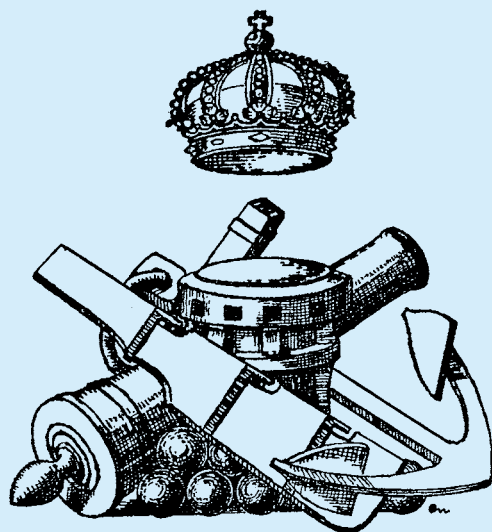


TIDSKRIFT I  
*SJÖVÄSENDET*



1771

MED FÖRSTÅND OCH STYRKA

UTGES AV

KUNGL ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

N:r 3 2013

«Extranummer med debatt»

# TIDSKRIFT I SJÖVÄSENDET

FÖRSTA UTGIVNINGÅR 1836

KUNGL. ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

- en av de kungliga akademierna -

**Redaktör och ansvarig utgivare: Flottiljamiral Thomas E. Engevall**

**Redaktionens adress: c/o Engevall, Junibacken 9, 135 54 TYRESÖ**

**Telefon: 08-798 7139, alt. 070-588 7589, E-post: editor@koms.se**

**Plusgiro: 125 17-9, Bankgiro: 446-3220, Organisationsnummer: 935000-4553**

**Ärenden om prenumeration och övriga administrativa ärenden rörande tidskriften hänvisas till samma adress.**

**Kungl. Örlogsmannasällskapets postadress: Teatergatan 3, 1 tr, 111 48 STOCKHOLM**

**Telefon: 08-664 7018, E-post: akademien@koms.se, Hemsida: www.koms.se**

**Plusgiro: 60 70 01-5, Bankgiro: 308-9257, Organisationsnummer: 835000-4282**

Tidskrift i Sjöväsendet utkommer i regel fyra till fem gånger årligen. 2013 utkommer fem nummer (mars, juni, augusti, oktober och december). En årsprenumeration kostar 250:- för prenumeranter med postadress inom Sverige och 350:- för prenumeranter med utrikes postadress. Avgiften betalas till plusgiro nr 125 17-9.

Om Kungl. Örlogsmannasällskapet så beslutar kan författaren till införd artikel belönas med akademiens medalj, hedersomnämning och/eller penningpris.

---

## Innehåll nr 3/13

<b>Meddelande</b> .....	<b>209</b>
<b>Redaktörens spalt</b> .....	<b>212</b>
<b>Utveckla sjöofficersutbildningen!</b> .....	<b>213</b>
Av Anton Sjödin	
<b>Taktik, taktisk titel eller otakt(iskt)?</b> .....	<b>221</b>
Av Anders Persson	
<b>En svensk modell för marina operationer</b> .....	<b>227</b>
Av Christian Hoas	
<b>Solidaritet – hur då?</b> .....	<b>235</b>
Av Andreas Braw	
<b>Skydd för handelsvägar kräver internationellt marint samarbete</b> .....	<b>239</b>
Av Erik Bengtzboe	
<b>Marinen behövs - både i Skredsvik och Adenviken</b> .....	<b>243</b>
Av Linda Nordlund & Joakim Rönnbäck	
<b>I havets våld och sköte, del I</b> .....	<b>247</b>
Av Torbjörn Dalnäs	
<b>Har Sveriges fyrrar en framtid?</b> .....	<b>259</b>
Av Esbjörn Hillberg	
<b>Om kryssaren Emden – uppmärksamman handelsförstörare i Indiska Oceanen hösten 1914</b> .....	<b>265</b>
Av Henrik Amnéus	
<b>Wasaorden-marint arvegods</b> .....	<b>273</b>
Av Claes-Göran Dahl	
<b>Kommentar</b> .....	<b>290</b>



## Meddelande från Kungl. Örlogsmannasällskapet

### **Nr 5/2013. Kungl. Örlogsmannasällskapets ordinarie sammanträde i Göteborg onsdagen den 21 augusti 2013.**

*(Utdrag ur protokoll)*

Sammanträdet ägde rum onsdagen den 21 augusti 2013 i Sjöräddningssällskapets lokaler i Långedrag i närvaro av 31 ledamöter och inbjudna gäster. Vid det öppna sammanträdet deltog medlemmar ur föreningarna Göta Älvklubben, Nautiska Föreningen, Wista samt regionala representanter för Sveriges Redareförening, Sjöfartsforum och Sveriges Skeppsmäklareförening samt Föreningen för Göteborgs Försvar. Sammanträdet avslutades med gemensam middag.

