärrstyrd minröjningsfarkost har anskaffats från Danmark för att användas inom systemutvecklingen av nya minröjningssystem som provplattform och demonstrator.

Ledpenetrering är en annan viktig del i förberedelsearbetet för minröjning som utvecklas ytterligare. Med hjälp av moderna analysverktyg kan olika fartygs insamlade underlag, om hur bottenförhållandena är, samköras och bearbetas för att därefter utgöra underlag för kommande minröjningsinsatser.

Minskydd

Det tekniska minskyddet utgör en väsentlig del i minmotmedelsarsenalen. Fartygen konstrueras för att minimera de olika signaturerna som minorna identifierar. Detta kompletteras med aktiva åtgärder för att ytterligare minska signaturerna. Tidigt var kunskapen om fartygens akustiska och magnetiska signaturer kända. Man försökte att reducera dem genom att fartygen konstruerades i omagnetiska material och med kompensation i form av elektriska slingor i farty-

gen. Stor vikt lades vid lågbullrande komponenter.

Sverige har genom anskaffningen av testtriggen Smyge erhållit unik erfarenhet och kunskap om signaturanpassningar av örlogsfartyg. Korvett typ Visby har konstruerats med erfarenheterna från Smyge som grund. Erhållna ingångsvärden har mycket noggrant och genomgående utnyttjas och fartygstypen signaturanpassats även avseende undervattenssignaturerna. Varje komponent har valts med omsorg och med signaturer i åtanke. Utveckling av aktiva motmedel för skydd av egna fartyg mot målsökande minor och torpeder pågår.

Sjöminan

Själva sjöminan har sitt ursprung i holländska s.k. brännare från slutet av 1500-talet. Två hundra år senare kom den första undervattensminan som utgjordes av en tråkagge fylld med krut, som drev med strömmen mot fartyg till ankars.

Utvecklingen av en avståndsmina baserad på ett fartygs magnetiska signatur utgjorde inledning på utvecklingen av mer tekniskt avancerade minor. Inte långt efter magnetminan kom också den akustiska minan och tryckminan. Utvecklingen av motmedel blev intensiv och medlet, minan, utvecklades alltmer. Röjskyddet kom till och minorna utrustades med steginställning och armeringsfördröjning. Kombinationer av flera sensorer och röjskydd började användas.

Även sprängmedlet blev effektivare. Trotylen byttes ut mot modernare sprängmedel. Fällningstekniken utvecklades och minor fälldes från både ytfartyg, ubåtar och flygplan.

De senare årtiondenas utveckling på elektroniksidan har medfört att minan övergått från att vara ett massvapen till

att bli ett högteknologiskt precisionsvapen. Från att ha varit ett stillaliggande objekt med begränsat verkansområde ökas nu detta genom den målsökande minan som utnyttjar torpedteknik och söker upp målet.

Bara under andra världskriget fälldes 1 miljon minor varav 10 % i Sveriges omgivande farvatten. Även i senare krig har sjöminor kommit att användas i stor utsträckning. Under Gulfkriget fälldes Irak ca 1 300 minor.

Utveckling och förändringsfaktorer

En av minans viktigaste verkansformer är att utnyttja den psykologiska effekten. Det handlar inte bara om hur mycket tonnage som sänks utan minst lika mycket om den fördröjning hotet från en mina kan åstadkomma. Den tempoförlust, som minan åstadkommer, måste mötas. Ett sätt är genom en tempoökning av minröjningen. Det kan bland annat åstadkommas genom grundläggande miljökunskap om det aktuella området, minspaning på och under ytan samt förbättrad minröjningsmateriel.

Med internationaliseringen följer att de svenska minröjningsfartygen kommer att uppträda i för dem obekanta områden och då ofta tillsammans med fartyg från andra länder. Från ett uppträdande med hög risktagning i våra hemnavatten går vi nu även mot minröjning utomlands med låg tolerans mot risker för personalen.

Elektronikutvecklingen medger ökad grad av kontrollerbarhet hos den enskilda minan. Genom sammanlänkning av information mellan minor och utnyttjande av externa sensorer i ett nätverk åstadkoms ett yttäckande vapensystem med hög effekt och redundans. Modern

signalbehandling i enskild mina och i nätverk med utnyttjande av målbibliotek gör att även en mina eller ett okontrollerbart minfält kan ställas in för verkan mot enskilda måltyper. Minan och minfältet kommer att utvecklas mot kontrollerbarhet i allt större utsträckning.

Den enskilda minan får ökad förmåga. Både att välja mål och verkan mot målet. Nya sensorer som arbetar med andra signaturer än de traditionella – magnetik, akustik och tryck – t ex olika elektriska signaturer utvecklas. Minan uppsöker målet som kan utgöras av såväl fartygsmål och ubåtar som svävare och kanske även lågtflygande helikoptrar.

Minan som ett högteknologiskt precisionsvapen blir mycket dyr. Genom modulvis uppbyggnad med successiv utveckling och modernisering kan man begränsa såväl utvecklings- som underhållskostnaderna. Minor som optiskt ser likadana ut kan var helt olika bestyckade och olika inställda. Genom blandning av äldre okvalificerade sjöminor med nya kvalificerade erhålls ett komplext minfält som kräver stora resurser för röjning.

Inte bara fartygen signaturanpassas. Även minan signaturanpassas dels för låg signatur men även genom att den utseendemässigt utformas som t ex en sten eller ett skrotat kylskåp. Genom förtida ledpenetrering kan kända objekt filtreras bort. Geografisk information om aktuellt område måste kunna sparas, återanvändas och utväxlas mellan olika deltagande enheter av olika nationalitet. Ett ytterligare utvecklingssteg är att minan gräver ner sig själv och gömmer sig i havsbotten.

Betydelse av fartygsdragna svep minskar åtminstone från bemannade fartyg. Genom utnyttjande av modern svepmateriel med hög kvalitet som simulerar flera signaturer, antingen självgående el-

ler dragna av fjärrstyrda svepdragare, minskas risken för skador på personalen. Av samma anledning flyttas minjaktstörnaren från fartyget ut till en fjärrstyrd undervattensfarkost.

För att möta kvalificerad signalbehandling som diskriminerar minsvep simulerade fartygssignaturer, kompletteras minröjningen med gamla hederliga spärrbrytare. Detta åstadkoms med enkel fjärrmanöverutrustning som installeras på "billiga skrotfartyg".

Utrustningar för att ta hand om funna objekt utvecklas med nya minförstörelsladdningar med mindre sprängladdning men högre effekt för såväl bottenminor som flytminor. Fjärrstyrda undervattensfarkoster med laddning sätts in mot kvalificerade mål.

Röjdykningen utvecklas mot EOD-grupper (Explosive Ordnance Disposal). Uppgifterna för EOD-grupperna är inte bara traditionell minröjning utan all ammunitionsröjning under vattnet, ombord på fartyg, i hamnar, på/under kajer och andra marina områden. Även skadad ammunition ombord efter brand skall kunna omhändertas.

På väg mot obalans?

Sjökriget har alltid och kommer alltid att påverkas av såväl teknikutvecklingen som taktikutvecklingen. För att kunna utveckla tekniken på minröjnings- och minskyddssidan, måste man kunna tekniken på sjöminsidan. På motsvarande sätt gäller att om man skall kunna utveckla taktiken på minröjnings- och minskyddssidan, måste man besitta kunskaper om taktiken på sjöminsidan.

I Sverige har vi ständigt bedrivit utvecklingsprojekt inom sjöminområdet. Inom ramen för ominriktningen av försvaret finns ett utvecklingsprojekt inrik-

tat på undervattensvapenområdet. Utveckling av en ny sjömina har slagits ihop med torpedutveckling och avses utgöra ett kombinerat vapensystem med torped-, min- och undervattensspaningsfunktioner benämnt TMS (Torped – Mina – Spaning). Först i spåret är systemutveckling och torpedkomponenten i TMS.

Den prototyputveckling av ett moderniseringspaket för äldre kontrollerbara och okontrollerbara minor som pågått de senaste fem åren avslutas i dagarna och några planer på serieanskaffning finns inte.

Utbildningen koncentreras på minröjning och internationalisering. Minfartygen utgår eller byter uppgifter. Kunskapen om minering och mineringstaktik utarmas. Genom kunskap inom de olika områdena mina, minskydd och minröjning kan balansen mellan medel och motmedel bibehållas. Förändringar i såväl minans teknik som dess taktiska utnyttjande måste kunna hanteras. Teknik- och taktikutveckling inom sjöminområdet, som inte utnyttjas i minkrigsutvecklingen, kommer i historiens sken klart och tydligt att framstå som tillkortakommanden.

Traditionellt har minan i Sverige utgjort en viktig komponent i invasionsförsvaret. Med övergången till ny krigföring kan man uppleva att sjöminan inte behövs. Möjligtvis kan det vara rätt att den inte behövs för invasionsförsvaret. I den nu valda inriktningen av försvaret finns en viktig del som kallas återtagning eller tillväxt. Ett av de få vapensystem, som inte kräver en stor mängd utbildad personal för att ge stor verkan, är sjöminsystemet. Det är unikt genom att det kan tillväxa enbart genom tillverkning av fler sjöminor och därefter läggas ut av de en-

heter och hanteras av den personal som lagt ut tidigare omgång.

Hur gör vi då för att bibehålla kompetensen? För det första måste vi hela tiden ha minst ett utvecklingsprojekt igång vid industrin. Beställning i serie erfordras inte, men det måste tas fram tillräckligt många demonstratorer för att taktikerna skall kunna taktisera med dem och minröjnings- och minskyddsfunktionen prövas och utvecklas. För det andra måste det fåtal officerare och tekniker som finns idag med kompetens om sjöminan vårdas och deras kunskaper tas till vara och efterfrågas. Utan deras kunskap står vi strax utan erforderlig kunskap och förmåga till framgångsrik sjöminröjning och minskydd.

För att såväl den tekniska som den taktiska kompetensen skall kunna bibehållas och utvecklas, måste det dessutom etableras utlandssamarbete inom såväl försvarsindustrin som mellan olika försvarsmakter. För att kunna genomföra detta måste vi bryta igenom den gamla

barriär, som hemlighetsstämpeln genom tiderna utgjort.

I inledningen nämnde jag att minvapnet består av tre delar – minröjningen, minskyddet och sjöminan – vilka måste vara i balans för bibehållande av långsiktig kompetens i endera delen. Tyvärr är svaret på den av mig i rubriken ställda frågan om balans eller obalans – på väg mot obalans. Jag hävdar dock med bestämdhet att om vi vill så har vi möjligheter att bibehålla balansen.

I duellen mellan medlet, sjöminan, och motmedlet, minröjning och minskydd leder alltså sjöminan matchen och lär fortsätta att göra det. Men vi behöver ju inte hjälpa till att öka försprånget. Låt oss istället med gemensamma krafter säkerställa att minutvecklingen tas tillvara i minskrigssystemet och att kunskapen om sjöminor ger oss de fördelar som den kan ge oss. Låt oss vidga perspektivet och hantera hela undervattenshotet och inte exkludera en viktig komponent och därmed hamna i obalans.



Kapten Ivar Virgin utexaminerades från Kungl. Sjökrigsskolan 1958, men lämnade snart den aktiva tjänsten för en politisk karriär, som via en period som riksdagsledamot för moderaterna 1982–94 kröntes med ledamotskap i Europaparlamentet 1995–99. Idag driver och förvaltar han familjegården Mariedal i Västergötland.

Korresponderande ledamoten
IVAR VIRGIN

Gröna skepp – i ett EU-perspektiv

Inträdesanförande hållet vid Kungliga Örlogsmannasällskapets sammanträde i Göteborg den 30 januari 2002.

”Näst Gudh beror vårt välstånd på skeppsfarten” Gustav II Adolf

Söndagen 12 december 1999 bröts den Maltaregistrerade produkttankern Erika sönder i två delar under storm utanför den franska kusten nära Bretagne. Hon hade avgått från Dunkerque 10 december, lastad med 30 000 ton tjockolja destinerad till Livorno i Italien. Fartyget var chartrat av oljebolaget Total-Fina. På kvällen den 11 december, utanför Ushant fick fartyget styrbords slagsida, som bedömdes härröra från läckage av olja till en ballasttank. Kaptenen sände ett nödmeddelande, som senare återkallades, när slagsidan korrigerats genom ballastöverföring. Fartyget ändrade kurs mot oljehamnen Donges, tänkt som nödhamn. På kvällen den 11 upptäcktes sprickor på huvuddäck vid ballasttank 2, som successivt förvärrades. Under väderförhållanden, som försämrades gjordes återigen försök att kompensera ny slagsida med överpumpning av ballast och last. Tidigt påföljande dag sändes det andra nödmeddelandet med informationen att plåt från skrovet hade spolats överbord. De franska myndigheterna startade omedelbart en räddningsoperation. K1 0645 började helikopterinsatsen för att föra iland besättningen på 26 man. Det lyckades. Vid 8-tiden bröts fartyget i två delar 40 distansminuter söder om Penmarchudden. Bogserbåtar började dra ut skrovsegmenten till havs för att minska miljöskadorna på kusten. Men skadorna blev ändå betydande.

Fartyget Erika

Fartyget var ett enkelskrovsfartyg på 37 000 tons dödvikt, byggt i Japan 1975, registrerat på Malta och klassad av det italienska klassningssällskapet RINA. Det

var överfört från Bureau Veritas 1998. Ägare var Tevere-rederiet på Malta. Bakom låg italienska ägare, ett förhållande som EU-kommissionen i sin rapport, sannolikt av politiska skäl, inte nämnde.

Tankern hade byggts om med separata ballasttankar 1997. Under de 24 åren hade fartyget bytt namn sju gånger och klassats av fyra olika klassningssällskap. Hon var flaggad i Liberia och Japan innan hon hamnade i Malta. Hamnstatskontroller visar att Erika genomgått fyra inspektioner efter 1997. Vissa brister upptäcktes, dock inga strukturella svagheter. 1998 gick hon igenom en specialöversyn av RINA i Montenegro och 100 ton stål byttes i lasttankar. I november 1999, alldeles innan olyckan, rekommenderade en RINA-inspektör att mätning av plåtjockleken skulle göras på balkar i ballasttankarna. Fartyget fick tillåtelse att operera på villkor att dessa mätningar utfördes senast januari 2000. Den preliminära haveriundersökningen i Frankrike konstaterar att fartyget led av strukturbrott, till en början mellan en lasttank och en ballasttank och senare ett totalt brott i skrovet vid den 2:a ballasttanken. Folk med erfarenhet från branschen säger att byte av klassningssällskap är ett mycket klart varningstecken att allt inte står rätt till och att tonnage ofta är undermåligt. Så kallad "class-hopping" används för att slippa undan säkerhetskrav, som ställs av ett sällskap genom att byta till ett annat. Detta har EU-kommissionen försökt täppa till genom förslag till regler om hur ett sådant byte skall gå till med fullständig öppenhet om status, driftsvillkor m m, som det frånträdande klassningssällskapet utfärdar, men som inte efterlevts.

Allvarlig miljöskada

Resultatet av olyckan blev att en omkring 40 mil lång kuststräcka förorenades svårt med konsekvenser för fiske, turism, flora och fauna. Det var speciellt känsligt eftersom kusten vid Bretagne

råkade ut för fem allvarliga utsläppsolyckor under de senaste 25 åren.

Jag tänkte ta denna händelse som utgångspunkt i en betraktelse över EU:s insatser på miljö- och säkerhetsområdet i fråga om sjöfart och samtidigt belysa den komplicerade beslutsprocessen inom EU. Allmänhetens reaktion på Erikahaveriet var kraftig och krav restes snabbt på stränga åtgärder för att öka säkerheten och förhindra olyckor av denna typ i framtiden. Frankrikes president Jacques Chirac, som är väl känd för sin snabba reaktion på politiska utmaningar krävde att EU-kommissionen skulle lägga fram förslag i den riktningen skyndsamt. Han tvingade dessutom befraktaren, det franska statliga oljebolaget Total-Fina att betala sneringskostnader på betydligt över 1 miljard kronor, utöver de insatser som täcktes av rederiets försäkring. Jag tror att signalen till oljebolagen av detta ingrepp var entydig. Kostnaden att anlita undermåligt tonnage kan bli skyhögt.

Delat ansvar kan förbättra säkerheten

Under min tid i Europaparlamentet, försökte jag intressera kommissionen för att införa delat ansvar inom tanksjöfarten, som en metod att fasa ut dåligt tonnage. Hittills har rederierna själva fått stå för hela risken, vilket frestar befraktarsidan till en "lägsta-pris-attityd". Detta leder ofta till att undermåliga fartyg får frakter. Jag fick faktiskt ett mycket positivt svar av miljökommissionären Ritt Bjerregaard, som meddelade att kommissionen skulle arbeta i den riktningen. Detta var 1995. Idén var ingalunda min utan kom från Lars Lindstedt på försäkringsbolaget Swedish Club i Göteborg och från Lars Carlsson, VD för rederiet Con-

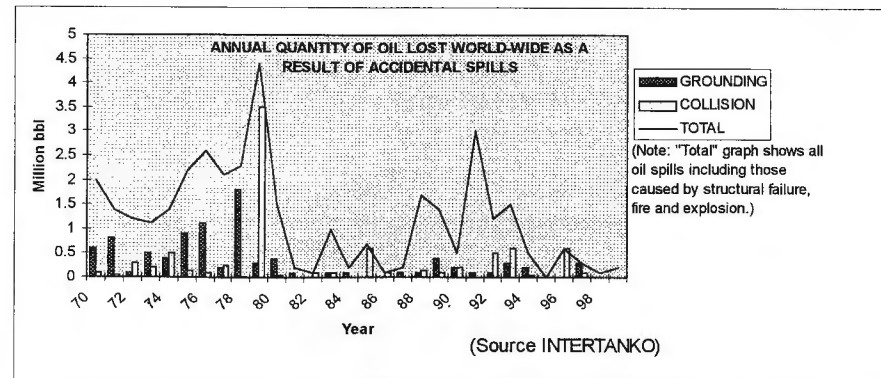


Bild 1. EU-kommissionen visar i detta diagram att oavsiktliga oljeutsläpp, trots Erika-olyckan, minskat över åren.

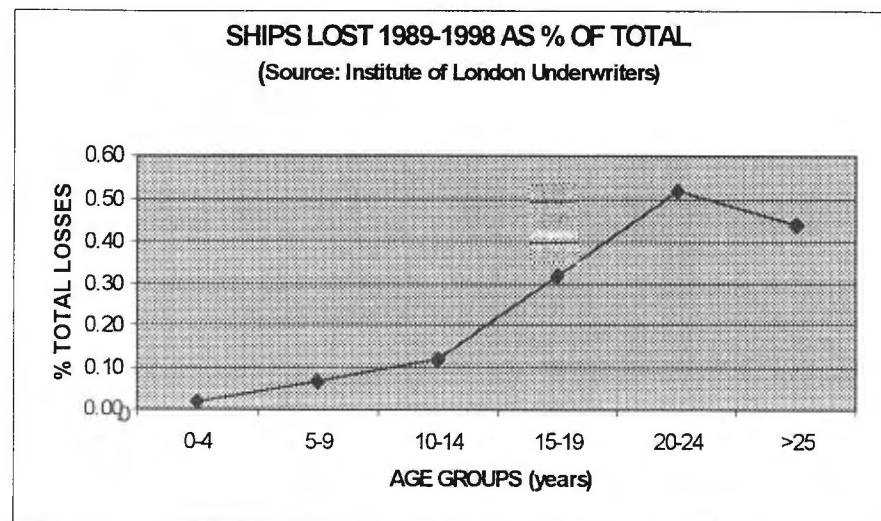


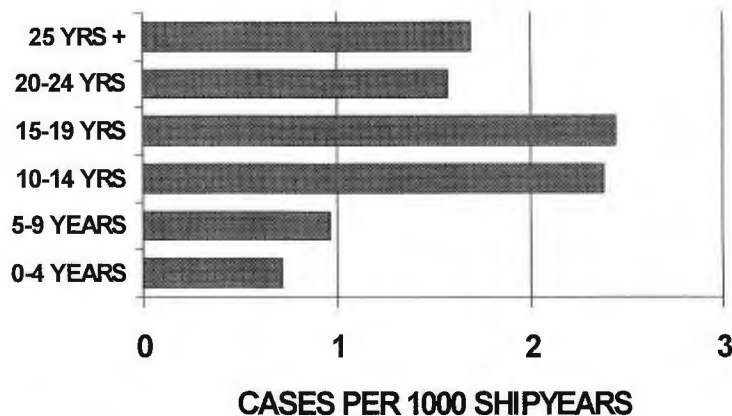
Bild 2. EU-kommissionen presenterar denna bild av oljeutsläppen, som här verkar helt åldersrelaterade. Men diagrammet tar inte hänsyn till antalet fartyg inom respektive åldersgrupp. Konsten att anpassa statistiken till det politiska budskapet. Jämför med bild 3, som ger en mer korrekt bild av verkligheten.

cordia i Göteborg. Men Jacques Chirac hann före kommissionen. Men förutsättningen var ju att befraktaren var ett statligt ägt företag, som kunde utsättas för politisk påtryckning.

Kommissionens förslag

Kommissionens förslag presenterades i mars 2000 efter en rekordkort handläggningstid. Generaldirektören för energi och transport var då fransmannen La-

HULL RELATED CASUALTIES - OIL TANKERS 1990-97 AGE DISTRIBUTION



Source: DNV/LMIS/ Lloyd's List Casualty Reports

moreux. Om kommissionen i detta fall var mycket lyhörd för de politiska signalerna från Frankrike, så måste jag i ärlighetens namn också nämna att Europaparlamentet i en resolution 20 januari 2000 begärt ett snabbt förslag av kommissionen för att förebygga oljeutsläppskatastrofer. Resolutioner av denna typ är vanliga, när man vill att EU-kommissionen skall lägga fram förslag i en viss fråga. Det är ju kommissionens exklusiva rätt. Parlamentet fångade helt enkelt upp den politiska debatt, som Erikakatastrofen förde med sig. Konsultationer med berörda organisationer skedde under stark tidspress. Enligt kommissionens analys beror olyckor med oljeutsläpp på

- det stora antalet gamla fartyg, som används vid oljetransporter (som fallet med "Erika")
- den felaktiga tillämpningen av inter-

nationella bestämmelser eller den felaktiga kontrollen av tillämpningen.

- den ökade användningen av bekvämlighetsflagg och sekundära register.

Certifieringssystemet har misslyckats att hålla jämna steg med utvecklingen. Medlemsstaterna har misslyckats med att korrekt tillämpa EU:s lagstiftning på detta område.

Kommissionen föreslår ett utfasningsprogram för enkelskrovsfartyg enligt följande modell:

Fartyg byggda före 1982: Enhetlig åldersgräns på 23 år (slutdatum 2005)

Fartyg byggda mellan 1982 och 1996: Varierande åldersgräns mellan 28 och 14 år (slutdatum 2010)

Fartyg som understiger storlekarna föreskrivna i MARPOL: Åldersgräns på 25 eller 30 år (slutdatum 2015)

Vid konsultationerna pekade man på

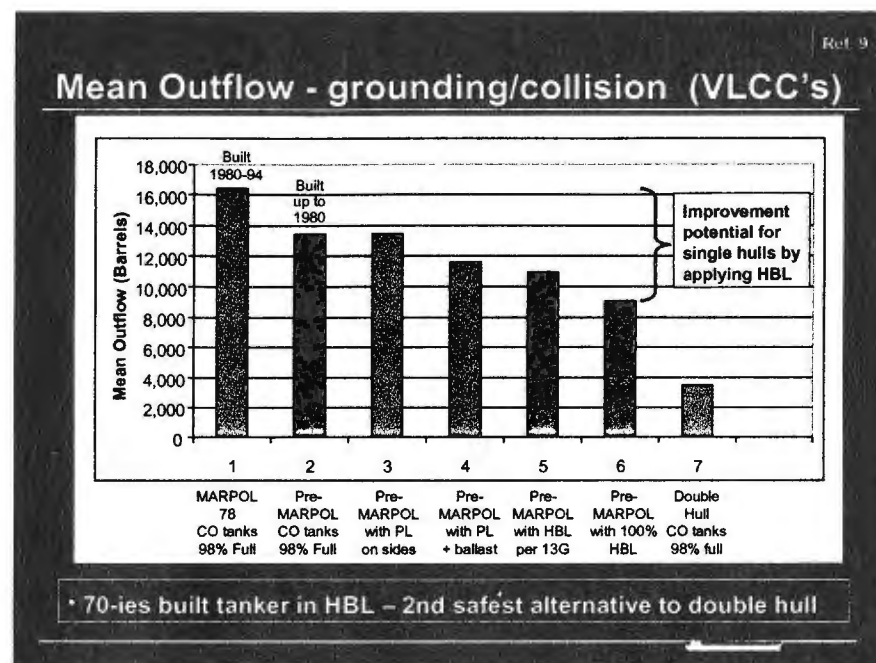
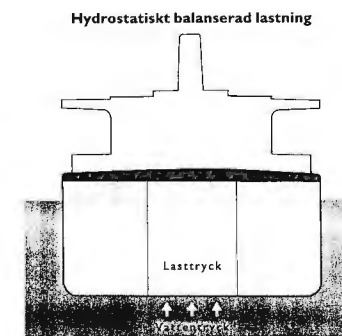


Bild 4. Stapel 6 visar den potential, som ligger i HBL. Genom att inte lasta fullt skapas förutsättning för att hindra läckage av olja vid t ex grundstötning. Om alla enkelskrovsfartyg använde denna metod skulle en radikal förbättring av säkerheten kunna uppnås.

att kommissionens analys och förslag var styrda av politiska hänsyn. Åldersparametern är lättförklarlig och stämde med den inriktning debatten tagit. Det är lätt att hävda: "Bort med alla äldre fartyg framför allt av enkelskrovsstyp." Kommissionen har normalt en mycket god kunskapsinhämtning och lägger ned mycket pengar på djupgående analyser av olika områden för att ha fast mark under fötterna när förslag läggs fram. I detta fall hade man fått en rapport från Skeppsprovninganstalten i Göteborg (SSPA), som bland annat innehöll en åldersrelaterad haveristatistik för tankfartyg.

De flesta olyckor inträffar i ålders-



Hydrostatiskt balanserad lastning har antagits av IMO som likvärdig metod till segregerade ballasttankar. Vattnets tryck överstiger då trycket från lasten så att ingen olja kan rinna ut om ett hål skulle uppstå genom en grundstötning.

spannet 10–20 år, räknat per 1000 fartygsår och sjunker i åldersspannet 20–30 år. Förklaringen ligger i att endast de bästa fartygen klarar inspektionerna i högre ålder och att hållfasthetskraven var mycket höga när dessa fartyg byggdes.

Lobbying ofta nödvändig

I den lobbyverksamhet, som alltid följer ett ärende av denna typ framfördes en rad synpunkter från Intertanko och från enskilda rederier. Det kunde se ut så här:

- Åldersbegränsningarna i kommissionens förslag undanröjer en av de viktigaste drivkrafterna för varje kvalitetsrederi. Att med högklassiga nybyggnadsspecifikationer och långsiktigt underhåll bibehålla sina fartyg i sjövärdigt skick och uppnå lång teknisk och ekonomisk livslängd.
- Man säger nej till HBL (Hydrostatisk Balanserad Lastning) och avsäger sig därmed möjligheten att minska risken för oljeläckage i händelse av olycka med 40%.

Förslag: Inför HBL för samtliga enkelskrovsfartyg och tillämpa metoden omedelbart. Regler för detta finns och är godkända av IMO. Tillämpa CAP (Condition Assessment Program) för kvalitetskontroll av inte bara äldre fartyg utan även för yngre enkelskrovs- och dubbelskrovsfartyg med regelbunden förnyelse och öppen redovisning av resultaten. Inför obligatorisk ECDIS (Electronic Chart Display and Information System), eftersom en stor del av inträffade olyckor med oljespill beror på bristfällig navigering (hälften av kommissionens listade exempel). Elektroniska sjökort med kontinuerlig positionsangivelse från satellit av fartygets läge.

Internationella regler – MARPOL 73/78

De grundläggande bestämmelserna internationellt finner vi i MARPOL 73/78 med tillägg som antogs av IMO 1992 och trädde i kraft året efter. De innehåller krav på dubbelskrov på alla fartyg levererade efter 1996 och utfasning av fartyg äldre än 25 år. Åldersgränsen kan sättas till 30 år om vissa extra krav kan uppfyllas HBL och genomgångna kvalitetskontroller.

Särskilda USA-regler – OPA 90

USA skapade redan 1990 i OPA 90 regler för vilka tankfartyg som får anlöpa hamnar i USA.

Från år 2005 sätter man en åldersgräns på 25 år för tankfartyg med enkelskrov. Om de har dubbel botten eller dubbla sidor, är sluttidpunkten år 2015 och åldersgränsen 30 år. Om man jämför MARPOL 73/78 och OPA 90 så måste ett enkelskrovsfartyg byggt 1995 vid 20 års ålder upphöra med USA-trafiken, medan det kan operera i övriga världen till 2026 med MARPOL-reglerna.

Den här skillnaden oroade EU-kommissionen, som befarade att tonnage, som utestängts från USA skulle dirigeras om till EU. Men det utfasningsprogram man lade fram blev det mest långtgående hittills. USA har dock krav på att tankfartyg, som angör landet har ett försäkringsskydd på 1,5 miljarder dollar för att täcka kostnader för oljeutsläpp.

EU-kommissionens förslag behandlas i ministerråd och i Europaparlamentet

Vid behandlingen i ministerrådet och i Europaparlamentet började ”eftertan-

kens kränka blekhet” infinna sig. Erika-katastrofen är faktiskt uppe till behandling i riksdagens EU-nämnd redan 20 mars 2000, dagen innan kommissionen lägger sitt förslag. Det portugisiska ordförändskapet har tagit fram ett diskussionsunderlag till ministerrådet. Detta visar vilken politisk vikt man lade vid denna händelse. Man vet då att kommissionens åtgärds paket kommer att innehålla ökad hamnstatskontroll, direktiv om klassificeringssällskap och utfasning av oljetankfartyg med enkelskrov.

Näringsminister Björn Rosengren är föredragande och intygar att Sverige vill ha hög sjösäkerhet och en ren marin miljö och att han avser betona detta på råds-mötet. Han anmäler också att Tyskland vill ha bilaterala överläggningar i denna fråga om det som berör Östersjön. Några ledamöter i EU-nämnden gör inlägg. En ledamot tar upp problemet med kemikalietransporter, som hon upplever som ett större hot än oljetransporter. Det verkar nästan vara clairvoyance bakom frågeställningen. Ett halvår senare i oktober förliste nämligen kemikaliefartyget Ievoli Sun på ungefär samma plats som Erika. Hon var 11 år och försedd med dubbelskrov. Miljöskadorna blev måttliga i just det fallet.

Den andra frågan gällde klassificeringssällskapets kompetens och om möjligheten att ge dem någon slags auktorisation. Detta är också en central punkt i EU-kommissionens förslag och i den process av självsanering som försiggår i den internationella organisationen för dessa sällskap (IACS). Det finns en mycket stor frustration hos de bästa klassificeringssällskapen över det slarv och den nonchalans, som de finner hos de sämsta. Vid nästa EU-nämnd 16 juni 2000, som behandlar Erikafrågan, tar

Björn Rosengren upp kommissionens förslag på grundval av en promemoria från sitt departement.

Punkt 1 är kommissionens förslag om skärpning av hamnstatskontrollen, som ju syftar till att få bort undermåligt tonnage. Sverige är i princip för detta men säger att man bör undersöka vad som är möjligt och inte möjligt rent inspektionstekniskt.

Punkt 2 gäller reglerna för gemenskaperkännande av klassificeringssällskapen. Ersättningskrav skall kunna utkrävas vid person- och egendomsskador. Sverige är för detta förslag.

Punkt 3 gäller utfasning av äldre fartyg. Här säger man att ett väl underhållet äldre fartyg med enkelskrov kan vara bättre än ett illa underhållet yngre fartyg med dubbelskrov. Man tycker också att frågan bör behandlas inom IMO. Vinsten skulle bland annat vara att Östersjötrafiken harmoniserades. Björn Rosengren berättar också att många medlemsländer har problem med kommissionens utfasningsförslag. En debatt om enkelskrovs-kontra dubbelskrovsfartyg följer i EU-nämnden. Den speglar kanske inte någon djupare kunskap.

Europaparlamentets betänkande

Europaparlamentets första arbetsdokument om Erikafrågan är daterat 17 juli 2000. Det är nog en generell erfarenhet att parlamentet ligger efter ministerrådet. EU-kommissionens förslag togs upp i april och hänvisades till utskottet för regionalpolitik, transport och turism. Greken Konstantinos Hatzidakis ur EPP-gruppen utsågs till rapportör i maj. Utarbetandet av ett betänkande tar en-två månader. Det diskuterades i kommittén i september och tid för ändringsförslag

fastställdes. Den 20 november kom det upp för beslut i kommittén och 10 dagar senare i parlamentet. Det var ett ärende av medbeslutandetyyp, vilket innebär att parlamentet har ett betydande inflytande i handläggningen. I parlamentets betänkande sympatiserar man med kommissionens uppfattning att fartyg med dubbelskrov är säkrare än fartyg med enkelskrov. Men man säger samtidigt att man måste ta hänsyn till att oljeutsläpp, liksom i fallet med "Erikas" haveri, inte bara beror på huruvida fartygen har dubbel- eller enkelskrov utan även på ett samband mellan andra faktorer som korrosion, bristande underhåll etc. Säkerheten till sjöss bör grunda sig på så effektiva åtgärder som möjligt och utifrån de senaste årens erfarenheter kan man sluta sig till att fokus snarare borde ligga på sådana faktorer som god standard för fartygskonstruktionen, inspektioner och underhåll av fartyg åtgärder för att förbättra sjömännens utbildning särregler och hårdare säkerhetsbestämmelser för fartyg som transporterar förorenande last t ex olja ombesörjande av nödhamnar och utrustning för att hantera eventuella katastrofer.

30 november slutförde parlamentet sin första behandling med några betydelsefulla ändringar av kommissionens förslag:

- Tidsfristen för utfasning av fartyg, som inte uppfyller kraven i MARPOL-konventionen flyttas från 2005 till 2007.
- Tidsfristen för utfasning av fartyg, som uppfyller de tekniska kraven i MARPOL-konventionen flyttas från 2010 till 2015.
- Tidsfristen 2015 för utfasning av fartyg, som är mindre än vad som föreskrivs i MARPOL-konventionen (20 000 resp. 30 000 ton, beroende på

omständigheterna) kvarstår såsom föreslagits av kommissionen.

Däremot ökas gränsen på 600 ton dödvikt när det gäller lastförmåga till 3 000 ton dödvikt. Detta innebär att fartyg under 3 000 ton inte berörs av denna förordning. Parlamentet beslutade dock att tankfartyg i kategori 1, som är äldre än 25 år skall uppfylla vissa tekniska krav för att de skall tillåtas fortsätta vara i drift, medan fartyg i kategori 1 och 2 tillåts vara i drift efter 2005 respektive 2010, under förutsättning att de uppfyller villkoren i ett särskilt besiktningsystem.

Parlamentet avvisade kommissionens förslag att införa särskilda hamn- och lotsavgifter för fartyg med enkelskrov och rabatter för dubbelskrovfartyg. Skälet var att de skulle vara ineffektiva, svåra att genomföra och byråkratiska.

Vid första behandlingen antog parlamentet ett ändringsförslag i vilket slogs fast att EU bör reglera frågan på gemenskapsnivå endast om IMO inte skulle komma fram till konkreta resultat. Även ministerrådet stödde denna linje.

IMO-förhandlingar

27 april 2001 fastställde IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön efter hårda förhandlingar en tidsplan för en påskyndad utfasning av oljefartyg med enkelskrov, som innefattas i bestämmelse I/13 G i MARPOL 73/78. Här fastställs följande:

1. Utfasningen skall ske på grundval av det datum då fartyget levererades, det vill säga efter att ha varit i bruk ett visst antal år, såsom parlamentet har föreslagit.
2. Enligt tidsplanen för utfasning av fartygen i kategori 1 (före MARPOL-konventionen) är den slutliga gränsen för utfasning satt till 2007.

3. Tidsfristen för utfasning av fartyg i kategori 2 (efter MARPOL-konventionen) är satt till 2015.

4. Gränsen för dödvikt för fartyg i kategori 3 höjs från 3 000 ton, vilket parlamentet har föreslagit till 5 000 ton och gränsen för utfasning är 2015.

Under IMO-förhandlingarna var ju Sverige ordförandeland i EU och svarade för samordningen. Per Nordström på Sjöfartsverket hade ansvaret för detta och han berättar att in i det sista visste man inte hur medlemsländerna skulle ställa sig. Det sista motståndet bröts när Frankrike och Italien accepterade överenskommelsen. Frankrike hade tillsammans med Belgien och Tyskland under uppmarschen till förhandlingarna lagt fram ett mycket tufft utfasningsalternativ med i princip total utfasning av alla enkelskrovsfartyg, som anlöper EU-hamnar, år 2007. Man får nog se det förslaget som ett ryggstöd för förhandlingarna. Italiens tveksamhet var kanske uttryck för dåligt samvete med hänsyn till landets koppling till Erikaolyckan.

Gemensam ståndpunkt

Ministerrådet antog 7 augusti 2001 en gemensam ståndpunkt på grundval av IMO-överenskommelsen, som i stort sett sammanfaller med parlamentets förslag i första behandlingen. Det var därför naturligt att utskottet enhälligt godkände förslaget till lagstiftningsresolution 11 oktober 2001 och rekommenderar parlamentet att göra detsamma. Vilket också parlamentet gjorde för drygt en månad sedan.

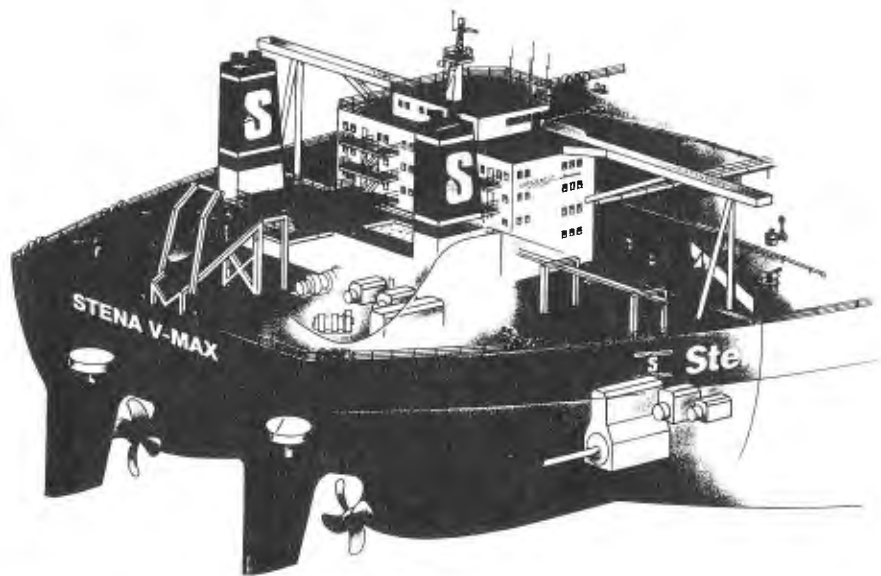
Enskilda initiativ

På senare tid har en väsentlig förändring inträffat på miljöområdet. Nu har aktö-

erna på marknaden upptäckt den stora potential, som ligger i att vara på framkant i miljöfrågorna. Många företag gör stora insatser långt innan lagar och förordningar tvingar dem till detta. Det ligger självfallet långsiktig rationalitet bakom dessa insatser. En uppfattning om att lönsamhet på lång sikt kräver engagemang i dessa frågor. Nu är det ofta den politiska sektorn, som hamnar på efterkälken. Och vi kan känna oss stolta över att många gånger är svenska företag, som bryter ny mark. Ett exempel:

Rederiet Concordias nya två fartyg av V-Maxtyp – Stena Vision och Stena Victory – är tankers med en dödvikt på 314 000 ton. Befraktare är Sun Oil med raffinaderi vid Delawarefloden, Philadelphia. Efter läktring kan fartygen tas ända in till raffinaderiet med ett djupgående på drygt 11 meter och manövrering i rätt trånga farvatten. Fartygen har därför utrustats med två roder, två styrmaskiner, två huvudmotorer med två propelleraxlar och propellrar, åtskilda maskinkontrollrum, dubblade generator- och automatiksystem och bränslesystem. Kraven är bland annat att ett maskineri kan driva fram fartyget i minst 6 knop mot vind och sjö med styrkan 8 Beaufort. Träningen av besättningen startade i en simulatoranläggning i Florida med Delawarefloden inprogrammerad långt innan fartygen levererades. Lotsar från Delawarefloden deltog i dessa övningar. Navigeringsutrustningen är elektroniska sjökort med GPS-lägen, ECDIS.

Att den här typen av miljö- och säkerhetsåtgärder är uppskattad av både marknaden och allmänheten, visas av att V-Maxfartygen fått treåriga fraktkontrakt med oljebolaget Sun Oil till hyfsade villkor och att Concordias VD Lars Carlsson utnämns till "Årets sjöfarts-

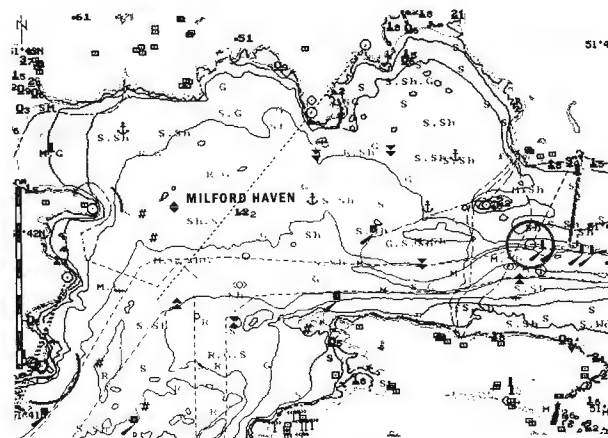


man” i USA och erhållit Captain Emery Rice-medaljen. Den delades ut av amiral Bresnahan, chef för Massachusetts Maritime Academy, för mångårig satsning på kvalitet och säkerhet inom tanksjöfarten. Att han även blivit ordförande i tankfartygens organisation – Intertanko – kan säkert tolkas som ett tidens tecken. Utmärkelsen är mycket hedrande och grundar sig till stor del på de höga kvalitetskrav på den äldre tankflottan, som är mellan 23 och 30 år, men som ändå har betyget CAP 1, vilket är ett uttryck för samma standard som ett nybygge och för det nytänkande, som ligger bakom V-Maxfartygen.

Ett annat exempel på framsynta miljöåtgärder som en del av ett rederis policy är Walleniusrederiet, som sedan 1998 infört ett miljöledningssystem som godkänts enligt ISO 14001 och där en rad krav ställs upp. Svavelinnehållet i bränslen skall år 2003 vara max 1,5 %. IMO:s gräns är 4,5 %. Utsläpp av kväve-

oxider skall minska med 25 % till 2008 i hela flottan. För nybyggen gäller en stor mängd regler för utsläpp till luft, vattenföroreningar, kemikalieanvändning ombord m m. Walleniusrederiet fick Sjöfartsforums miljöpris för ett par år sedan.

En rad intressanta initiativ på säkerhetsområdet för tanktransporter har tagits av de verkligt seriösa klassificeringssällskapen. Lloyds Register har klassat tre 150 000 dwt tankfartyg, British Hawk, British Harrier och British Hunter. De är byggda 1997 som dubbelskrovfartyg och försedda med en sofistikerad mätutrustning för att fortlöpande kunna kontrollera skrovets styrka. På British Hunter är över 200 mätpunkter anbringade. Data kommer att kunna användas i kontrollprogram, men även ge impulser till framtida konstruktionsförbättringar. Det Norske Veritas (DNV) har tagit fram ett utvärderingsprogram CAP för äldre fartyg med skala 1-4, där



Milford Haven och Pembroke är exempel på hamnar med trång och svårnavigerad tillfart. Farleden är relativt smal och kröker nästan 90 grader strax efter inloppet. Stora skillnader mellan ebb och flod genererar kraftiga tidvattenströmmar som försvårar manövreringen. Det gäller att klara giren utan att få för hög fart. En situation där V-MAX egenskaper kommer väl till pass.