- § 2 Föredrogs föregående sammanträdesprotokoll (2013-04-24 i Stockholm) som med godkännande lades till handlingarna.
- § 3 Orienterade ordförande om att stadgarna fastställdes av Regeringen i juni vilket medför att ledamotsantalet gradvis kommer att sjunka ned mot 280. Inval inriktas mot max 3-4 per år. Kandidater i alfabetisk ordning. Styrelsen har utformat ett förslag till fördelning av ledamöter till vetenskapsgrenar syftande till mer aktiva vsg. Valproceduren påverkas så alla val genomförs i september. Högtidssammanträdet genomförs utan slutet sammanträde. Styrelsen har före-

slagit att inrätta två fonder för att stödja biblioteket och TiS. Vi kommer att skifta utbildad bibliotekarie och utvecklingen mot ett forskningsbibliotek fortsätter. Nytt ekonomiskt stödpaket från MAW. Scanningsprojektet av TiS äldre årgångar fortlöper enligt plan och beräknas klart 2014. Flera guldklimpar har hittats. Marinlitteraturföreningen (MLF) har beslutat att överföra sina återstående medel (ett betydande belopp) till en fond som KÖMS ska förvalta. Syfte att premiera framstående studieresultat av officerare, specialistofficerare och kadetter. Första utdelning planeras äga rum vid årets högtidssammanträde. Högtidssammanträdet följer ”Göteborgsmallen” med seminarium (handelsblockad). ÖB har accepterat att vara högtidstalare. Dans efter middagen. Twitter-konto uppstartat.

- § 4 Ordförande föredrog styrelsens förslag att inrätta den Gynterska fonden för TiS (Sven Gynter var TiS första redaktör) och den Falkengrönska fonden för biblioteket. Ordförande orienterade om bakgrunden till behovet av fonderna och förhoppningen att de på sikt ska kunna ge substantiella bidrag till TiS och biblioteket så att de ekonomiskt ska kunna stå på egna ben oberoende av bidrag från FM, MAW eller andra organisationer, stiftelser etc.

**Beslutades** efter diskussion att de två fonderna ska inrättas samt att § 4 i de bägge fondernas preliminära stadgar skall ändras till följande lydelse ” Av den årliga erhållna avkastningen av fondens tillgångar skall lägst en femtedel årligen läggas till fondens kapital. Vad som därefter återstår må utnyttjas för de ändamål, för vilket fonden har inrättats. Efter Sällskapetets godkännande, må styrelsen disponera över fondkapitalet för främjandet av fondens ändamål”.

- § 5 **Beslutades** efter diskussion att det om högsta antal Ordinarie ledamöter som kan väljas in under 2013 är fyra (4) stycken samt att det högsta antalet Korresponderande ledamöter som kan väljas in under 2013 är två (2) stycken.

- § 6 Orienterade ordförande om styrelsens analys av kompetensbredden inom akademien som vägledning vid invalet 2013. Informerades att listorna är upprättade i alfabetisk ordning och inte som tidigare rangordnade.

Nuvarande fördelning (styrelsens förslag) mellan VSG ger inte anledning till någon uttalad brist/obalans dem emellan. Individer med hög kompetens i press- och informationstjänst är en reell brist (kopplat till KÖMS förmåga att föra ut ”budskapet”) samt att vid valet bör fortsatt balans civilt - militärt över tiden beaktas ungefärligen motsvarande den nuvarande vetenskapsindelningen (75% -25%).

Avslutningsvis orienterade ordförande kortfattat om valberedningens preliminära förslag till styrelseledamöter, revisorer och valberedning. Vid kommande år kommer informationen att föreligga betydligt tidigare, så att eventuella motförslag ska hinna tas fram till nomineringssammanträdet.