1 är mycket nära nybyggnadskvalité, 2 är över medelstandard medan 4 är otillfredsställande och fartyget i behov av reparation. I ett sådant utvärderingsprogram hade Erika med all sannolikhet fått en 4:a och det skulle ha varit en tillräcklig signal till befraftaren att avstå från att använda henne. Jag tror att detta pekar på en mycket tydlig trend. Efterfrågan på miljöinsatser ökar. I marknadsföringen av transporttjänster ligger sjöfarten väl till redan i utgångsläget. Utsläppen per tonkilometer ligger i nivå eller under järnvägens och kan dessutom sänkas ytterligare. Det borde vara oslagbart.

EU-kommissionens vitbok och den svenska regeringens infrastrukturproposition

EU-kommissionen har nyligen publicerat en vitbok om framtidens transporter, där miljöfrågorna lyfts fram. Det verkar som om miljökommissionären Margot Wallström har haft ett betydande inflytande i utformningen av förslagen. Analyser från EU-kommissionen visar sjötransporternas låga energiförbrukning och därmed låga utsläpp av växthusgasen koldioxid räknat per tonkilometer. Om man sätter pris på externa kostnader av typen utsläpp, även av annan art kolväten, kväveoxider, partiklar och miljöfaktorer som buller, intrång i naturen, olycksrisker m m får man fram sjötransporternas externa kostnader till 17 £ per 1000 tonkilometer mot 19 £ för järnvägen, 88 £ för lastbilarna och 205 £ för flyget. EU-kommissionen drar slutsatser av detta och föreslår satsningar på järnvägar fram till år 2004 och därefter på "havets motorvägar" inte minst för att undvika barriärer som Alperna och Pyrené-

erna. Man pekar också på nödvändigheten att integrera transportflödet och förbättra hamnarnas järnvägsanknytningar. Det är intressant att jämföra detta EU-dokument med vår svenska regerings infrastrukturproposition. I den fördelas över 360 miljarder kronor till vägar och järnvägar och inte ett öre till sjöfarten, som ändå står för hälften av alla transporter över 30 mil och för 95 % av transporterna för import och export. Man undrar var vår miljöminister Kjell Larsson varit under beredningen. I framtidsvisionen för år 2030 nämns inte sjöfarten. Närmare en skandal kan man inte komma. Skillnaden mot EU-dokumentet är slående.

Varför sjönk Derbyshire?

EU:s intresse för sjösäkerhetsfrågor och maritim miljö kan också illustreras av de betydande medel EU-kommissionen tillsammans med Storbritannien satsade för att ta reda på varför malmfartyget Derbyshire sjönk utanför Okinawa i svår storm 1980. Filmen om denna operation visades under ett Intertanko-möte i Bryssel 1998, där jag deltog. Man misstänkte skrovsvagheter som orsak till olyckan. Om så hade varit fallet, hade det påverkat hela synen på stora tankfartyg, ULCC och VLCC, och pekat på ett latent miljöhot, helt vid sidan av bristande underhåll. Derbyshire låg på stort djup och hade imploderat när hon sjönk. Vrakrester låg spridda över ett stort område. Med avancerad fototeknik och ett imponerande detektivarbete, kunde man få fram att en förlig lastlucka inte varit tillräckligt surrad och blev orsaken till vattenfylld i förskeppet och därefter till katastrofen. Struktursvagheter kunde avskrivras.

Överlevnadsvästar för färjor

I samband med att Europaparlamentet behandlade nya regler för att höja säkerheten för färjor, som en direkt följd av Estoniakatastrofen, försökte jag slå ett slag för att färjor i nordliga farvatten skulle ha överlevnadsvästar till alla passagerare. Det visar sig ju ofta att det är mycket svårt att rädda människor från stora passagerarfartyg i hårt väder. KTH har gjort experiment som visar att livräddningsutrustningen ombord inte fungerar när våghöjden närmar sig två till tre meter och att människor, som hamnar i vatten ofta dör av nedkylning. Förslaget voterades ned i parlamentet, trots att det vann bifall i utskottet. I samband med Sleipnerolyckan i Norge, där 16 människor omkom i vågor, kom denna fråga upp. En av passagerarna hade vid evakueringen av färjan frågat om det fanns överlevnadsvästar ombord och fått svaret från en matros att det bara fanns till besättningen. Detta startade en intensiv debatt i Norge, som faktiskt lett till att Norge nu har krav på termiska räddningsvästar ombord på alla färjor. I en fråga i Sveriges riksdag till Björn Rosengren i april 2000 svarar han att diskussioner pågår mellan nordiska sjöfartsmyndigheter om införandet av krav på över-

levnadsvästar ombord på färjor. Jag vet att det genomförs teknisk utprovning av termiska räddningsvästar nu. Även här tror jag att det rederi, som gör en egen satsning kan få mycket goodwill och att det kan vara en positiv del i marknadsföringen. Kostnaden bör vid större leveranser kunna ligga på ca 500 kronor per räddningsväst eller 1 miljon kronor totalt för en färja, som tar 2000 passagerare. Det är ju trots allt en rätt blygsam del av totalkostnaden för en färja.

EU och grön sjöfart

Jag hoppas att den här korta exposén har visat att det inom EU finns ett markerat intresse för sjöfart och en medvetenhet om att den är en viktig del i satsningen på ett "grönare" Europa. Och att man arbetar – om än långsamt – på att göra sjöfarten ännu grönare. I den processen är Europaparlamentet en viktig medspelare. En utvärdering av Erikafallet skulle säkert visa att parlamentet stod för en väl så god miljömässig lösning som kommissionen. Fallet visar kanske också den svårighet, som ligger i att samordna 15 länder i en rätt komplicerad beslutsprocess. Det förvånar mig ibland att det trots allt ändå fungerar.



Ledamoten
LENNART BENGTSSON

Kommendörkapten Lennart Bengtsson är ställföreträdande stabschef vid Södra militärdistriktet i Göteborg

Internationell minröjning – Stående/Flexibel minröjningsstyrka i Östersjöregionen¹?

Inträdesanförande hållet vid ordinarie sammanträde med Kungl. Örlogsmannasällskapet i Göteborg onsdagen 30 januari 2002

Min ambition är att här ge en personlig bild av utvecklingen av de senaste svenskleda minröjningsoperationerna i Baltikum. Under de tre senaste åren har jag haft förmånen att delta i ledande befattning under dessa operationer. Operationerna har helt sedan starten 1995 varit mycket omtyckta och många är de goda erfarenheter som har vunnits. Utvecklingen de senaste åren har inneburit att den från starten "lilla" bilaterala minröjningsoperationen mellan Estland och Sverige, nu har utvecklats till en stor multinationell minröjningsoperation med deltagande av ett drygt 20-tal fartyg från tioalet länder. Trycket på planering inför och framförallt på värdnationen under en dylik operation, har ökat i motsvarande omfattning. Vid flera tillfällen har jag kunnat konstatera att koordinationen med andra motsvarande minröjningsoperationer inte har varit tillfyllest och att kvalificerade minröjningsresurser inte alltid har utnyttjats på bästa sätt eller i de mest prioriterade områdena. Denna utveckling kan på sikt komma att ge "växtvärk" åt hela den ursprungliga idén. Enligt min uppfattning finns det fortfarande tillräckligt många odetonerade minor kvar² i Östersjöregionen och därför finns det ingen anledning att konkurrera, utan bättre vore att prioritera!

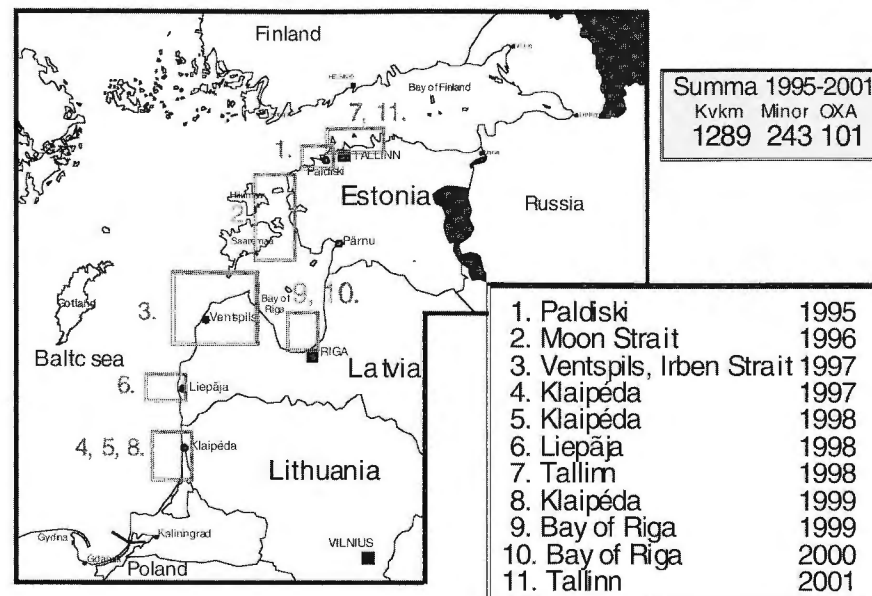
Utveckling av minröjningsoperationerna i Baltikum Upptakt

Den svenska minröjningsverksamheten i Baltikum startade 1995, efter en direkt förfrågan från Estland 1994, och fortsatte sedan med ytterligare en operation i Estland 1996. Dessa operationer följdes se-

nare av ytterligare minröjningar i Lettland och Litauen under 1997³. Fram till idag har det genomförts elva MCOP (Mine Clearance Operation) i de baltiska farvattnen.

Syftet med dessa minröjningar har under hela tiden utvecklats och har under de senaste åren i stort sett bestått av nedan angivna övergripande mål

Minröjningsoperationer i Baltikum 1995–2001



Sammanställning över genomförda operationer i Baltikum under åren 1995–2001. Layout: FBB/Ingemar Elofsson

gällande själva genomförandet av operationen. I sammanhanget finns det också ett svenskt säkerhetspolitiskt syfte i en verksamhet som denna, men detta kommer jag inte nämnvärt att diskutera här.

Övergripande mål:

- lokalisera, dokumentera och om nödvändigt spränga funna objekt
- reducera risken från historisk ammunition för sjöfart och fiske och bidra till att minska skadan på den ekologiska miljön i Östersjön
- möjliggöra träning och utbildning av BALTRON⁴-personal och genom ett stegvis ökat ansvar på olika nivåer, ge dem tillräckliga kunskaper för att på sikt kunna planera och genomföra en minröjningsoperation på egen hand

- fördjupa kunskaperna om minröjningens möjligheter och begränsningar
- utveckla multinationell interoperabilitet, rörande kommunikationer, sjömanskap, dykoperationer och på senare år även upprättande av internationella staber på CTU, CTG och CTF-nivå⁵
- öka nivån av samarbete och ömsesidig förståelse mellan minröjningsenheter från olika länder, samt
- bidra till förståelse och goda förbindelser genom växelutbyte av personal

1998–99

Från och med 1998 ändrade minröjningsoperationerna delvis karak-

tär, i och med att Storbritannien och Nederländerna anmälde sitt intresse och verksamheten utvecklades till en internationell minröjningsoperation med engelska som arbetspråk och NATO:s ordermallar som förebild. Efter det internationella genombrottet 1998 fortsatte det utländska intresset bara att öka. Under MCOPLAT 99⁶ deltog Norge och Belgien för första gången med fartyg och Finland med en observatör. Uppgiften att utbilda fick ytterligare en dimension under 1999, i samband med att BALTRON för första gången deltog med ledningsfartyg, förutom ordinarie minsvepningsenheter. MCOPLAT 99 var uppdelad i två områden, varav den ena bestod av operationsområdet och den andra bestod av ett minsvepningsområde med utlagda förankrade minor. Mig veterligen var detta första gången som svenska minröjningsfartyg minerade i lettiska farvatten, men då bör det påpekas att det handlade om övningsminor.

För första gången deltog även de baltiska länderna med ett eget minröjningsfartyg (Najmes) från Lettland, men med hänsyn till hennes utbildningsförutsättningar genomförde hon egen utbildningsverksamhet utanför operationsområdet. Icke desto mindre var det hon som hittade den första skarpa minan. Lyckan var total inom den lettiska marinen och vi var inte långt ifrån införandet av mariners dag i Lettland.

2000

Operationen år 2000 genomfördes också i Lettland med en inledande fas i form av PSC⁷ på Berga. Operationen kan mycket enkelt beskrivas som andra halvlek på MCOPLAT 99, eftersom det i stort sett var samma enheter som del-

tog och röjningen fortsatte där vi hade slutat året före. Utvecklingen från 1999 till 2000 bestod bland annat i att Storbritannien, vis av erfarenheten från 1999, medbringade ett supportfartyg fullbunkrat med vatten. Sir Tristram⁸ är ett fartyg, som ingår i RFA (Royal Fleet Auxiliary) och har civil besättning och som bland annat ombord medförde den brittiska FSE⁹. Sir Tristram användes dessutom som stabsplats av den brittiske chefen för CTU 02¹⁰. Norges deltagande bestod både av ett fartyg och av en exklusiv mindykargrupp, med kompetens och kunskap om de flesta förekommande minor och ammunitionstyper. Erfarenheter avseende sjötransporter visade med all tydlighet att operationsområdet (AOO)¹¹ nu hade blivit så stort och var i vissa områden så känsligt för överhandsväder, att tillhandahållna båtar från värdnationen inte längre motsvarade kraven på säkra olycksfalls- och persontransporter samt distribuering av post och reservdelar. Den absolut optimala lösningen på detta blev inhyrningen av två stycken stridsbåtar med besättning, även om det visade sig att det svåraste av allt var att transportera båtarna från Sverige till Lettland. Många var turerna och stor var frustrationen innan vi äntligen fick lasta ombord båtarna på HMS Sleipner för transport till Riga. Det många inte visste var att vi hade ytterligare en joker i rockärmen, nämligen Sir Tristram och hennes stora lastutrymme, men detta kort behövde vi dock aldrig spela ut.

2001

Den senaste minröjningsoperationen i Baltikum genomfördes i Estland under fjolåret. Tyvärr påverkade vädret operationen negativt, vilket innebar att den re-



Stridsbåtarna var mycket uppskattade både inom den internationella minröjningsstyrkan och av publiken i Riga. Foto: FBB/Andreas Karlsson

kordstora minröjningsstyrkan endast kunde vara i operationsområdet under tre av de elva avsedda övningsdygnen. Under denna operation var det inte längre Sverige som hade "ledartröjan" utan värdnationen, i form av att CTG kom från Estland och att en stor del av planeringsförberedelserna genomfördes av den estniska marinstaben. Denna utveckling ligger helt i linje med den målsättning, som Sverige satte upp från början och som gått ut på att gradvis överlämna planerings- och genomföranddelen till de baltiska länderna, för att de på sikt skall kunna stå på egna ben vid genomförandet av en minröjningsoperation. Nytt för detta år var att Danmark deltog i MCOP för första gången och att Storbritannien denna gång testade sitt mobila logistikkoncept i form av ett landbaserat FSE (Forward Support Ele-

ment). Den kanske allra största förändringen detta år var nog att NATO-förband deltog och representerades av Mine Counter Measure Force North (MCMFN)¹², innehållande ett ledningsfartyg och fem minröjningsfartyg. Deras medverkan skall givetvis ses som en eloge till hela MCOP-idén, men givetvis handlar det också om en hel del säkerhetspolitik från deras sida.

Från att ha startat som en relativt liten bilateral minröjningsoperation, med enbart fyra svenska fartyg har utvecklingen gått vidare i form av att svenska sjömättningsresurser och minsvepare från BALTRON har tillkommit. Under de första sex operationerna bestod dessa röststyrkor av som mest åtta fartyg från två länder. De fyra senaste nationella operationernas numerära utveckling ser ut som följer:

Namn	Antal deltagande fartyg	Antal deltagande länder	Anm.
MCOPEST 98	10	4	
MCOPLAT 99	15	8	
MCOPLAT 2000	19	8	Varav ett dykarteam
MCOPEST 01	23	10	Varav ett dykarteam

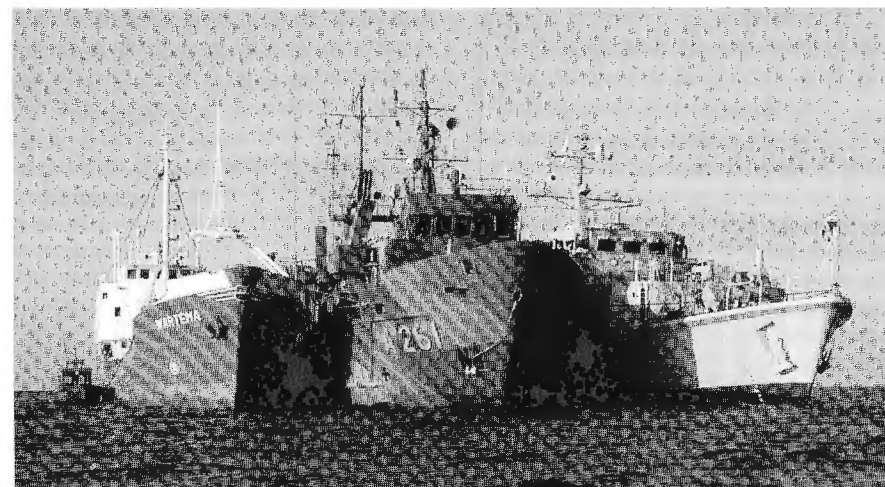
Ovanstående beskrivning visar enligt min mening att operationerna i Baltikum nu har vuxit till stora komplexa internationella minröjningsoperationer. Detta i sin tur kräver mycket långa förberedelser och noggrann koordinering samt erfordrar ett gediget planeringsarbete från det land som skall vara "leading nation". Samtidigt ställs värdnationen inför stora, kanske allt för stora, påfrestningar vad det gäller bl.a. planering, ekonomi, service, tillgång på personal med tillräckliga språk- och minröjningskunskaper samt logistik och samordning med civila myndigheter. Till ovanstående bild kan man lägga i stort sett samma utveckling för den tyskledda minröjningsoperationen OPEN SPIRIT, som har genomförts med ungefär samma syfte som MCOP sedan 1997. Denna operation har varit i samma operationsområde och i många fall innehållit samma enheter och samma personal som tidigare eller senare under året har eller skall delta i MCOP.

Framtid

Med hänsyn till den information jag har om framtida nationellt deltagande, kommer operationerna snarare att expandera än minska vad avser antal enheter och deltagande länder. Inget av de idag deltagande länderna har för avsikt att dra sig ur operationerna, utan snarare tvärt om. Nederländerna och Belgien

har för avsikt att sända flera enheter, Danmark har behov av att utrusta ännu ett minröjningsfartyg, vilket bland annat ger dem större möjlighet att delta i båda de stora minröjningsoperationerna och Finland har visat intresse att i framtiden även delta med minröjningsfartyg. I den senaste informationen från förberedelserna i Litauen inför MCOPLIT 02, har det framkommit önskemål från Polen om att inte bara få delta, utan även upplåta sitt territorium för framtida operationer, vilket i så fall skulle vara en stor utökning av tidigare AOO. NATO-förbundet MCMFN:s deltagande under MCOPEST 01 lär inte bli det sista i området, då deras deltagande ger dem en unik möjlighet att genomföra skarpa minröjningsinsatser under fredsförhållanden som komplement till den normala övningsverksamhet de bedriver. En naturlig och kanske lite skrämmande fråga måste då bli:

Är det verkligen rimligt att de baltiska länderna eller något annat värdland "på egen hand" skall ansvara för den stora uppgift det innebär att planera och genomföra en internationell minröjningsoperation samtidigt som Sverige enligt nuvarande direktiv kommer att ta ett mindre och mindre ansvar samtidigt som flera av de övriga deltagande nationerna har varit bortsökta med att komma till ett väldukat bord?



RAS, Replenishment at sea, Rigabukten 1999. MS Wartena, HMS Utö, HMS Inverness. Foto: FBB/Magnus Pettersson

Erfarenheter Positiva

Utvecklingen av de svenskledda minröjningsoperationerna i Baltikum talar sitt tydliga språk, med hänsyn till de positiva erfarenheterna som erhållits och många av de ursprungliga målen har överträffats med råge. Erfarenheterna består bland annat av den rutin som stabsmedlemmar och fartygsbesättningar har fått avseende skrivande i och utnyttjandet av NATO:s ordermallar¹³, användandet av det engelska språket både i tal och skrift, arbetet i en internationell minröjningsstab med därtill hörande logistik- och kommunikationsceller. Normalt vid internationella operationer är det upp till varje land att själv ansvara för sin logistik och sitt underhåll, men under minröjningsoperationerna har det varit annorlunda i och med att en stor del av logistiken tillhandahållits av den svenska logcellen i GTG-staben. Denna service har skötts på ett alldeles utmärkt sätt.

Sambandet utåt och kommunikatio-

nen inom förbundet är för en operation av denna dignitet mycket viktigt och då med hänsyn till framförallt säkerheten till personal och materiel. Viktigt har också varit att informationen i detta avseende har kunnat skrivas ut i meddelandeform. I detta avseende har FMV utvecklat och 4.minkriflj driftsatt ett datakommunikationssystem benämnt HERMES Light, vilket har ersatt det dyra och otillförlitliga sambandssystemet "fax per mobiltelefon", som användes under de första operationerna.

Verksamheten i Baltikum har varit och är fortfarande mycket värdefull för hela minkrigssystemet i och med att vi får testa och prova både utrustning, taktik och personal. Samtidigt har vi fått bevis för att både vår förmåga att leda en internationell minröjningsoperation och att vår utrustning, utbildning och materiel håller en hög internationell klass. För att understryka detta bifogas följande delar av citat från operationerna:

"The training this operation has provided in this international setting has been practical, realistic and unique"

"One day at MCOPLAT is more worth than 10 weeks training on exercise mines in Belgium"

"This operation will be remembered for a long time and not only for the results achieved because of the good co-operation between ships and crews of nations involved"

"The best way to end a command"

"en så bra operationsorder har vi inom NATO inte presterat på de senaste 10 åren"

"10 500 meddelanden utan en endaste dump, detta är ett sambandsgenombrott och inte ett sammanbrott"

"om vi (Sir Tristram) skall transportera tillbaka stridsbåtarna, då följer dom med till Storbritannien"

Nya problemområden

Den positiva utvecklingen av operationerna innebär samtidigt att nya problemområden växer fram och att komplexiteten ökar. Ett problem som har funnits under i stort sett hela tiden, har varit att få ett färdigt och godkänt MOU¹⁴ (Memorandum of Understanding) från de svenska myndigheterna före operationens början. Ökningen av antalet länder innebär flera olika MOU och i samband med den senaste operationen var det flera länder, som startade sitt deltagande i minröjningen utan legala papper.

Vid planering och genomförande av minröjningsoperationerna har det vid flera tillfällen inträffat att exklusiva dykresurser har satts in i områden, som tidigare har avsökt eller muddrats. Orsaken till detta är att värdnationerna idag varken har tillgång till en MWAC¹⁵ eller kunskap om hur den skall användas. Vid

andra tillfällen har inte erfarenheter utbyts mellan operationerna¹⁶ eller mellan värdnationerna, vilket har inneburit att viktiga erfarenheter och röjresultat inte har avlämnats och bl. a. fått till följd att minröjningsfartyg skickats till fel område eller erhållit bristfällig information om sitt röjområde. Orsaken till detta har varit både den korta tiden mellan operationerna¹⁷ och bristande rutiner för hur och till vem röjresultaten skall rapporteras, för att senare kunna levereras som nya ingångsvärden till nästa röjstyrka. Operationerna genomförs normalt under cirka 14 dagar, vilket av flera länder anses som en allt för kort operation, speciellt om ombaseringsstiderna till och från operationsområdet rör sig om ytterligare 8–10 dagar. Vid flera tillfällen har det visat sig att enheter har deltagit i en operation, ombaserat till hemlandet (drygt en vecka tur och retur), för att sedan återkomma till samma område fyra veckor senare.

Flera av operationerna har dessutom varit tvungna att genomföras under olämpliga årstider, vilket har inneburit att röjningen under flera dagar har omöjliggjorts på grund av överhandsväder. En annan viktig erfarenhet i sammanhanget är att röjstyrkan inte bör innehålla flera fartyg, än vad som säkert kan förtöjas i hamn under hårda väderleksförhållanden.

Taktik

Inom det taktiska området har det vid flera tillfällen diskuterats till vilken röjningsgrad ett område skall röjas¹⁸ och hur röjningsresultatet skall tolkas av CTG. Enkelt beskrivet kan inom samma tidsperiod resurserna utnyttjas i ett större område med något mindre röjningsgrad, eller så lägger man mera energi inom ett litet område. Valet av taktik be-

ror på hur prioriterat ett område är, men tyvärr är det inte så att alla områden är prioriterade efter någon större analysverksamhet och prioriteringen kan ibland uppfattas som något "ad hoc". Tolkningen av det taktiska reglementet ger ibland olika svar, beroende på från vilket land personalen kommer. NATO-fartygen har dessutom möjlighet att använda MCM Expert¹⁹, men detta system är inte tillgängligt för alla länder. En annan variabel i minröjningsoperationerna har varit att olika koordinatsystem har använts, vilket i vissa fall har skapat onödigt arbete och försvårat överlämning av röjresultat och dokumentation. I och med att utbildningsstatusen varierar, fartygen utnyttjar taktikreglementet på olika sätt och att alla fartyg inte lokaliserar minor efter samma kriterier, kan det ibland vara svårt att redovisa det totala röjresultatet och röjningsgraden till uppdragsställaren.

Långtidsplan

Ett sätt att råda bot på många av ovanstående problemområden, vore enligt min mening att inom ramen för till exempel Östersjörådet, kalla alla berörda strandstater, med dess militära och civila representanter till ett gemensamt symposium. Syftet med ett sådant möte skulle då vara att göra en grundlig analys av alla tänkbara röjområden och därefter göra en prioritering av dessa. På så sätt kan någon form av strategisk långsiktplan för framtida minröjnings- och miljöoperationer²⁰ i Östersjöregionen skapas.

Inbjudna parter, förutom de militära, bör vara alla strandstaterna i regionen, med dess civila myndigheter i form av fiskeri- och hamnmyndigheter, tull, kust- och sjöbevakning, m.fl. samt intresserade företag med anknytning till marina om-

råden vad avser pågående och framtida kabeldragningar. Genom att presentera någon form av strategisk långtidsplan, kan förhoppningsvis framtida kollisioner mellan olika civila och militära intressen reduceras. En dylik plan hade i alla fall undvikit att det under en av operationerna dumpades muddermassor, med vad det innebär för siktförhållandena i vattnet, mitt i området och att stationära laxnät hindrade röjningen vid kustbandet. I ett annat fall innebar våra minsprängningar och det minerade området att den civila karteringen inför en utläggning av telekabel fick ändrade planer. Man kan bara tänka sig den omvända situationen, om kabeln redan hade varit utlagd i det område som vi skulle minröja.

En annan fördel med en långtidsplan bör vara att reservområden finns tillgängliga, vilket innebär att röjstyrkan har alternativa områden i händelse av överhandsväder och på det viset kan användas mer effektivt. Ytterligare en fördel bör enligt min mening också vara att kravet på dokumentation ökar och framförallt kan planen styra upp till vem denna rapportering skall gå. Idag finns det inte en samordnad myndighet, som tillvaratar alla resultat och återkopplar det till informationen som finns i Baltic Ordonance Pilot (BOP²¹). Däremot finns det hos den svenska analyscentralen i 4. min-krigsflottiljens regi, en alldeles utmärkt uppföljning och dokumentation av alla resultat från svenskledda minröjningsföretag i Baltikum.

Stående/Flexibel minröjningsstyrka i Östersjöregionen

När Sverige engagerade sig i utbildningen av BALTRON-personal och minröjningen 1995 hade marinen nog ingen aning om

att denna, delvis SIDA-finansierade verksamhet, skulle blomma ut till en stor multinationell minröjningsoperation. För att kunna bibehålla minröjningsverksamheten i Östersjöregionen, på en även i framtiden hög internationell nivå, anser jag att dagens exklusiva minröjningsresurser måste koordineras bättre och utnyttjas effektivare. Mitt andra förslag till detta är att skapa någon typ av "paraplyorganisation", där all miljö- och minröjningsverksamhet koordineras och där man övertar planering och förberedelser inför operationer i området. Detta innebär sannolikt att alla deltagande länder tvingas att ta ett större ansvar än vad som är fallet idag, både vid planering och under genomförande. Till sitt förfogande, eller som en del av, skulle denna organisation/stab/land kunna ha den "Stående/Flexibla minröjningsstyrkan i Östersjöregionen"²². Ledningsmässigt, är det säkert positivt om ansvaret för denna styrka/organisation alternerar mellan de olika länderna.

Denna styrka skulle kunna arbeta i området under cirka sex månader om året, med uppgifter som miljö- och minröjningsoperationer, gemensam utbildning och träning inför en eventuell skarp insats i vårt närområde, samt genomföra sjömätning, kartering, kemisk sanering, örlogsbesök m m. Flera länder använder redan idag dessa operationer som förberedelse och kontrollstation inför motsvarande operationer i Medelhavet respektive deltagande i NATO:s IRF²³.

Idén med det flexibla tänkandet är att operationerna i området kan bli längre och därmed kan fartyg stanna i området under längre tid. Dessutom kan enheter från samma land ersätta varandra i någon form av rullande system. Operationsområdet kan utökas från de baltiska farvattnen till att inkorporera hela Öster-

sjöregionen, vilket då inkluderar även Skagerack och Kattegatt, där svenska enheter tillsammans med danska och norska enheter röjde minor från andra världskriget så sent som år 2000.

Deltagande enheter i en sådan styrka skall med fördel vara BALTRON, som har som en av sina huvuduppgifter att "röja kvarvarande minor i den egna regionen"²⁴. Andra deltagare kan vara de svenska enheterna enligt nuvarande rutin, men kan också med fördel vara det svenska bidraget till PARP-processen SWENARAP, som en del i deras förberedelser inför en skarp insats. Givetvis kommer de nuvarande förbanden också att delta, med samma syften och mål som de tidigare har haft. NATOs stående minröjningsstyrka i Nordeuropa – MCMFN, kommer med denna lösning att med all säkerhet både kunna och vilja delta under framtida operationer. Detta i sin tur stärker banden inför en eventuell framtida skarp insats någonstans i vårt närområde.

Slutsats

Sverige utpekades tidigt från baltisk sida, "som ett land som lämpligen borde ta på sig ledarrollen för att samordna omvärldens stöd till projektet"²⁵, – läs BALTRON. Detta förtroende har vi förvalt mycket väl och vi har även fått kvitto på att vår förmåga att leda internationella minröjningsoperationer håller hög internationell klass. Detta förtroende och denna förmåga anser jag att Sverige nu skall utnyttja till att ta initiativet till framtagandet av en strategisk långtidsplan och bildandet av en "Stående/Flexibel" minröjningsstyrka i Östersjöregionen i syfte att koordinera och effektivisera miljö- och minröjningsoperationerna i framtiden.

Källor:

TiS nr 1/1997

"Innan det händer", Svensk Marin doktrin SMD 01; version 001215

4 minkriflj hemsida, www.4minkriflj.mil.se

Noter

¹ Östersjöregionen som begrepp avser Bottniska viken, Östersjön, Östersjöutloppen och Västerhavet (svensk marin doktrin SMD 01)

² Antal utlagda minor i Östersjön under VK II beräknas till ca 85 000, varav ca 1/3 omhändertogs under efterkrigsminsvepningen

³ Se utförligare beskrivning och en historisk tillbakablick av kommandör C. Nordling i TiS 1/1997 och på 4.minkriflj eminenta hemsida (www.4minkriflj.mil.se)

⁴ BALTRON- Baltic Naval Squadron, bestående av lednings- och minröjningsfartyg samt minsvepare från Estland, Lettland, Litauen

⁵ CTU= Commander Task Unit, CTG = Commander Task Group, CTF = Commander Task Force

⁶ Mine Countermeasure Operation LATVIA 1999

⁷ PSC = Pre Sail Conference, genomgång av de sista förberedelserna inför operationen och en chans för besättningarna att lära känna varandra

⁸ Sir Tristram, känd bland annat från sitt deltagande i Falklandskriget 1981.

⁹ FSE- Forward Support Element, en slags framskjuten logistikenhet

¹⁰ Commander Task Unit 02

¹¹ AOO- Area of Operation

¹² MCMFN = NATO:s stående minröjningsstyrka i norra Europa.

¹³ EXTAC 1007- Provisoriska taktiska anvisningar för minröjningsverksamhet

¹⁴ Detta är ett bilateralt dokument som enkelt kan beskrivas som "ordningsregler" och ansvarsförhållande under operationen.

¹⁵ MWAC- Mine Warfare Analyse Cell- I denna registreras och dokumenteras alla data från operationen, för att senare kunna rapporteras till BOP (Baltic Ordonance Pilot, se not 20)

¹⁶ Mellan i huvudsak OPEN SPIRIT - MCCOP

¹⁷ Vid ett tillfälle "mötte" röststyrkorna i stort sett varandra

¹⁸ Hunting – ca 80 %, Clearance – ca 96 % röjningsgrad.

¹⁹ Ett databaserat beräkningsprogram, som tar hänsyn till alla tänkbara prestanda vid en minröjningsoperation, som typ av sonar och status på operatören, bottenförhållande, sikt, salthalt, samt erfarenheter från tidigare sökningar.

²⁰ En miljöoperation skulle kunna innebära någon form av "städning" i gamla tipp- eller dumpningsområde

²¹ BOP - i denna finns alla gamla kända mineeringar inlagda. Ansvaret för denna har idag Tyskland.

²² Denna styrka skall absolut inte konkurrera med MCMFN, utan tvärtom samarbeta och om möjligt engagera dem i verksamheten

²³ IRF- Immediately Rapid Forces

²⁴ TiS 1/1997 p. 14

²⁵ TiS 1/1997 p. 14



Medicine studerande
YLVA LINDSTRÖM

Ylva Lindström är medicine studerande vid Lunds universitet.

Operation Cerberus – The Channel Dash

Tävlingsskrift 2001 belönad med Kungl. Örlogsmannasällskapets hedersomnämning

In 1918 Germany lost her navy under the terms of the armistice and the Treaty of Versailles. Secret rearmament was initiated during the post war years. In 1935 Hitler aggressively announced that Germany did not consider herself bound by the Versailles treaty with regard to rearmament any longer. In line with the appeasement-policy, Britain agreed to sign a "Naval agreement" with Germany, allowing her to rebuild a navy up to 35% the size of the British navy for surface ships, and up to 50% for U-boats. The ratio 35 to 100 did not represent the reality of the ratio in naval power. The British empire could not concentrate all her naval forces to face the German naval power. In addition, Germany had the most powerful battleships in the world¹, and the German ships were new, built with the most advanced technology. At the start of the second World War, the German navy thus constituted a serious threat to the allies.

During the beginning of the war, Germany, bent on blockading Britain, concentrated its naval efforts in the Atlantic. This changed mainly because of the following two reasons: The war against Russia necessitated large efforts to cut off convoys sending armaments and strategic material to Russia. Then the fuel crisis which hit Germany made it impossible to go on refuelling the great battleships in the Atlantic. During the spring of 1941 *Scharnhorst*, *Gneisenau* and *Prinz Eugen* came to Brest to stay. *Scharnhorst* and *Gneisenau* were two of the most powerful ships in the world. This was a tempting lure for the British

Air Force, and the battleships were damaged several times.

A problematic situation now confronted Germany: What to do with the Brest squadron? The answer was Operation Cerberus – a daring plan to move the ships to Germany through the English Channel. This operation is of special interest since it was successful against all odds, and inflicted an embarrassing wound to the prestige of the British navy. It is one of the most striking naval operations in the second World War!

This essay will account for and evaluate Operation Cerberus. The question to be answered is: Why was Operation Cer-

berus implemented, and how successful was it really? Why it succeeded at all will also be an issue, in order to reach the answer. The subject has not been narrowed down, but the focus is kept on the naval warfare.

To reach a balanced answer to the research question both historical and popular sources will be analysed to present different interpretations of why the channel dash came out successful. The access of the "Kungliga Örlogsmannasällskapets Bibliotek"² in Karlskrona has been a great asset, providing older sources of both allied and German origin. Most sources have been found reliable, since the majority of facts are confirmed from both sides.³ Real primary sources on the topic are scarce, but this should not affect the historical reliability.

The essay will conclude that Operation Cerberus was implemented due to changed plans because of scarcity of oil, and the heavy bombings by the Royal Air Force. A channel dash was, after excluding other alternatives, the best one. The long-term objectives were never fulfilled. After the German ships reached their goal Wilhelmshaven only one of them could continue to Norway.

Operation Cerberus Historical map of Operation Cerberus⁴

A map which completes the essay is found on the following page. The chronology of the events during February 11th–12th are also accounted for in an appendix.

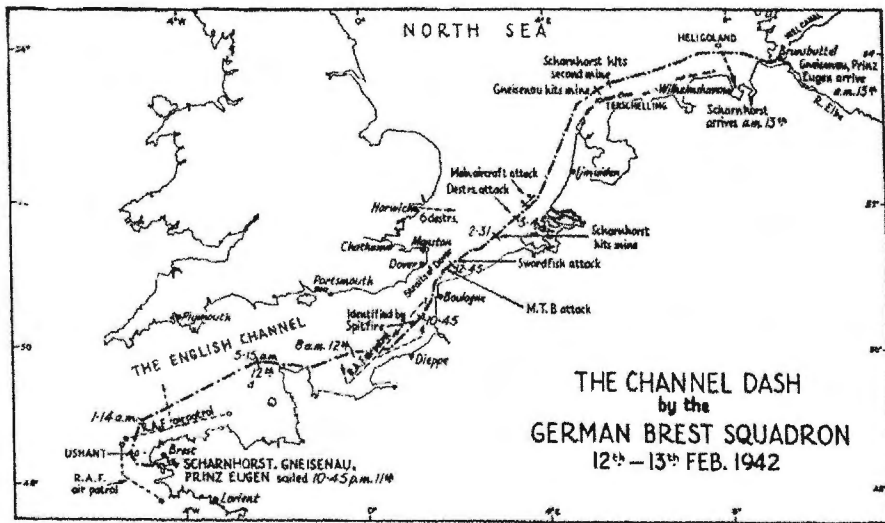
The naval situation in the winter of 1942

1941 had been a hard year on the British navy. The focus was put on the defence of

convoys of merchant ships, which were hunted by the inexhaustible German U-boats. *Table 1* shows the significance of the war in the north Atlantic. The allied tonnage losses compared to the relatively low numbers of U-boats sunk shows the German advantage over the British, and that the outcome of the battle was still uncertain in September 1942. The naval warfare with heavy battleships had stopped as the German cruiser *Prinz Eugen* docked in Brest the 1st of June in 1941. This was only a couple of days after the sinking of *Bismarck*. The loss of *Bismarck* might have played an important role in the background of Operation Cerberus. Perhaps it was a contributing factor to why the Brest squadron was left in Brest inoperative for so long. The sinking of *Bismarck* might have made Hitler doubtful over the performance of the surface fleet. The ships were left in Brest, and their task handed over to the German U-boat arm.

Month (1942)	Allied tonnage losses in the North Atlantic	Number of German U-boats sunk
January	276.795 (48)	1
February	429.891 (73)	2
March	534.064 (95)	3
April	391.044 (66)	2
May	576.350 (120)	1
June	623.545 (124)	2
July	486.965 (98)	11
August	508.426 (96)	6
September	473.585 (95)	4
SUM	4.300.665 (815)	32

This short summary provides the background of the naval situation at the time for Operation Cerberus.



The German motives – why implement Operation Cerberus?

This can be explained by first analysing the scenario and subsequently draw conclusions. The battlecruisers *Scharnhorst* and *Gneisenau* had returned to Brest in late March 1941 after two successful Atlantic cruises in 1940–41 and were soon damaged by the RAF bombing. The sister-ships had together sunk 22 ships of 115 622 tons⁵, and were now in need of repair. The heavy cruiser *Prinz Eugen* joined the fleet after being hit by British torpedoes in the attack on Bismarck.

The technical gear in Brest needed to repair the damages was not of the high standard used in German ports. Additionally much energy had to be lain down on protecting the ships from the attacks of the Royal Air Force with anti-aircraft guns and advanced camouflage methods, such as fake fog. Here we are confronted with two explanations as to the reasons why the German ships remained in Brest. One well qualified author mentions

that⁶:

”After reaching Brest on March 22nd [1941], however, the battle-cruisers were immobilised there by damaging British air attacks on the port during April.”

Obviously enough repairs were made at the time of the dash to allow the ships to move to their German homeport, but they could not, without further thorough repairs resume cruises in the Atlantic. According to this point of view, moving to the Atlantic was not an option materially possible. Other authors present what they consider to be compelling reasons against an Atlantic dash. Chester Wilmot, for instance, is of the opinion that the oil crisis prevented the German ships from resuming their cruises in the Atlantic. He presents evidence of German source. He writes: ”On November 13th Raeder presented to Hitler the following eloquent table⁷”:

Wilmot continues: ”The U-boat operations were not yet affected, for supplies

FUEL OIL	
Total stocks in the German and Italian Navies	410,000 tons
Total monthly requirements of both Navies	200,000 tons
Total Monthly supplies	84,000 tons

of diesel oil were adequate, but before the end of the war the shortage of fuel oil had compelled the German Navy to abandon Atlantic operations which had been planned for the *Tirpitz*, *Scharnhorst* and *Gneisenau*⁸. An Atlantic dash was out of the question. The only real choice was to remain in Brest or to attempt a Channel dash. A third alternative would have been to move the ships home to Germany by rounding Britain. This alternative was rejected since it would mean to pass Scapa Flow, where the larger British naval units were based, with neither ships nor crews in their best shape.

The ships had been laying still in Brest for over six months when Hitler made his final decision on January 12, 1942⁹. His main argument was that the German surface fleet’s largest task at this point in the war should be to protect the Norwegian coast from allied attacks and the invasion, which he thought would come in near future¹⁰, and also to threat the allied convoys from accessing the eastern front. The German admirals Raeder, Ciliax and Saalwächter were at first negative at the meeting at the Supreme headquarters in Berlin¹¹, but the Führer soon convinced them that the operation was feasible. He explained his decision and ended the meeting with the following words¹²:

”To come through the channel is risky, but to stay in Brest is even more so. [...] In any case the element of risk can be reduced if we take the enemy

by surprise, which we can do if we send the ships through in broad daylight. [...] With our ships blockaded in Brest, we are in the position of a man ill with cancer, the operation is dangerous, but it is the only chance of survival, and therefore must be tried.¹³”

For increased chances of success the boats should leave at dark, to avoid being discovered, even if this would mean passing the Straits of Dover in daylight. An alternative would have been to disarm the ships and transport the cannons to Norway to build defence forts along the coast. The Royal Air Force would hardly put down much energy in bombing abandoned ships, and if necessary, they could be rearmed later.

There were also positive effects from the Brest squadron’s staying in Brest. The British would not leave them unattended, since an outbreak from the harbour was expected. In this way the British aerial forces were tied up, and bomb raids on German cities were reduced. But chances were large that if they stayed the ships would be sunk, thus loosing their value both as battleships and as decoy birds for the RAF¹⁴.

With this in mind, a third possibility would have been to leave one of the ships in Brest to at least keep a partial benefit of their position¹⁵. One must not forget that even when they were not in their best condition, these battleships were a threat to the allied. If one was left in Brest the RAF would still be preoccu-

pied with it, and the two other ships could leave for Norway as planned. But Hitler's mind was made up.

Why did Operation Cerberus succeed?

Since the RAF continued to bomb the Brest squadron without interruption an attempt to break out of the harbour was credible. The British were prepared for this. This extract from the Admiralty written on February 2nd shows that the British were well aware of what the Germans were up to:

"[...] it appears that the German ships can pass East up the channel with much less risk than they will incur if they attempt an ocean passage to Norway, and as it is considered the German will evade danger until they are fully worked up, the Channel passage appears to be their most probable direction if and when they leave Brest."¹⁶

But how credible was it to the British Admiralty? Photographs had proven the ships ready to leave port, but did not say much about their destination. It is likely to believe that what the Admiralty expected was a breakout to the Atlantic for another raid against allied convoys, or, as a second alternative, the rejoining with Italian naval forces in the Mediterranean. But since the outbreak through the channel was among the predicted possibilities of what the Germans had in mind for the Brest squadron, a plan to detect the ships was worked out.