Delade ordförande ut akademiens invaldiplom till Professor Martin Jakobson.

§ 7 Övriga frågor. Ställdes fråga om biblioteket alltid kommer att vara placerat i Karlskrona och om bildarkivet fortfarande existerar? Ordförande meddelade att nuvarande stadgar inte anger någon geografisk placering av biblioteket, men understryker att det ska hållas samlat och vara tillgängligt för forskning. Inga planer föreligger att flytta biblioteket, men om nuvarande hyresnivå dramatiskt höjs eller om andra omständigheter så kräver, så kan akademien då fatta lämpliga beslut utan att ändra stadgarna. Meddelade ordförande att bildarkivet efter en engångsersättning numera förvaltar bildarkivet inklusive gallring av dubletter, vård och inventering mm. Vid lån ska anges att bilderna har lånats ur KÖMS bildarkiv.

Ställdes fråga om brandsäkerheten är beaktad. Meddelades att den har beaktats och förbättrats, men att någon garanti aldrig kan lämnas.

§ 8 Ajournerades det slutna mötet.

§ 9 Sammanträdet återupptogs med inbjudna gäster. Höll ordinarie ledamoten Professor Martin Jakobson inträdesanförande med rubriken *Spelet om Arktiska oceanen*.

§ 10 Berättade Åke Rohlén, VD Artic Marine Solutions AB, vad som är aktuellt i Arktis med rubriken *Praktiskt genomförande av operationer i Arktis – vad händer?* Avslutades de två framträdandena med en lång frågestund.

§ 11 Orienterades att nästa sammanträde vilket är valsammanträdet, genomförs i Stockholm på Sjöhistoriska museet den 25 september. Vid sammanträdet ska samtliga val inför kommande verksamhetsår genomföras (ordförande, vice ordförande, sekreterare, fyllnadsval till styrelsen, val av nya ledamöter, revisorer samt valberedning). Beslut om stipendier och belöningar ska fattas samt inträdesanförande genomföras av ordinarie ledamoten Jerker Widén.

Vid Protokollet

*Bo Rask*

Sekreterare

## Redaktörens spalt

### Kultur, debatt och kanske kulturdebatt.

Så var det dags igen för ett specialnummer av Tidskrift i Sjöväsendet med debatt och kulturinslag. Fjolårets mycket väl mottagna debattnummer med ”yngre personal” ur marinen föll väl ut och nu var det dags igen med ett antal inlägg som är mycket väl värda att läsa, och därefter agera på, för ansvariga inom marinen, försvarsmakten, försvarshögskolan m.fl.

Först ut är flaggkadett Anton Sjödin kring utvecklingsbehovet av sjöofficersutbildningen och därpå följer kapten Anders Persson med argument kring behovet av nytänk inom det taktiska området. Min känsla när jag läser bägge dessa artiklar är att ”form” till för stor del tagit över verksamheten på bekostnad av ”innehåll”. Det är (tyvärr) i och för sig inget som är unikt för försvarssektorn utan mer en trend i samhället i stort där det läggs ner mer och mer tid på att arbeta med former för begrepp som ”värdegrund”, ”processer”, ”handlingsplaner” etc. snarare än på att aktivt se till att rutiner och verksamheten fungerar, folk betar sig på ett anständigt sätt mot varandra och så vidare. Att behöva läsa att sjökadetterna inte läser något praktiskt ledarskap under sin utbildning med motivet att ”en nautisk officer inte leder trupp på samma vis som på land” får det att rysa längs ryggraden trots att jag är mariningenjör. Mitt gamla häfte ”*Befäl ombord*” från 1986 med M-nummer M7743-392001 rekommenderas för läsning. För de som argumenterar *mot* praktisk ledarskapsutbildning för sjökadetter rekommenderas extratjänst på segelfartygen i nordsjöstorm så kanske de får anledning att ompröva sina argument och ”värdegrund”.

Christian Hoas artikel, som är en av de tävlingsskrifter som i år inkommit till KÖMS är också läsvärd, inte minst därför att jag vet att den är klart kontroversiell inom marinen själv. Hur den framtida marinen skall byggas upp måste dock få debatteras öppet, oaktat vilken framtida ”marinplan” man vill se. Endast på det viset kan argumenten skärpas såväl internt som externt för att få genomslag även politiskt. Det kommer att behövas för att det ska bli någon marin (och även försvar i övrigt) som även post 2020 håller den höga kvalitet som finns idag och så att numerären inte skall minska ytterligare (jämfört med dagsläget).