"Fuller" was a reconnaissance system adopted ten months before the outbreak. It divided the channel area into three compartments. These were guarded by coastal command planes with radar equipment during night-time. "Stopper"

covered the area between Brest and Ushant, "Line S.E." between Ushant and Bretagne and "Habo" covered the area from Le Havre to Boulogne. In addition to this, Spitfires from the fighter command patrolled the whole channel area during daytime. The daytime operations were called "Jim Crow"¹⁷.

The first strike of bad luck for the British appeared in the first hours of the outbreak. The first plane, covering "Stopper", had met a German Junker 88, and turned of its radar to avoid detection. Turning it back on, the crew realised it was not functioning. While the plane was replaced, the German ships passed underneath, and soon reached the second reconnaissance area, "Line S.E.". When this plane also was found having a radar problem, the pilot returned to its base, but no replacement was sent out¹⁸. When the shore radar did not detect anything either, nothing was suspected.

What must have seemed like bad luck at the time has with the benefit of hindsight been recognised as sabotage. It was the chief of the German radar, General Martini, who was responsible. The period before the outbreak he gave orders to start jamming the affected area, a little more every day, so that nothing strange would be suspected¹⁹. This was carried out so efficiently that the time period around the breakout the British radars were useless.

It is interesting to notice how the authors of war-descriptions emphasise on the role of the new radar systems and bad weather conditions, but never mention anything of the possibility of *man erring*. The pilots spent ten months, night after night, looking for something nobody expected to find. They probably shared the spread opinion, that if the

Germans would run through the channel, they would not risk passing the Straits of Dover during daytime, which they would have to do if they left Brest during the night. It cannot be said whether or not this possible attitude downgraded the effectiveness of Fuller, but it would not be surprising if it had some influence during the night of February 12th.

Because of the limited means in the home fleet, no co-ordinated pursuit between the surface fleet and U-boat arm was possible. Instead one single U-boat, *HMS Sealion*, was ordered to patrol the waters outside Brest. When the ships left, she would follow and report where they were heading²⁰. On February 11th *Sealion* was lying 6 miles from Brest. The batteries were running low, and when nothing had been sighted at 1400, she went out to sea to charge her batteries in surface-position.²¹ When the ships at Brest escaped, at an unexpected time, she was over 30 miles away.

Small mistakes like the one illustrated by *HMS Sealion*, had a large effect on the fate of the Brest squadron. The success of Operation Cerberus was dependent on staying undiscovered for as long as possible. A combination of bad luck, a British predisposed opinion of what was going to happen, and extreme secrecy from the German side, made this possible. Keeping the operation secret had been one of Raeder's first demands. The efforts to keep the operation completely secret had been enormous, and it proved to be successful. When the Brest squadron left port, only a few of the officers knew where they were heading²².

The British communication proved disastrous when the Brest squadron was finally detected at 11.50²³. The British pilots had been given an order of absolute

radio silence unless in case of emergency. What "emergency" meant was not clear to the spitfire pilot who discovered the large convoy, and returned to base without a single word through the radio. It was obvious to the British that they had discovered the German fleet too late, and what now began was a long series of phone calls. Nothing was thoroughly planned and all concerned got different information, which made it impossible to organise a co-ordinated attack fast and effective. Such an attack never came. The defeat was a fact.

The RAF's planes were more numerous than the Luftwaffe's, both fighters and bombers. Why were they unable to break through the German fighter-plane shield? Peter C. Smith argues that the weakness was the rather low proportion of torpedo-bombers²⁴. To sink three of the most powerful ships in the world a similar fleet of heavily armed battleships would have been needed, but all the battleships of a size that could have threatened *Scharnhorst* and *Gneisenau* were stationed at the northern base Scapa Flow, the Admiralty being unwilling to move them. The batteries at Dover were functioning well, but the goals were moving fast and the weather conditions made it almost impossible to hit the ships.

The German squadron was protected by a shield of fighter planes and bomber planes, to attack the British naval forces, which were expected to be heavy. Motor torpedo boats as well as several destroyers protected the three ships.

The British forces' communication between the different arms and different squadrons did not work satisfactory²⁵. The British navy predicted the channel dash, but left the fighting to the air force and the result was a fiasco.

Analysis

How successful was Operation Cerberus really?

Germany did not gain much by transferring the ships from Brest to Wilhelmshaven. It can thus be said that the operation was no strategic victory. Hitler's main argument had been to move the ships to Norway, to help protect her from the allied invasion he expected. *Prinz Eugen* was the only of the three ships able to continue to Norway directly, but she served there only for a very short time. The 23rd of February she was torpedoed outside Trondheim. *Scharnhorst* was repaired in Wilhelmshaven for about six months, she then joined the German forces in Norway. She was sunk after a long hunt in December 1943. *Gneisenau* was bombed in a dry-dock in Wilhelmshaven before she was repaired, and never recovered. And the allied invasion on Norway never came. However the German ships, especially *Scharnhorst*, did serve a purpose against allied convoys to Russia.

Was it a tactic victory? Yes, since the ships managed to reach Germany. But the days of the great battleships were over. However, it was rather a great victory from the propaganda point of view. The following quotes indicate how the British public received the news of the Channel Dash:

"I find that people are more distressed about the escape of the *Scharnhorst* and *Gneisenau* than they are of the loss of Singapore. They cannot bear the thought that the Germans sailed past our front door."²⁶

"Vice-Admiral Ciliax has succeeded where the duke of Medina Sidonia failed. [...] Nothing more mortifying to the pride of sea-power has hap-

pened in home waters since the 17th century."²⁷

The channel dash was a defeat for Britain, but not a particularly large one. The Commander-in-Chief of the German Navy, Eric Raeder stated that it was "a tactical victory, but a strategic defeat."²⁸

Analysis and discussion of sources

Most of the sources on the subject discussed are of allied origin. They are not written for a special audience, but everybody interested in the subject. The works that were published the shortest time after the event are very reliable as for what *seemed* to happen at the time, and how it was received. These works (Churchill, Hardy, and Wilmot) were also written at a time when the Cold War was in its cradle. The authors did not have any political reasons to deliberately bias their texts. The later works are of various characters. Potter and Robertson have written historical descriptions that are more novel-like than the others. Overlooking the fictional details, one finds the underlying facts very well documented in the bibliographies. Potter has used reports from the British Admiralty, which it has been impossible to get a hand on today (i.e. The Bucknill Report). Both have used German sources that have not been translated such as *Der Deutsche Kriegsmarine* by Lohman, Walther and Hildebrand, 1956. This provides a reliable view of what really happened from the German side, which was not known in the early allied books. The fact that these novels are secondary sources does not affect their reliability as historical sources.

The later books have the advantage of hindsight, and the disadvantage of the time passed since the events occurred,

which might have slightly changed the facts, or biased the opinions of the authors. However the course of time is unavoidable, and the easiest way to get the most objective view is to use different kinds of sources dealing with the same facts. Most of the later books give the same facts.

German sources have been difficult to find, since most of them have not been translated, or at least not published by English publishers. This does not have to mean that they contain information discarded by the allied, but might remark that the same material is represented in other books. The German books found in the bibliography were lent by the library described in the introduction, and are normally not available to the public.

Conclusion

The German ships were moved from Brest because of two main factors.

- 1) The shortage of fuel oil had compelled the German Navy to abandon Atlantic operations which had been planned.
- 2) The stay in Brest meant undisrupted attacks from the RAF, and the destruction of ships was unavoidable if the stay was prolonged.

The ships could have been moved to the Mediterranean, or to Germany through the Atlantic. The Mediterranean solution was crossed out since the ships were needed for the defence of Norway. The reason why Operation Cerberus was to become a danger filled dash through the English channel was a combination of that the ships' crews were too untrained for the Atlantic journey pass Scapa Flow at the Orkney Islands, and the scarcity of fuel oil. Hitler was assured

that the British expected a passing of the Dover straits during darkness, and he was right.

The successful "dash" up the channel was due to the German's thorough planning, and effective secrecy. Good communication between navy – air force and boldness. The British understood that the Brest squadron was up to something special, and even predicted the outbreak within days, but the jammed radar and extremely bad communication prolonged the discovery and following reaction.

Operation Cerberus must be regarded upon as a success since the battleships' roles as sitting ducks in Brest did not give the Germans any lasting advantage. It can be argued that they were a threat to the British, and therefore kept the RAF tied up. Yes, it was a threat, but it would disappear with the sinking of the ships, the fate of sitting ducks. Compared to what they had already accomplished in the Atlantic the battleships were of no use in Brest from where, in a situation of oil crisis, they could not move to the Atlantic.

The German long-term objectives, however, were never fulfilled. The Norwegian defence was never strengthened, but weakened as the humiliated British home fleet torpedoed *Prinz Eugen* soon afterwards, and later sunk *Bismarck's* sister ship *Tirpitz* in a Norwegian fiord. *Scharnhorst* was severely damaged by the two mines she hit, and did not come to direct use in Norway. *Gneisenau* was so severely hit that she never sailed the North Sea again.

From a psychological point of view the successful dash through the channel caused a huge public reaction in Britain. Many lost faith in their defence system and feared a German attack on Britain. This reaction in combination with the

discussion in media might have made the lust for revenge grow in the minds of the commanders. The Admiralty tried to whitewash their defeat by putting emphasis on the fact that a huge threat to British security, German heavy battle-ships within home waters, was now gone. The British performance was also enlarged by the fact that both *Gneisenau* and *Scharnhorst* were damaged by mines.

The variation of the interpretations of different historians are small. This is due to the fact that there were no real objectives to deliberately bias the course of Operation Cerberus. However, the public reaction in Britain encouraged the British leaders to whitewash the occurred in order to stop light from being shed on the weaknesses of the British defence and cause a riot. This might be the reason, why many of the later books give exactly the same view; they have been based on the whitewashed British reports on what happened.

While writing this essay new ideas have come to mind that might be of weight when analysing the topic. Since the second World War ended, the politic views of the German naval leaders have often been brought up. The discussion has dealt with whether or not key figures like Raeder really had true nazi sympathies. In the reports of the German naval affairs conferences it is striking how openly Raeder often objected to Hitler's plans and ideas. An analysis of this hypothesis might give further clues to why the sources are so unanimous.

O Captain, my captain! Our fearful trip is done; The ship has weathered every rack; the prize we sought is won.

– Walt Whitman

Bibliography

Primary sources:

(1990), *Fuehrer Conferences on Naval Affairs 1939–1945*, Greenhill books: London. (First published by Admiralty in 1947)

Secondary sources:

Bauer, Eddy, Lt-Col (1979), *The History of World War II*, Galahad books: New York City.
Bredemeier, Heinrich (1962), *Schlachtschiff Scharnhorst*, Koehlers Verlagsgesellschaft mbH: Herford.

Bruce, A.P.C. & Cogar, W. (1998), *An Encyclopedia of Naval History*, Checkmark books: New York City.

Churchill, Winston (1950), *The Second World War, Vol. 4: The Hinge of Fate*, Houghton Mifflin Company: Boston.

Hardy, A.C. (1950), *Kampen på haven, sjökrigshändelserna under andra världskriget*, AB Allhems förlag: Malmö, Sweden.

Kähler, Wolfgang (1979), *Schlachtschiff Gneisenau*, Koehlers Verlagsgesellschaft mbH: Herford.

Liddell Hart, Basil H. (1973), *History of the Second World War*, Pan Books: London.

Nicholson, Harold (1967), *Diaries and Letters 1939–1945*, Collins: London.

Peter, Karl (1951), *Schlachtkreuzer Scharnhorst*, E.S. Mittler & Sohn: Berlin.

Potter, J.D. (1970), *Gatloppet: De tyska slag-skeppens utbrytning från Brest under andra världskriget*, Rabén & Sjögren: Stockholm. (Original title/publisher: Fiasco/ William Heinemann Ltd., London.)

Smith, Peter C. (1977), *The Great Ships Pass*, William Kimber: London.

Starck, M. (1972), *Allmän sjökrigshistoria, del 2 1942–1945*, Bonniers/ Marinlitteraturföreningen: Stockholm.

Robertson, Terence (1958), *Channel Dash*, Evans: London.

Roskill, Captain S.W. (1960), *The Navy At War, 1939–1945*, Collins: London.

Vulliez, A. & Mordal, J. (1952), *La Tragique*

Destinée du Scharnhorst, Amiot Dumont: Paris.

Wilmot, Chester (1952), *The Struggle for Europe*, Collins: London.

Appendices

Appendix A: Chronology of the Channel dash

The Channel Dash

February 12th 1942

0114: Squadron swings east into Channel

0530: Squadron passes Alderney

0850: Low level fighter escort joins squadron north of Le Havre

1042: Squadron sighted by Spitfire

1219: Dover guns open fire

1245: Esmonde's Swordfish attack is repulsed

1431: Scharnhorst hits mine. Ciliax transfers to destroyer

1505: Scharnhorst underway again

1547: British destroyers from Harwich attack unsuccessfully

1830: Last British air attacks on squadron, off Dutch coast

1955: Gneisenau hits mine

2134: Scharnhorst hits second mine

February 13th 1942

0930: Ciliax returns to Scharnhorst

1030: Scharnhorst arrives at Wilhelmshaven²⁹

Notes

¹ Bismarck and Tirpitz, sister ships with a displacement of 40'000 and 50'000 tons respectively, and a crew of 2200 men. Bruce & Cogar, *An Encyclopedia of Naval History*, Checkmark books, New York City, 1998, p.44, 367–68.

² Royal Academy of Naval Sciences

³ The reliability and unreliability of the sources is further discussed in "Analysis and discussion of sources" later in the essay.

⁴ Roskill, Captain S.W., *The Navy At War 1939–1945*, Collins: London, 1960, p. 199.

⁵ Bruce, A. & Cogar, W., *An Encyclopedia of Naval History*, Checkmark books, New York, NY, 1998, p.326

⁶ Liddell Hart, B. H., *History of the Second World War*, Pan Books, London, 1973, p. 393

⁷ Wilmot, C, *The Struggle for Europe*, Collins, London, 1952, p. 94.

⁸ On page 95, Wilmot present further evidence to support his conclusion.

⁹ Potter, J.D., *Gatloppet*, Rabén & Sjögren: Stockholm, 1970, p.34

¹⁰ Fuehrer Conferences on Naval Affairs 1939–1945. Greenhill books, London, 1990, p.255

¹¹ Potter, *Gatloppet*, p.29

¹² Bauer, Eddy, Lt-Col, *The History of World War II*, Galahad books: New York City, NY, 1979, p.262

¹³ He further said; "The British are not capable of lightning decisions; and in any case, let us try to put ourselves in their place: what would we do if we were informed that an English squadron was sailing up north via the Pas-de-Calais? Could we, in the space of just a few hours, get together the aircraft necessary for a concerted attack?" (Ibid. p.262.)

¹⁴ RAF; Royal Air Force. This abbreviation will be used from here and on.

¹⁵ This was one of Raeders ideas when he reported to Hitler on November 13th 1941. From: Fuehrer Conferences on Naval Affairs 1939–1945, Greenhill Books, London, 1990, p. 237.

¹⁶ Churchill, Winston, *The Second World War, Vol. 4: The Hinge of Fate*, Houghton Mifflin Company, Boston, 1950, p. 117

¹⁷ Potter, *Gatloppet*, p13

¹⁸ Vulliez, J., & Mordal, J., *La Tragique Destinée du Scharnhorst*, Amiot Dumont, Paris 1952, p.146–147.

¹⁹ Churchill, The Second World War, Vol. 4: The Hinge of Fate, 1950, p.114

²⁰ Potter, *Gatloppet*, p.56

²¹ Ibid., p.73

²² A few examples of the German perfection in this area are the smoothness with which Gen-

eral Martini jammed the British radars, Admiral Saalwächters clever idea to invite the officers to go hunting and have dinner with him in Paris on the night of February 11th, and the fact that Operation Cerberus bore 6 other codenames, all to confuse allied spies and the local population in Brest. From: *Ibid.*, p.46

²³ Vulliez & Mordal, *La Tragique Destinée du Scharnhorst*, p. 149

²⁴ Smith, Peter C., *The Great Ships Pass*, William Kimber: London, 1977, p. 286.

²⁵ As an example the 6 older, torpedo carrying, Swordfish-planes had to leave with only a few

spitfires for protection, because of misunderstandings and general confusion. From: Roskill, *The Navy At War 1939–1945*, p. 200.

²⁶ Nicholson, H, *Diaries and Letters 1939–1945*, Collins: London, 1967, p.211

²⁷ Bauer, *The History of World War II*, 1979, p.262

²⁸ Starck, M., *Allmän sjökrigshistoria*, del 2 1942–1945, Bonniers/ Marinlitteraturföreningen: Stockholm, 1972, p. 144.

²⁹ Bauer, *The History of World War II*, 1979, p.262



Forskningsprofessor
OLA TUNANDER

Forskningsprofessor Ola Tunander är sedan 1987 verksam som forskare vid Internationella Fredsforskningsinstitutet i Oslo. Tunander doktorerade 1989 på en avhandling om amerikansk flottstrategi och nordisk geopolitik.

Chefen för operationsledningen 1982 – part i målet

Ola Tunanders artikel är ett genmäle till ledamoten Göran Walléns artikel i Tidskrift i Sjöväsendet nr 1/2002.

Konteramiral Göran Wallén har skrivit en kritik av min bok "Hårsfjärden 1982" i Tidskrift i sjöväsendet (nr 1, 2002). Han hävdar att jag har varit selektiv i min användning av källor, och att jag inte har tacksägelse för mina slutsatser, eller att de t.o.m. är felaktiga. Han behandlar särskilt minsprängningen den 11 oktober, ljudupptagningarna den 11, 12, 13 och 14 oktober samt eldförbudet den 13-14 oktober. Jag kommer att besvara hans kommentarer i denna ordning.

När Göran Wallén i slutet av april 2001 togs in som militär expert i ambassadör Rolf Ekéus utredning av den politiska och militära hanteringen av ubåtsfrågan märktes en tydlig förändring. Jag hade vid den tiden redan gjort en kritisk granskning av krigsdagböcker och andra dokument. Wallén ägnade därefter, enligt egen utsago, mycken tid åt just dessa dokument. Han har i varje enskilt fall sökt vederlägga de resultat jag hade kommit fram till. Det är bra att någon kan syna ens egen granskning i sömmarna, i synnerhet någon som med engagemang försvarar samma hantering som jag själv kritiserar. Jag antog i april-maj förra året att ambassadör Ekéus valde att ta med amiral Wallén därför att han (Ekéus) hade behov av att lyssna till båda sidor för att kunna bilda sig en egen

uppfattning av vad som var rimligt eller ej. Efterhand förstod jag att valet kanske i högre grad var realpolitiskt. För utredningen var det nödvändigt att ha en förankring hos centrala militära aktörer för att inte riskera att marginaliseras av kampanjer liknande dem vi har sett den senaste tiden. Det avgörande var kanske inte vad som faktiskt hade skett utan att finna en rimlig kompromiss, som landet kunde leva med. Det betyder å andra sidan att utredningen har tvingats bortse från väsentliga fakta. När fakta i målet har pekats mot Sovjetunionen har min och Göran Walléns uppfattning sammanfallit. När de har pekats mot Storbritannien och USA har Göran Wallén varit den förste att ifrågasätta uppgifternas trovärdighet. Det är väsentligen detta Walléns artikel handlar om.

Göran Wallén gör sig lustig över att jag tar upp en artikel från Dagens Nyheter (13/10 1982) om en ”upphittad nödboj”, trots att det enligt Wallén var helt klart att det var en ”tidningsanka” (Wallén, sid. 39). Dagens Nyheter s journalister hade avlyssnat och spelat in radiotrafiken mellan örlogsbasen och en helikopter. I detta samtal hade örlogsbasen berättat att Kustbevakningen observerat en gul boj med vissa detaljer som uppfattats som en nödboj. Den antogs kunna ha kommit från en ubåt som hade skadats vid Mälsten dagen innan (11 oktober). Helikoptern ombads i samtalet flyga till södra Mysingen för att fotografera bojen. Det ska kanske tilläggas att enligt örlogsbasens krigsdagbok hade Kustbevakningens flyg GYP vid tillfället just passerat över södra Mysingen, och strax därefter flög en helikopter till området. Wallén skriver att marinen har identifierat bojen. ”Man höll på att boja ut en icke detonerad sjunkbomb” (dvs. på Hårsfjärden eller vid Muskö), vilket är lite märkligt när man talar om södra Mysingen. Enligt Wallén skulle jag ha hänvisat till journalisten Anders Öhman (inte korrekt). Denne skulle ha hävdats att bojen hade hittats vid Östra Röko i södra Mysingen (vilket är möjligt, och stämmer med de strömförhållanden som rådde). Pressavdelningen på Berga skulle då, enligt Wallén, ha tagit ”med sig Öhman till ’fyndplatsen’ i en helikopter, där Öhman med egna ögon kunde se att några tecken på en sjunken ubåt ej förefanns” (Wallén, sid. 39).

Därmed anser Wallén att frågan är avgjord. Förutom att det senare, enligt Öhman, är helt taget ur luften, framstår hela historien som något märklig. Jag har inte hävdats att man har funnit en nödboj från en ubåt, men att som Wallén komma

med dementier som saknar relevans i frågan kan knappast övertyga någon. Varför skulle en helikopter flyga för att fotografera en boj man själv har lagt ut? Hur kan man påstå att det handlar om en boj på en helt annan plats om man på bandet talar om södra Mysingen? Ubåtsutredningen gör ingen närmare redogörelse för denna händelse, även om Wallén säger att han har ägnat mycken tid åt den. Incidenten har helt enkelt avförts från dagordningen. Det tycks som att Wallén i stora drag har kunnat vinna gehör för sin uppfattning. Men i en del fall har utredningen intagit en mer kritisk hållning. Dessa sidor kritiserar nu av Wallén. Ett sådant fall är den gula/gröna fläck som observerades i vattnet efter minsprängningen den 11 oktober. Utredningen skriver att den var ”onaturligt grön”, att ”färgskiktet var tunt, att fläcken höll samman och flöt som en film på vattenytan” (SOU 2001:85, sid. 124). Enligt Wallén var det (i likhet med Ubåtskyddskommissionen) sannolikt botten slam, men av allt att döma bestod fläcken till dels av olja ”från något käril som trassats sönder” och det kan också ha varit ”gamla färgrester [som har] legat på boten och finfördelats av detonationen” (Wallén, sid. 43).

Men först några ord om skeendet. Minan sprängdes kl. 12.20 efter att indikeringen hade avställt två gånger. Upp till tio sekunder gick mellan första indikering och minsprängningen. Bottenslam och olja kom upp till ytan och drev norrut. Kl. 12.55-12.57 rapporterade kustbevakningens flygplan GYP att denna fläck befann sig ”6/10” nordnordväst om Måsknuv, åtminstone 300-400 meter norr om sprängplatsen (CÖrlBO KD; CMS KD). Bevakningsbåt 77 ska enligt dess loggbok ha tagit vattenprov från denna fläck

strax efter kl. 13.00 för att därefter, enligt fartygschefen T.R. Nilsson, skickas ned för att leta efter oljefläckar söder om Mälsten ner mot Järflottlandet. Kring kl. 13.30 går journalisten och tidigare sjökaptanen Anders Öhman tillsammans med fotografen Folke Hellberg med en liten båt rakt in i en koncentrerad gul fläck 20x30 meter – ”något kemiskt” – strax sydväst om Måsknuv. Kl. 13.45 observerar helikoptern Y46 en mindre färgfläck (som senare beskrivs som grön) på vattenytan vid Måsknuv (Wallén, sid. 40). Enligt skiss som gjorts av personal på Y46 har fläcken utvidgats till ca 50x150 meter och den befinner sig nu vid Måsknuv ”ca tio meter från land” (Y46 rapport). Den första skrivna rapporten om denna gula/gröna fläck finner man i Måsknuv krigsdagbok. Där står det: ”gult moln i vattnet ca 200 meter norr om. Storlek 300x100 meter. Rapport till VM [Mälsten]” (CMS2 KD). Denna observation har ingen tidsangivelse. Den är gjord efter Måsknuvs rapport kl. 13.30 (som inte innehåller något om en gul/grön fläck). Mälsten har i en senare anmärkning skrivit ca kl. 14.00. Denna information om ett ”gult moln” rapporteras till staben på Mälsten, som skriver i sin krigsdagbok: ”14.09 från MS2 [Måsknuv]: grönfärgat område i vattnet norr om [Måsknuv/sprängplatsen], 300x100 meter, kurs norr. Var liten från början och utvidgades.” (CMS KD) Enligt den lokale befälhavaren överstelöjtnant Sven-Olof Kviman skrev man antagligen ”grönfärgat” och inte ”gult” helt enkelt därför att fläcken såg grön ut från Mälsten.

Liksom olje- och bottenslamfläcken – knappst två timmar tidigare – drev denna fläck norrut. Efter kl. 14.00 finns ett antal rapporter om denna gul/gröna fläck. Nå-

gon talar om en gul-grön fläck. Någon talar om ett grönt moln. Örlogsbasen larmas. Kl. 14.35 ger örlogsbasen order till Y46 om att återvända till Mälsten ”för fotografering av grön fläck på vattnet vid Måsknuv” (CÖrlBO KD). Y46 tar 36 bilder från olika höjd av färgfläcken (Y46 rapport). Samtidigt ger Mälsten order om provtagning av den gröna fläcken. Enligt personal på plats samlas färgämnet in i några rena linnehanddukar. Kl. 15.00 registrerar helikoptern Y46 att färgfläcken har expanderat (till ca 150x450 meter enligt skiss) och ”förflyttat sig norrut sedan vi sist var där [kl. 13.45 vid Måsknuv] ungefär 1 km” (Y46 rapport), eller enligt Wallén (sid. 40) ”med vind och strömmar förflyttat sig ca en kilometer norrut”, vilket finns redovisat i form av en skiss, som gjorts av personalen i helikoptern (SOU 2001:85, sid. 124). De fyra iakttagelserna av fläckens storlek och position följer ett mönster. Den utvidgas kontinuerligt från att ha varit liten (20x30 meter) till att bli stor (150-450 meter). Positionsbestämningarna ligger längs ett pärlband från en position strax sydväst om Måsknuv till en kilometer norr om samma ö. Både oljeslamfläcken och den gula/gröna fläcken rapporteras röra sig norrut med en hastighet av mellan 600-750 meter i timmen. Kl. 15.30 rapporterar krigsdagboken: ”Den gröna fläcken kvar. Koncentrerad.” (CMS KD) Sista rapporten om fläcken är från kl. 16.00. Enligt en rapport från denna tid är den inte längre koncentrerad.

Göran Wallén skriver att enligt personal vid Nynäs Petroleums laboratorium i Nynäshamn luktade de prover som lämnades in dieseloilja. Det har knappst med saken att göra. Det togs flera prover från oljefläckar: t.ex. av bevakningsbåt 77 strax

efter kl. 13.00 från oljefläcken norr om Måsknöv. Men vid provtagningen efter kl. 14.35 samlades det gul/gröna färgämnet in i rena linnehanddukar. Dessa gick knappast till Nynäs Petroleum. Walléns uppgifter i frågan är irrelevanta. Ett vittne har sagt att han såg färgfläcken en kort tid efter sprängningen, men det är troligen en sammanblandning med oljeslamfläcken som uppstod med sprängningen. Om även denna fläck har varit grönaktig är det naturligtvis intressant. Men varken någon av båtarna – Transportbåt M 334 och Bevakningsbåt 77 – som gick ut 20 respektive 35 minuter efter minsprängningen, eller GYP som passerade mer än en halvtimme efter, eller helikoptern Y46 som landade 13.30, mer än en timme efter minsprängningen, rapporterade om en gul/grön fläck. I Måsknuvs rapport till Mälsten kl. 13.30 finns inget om något gul/grön färgfläck. Den därpå följande rapporten ca 14.00 talar om ett ”gult moln”. Fram till 13.30 finns ingen rapport om den gula/gröna fläcken. Efter 13.30, och i vilket fall från 13.45 är det däremot tätt med rapporter. Den gul/gröna färgfläcken uppstod med största sannolikhet kring kl. 13.30 mer än en timme efter minsprängningen. Kl. 13.45 (en och en halv timme efter sprängningen) rapporterades fläcken vara ca 10 meter från Måsknöv trots att ytvattnet färdades med mellan 600-750 meter i timmen. Kl. 14.00 eller 14.09 (nära två timmar efter sprängningen), när den gul/gröna färgfläcken rapporterades norr om men fortfarande nära (200 meter från) sprängplatsen var oljeslamfläcken troligen en kilometer eller mer (nära två timmar x 600-750 meter minus 200 meter) längre norrut. Det är fullständigt omöjligt att den fläck som uppstod vid sprängningen skulle befinna sig vid sprängplatsen efter nära två timmar om den samtidigt rör-

de sig med en hastighet av ca 600-750 meter i timmen. Wallén har helt enkelt fel. I ambassadör Ekéus utredningen finner man följande: ”Det noterades vid provtagning av fläcken att färgskiktet var tunt, att fläcken höll samman, flöt som en film på vattenytan i timmar, och att den utgjordes av en finfördelad materia som inte blandades med vattnet.” Ekéus skriver att resultat av vattenprover inte har gått att spåra, och inte heller fotografierna av fläcken finns kvar (SOU 2001:85, sid. 124).

Wallén skriver att det kan ha legat gamla färgrester på botten. Kanske det, men det förklarar inte en sammanhängande färgfläck, som kommer upp mer än en timme efter minsprängningen. Ubåtsutredningen talar om möjligheten av en ”behållare med färgämne som legat på botten och förstörts vid minsprängningen” (SOU 2001:85, sid. 124). Det är åtminstone en mer humoristisk formulering. Det är naturligtvis inte känt hur många gröna färgbehållare som ligger spridda i skärgården. Men det är inte troligt att en sådan behållare brister vid sprängplatsen mer än en timme efter en minsprängning. Kanske var det också en ”behållare med färgämne” som skadades när en salva av sjunkbomber fällades vid Näsudden i Hårsfjärden kl. 12.46 den 5 oktober en knapp vecka tidigare (CÖRl-BO KD). Tio minuter efter sjunkbombsfällningen kom det upp en grön färgfläck i vattnet 100 meter nordväst om Karingholmen (MAA), åtminstone 600 meter från Näsudden där en ubåt hade attackerats med sjunkbomber. Det märkliga är att färgämnet i så fall skulle ha färdats under vattnet (600 meter på 10 minuter) för att sedan plötsligt dyka upp vid Karingholmen, där man på grund av observationen av den gröna färgfläcken sedan fortsatte ubåtsjakten. Men det var kan-

ske bara en tillfällighet att en ”behållare med färgämne” brast 600 meter bort. Det finns ju så mycket på havsbotten.

Bakgrunden till Walléns engagemang är snarare att brittiska men främst amerikanska ubåtar använder en gul/grön färgfläck för att markera position och kondition i nödläge eller i samband med specialstyrkeoperationer (se min bok). I det senare tillfället kan färgen på fläcken avtalas mellan ubåtsbesättning och huvudkvarter från fall till fall och är vanligtvis inte neonfärgad som Wallén antyder. Fläcken kan registreras av flyg eller, i främmande vatten, av satellit, vilket ger det egna högkvarteret möjlighet att handla innan värnationen vet om händelsen. En norsk amiral berättade att om han som befälhavare hade fått informationen om en gul/grön färgfläck som kom upp till ytan i samband med eller kanske snarare strax efter en minexplosion hade denna information legat på regeringens bord i samma ögonblick. Så skedde inte i Hårsfjärdsfallet trots att försvarsstabschefen var en erfaren ubåtsofficer. Wallén skriver att min hänvisning till anonyma amiraler är intet värda, eftersom källorna inte går att kontrollera. ”Trovärdigheten i utsagorna blir då givetvis noll” (Wallén, sid. 49). Nu faller det sig emellertid så att Wallén själv var närvarande på den utfrågning som utredningen gjorde med den norske amiralen då denne berättade just detta. Den gul/gröna färgfläcken pekar mot en amerikansk ubåt (eller mot en ubåt under amerikanskt kommando), som sannolikt skadades vid minsprängningen vid Måsknöv 12.20 den 11 oktober. Det som förvånar mig är det engagemang med vilket Göran Wallén lyfter fram vissa fakta medan han förnekar andra.

Vad som kanske är mer problematiskt är Göran Walléns agerande i samband

med granskningen av ljudinspelningarna för Ekéusutredningen. Vid samtal med de sonaroperatörer, som hade verkat vid Mälsten vid den aktuella tidpunkten, samt med de ljudspecialister som hade varit involverade i analysen fann jag en mängd märkligheter. Under natten efter minsprängningen den 11 oktober hördes ett antal hammarslag, metalliska knackningar, dunkningar, släp- och skrapljud, undervattensexpllosioner, svaga propellerljud samt vissa högfrekventa ljud (12,5-20 KHz), som registrerades vid flera tillfällen (MAFU; CMS KD). Dessa ljud finns registrerade i Mälstens och örlogsbasens krigsdagböcker och för vissa timmar i ett särskilt protokoll sammanställt av Rolf Andersson (från FMV), som också gjorde inspelningen på kvällen och natten. Han hade kalibrerat anläggningen i september och oktober, och han kände väl till ljudmiljön i området. Han karakteriserade flera av dessa ljud från natten 11-12 oktober som ytterst märkliga. Uppfattningen var att en ubåt låg och reparerades på botten vid Mälsten. När chefen för Stockholms kustartilleriförsvaret (SK), överste 1. graden Lars Hansson, förde denna information vidare till ÖB Lennart Ljung och, till Bror Stefenson var dessa till synes inte intresserade av uppgiften, och Stefenson menade: ”Det kan vara vad som helst” (Kadhammar, sid. 105). När utredningen lyssnade på detta band visade det sig att de väsentliga ljuden inte längre fanns med på bandet. Många ljud fanns med men inte de mest väsentliga protokollförda ljuden. Det tydligaste ljudet var nu något som verkade som en ”dykare som andades och krafades på mikrofonen”. Detta ljud finns inte registrerat i protokoll eller krigsdagböcker och Rolf Andersson, som gjorde inspelningen, hade inte hört

det tidigare. Är inte det märkligt. Det verkar som om detta ljud hade spelats in ovanpå den gamla inspelningen. Wallén nonchalerar denna problematik.

Wallén skriver att de högfrekventa ljuden 12,5-20 KHz återkom senare och visade sig ha orsakats av kraftnätet på Mälsten. "Sedan en skyddstransformator inkopplats, försvann dessa signaler" (Wallén sid. 47). För det första var det inte alls samma högfrekventa ljud som registrerades vid det senare tillfället. Det ljud som registrerades natten den 11-12 oktober var ett bredbandigt ljud medan det senare ljudet var vad man brukar kalla "knäppar". Rolf Andersson som i ett tjugotal år ägnat sig åt ljudanalys i skärgårdsområdet för FMV:s räkning, inte minst i Mälstensområdet, säger att han varken förr eller senare har hört detta ljud. Det hade ingenting att göra med kraftnätet på Mälsten, och det hade knappast det andra ljudet heller även om det inte var han som var ansvarig för analysen av det. De senare korta signalerna härrörde, enligt FMV, från en källa sydost om Mälsten. Ljuden troddes komma från en transponder. Mikrofonerna användes för att räkna ut ljudkällans exakta position. Enligt den kalkyl som gjordes skulle ljudkällan ha legat ca 1,5 kilometer sydost om Mälsten, långt ut till havs. Den senare marinchefen Dick Börjesson (tillsammans med Rolf Andersson) undersökte denna position med hjälp av dykare den 5 december. På denna plats, en bra bit ut till havs, fann dykarna spår av tre olika ubåtar (ett kölavtryck av en större ubåt samt bandspår respektive kölavtryck av två mindre farkoster som tidigare hade registrerats i Hårsfjärdsområdet (MANa)), men det var kanske bara en tillfällighet. Det finns ju så mycket på havsbotten.

På morgonen den 12 oktober hördes "släpningar, metalliska ljud och knackningar" samt svaga "propellerljud". När ubåten under sen eftermiddag gick ut från Mälsten gick den av allt att döma ut längs mikrofonraden i Danziger Gatt. Båda krigsdagböckerna och FOA:s senare analys pekar på att så skulle vara fallet. Från 16.30-18.30 (möjligen till 18.55) hördes ljud som tolkades som möjlig ubåt och från 18.00 som säker ubåt (se CMS KD). Enligt Anders Karlsson (dåvarande förstehydrofonist på ubåten Sjöhästen men vid detta tillfälle sonaroperatör på Mälsten) spelade han in hela den senare sekvensen på upp mot en halvtimme, vilket stämmer med krigsdagbokens redogörelse för ubåtens rörelse och ändrade position. Wallén hävdar att Karlsson måste ha stängt av bandspelaren efter 3 minuter 47 sekunder, för i originalbandet, som det ser ut idag, är inspelningen plötsligt slut när ubåten rör sig mot mikrofonerna på ett avstånd av ca 350 meter (förutsatt en hastighet på 2 knop). Därefter kommer något helt annat på bandet (SOU 1995:135).

Den aktuella bandspelaren var en stor rullbandspelare. Man ser på tio meters håll om bandet rör sig. Den var placerad med banden mot iakttagaren och framför den var en bänk där man kunde göra anteckningar. För att stängas av krävdes att en bestämd knapp trycktes in med viss kraft. Av naturliga skäl var bandspelaren placerad så att man inte skulle kunna stöta till den av misstag. Att Karlsson skulle ha stängt av bandspelaren medan han gör sitt livs viktigaste inspelning verkar inte troligt. När FMV:s ubåtljudspecialist Arne Åsklint lyssnade på de 3,47 minuterna 1995 (efter att Emil Svensson hade haft en kopia av bandet med sig till Moskva) fann han att

det inte var samma band som han lyssnade på den 15 oktober 1982. Kavitationsljuden och hydraulikljuden var helt tydliga på bandet han lyssnade på 1982. Det väsentliga ljuden var nu borta, medan andra ljud fanns på bandet. Den kortfattade rapport som Bengt Granath på FOA gjorde i oktober 1982 talar om "kavitationsljud och hydraulikljud" (roderrörelser) (SOU 1995:135, sid. 201; MANa bilaga 38, underbilaga 2), men de senare ljuden finns inte med på det s.k. originalbandet som analyserades i början av 90-talet och som nu finns på MUSAC. Granaths rapport pekar på att dessa band inte är identiska. Det band som i alla utredningar beskrivits som beviset på ubåtsaktivitet i svenskt vatten har till synes redigerats. Bandet som skulle visa en utpassage med en ubåt med skadad propeller från den 13-14 oktober tycktes dessutom vara borta.

När utredningen under senvintern 2001 fick klart för sig dessa problem bestämde den att banden skulle granskas. Arne Åsklint och Rolf Andersson, som uppfattades som trovärdiga personer, kontaktades för att de skulle lyssna igenom banden och jämföra dem med ett detaljerat 27-sidigt protokoll som Bengt Granath hade gjort i oktober 1982 (Karlsson var inte i landet vid den här perioden). Detta protokoll var det tidigaste och mest utförliga som fanns tillgängligt. Eftersom ljuden på bandet inte stämde med den första rapport som Granath hade gjort borde en sådan detaljerad jämförelse kunna ge besked om vad som skett. När Göran Wallén kom in i utredningen i slutet av april 2001 berättade han för mig att han hade tänkt åka till MUSAC för att gå igenom banden. Jag berättade då att Arne Åsklint och Rolf Andersson skulle jämföra dessa band

med Granaths protokoll. Wallén svarade då att "detta inte var en prioriterad uppgift". Utredaren och huvudsekreteraren åkte emellertid ned till MUSAC och hade en inledande genomgång tillsammans med Åsklint (Andersson var uppbunden av sitt jobb under denna period). Granath lämnade in sitt protokoll till utredningen för att det skulle kunna användas som underlag vid jämförelsen. Den fortsatta granskningen höll Wallén i, och han skriver att man använde Granaths protokoll för jämförelsen (Wallén, sid. 44).

Åsklint berättade för mig att några hydraulikljud inte fanns på det nuvarande s.k. originalbandet. Kavitationsljuden var inte heller desamma. Vid något tillfälle var en speakerröst inspelad ovanpå Karlssons röst, som om någon hade redigerat bandet. Det band som han hade gjort utskrift av och som visade en ubåt med skadad propeller eller kanske snarare propellerdysa, fanns inte längre kvar. Antingen var den delen av bandet bortklippt eller så var den helt avmagnetiserad och överspelad. När Karlssons speakerröst talade om att ubåten ökar farten fanns inget på bandet. Inget av detta fann Wallén vara av vikt att ta med i utredningen. Enligt Wallén (sid. 44) finns ingenting som tyder på att banden kan ha varit manipulerade. Åsklint berättade för mig att han fick ett protokoll på 3-4 sidor, som skulle vara gjort av Bertil Johnsson, för att jämföra med banden. Detta protokoll skulle ha gjorts vid ett senare skede. Något detaljerat 27-sidigt protokoll (av Bengt Granath) hade han aldrig sett till. Det verkar som om någon har bytt ut det protokoll som Arne Åsklint skulle använda som underlag för jämförelsen. För mig framstår detta som märkligt. Under hösten skulle arbetet med avlyssningen

av banden fortsätta, och Åsklint skulle bli kallad till nya möten så fort det var möjligt. Men han fick aldrig någon ny kallelse. Den specialist som utredningen hade utsett för att granska banden blev sagt åt sidan.

Wallén har långa beskrivningar där han nämner olika klockslag, men han blandar ihop dagar. Han ironiserar över min "helt konstruerade version" och skriver att Anders Karlsson inte skulle ha kunnat spela upp bandet med "den påstådda utbrytningen genom Danziger Gatt" efter att ha flugits i helikopter till Stockholm på eftermiddagen 14 oktober, eftersom "Carlsson hade enbart med sig bandet som inspelades den 13 oktober, och kunde givetvis inte då utfrågas av händelser, som skulle inträffa först senare på kvällen" (Wallén, sid. 44). Detta är förhoppningsvis ett misstag från Walléns sida. Utpassagen med en ubåt i Danziger Gatt skedde under natten den 13-14 oktober. Inte heller Wallén kan hävda något annat. Karlsson flög in med detta band följande eftermiddag, och han lyssnade igenom det tillsammans med bl.a. Granath och Schultz (från FOA). På bandet fanns en över 20 minuters inspelning av ljud som Karlsson karaktäriserade som skadad propeller. Åsklint som, tillsammans med Bertil Johnsson från ubåtsjaktskolan, lyssnade på bandet dagen efter – den 15 oktober – menade att det antagligen var en propellerdysa (som avslutar propellern) som var skadad, och att det var Bertil Johnsson som först förde fram denna förklaring till ljudets uppkomst. Åsklint och Johnsson gjorde långa utskrifter av ljudet tillsammans, och de var eniga om att det rytmiska skrapljudet sannolikt kom från en skadad propellerdysa (Johnsson säger idag att han har lyssnat på så många band att

han inte längre minns vad som skedde). Anders Karlsson tror också på förklaringen med en skadad propellerdysa. Det rådde enligt Åsklint inget tvivel om att det var en ubåt. Av de tre ubåtsljudspecialister som FOA hade förhört sig med hade samtliga en liknande beskrivning. Trots det står det i FOA:s rapport: "Gruppen kan dock inte utesluta att ljuden är ett symptom på ett begynnande elektronikfel" (MAA bilaga 38, underbilaga 2). Denna förklaring skulle Per Schultz, som skrev detta utkast, ha hämtat från Rolf Andersson på FMV, men Andersson menar att detta är en ren missuppfattning. Wallén skriver: "Expertgruppen som analyserade bandet delade ej Carlssons bedömning ... Dessa ljud ansågs snarare kunna tyda på ett begynnande elektronikfel. Detta blev också analysgruppens samlade bedömning" (Wallén, sid. 46). För det första: detta är inte vad som står i rapporten. För det andra: expertgruppen bestod enligt rapporten av Anders Karlsson, Bertil Johnsson och Arne Åsklint. Med andra ord, samtliga slöt upp bakom samma uppfattning: att det var en ubåt med någon form av skada, antagligen i propellerdysan. Granath och Schultz var tekniskt skickliga men uppfattade sig, enligt egen utsago, som nybörjare när det gäller ubåtsljud. I en intervju för den marina analysgruppen, skriver E. Sylvén: "Enligt [Karlsson] visar analysen av banden som spelades in på Mälsten 12-14 oktober att klassificeringen ubåt, som gjordes 12 oktober och 14 oktober, också efteråt entydigt pekar på detta." (MAA bilaga 38).