Det är också glädjande att ett antal av de politiska partiernas ungdomsförbund valt att ge sig in i debatten även om jag önskar att fler av dem skulle tagit sig tid att skriva, men som framgår senare kommer det mer i den frågan under 2014.

Kulturdelen i denna TiS behandlar fyra, den tyska lätta kryssaren *Emden* samt inte minst den kungliga slupen *Wasaorden*. Som aspirant på Kungl. Sjökrigsskolan 1979 med dåvarande kaptenen Hans-Olof Dahl som kompanichef vaktades *Wasaorden* många nätter när hon låg i Näsbyviken. En måttligt inspirerande tjänst klockan 03.00 en glämgig natt men sådan tjänst är också nödvändig. Att det finns all anledning att vara på vakt till kaj och till sjöss visar också Torbjörn Dalnäs artikel med all önskvärd tydlighet.

*Thomas E. Engevall*

Redaktör för Tidskrift i Sjöväsendet



## Flaggkadett ANTON SJÖDIN

*Flaggkadett Anton Sjödin läser för närvarande femte terminen på Officersprogrammet med Nautisk Profil. Han genomförde värnplikten på HMS Visborg och har arbetat som anställd sjöman (GSS/K) på HMS Vinga innan han påbörjade sin officersutbildning*

### **Utveckla sjöofficersutbildningen!**

***Sedan officersutbildningen för flottans officerare återupptogs 2006 har nu fem kullar av fänrikar examinerats vid Förvarshögskolan och Militärhögskolan Karlberg med stöd av Sjöstridsskolan och Linnéuniversitetet. Allt gott så långt. Jag anser dock att det fortfarande finns förbättringspotential för att effektivisera utbildningen, göra den mer relevant och skapa en högre leveranstakt av användbara officerare. I stort ser utbildningen ut på följande sätt;***

Utbildningen påbörjas vid Militärhögskolan Karlberg ett par veckor innan högskolans terminstart. Under dessa veckor sker pårustning, inledande information och utbildningskontroll. Kadetten finner sig snabbt i en indelning där kursens kadetter delas in i plutoner och i sin tur basgrupper. Dessa basgrupper är blandade med kadetter som har olika bakgrunder och läser olika inriktningar, allt från stridspilot och ledning-luft till markstrid och säkerhetsförband.

När högskoleutbildningen sedan tar vid läser kadetterna gemensamt under de tre första terminerna; gemensamma kurser inom ämnena krigsvetenskap, ledarskap & lärande, fysiskt stridsvärde samt militärteknik. Bortsett från en grundkurs och en fortsättningskurs i taktik inom

respektive operationsmiljö (mark, luft och marin) läser kadetterna samtliga kurser gemensamt.

Parallellt med Förvarshögskolans utbildning under dessa terminer bedriver Militärhögskolan Karlberg så kallad "Förvarsmaktstid". Under denna tid bedriver MHS K, med Kadettbataljonen, utbildning, övningar och fysisk träning med kadetterna. Inriktningen är att de första två terminernas FM-tid skall vara för att främja gemensamma kunskaper och under den sista terminen skall det ges möjlighet att ha specifik träning och utbildning mot den framtida tjänsten inom respektive vapengren.

Efter termin tre förflyttas utbildningen under två terminer till Förvarsmaktens respektive fack- och funktionsskolor.

För Kadetterna med nautisk profil är det Sjöstridsskolan som bedriver denna verksamhetsförlagda utbildning, VFU. Under denna VFU får kadetterna med nautisk profil påbörja sin navigationsutbildning till N5 (1,teori). Bortsett från en grundkurs i marin ledning om ca fem veckor som examineras via Försvarshögskolan är det nautisk utbildning som står på schemat. Den nautiska utbildningen examineras av Linnéuniversitetet i Kalmar. Det handlar alltså om ca två terminers utbildning i ämnet nautik.

Efter VFU-skedet återkommer samtliga kadetter till MHS K där ett självständigt arbete (kan liknas vid C-uppsats) skall produceras, slutövning om två veckor genomförs och examen med befordran till fänrik hållas.