Skälet till att dessa inspelningar är så kontroversiella tycks vara att de hänförs sig till västliga ubåtar. Omedelbart efter Hårsfjärdshändelserna reste två personer från FOA till den norska militära un-

derrättelsetjänsten för att få bandet från den 12 oktober analyserat. Den ansvarige på norsk sida, som tog emot de båda svenskarna, berättade att det inte var en sovjetisk ubåt, och att man från norsk sida menade att ubåten var västlig. Norrmännen hade samtliga ljudsignaturer av såväl nukleära som konventionella sovjetiska ubåtar. Det var ingen av dem, vilket också en av FOA:s representanter som var i Oslo har bekräftat för mig. Senare sa den ansvarige på norsk sida att det var varken en konventionell eller nukleär sovjetisk ubåt, men vi hade inte ljudsignaturerna för minifarkosterna. Detta band skulle emellertid inte ha gällt en minifarkost. Emil Svensson har i samtalet i Moskva hävdat att det var en sovjetisk Whiskeyubåt. Den norska underrättelsetjänstens ljudspecialister var inte eniga med Svensson. Det var under inga omständigheter en Whiskeyubåt, sa de. När Ekéusutredningen vände sig till den norska regeringen för att få samtala med vissa specifika personer inom den norska underrättelsetjänsten som var ansvariga för att lyssna på det svenska bandet, la en ämbetsman från det norska försvarsdepartementet in sitt veto med hänvisning till frågans känslighet för amerikansk del. Jag fick senare reda på att amerikanerna hade konfiskerat den norska kopian av det svenska bandet, vilket de bara hade rätt till (eller kunde motivera utifrån det norsk-amerikanska avtalet om ljudsamarbete) om det var en amerikansk ubåt. Ekéusutredningen har valt att inte nämna denna episod. Det är också begripligt. En av regeringen tillsatt utredning kan inte peka mot ett främmande land utan att ha fysiska bevis, och eftersom samtliga fysiska bevis är borta är det bättre att hålla tyst.

Göran Wallén (sid. 49) skriver att jag

inte nämner en fransk granskning av bandinspelningen som ska ha gjorts senare på hösten 1982. Någon på svensk sida var uppenbarligen inte nöjd med resultatet av den norska analysen och lämnade över bandet till fransmännen, som kanske skulle kunna komma till ett annat resultat. Enligt Lennart Ljungts dagbok var det marinens interna utredare amiral Gunnar Grandin som hade lämnat över bandet till Frankrike (vilket inte betyder att det var Grandin personligen som arrangerade detta). Enligt Ljung "föreföll" den franska analysen peka mot en sovjetisk ubåt (ÖB:s dagbok, 18 november), men denna analys var tydligen inte tillräckligt tungt vägande för att man skulle ha använt sig av den som stöd för det senare utpekandet av Sovjetunionen. Det förefaller mig märkligt att man först låter norrmännen titta på bandet, och när de finner att det var en västlig eller kanske t.o.m. en amerikansk ubåt hemlighålls detta, kanske också för ÖB. Därefter går man till Frankrike, och vad jag förstår utnyttjar sina gamla kontakter från studietiden, uppenbarligen för att få ett annat resultat. Jag skulle kanske ha tagit med detta i boken. Wallén skriver att det faktum att jag undanhållit denna information pekar på att jag är oseriös. Men Wallén nämner inte den norska granskningen. Han förnekar vidare att originalbanden har redigerats, han har undanhållit vad utredningens anlitade specialist på ubåtsljud har berättat, och genom att peka på "elektronikfel" antyder han att det aldrig var någon ubåt som passerade ut natten den 13-14 oktober.

Det senare kräver en särskild kommentar. I synnerhet som denna passage görs mitt under det beryktade femtimmars eldförbudet den 13-14 oktober (kl. 20.05-01.06). Klockan 23.00 indikerar

fem minor i Danziger Gatt (CMS KD). Indikeringen återkommer efter avställning. Ingen insats görs eftersom eldförbud råder. Omedelbart efter indikeringen registrerar sonaroperatören på Mälsten propellerljöd (120 varv per minut). Ubåten rör sig framåt i korta sekvenser för att ta sig fram så dolt som möjligt och för att den ska vara svår att finna för helikoptern med dess sonarer. Helikoptern har emellertid vid ett antal tillfällen kontakt med ubåten. Allt detta redovisas i Mälstens och örlogsbasens krigsdagböcker samt i Lennart Ljungs dagböcker. Ubåten rör sig långsamt ned mot mikrofonraden. Kl. 01.30 bestämmer helikoptern ubåtens position till nära mikrofon nr. 5. Samtidigt säger sonaroperatören att "mikrofonen är utslagen" (CMS KD). När ubåtens position var nära eller identisk med mikrofonen gick signalen i topp och säkring utlöstes. Ubåten måste gå alldeles tätt intill mikrofonen eller slå i mikrofonen för att detta ska kunna ske. Detta är sonaroperatörernas uppfattning. I Sylvéns rapport för den marina analysgruppen säger Anders Karlsson att "mikrofonen påseglades". Karlsson säger vidare att den senare ubåten var mindre, och även i detta fall kan man "höra hur ubåten startar upp och förflyttar sig och därefter, då helikoptern kommer till området, stoppar och lägger sig på botten varvid man kan höra en duns och skrapljöd". Karlsson säger också att propellern tycktes vara skadad (MA bilaga 38). Senare anslöt han sig som sagt till Åsklints och Johnssons teori att det var propellerdysan som var skadad, och att propellern skrapade i dysan.

Strax efter denna händelse leder helikoptern in bevakningsbåtarna 73 och 77 samt en mindre transportbåt mot målet. De har fått order från chefen för Mälsten

om att fälla en matta med maximal last (åtminstone 6+6+4 sjunkbomber), men när de har hundra meter kvar, enligt en uppgift femtio meter kvar, går örlogsbasen in på frekvensen och säger: fäll endast två sjunkbomber. (Enligt ett par deltagare skulle ordern först ha varit "en sjunkbomb", men både Mälstens och örlogsbasens krigsdagböcker skriver "två" och alla är eniga om att två sjunkbomber fälldes. (se CMS KD; CÖrIBO KD)) Istället för de av Mälsten beordrade 16 sjunkbombarna fälls två på grund av ett ingripande från örlogsbasen sekunderna innan fällning. Först har ett omstritt 5-timmars eldförbud, som givits mot den lokale befälhavarens SK:stabens rekommendationer, förhindrat insats med minor mot den passerande ubåten, och strax därefter förhindras befälhavaren på Mälsten från att hejda samma ubåt med sjunkbomber. Till denna slutsats kommer också marinens interna rapport (Grandinrapporten, sid. 25, 131).

Händelsen skapade en betydande irritation inom SK. Flera kustartilleriofficerare menade att ledande flottister (viceamiral Per Rudberg, viceamiral Bror Stefenson och dåvarande kommandören Göran Wallén) ville förhindra att kustartilleristerna fick ta upp ubåten, medan andra menade att försvarsstabschefen antagligen samarbetade med Sovjetunionen och därför släppte ut ubåten. Jag vill inte gå in på detta här. Redan från 8-9 oktober hade Mälsten fått ljusförstärkare och man menade sig ha lika god kontroll över ytan dag som natt. På ett möte hos ÖB den 9 oktober fann denne en kompromiss (mellan försvarsstabschefen Bror Stefenson och chefen för SK Lars Hansson) som fortsatt förutsatte eldförbud i mörker men medgav en hårdare linje med möjlighet till eld mitt under

ubåten (se ÖB:s dagbok). På eftermiddagen efter minsprängningen den 11 oktober gavs ett generellt eldförbud medan man utredde vad som hade skett. Den 12 oktober på kvällen gavs eldtillstånd för MS1 i Danziger Gatt (i begäran fanns hänvisning till att ubåt hade rört sig i närheten av mineringen, och till att Mälsten hade lika god kontroll över ytan dag som natt) (SK:s rapport).

Enligt Wallén (sid. 37) var detta eldtillstånd från kvällen den 12 oktober tidsbegränsat till denna natt. Enligt officerare vid Mälsten och Mälstens krigsdagbok var detta inte fallet. Det fanns ingenting i ordern som sa att eldtillståndet var begränsat till den natten. Enligt chefen för Mälsten överstelöjtnant Sven-Olof Kviman gällde denna order till nästa order. Kl. 17.00 den 13 oktober vänder sig C SK till MB Ö och begär eldtillstånd för två minspärrtroppar (för MS1 och MS2) för den kommande natten (SKS rapport). I boken skriver jag att kl. 17.49 ges ett sådant "eldtillstånd för MS1 och MS2". Här har jag sett fel, och det är beklagligt. Det ska vara som Wallén skriver. Det förändrar emellertid inte något i den fråga som Wallén diskuterar. För det första förmedlar SK inte denna order om eldförbud vidare till Mälsten. Vid Mälsten råder fortfarande den gamla ordern om eldtillstånd i mörker för MS1. För det andra, en halvtimme senare, kl. 18.22 ger ÖB order till C SK via MB Ö om "eldtillstånd vid dager och optisk sikt" för MS1, MS2 och MS3 (d.v.s. eldförbud i mörker), men efter krav på förtydligande från SK ändrar MB Ö:s VB omedelbart denna senare order till "optisk sikt" (SK:s rapport). M.a.o., klockan 18.22 eller minuterna därefter ger VB vid milostaben eldtillstånd i mörker för samtliga minspärrtroppar vid Mälsten. Kl. 19.00 ger chefen

för Mälsten, trots mörker, eldtillstånd (men ett begränsat sådant på grund av fortsatta väderproblem) för alla minspärrtropparna (MS1, MS2 och MS3) (CMS KD).

Walléns beskrivning tar inte hänsyn till vilka order som har nått ned till den lokale befälhavaren. Det finns heller ingenting som stödjer hans tes att ordern: "eldtillstånd vid dager och optisk sikt" automatiskt skulle gälla från morgonen. Men dessa ändrade order på mellannivå kan kanske förklara varför försvarsstaben kl. 20.05 sänder samma signalmeddelande/order som kl. 18.22 direkt till Mälsten utan att passera MB Ö och SK. De senare meddelas endast i efterhand varpå de kontaktar Mälsten. Kl. 20.15 skriver SK: "nytt förtydligande från MB Ö: eldtillstånd vid dager och optisk sikt" (SK:s rapport), dvs. eldförbud i mörker. På Mälsten fanns ingen kunskap om dessa turer. Här rådde eldtillstånd till nästa order om eldförbud. Man tog endast emot ett eldförbud från ÖB eller snarare från försvarsstabschefen kl. 20.05. Allt detta kan tyda på oenighet om vilken order som borde gälla, och oenighet om beslut om verkanseld skulle ligga hos MB Ö eller hos ÖB. Försvarsstabschefen hävdar att han tog intryck från telefonsamtal med chefen för Mälsten, överstelöjtnant Kviman, och efter att ha efterhört hos berörda chefer gav han eldtillstånd nattetid kl. 01.00. Enligt dåvarande försvarsstabschefen Bror Stefenson skedde samtalet med Sven-Olof Kviman vid tio-elvatiden på kvällen (debatt Sveriges Radio 22/11 2001). Bakgrunden skulle vara "hydrofonindikationer och förbättrad säkerhet" (Wallén sid. 38) – kontroll över ytan var möjlig på grund av bättre hjälpmedel (ljusförstärkare). Kviman hävdar å andra sidan att han ringde

sekunderna efter ordern 20.05. Om det var detta samtal som var avgörande för eldtillståndet skulle beslutet ha kunnat komma vid 9-tiden på kvällen redan fyra timmer innan ordern om eldtillstånd gavs. För övrigt hade Mälsten tillgång till ljusförstärkare redan från den 8-9 oktober, vilket överste Lars Hansson hade redogjort för på mötet hos ÖB den 9 oktober. Ubåtsskyddskommissionen, där dåvarande försvarsstabschefen Bror Stefenson var militär expert, hävdar att eldförbud i mörker beordrades 23.30 den 7 oktober. ”I fortsättningen tillämpades regeln om eldtillstånd endast dagtid fram till den 14 oktober (kl. 01.00) då förutsättningen för eldtillstånd nattetid under säkra former hade tillskapats genom förbättrade möjligheter till ytövervakning under mörker. Dessförinnan hade ett undantag gjorts, vid 9-tiden på kvällen den 12 oktober, då liksom natten till den 14 oktober med anledning av vad som bedömdes som kraftiga ubåtsindikationer.” (SOU 1983:13, sid. 51).

Göran Wallén skriver att denna redovisning ”är i allt väsentligt korrekt” (Wallén, sid. 50). Men i min bok visar jag att den i allt väsentligt är felaktig (eldtillståndet den 12 oktober var inte vid 9-tiden på kvällen utan hela natten, de kraftiga ubåtsindikationer var i båda fallen två timmar tidigare än vad som angivits, och förbättrade möjligheter för ytövervakning hade som sagt tillskapats flera dagar tidigare). En annan märklighet är att ubåten passerade över minlinjen kl. 23.00 (CMS WD; CÖriBO WD) och inte t.ex. 23.01 eller 23.02 osv. Om en ubåt har order att passera vid ett visst klockslag gör den det, berättade en tidigare marinchef. Teoretiskt sett kan en ubåtspassage precis kl. 23.00 vara en tillfällighet, men mycket pekar på att ubå-

ten var beordrad att gå ut vid ett visst klockslag. Erfarna ubåtsofficerare och andra högre marinofficerare har beskrivit detta som en typiskt planerad utpassage. Men det förutsätter närmast att det fanns ett eldförbud som kunde säkra denna utpassage. Engagemanget för att driva igenom ett eldförbud för minorna kan därmed ges en mer rimlig förklaring. Det var helt enkelt nödvändigt. Också den därpå följande kontraordern från örlogsbasen – som ändrar 16 sjunkbomber till två – blir mer begriplig. Att bandinspelningen av denna ubåt har försvunnit blir också förståelig, liksom det faktum att just de sidor som behandlar dessa händelser – för eftermiddagen, kvällen och fram till och med det nya eldtillståndet kl. 01.00 – har försvunnit från försvarsstabens krigsdagbok – den handskrivna såväl som den maskinskrivna (SOU 2001:85, sid. 118). Trots att försvarsstabschefen mitt i natten (kl. 01.00) har ringt och väckt ÖB och sagt att alla system pekar på ubåt, meddelas ÖB kl. 08.00 av Stefenson eller möjligen Rudberg att det bara var ”elektroniska störningar”. Kl. 13.45 informeras försvarsministern om att minorna kan ha markerat felaktigt (ÖB:s dagbok). Trots att denna incident enligt alla analysmetoder borde vara den säkraste av alla ubåtspassager med flera av varandra oberoende system som entydigt pekar på ubåt, bestämde man sig kl. 08.00, utan att någon analys hade gjorts, att det inte var någon ubåt. Allt detta är mycket lättare att förklara om det var en västlig ubåt som man menade att det var nödvändigt att släppa ut. Att vissa centrala officerare skulle samarbeta med Sovjetunionen, som man trott inom SK, finner jag osannolikt. Däremot har jag full förståelse för att man inte sänker en ameri-

kansk ubåt, och att man finner en lämplig förevärdning för att släppa ut den.

Wallén (sid. 47-48) tar också upp en utpassage av två ubåtar delvis i u-läge genom Öresund. I boken skriver jag att det är en del som tyder på att denna passage skedde i slutet av september före jakten i Hårsfjärden. Några centrala officerare bekräftar denna utpassage, men de är inte säkra på tidpunkten. Arméchefen Nils Sköld menar t.ex. att den skedde strax efter Hårsfjärdshändelserna. Han ska dessutom, enligt senare ÖB, ha hävdad att ubåten var amerikansk. En observatör menar att utpassagen skedde i slutet av september men säger att liten farkost bogserades ut genom Öresund strax efter Hårsfjärdshändelserna. Den senare observatören menar att det kan ha varit en sammanblandning av dessa båda incidenter. I boken redovisar jag denna information utan att ha någon uppfattning i frågan. Wallén (sid. 48) tar också upp min beskrivning av CIA-chefen William Caseys resa till Stockholm. Det har visat sig att tidpunkten för denna resa inte är lika klar som jag trodde, när jag skrev boken. Det sa jag också på presskonferensen. Jag beklagar att jag här kan ha missat mig. Men påståendet om att Hårsfjärdsintrånget var en helt eller delvis amerikansk operation bygger inte på detta. Dels finns teknisk information – den gul/gröna fläcken, bandinspelningarna och bottenpåren – som pekar på ett par amerikanska farkoster. Dels har ett antal centrala personer sagt till mig att det var en amerikansk operation och att den ubåt som skadades var amerikansk, vilket inte betyder att jag skulle förneka sovjetisk, västtysk och brittisk aktivitet i svenska vatten. Caspar Weinbergers redogörelse (Svensk TV, 7 mars 2000) för att man regelbundet gick in med ubåtar

för att testa de svenska kustförsvaret – ”tillräckligt ofta för att leva upp till de militära kraven” – kan heller inte nonchaleras. Flertalet av de personer som pekar på amerikansk aktivitet har jag inte nämnt vid namn, och det är klart att det är upp till läsaren om han eller hon vill tro på mitt ord. I min bok har jag flera gånger beskrivit dessa personer så detaljerat att man kanske t.o.m. kan räkna ut vem det är, men personen i fråga har ändå möjlighet att förneka det. I andra fall har jag varit mer försiktig, t.ex. om personen ifråga fortfarande är i tjänst. Jag vet att ämnet är ömtåligt, men jag menar att det är viktigt att man inte hyllar naiviteten som princip utan att man efter 20 år måste ha möjlighet att diskutera dessa problem.

Wallén skriver att han som chef för operationsledningen hos MB Ö var direkt involverad i skeendet, och att det var han som 17.49 den 13 oktober signerade den order som bekräftade eldförbud i mörker. Wallén var en av de operativt ansvariga i Hårsfjärdsjakten. Han borde veta vad han talar om. Hans artikel avslutas med ett försvarstal för sin vän och kollega Bror Stefenson. Men måste man inte också tänka sig tanken att Wallén på grund av sin position är ovillig att påtala oegentligheter som han eller hans nära kollegor var ansvariga för? Wallén skriver att det inte var någon ubåt som passerade ut vid Mälsten i samband med Hårsfjärdsjakten trots att minörer, sonaroperatörer och specialister på ubåtsljud har redovisat en annan uppfattning för utredningen. Han skriver att minsystemens indikeringsorgan visade sig vara opålitliga trots att minörerna hade en klar uppfattning om hur de fungerade, var svagheterna låg och att det i de här fallen inte rädde något tvivel om ubåtspassage. Han skriver att något

eldförbud aldrig gavs till Mälsten den 13 oktober därför att eldförbud i mörker redan rådde från och med gryningen trots att chefen på Mälsten och hans närmaste män, Mälstens krigsdagbok samt SK:s stabsrapport talar ett annat språk. Och trots att marinens interna rapport (Grandinrapporten) i samtliga fall har en annan uppfattning. Konteramiral Göran Wallén säger att han lägger fram fakta, men han framstår som part i målet. Han tycks ha utrett sin egen hantering av frågan.

Ubåtsutredningen skriver om Ubåts-skyddskommissionen: "I sammanhanget bör det påpekas det principiellt tveksamma i att utse viceamiral Bror Stefenson som kommissionens ende militäre expert. Stefenson som under Hårsfjärdsincidenten var operativt huvudansvarig och som sådan omtvistad, sattes sålunda att som militär expert medverka i utredningen av sin egen hantering av Hårsfjärdsoperationen. Detta var ett märkligt förfarande, som illustrerar Ubåts-skyddskommissionens unika karaktär i svensk utredningshistoria." (SOU 2001:85, sid. 142). Men kanske var den inte så unik trots allt.

Litteratur

(CMS KD) Chefen för kustartilleribasen på Mälsten, överstelöjtnant Sven-Olof Kvimans krigsdagbok.

(CMS2 KD) Chefen för minspårtropp MS2 (Måsknuv vid Mälsten), kapten Johan Ene-roths krigsdagbok.

(CÖriBO KD) Chefen för Örlogsbas Ost, kon-teramiral Christer Kierkegaards krigsdagbok.

(Kadhammar, 1987) Peter Kadhammar 1987. Vi tvingades släppa ubåten – Dagbok från ubåtsjakten" (Chefens för Stockholms kustar-tilleri, överste Lars Hanssons "dagbok"), Z, 25 november, s. 99-107.

(MAFU) Rolf Anderssons protokoll från den marina försöksutrustningen vid Mälsten.

(MAA) Marina Analysgruppens rapport från Hårsfjärdsincidenterna.

(min bok) Ola Tunander, 2001. *Hårsfjärden 1982 – Det hemliga ubåtskriget mot Sverige*. Stockholm: Norstedts.

(SKS rapport) Stockholms Kustartilleris Stabsrapport för Hårsfjärdsincidenterna.

(SOU 1983:13) *Att möta ubåtsshotet – Ubåtskränkningar och svensk säkerhetspolitik*. Betänkande från ubåts-skyddskommissionen.

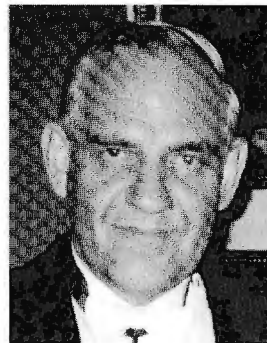
(SOU 1995:135) *Ubåtsfrågan 1981-1994*. Rap-por-t från ubåtskommissionen.

(SOU 2001:85) *Perspektiv på ubåtsfrågan – Hanteringen av ubåtsfrågan politiskt och mili-tärt* (Ekéusutredningen)

(Y46 rapport) Helikoptern Y46 rapport/skiss från den 11 oktober.

(Wallén) Göran Wallén 2002. "Hårsfjärden 1982 – fakta i målet", *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 1.

(ÖB dagbok) General Lennart Ljungs dagbok (Krigsarkivet, Stockholm).



Korresponderande ledamoten
BO JOHNSON THEUTENBERG

Ambassadör Bo Johnson Theutenberg har varit professor i folkrätt vid Stockholms universitet åren 1976-87 samtidigt som han var folkrättssakkunnig vid UD. Han har vidare varit ÖB:s rådgivare i folkrätt fram till 1988.

Några uppgifter om U 137 samt om Hårsfjärds-incidenten från en medverkande på den svenska sidan

*Eftersom jag såväl under U 137-affären i oktober 1981 som vid tiden för händelserna i Hårsfjärden i oktober 1982 var UD:s folkrättssakkunnige – samt dessutom regelbundet tjänstgjorde som reservofficer på Fst/Op 2 (där jag senare blev ÖB:s förste rådgivare i folkrätt) – skulle jag i anledning av ledamoten Göran Walléns upplysningar i tidskriftens nr 1/2002 vilja ge följande synpunkter och kommentarer. Det bör anmärkas att jag, trots att jag under den aktuella tiden handlade ubåtsfrågor såväl på UD som i Försvarsstaben, tillhör den kategori som inte har talat med Rolf Ekéus i samband med dennes utredning. Mina detaljerade erfarenheter och anteckningar om händelseförloppet berörande såväl U 137 som Hårsfjärden, har således inte kommit till utredningens kännedom.**

Det torde vara skäl att peka på att just när händelserna i Hårsfjärden inträffar landet byter såväl regering som chef för Försvarsstaben. Detta var inte så bra och föranledde naturligen viss valhänthet i agerandet. Regeringsskiftet äger rum på förmiddagen fredagen den 8 oktober 1982. Efter detta följer samma dag kl. 11:00 för min del information i Försvarsstaben om händelserna i Hårsfjärden. På eftermiddagen mottar UD sin nye utrikesminister Lennart Bodström och sin nye kabinets-sekreterare Pierre Schori. Information sker till dessa om Hårsfjärden. På måndagen den 11 oktober kl. 10:00 sker en ny fö-

redragning för den nye utrikesministern och den nye kabinetssekreteraren. Under tisdagen den 12 oktober och onsdagen den 13 oktober äger ett stort antal möten rum med Försvarsstaben, utrikesminis-tern, kabinetssekreteraren och chefen för politiska avdelningen. Den 14 oktober kl. 09:00 sammanträffar jag i Försvarsstaben med ÖB Lennart Ljung och försvarsstabs-chefen Bror Stefenson, varvid bl. a. min-sprängningen vid Mälsten diskuteras. Som rubrik på mina anteckningar från dessa samtal har jag satt "hot mot mineringar-na". Omedelbart därefter ägde ett möte rum med underrättelsegruppen och ana-

*Se Theutenberg, Bo Johnson, *Folkrätten i svensk utrikespolitik, Kungl. Krigsvetenskapsakademiens Handlingar och Tidskrift nr 1/2002.*

lysgruppen med detaljerade föredragningar. Det var här definitivt inte NATO som vi misstänkte för passage vid Mälsten (se min artikel 2002-01-29 på SvD Brännpunkt "Farligt omvärdera Sovjet"). Berättande den protestnote som jag själv var med om att skriva och som överlämnades av statsminister Olof Palme till Sovjetunionens ambassadör Boris Pankin den 26 april 1983 kl. 15.00 skall betonas att statsministern vid överlämnandet av protestnoten säger följande: "Rapporten (alltså Sven Anderssons rapport) har behandlats av regeringen och av utrikesnämnden. Regeringen och utrikesnämnden har enhälligt ställt sig bakom den note som jag nu tänker överlämna till er — Jag har mycket motvilligt låtit mig övertygas genom sammanställningen av olika typer av material, t ex optiska iakttagelser, där ett mycket stort antal människor gjort ritningar av vad de sett, akustisk information, såsom ljud av ubåtar i hydrofoner, signal- och radiospaning som visat på signalering mellan ubåtarna och Kaliningrad och för det fjärde på de spår vi funnit på havsbottnen. Vi har exempelvis funnit spår av en liggande ubåt. Märkena visar att ubåten hade en kraftig köl. Varken våra egna eller västs ubåtar har sådan köl. Det måste sålunda vara märke efter en sovjetisk ubåt. Det är mot bakgrund av sådana *indicier (min kursivering)* som vi kommit fram till vår slutsats. Vi är alla ense härom". (*Citat ur mitt material och mina anteckningar*). Det är för den fortsatta debattens förande viktigt att notera att Sveriges statsminister inte har anfört andra grunder för protesten gentemot Sovjetunionen än *indicier*. Sverige har aldrig påstått till Sovjet att vi hade *bevis*. Detta har kommit bort i debatten efter Rolf Ekéus slutsatser i sin utredning.

Redan två år före överlämnandet av

protestnoten till ambassadör Pankin hade jag på förmiddagen den 28 november 1981 i brådskanke ordning blivit kallad till ÖB och dåvarande försvarsstabschefen Bengt Schuback. ÖB hade kl. 11.21 erhållit meddelande från Örlogsbas Syd i Karlskrona att en sovjetisk ubåt stod på grund söder Torumskär i inloppet till Gåsefjärden. Örlogsbasen hade kl. 10.54 fått uppgiften från en fiskare på Sturkö. Kl. 11.10 nådde svensk örlogspersonal fram till ubåten och släpptes efter någon tvekan ombord. Vid förfrågan om position uppgavs att ubåten ca 23.00 Moskvatid (alltså 27 oktober) grundstött på den svenska kusten. Befålet ombord kunde inte ange platsen för grundstötningen. Vid förfrågan om position framtofs av besättningen ett i ubåten befintligt sjökort i mycket tydlig skala, sannolikt ett dansk eller västtyskt sådant, över Blekinge skärgård. Innan mer detaljerad diskussion angående position hade hunnit igångsättas, rycktes emellertid sjökortet bort under våldsamma förebråelser mot den officer som tagit fram detsamma. Ett nytt sjökort i skala omfattande hela södra Östersjön togs fram. Fartygschefen lät vid detta första samtal kl. 11.10 genom sin flaggofficer (kommendör Awzukewitsch) meddela att han redan hade tagit kontakt med sin hemmabas, som uppgavs vara Kaliningrad (Baltijsk), för att erhålla bärgningshjälp. Denna utsaga är intressant, därför att den visar att den sovjetiska ubåtens hemmabas hade informerats om olyckan på ett tidigt stadium, antagligen redan i samband med grundstötningen kl. 23.00 Moskvatid den 27 oktober (Ur mitt material och mina anteckningar; se även min *Folkkrätt och säkerhetspolitik*, Stockholm 1986, särskilt kapitlet "U 137 – folkkrätt och neutralitetspolitik i tillämpning").

Under dagen den 28 oktober samlades söder om Karlskrona utanför den svenska territorialgränsen två jagare, en ubåtsbärgare, tre bogserbåtar samt två signalspaningsfartyg ur den sovjetiska marinen. Den 29 oktober kl. 09.40 upptäcktes en sannolik främmande ubåt ca 9 km syd Utklippan. Från den 4 november förstärktes den sovjetiska styrkan med ett tankfartyg, två attackkorvetter och en fregatt. Det skall anmärkas att en av jagarna förmedlade radiomeddelanden från den grundstöta ubåten till hemmabasen och vice versa, liksom det nära de sovjetiska fartygsförbanden periodvis uppträdde flygplan för transitering av radiotrafiken. En ubåt från Västtyskland uppträdde sporadiskt i området, liksom de spaningsflygplan från NATO, som Ekéus omnämner i en artikel på DN Debatt 29/1. Någon aktivitet utöver det här beskrivna kan enligt mitt arbetsunderlag inte knytas till ubåt 137:s grundstötning. För oss som deltog i dramat från olika positioner betraktade vi hela tiden den sovjetiska flottstyrkan som potentiella bärgare eller rent av som potentiella "fritagare". Inte vid något tillfälle fick vi för oss att man från sovjetisk sida sökte efter en "förlorad" ubåt. Underlaget för denna slutsats var ju att fartygschefen enligt egen utsaga redan tidigt efter grundstötningen hade varit i kontakt med sin hemmabas Baltijsk, alltså någon gång omkring och efter klockan 23.00 Moskvatid natten till den 28 oktober (*ur mitt arbetsmaterial*).

Under praktiskt taget hela efterkrigstiden uppträdde NATO:s spaningsflygplan i olika banor över fritt hav i Östersjön. Även om dessa uppträdde över fritt hav föranmälades deras router regelmässigt till Sverige, som med ledning av de s.k. A- och B-listorna kunde identifiera

NATO-enheters förekomst i luftrummet över Östersjön. Det var av denna anledning som vissa av flygningarna benämndes "spårvagnen". Lika regelmässigt skickades svensk jakt upp och lades i en spårbana över Östersjön så länge NATO-operationen pågick. Eftersom fartygschefen på U 137- sânt ett meddelande till sin hemmabas om sin olyckliga belägenhet redan i samband med grundstötningen ca kl.23.00 Moskvatid natten till den 28 oktober torde slutsatsen vara att meddelandet uppfångats av NATO:s avlyssningsstationer, som därefter har sânt signalspaningsplan för att banda den högst intressanta konversation som utspann sig mellan de sovjetiska enheterna (*från min erfarenhet som major i Flygvapnets reserv och aktivt tjänstgörande i incidentberedskapen och i Försvarsstaben sedan början av 1960-talet*).

Den 28 oktober kl. 11.30 informerar Försvarsstaben kabinettssekreterare Leif Leifland på UD om det inträffade. Kl. 13.15 infinner sig Sovjetunionens ambassadör Mikhail D. Jakovlev hos Leifland. Denne meddelar ambassadören att en sovjetisk ubåt grundstött långt inne på svenskt inre vatten, vilket tillika är militärt skyddsområde. Leifland säger till ambassadören att han personligen velat informera denne, i syfte att undvika att denne skulle få information via pressen. Den sovjetiske ambassadören svarar med att "ryktet löper snabbt". Vi fick via TT reda på detta för en kvart sedan. Vi skall försöka få fram närmare informationer från Moskva. Mer säger han sig inte veta vid detta tillfälle (*ur mitt material och mina anteckningar*).

Kl. 14.00 äger ett möte rum på UD under Leiflands ledning. Som UD:s folk rättssakkunnige pekar jag dels på att ubåten icke – på föreskrivet sätt – hade

anmält nödläge till svenska myndigheter, dels att man folkrättsligt fick anse att dess traditionella immunitet hade fallit. Sverige kunde således vidta åtgärder mot ubåten och dess besättning, t ex att anställa förhör och mer noggrant utreda anledningen till dess illegala vistelse på svenskt inre vatten. Avgörande för vår bedömning var att ubåten dels hade passerat över svenskt territorialhav (12 nautiska mil) utan föreskriven förannmälan dels att den fortsatt rakt in på det s.k. inre vattnet (d v s det vatten som ligger innanför baslinjerna) utan det formella tillstånd som krävdes härför. Hade ubåtens befälhavare varit förständig nog att ha anmält nöd till närmaste svenska myndighet, hade ubåten medgivits rätt att komma in på svenskt vatten för sökande av nödhavn. Den svenska tillträdeskungörelsens 4 § innehåller en bestämmelse som medger nödställda främmande statsfartyg att utan förannmälan/tillstånd komma in på svenskt vatten. Nöden skall dock ha varit "genuin" och förelegat redan vid det tillfälle, då ubåten kommer in i svenskt territorialhav. När fartygschefen på ubåten förstod att fartyget var i nöd, hade han endast behövt sända ett nödanrop och därmed hade han fått all tänkbar assistans från Sverige. Därefter hade vi, observera detta, släppt ubåten. Fartygschefen gjorde ingetdera av det, som förväntades av honom och detta är den direkta anledningen till att kränkningen betecknas som grov och avsiktlig; inte att ubåten hade kärnvapen ombord.

Ubåtens uppdrag och innersta motiv spelar alltså ingen roll. Avsikten kan ha varit vit som snö (tro det den som vill). Men genom sitt fördolda och föga sjömannamässiga uppträdande föranledde fartygschefen att svenska regeringen tvingades betrakta intrånget som grovt och avsiktligt. Det var också denna slutsats som ÖB kom till i sin utredning. Eftersom ubåten befann sig utan tillstånd på svenskt inre vatten utan att ha åberopat nöd enligt 4 § i tillträdeskungörelsen var detta sovjetiska örlogsfartyg hemfallet åt grov och avsiktlig kränkning. Efter att ha tagit del av Ekéus slutsatser att U 137:s kränkning kan ha varit oavsiktlig, är det viktigt att åter redogöra för det exakta händelseförlopp och det rättsliga underlag, som gjorde att den svenska regeringen ansåg att ubåten avsiktligt och grovt hade kränkt svenskt territorium. Det var på detta underlag som den svenska protestnoten baserades. Att underlåta en protest bedömdes i det läge som rådde 1981 dessutom medföra negativa konsekvenser för den då gällande svenska neutralitetspolitiken (se härom min 1986 utkomna bok *Folkrätt och säkerhetspolitik*, som noga redogör för händelseförloppet kring ubåt 137). Det behöver väl inte sägas att om en svensk ubåt på motsvarande sätt hade råkat stranda på den sovjetiska kusten den med visshet hade behandlats på ett avsevärt mer drakoniskt sätt än det sätt vi behandlade U 137 på. Sverige hade säkert fått den tillbaka i lådor i nedplockat skick.



Kommendörkapten Magnus Haglund, som bland annat varit marinattaché vid Sveriges ambassad i Moskva, lämnade den aktiva tjänsten 1997 och har därefter i huvudsak ägnat sig åt militärhistoriska studier.

Vad gjorde U 137/S 363 egentligen?

Det vänds på många stenar för närvarande för att klara ut vad som egentligen hände de där oktoberdagarna 1981, då S 363 avsiktligt kränkte svenskt territorium och sedan gick på grund inne på Gåsefjärden. Vad hade man för uppgift egentligen? En metod att öka kunskapen om detta skulle kunna vara, att placera in ubåtens uppdrag i den då gällande sovjetiska doktrinen och i det militära tänkandet, som då rådde i Sovjetunionen.

Det finns här faktorer, som kanske skulle kunna förklara uppdraget - även om det inte går att förstå riktigt vad som gick snett vid själva genomförandet. Mycket är ju alldeles obegripligt sett i ett normalt västerländskt perspektiv. Ett försök att rekonstruera händelsen grundat på den tidens sovjetiska militära tänkande kunde därför kanske vara en metod att öka insikten. Här är ett sådant försök.

Den sovjetiska krigsplanläggningen vid den här tidpunkten byggde på ett antal förutsättningar, som kanske är svåra att förstå för en "normal" västerlänning. Den mest svårförståeliga ingrediensen i denna var den oresonligt stora insatsen med kärnvapen som ingick som ett fundament i planläggningen. Det var inte

fråga om någon eller några få laddningar, utan en massiv insats med mängder av kärnvapen för att "öppna" för markstridskrafternas avancemang över den europeiska kontinenten. Inga västerländskt humanitära begränsningar hindrade. De egna och - inte minst de underställda satellitstatsförbanden - planerades till och med rycka fram och förbrukas i de svårt strålskadade ruinerna av det som varit den europeiska kontinenten.

På den norra flanken var situationen å andra sidan något oklar. Planläggningen utgick från att Sverige hade ett hemligt samarbete av något slag med NATO. I så måtto var planläggningen realistisk. Det vet vi till och med i Sverige numera! Samtidigt hade Sovjet inte tillräckliga resurser att invadera Sverige på traditionellt sätt, även om den svenska krigsplanläggningen alltid utgick från att denna kapacitet på något sätt ändå fanns. Den svenska militära kapaciteten - och vad som blivit kvar av NATO förband i Östersjöområdet - måste därför neutraliseras på något annat sätt. Även för detta kunde lämpligen kärnvapen användas. Alldeles uppenbart räknade åtminstone

de sovjetiska marina planläggarna med att kvarvarande västtyska och danska fartygsförband - stödda av sina egna depåfartyg - skulle baseras i Sverige för att fortsätta kampen därifrån. Detta fanns ju också förberett, även om kunskapen om förhållandet inte är så särskilt utbredd i Sverige! Sett från ett sovjetiskt perspektiv var detta närmast en självklarhet och en grund för den fortsatta operativa planläggningen.

Det kan vara här som S 363 företag skulle kunna passa in ganska väl. Den ryska officiella marinhistorien (”Tri veka rossijskovo flota 1696- 1996”) talar om att incidenten skedde nära den svenska *marinbasen* Karlskrona, när ubåten befann sig på *krigsliknande* övningsuppdrag med kärnvapen ombord. Ordvalen är viktiga i ryska officiella texter och betyder mer än vad vi kanske normalt uppfattar. Det fanns ett högre befäl ombord vid tillfället. ”Äldst ombord” var en kommandör, som uppges ha varit ubåtsbrigadens stabschef. För mig indikerar detta, att det förelåg en särskild uppgift för företaget och detta kan mycket väl kopplas till förekomsten av kärnvapen ombord. Det, som skulle övas, kan mycket väl ha varit en planerad torpedburen kärnvapeninsats mot Karlskronaområdet för att säkerställa, att några fartygsburna anfall mot egna sjötransporter inte skulle kunna komma därifrån - oberoende om det var svenska eller NATO-förband i basen. Man kanske till och med hade varit inne på Gåsefjärden eller på andra fjärdar med baseringsmöjligheter vid liknande företag tidigare och det misslyckade företaget var kanske mera av rutinkaraktär! Det var väl för övrigt inte bara den sovjetiska marinen, som övade sina krigsuppgifter av olika slag vid den här tiden?

Sammanfattningsvis kan händelsen ges en ganska enkel - men mycket brutal - förklaring, om man utgår från den gällande sovjetiska militära tidsandan som förklaringsfaktor. Om man hade i uppgift, att grundligt förstöra baseringsmöjligheter i Sverige, förefaller valet av kärnvapen för att genomföra uppgiften inte alls särskilt uppseendeväckande från ett sovjetiskt perspektiv. Tvärtom faktiskt. Om man därmed samtidigt kunde slå ut NATO kvarvarande enheter; så mycket bättre. På ett annat plan kunde dessutom en kärnvapeninsats mot Sverige kanske medföra, att landet verkligen började iaktta den officiellt förfäktade neutralitet, som ingen militär i Sovjetunionen i själva verket trodde ett ögonblick på. I det avseendet verkar de dåvarande sovjetiska planerarna varit mera klarsynta än den svenska allmänheten har varit - och i många fall fortfarande är! Därmed hade ju oklarheterna på nordflanken samtidigt fått en tillfredsställande strategisk lösning för de sovjetiska militära planerarna.

Avslutningsvis kan jag inte låta bli att göra en tankelek om varför ubåten faktiskt gick på grund och kanske till och med minst två gånger! Den officiella förklaringen - att man navigerat 56 distansminuter fel - är ju mest löjeväckande och kan inte ens lura en amatörnavigatör.

En fullständigt ogrundad spekulation kunde vara, att ubåtschefen eller brigadstabschefen eller båda ville bidra till att visa omvärlden hur uppskruvad och farlig det sovjetiska krigföringskonceptet i själva verket var och därför medvetet förorsakade exponeringen. Med en sådan - mycket spekulativ - förklaring blir kanske också den ryska officiella tystnaden om incidenten lättare att förstå.

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 Försvarshögskolan.

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. Vapenteknik.
4. Vapenbärarens konstruktion.
5. Humanteknik och underhållstjänst.

Tävlingsskrifter för 2002 skall senast den 1 september 2002 vara Sällskapet tillhanda under adress:

Sekreteraren i Kungl Örlogsmannasällskapet
Box 10325
103 01 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 stipendiet 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 inlämnade och granskade arbeten. Stipendiet utdelas vid Sällskapets högtidssammanträde.

Den som önskar ifrågakomma för stipendium under år 2002 skall skicka in utredning eller avhandling till

Sekreteraren i Kungl Örlogsmannasällskapet
Box 10325
103 01 STOCKHOLM

senast den 1 september 2002.

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

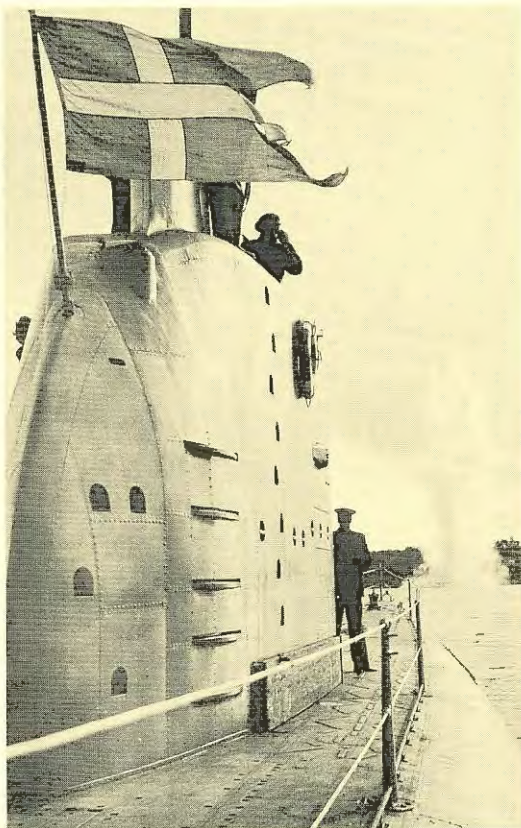
Klart skepp!

Sjöhistoriska museet i Stockholm har i dagarna öppnat sin nya utställning "Klart skepp! Svenska flottan i historien". Varför finns marinen och vad har den uträttat? Även om Sverige har haft fred sedan 1814 har vi rustat för att hålla kriget borta – kärnan i den svenska neutralitetspolitiken. De båda världskrigen och kalla kriget var hot i Sveriges närhet. Men Krimkriget, Falklandskriget och Gulfkriget var också strategiskt viktiga krig, som har påverkat den tekniska utvecklingen och även försvarstänkandet i Sverige.

Klart skepp! är en basutställning på museet, som beräknas finnas kvar under ett antal år framöver.

Öppethållningstider

Dagligen 10.00 – 17.00
 Kvällsöppet tisdagar till 20.30
 under vår och höst



Torpedtjänst på Sjöbjörnen 1950-talet.
 Foto: Mpd. SSHM:s arkiv.