## Var finns problematiken?

Jo som den uppmärksamme läsaren kan konstatera läser vi under Officersprogrammet endast två terminer nautik vilket knappast kan räcka till för att nå upp till nivå N5 (1).<sup>1</sup> Svaret till detta är att för att fänriken skall kunna vara till nytta på förbandet (nå nivå N5(1)) krävs ca tre terminers studier efter examen. Alltså blir Officersprogrammet med nautisk profil i realiteten fyra och ett halvt år långt. Visserligen en gedigen utbildning men kan vi effektivisera den för att i en snabbare takt kunna leverera kompetenta officerare till Försvarsmakten?

Till att börja med är den nautiska delen av dessa nio terminer den största delen vilket jag tycker är bra och relevant. Dessvärre bedrivs nästan ingen nautisk utbildning under de första tre terminerna. Under dessa terminer väljer MHS K att

1. För en översiktlig beskrivning av kravnivåer enligt Regler för Militär Sjöfart - Personal (RMS-P) för nautiker se sidorna 218-219.

utbilda samtliga kadetter oavsett profil i samma, markinriktade, färdigheter så som t.ex. förläggningstjänst, strid i grupp och plutons storlek och strid i subarktiskt miljö. Gröntjänst i alla ära men när utbildningen redan är så pass lång så skulle tiden istället kunna användas till att utbilda sjökadetterna inom områden som är relevanta för den framtida tjänsten eller kommande utbildningen. Visserligen bedrivs det för min egen del försvarsgrens-specifik utbildning under termin tre men den uppkom endast till två heldagar.

Fortsättningsvis är jag skeptisk till vilka kurser som läses vid programmet. Studerar kadetten mot den krigsvetenskapliga profilen så läses förutom de två teoretiska kurserna i ledarskap en praktisk kurs på samma ämne. Tyvärr läser inte kadetterna som studerar nautisk profil någon praktisk ledarskap vilket jag tycker är bekymrande. Från högskolans sida förklaras det med att en nautisk officer inte leder trupp på samma vis som på land. Helt rätt i sak men det man missar är att en nautisk officer fortfarande behöver behärska det praktiska ledarskapet. Visst, en besättning är annorlunda uppbyggd i jämförelse med hur en pluton eller ett kompani i land ser ut men likväl kommer den nautiska officeren hamna i någon typ av ledarroll under sin tid ombord och att den nautiska officeren inte får samma förutsättningar som hans kollegor inom armén och flygvapnet för att leda är bekymrande. Däremot kan den nautiska officeren väl redogöra för konceptet "counter-insurgency" eller irreguljär krigföring. En kurs i taktik inriktad på irreguljära konflikter, vilken samtliga kadetter läser, som kurschefen inte sticker under stol med att den är markinriktad. Den blivande sjöofficeren är med andra ord, i teorin, bättre på markinriktad irre-





*Karlbergs slott i vinterskrud. Foto: Lars O Nilsson, Försvarsmakten.*

guljär krigföring än praktiskt ledarskap. Från Försvarshögskolans håll marknadsförs dock ledarskapsutbildningen på både krigsvetenskaplig profil och nautisk profil med samma text.

Avslutningsvis; när termin fyra och fem är aktuella kommer sjökadetten till ett fullspäckt år i Sjöstridsskolans regi. Här, i samarbete med Linnéuniversitetet, examineras kadetten i ämnen som går i nautikens tecken. En tid många ser fram mot de första terminerna vilket är fullt förståeligt. Nu skall kadetten få lära sig sin egen kärnverksamhet. Navigation blandas med sjukvård och marin ledning och få kurser, till skillnad från tiden på MHS K och FHS, känns onödiga. Tiden på VFU:n är präglad av långa dagar, fullspäckade scheman och flertalet kurser som läses parallellt. Till skillnad från de första terminerna finns det väldigt

lite luft i schemat. Inget märkligt med det då mycket skall hinnas med under en begränsad tid men med tanke på tempokillnaden mellan terminerna 1-3 och VFU:n tror jag att studiebördan skulle kunna spridas ut bättre över tid. Till exempel finns det flera delmoment som inte är bundna till varken lokaler eller simulatorer i Karlskrona. Rent teoretiska ämnen skulle mycket väl kunna förflyttas till de första tre terminerna.

## **Ett missuppfattat koncept**

Som kadett på Officersprogrammet blir vi ofta intalade att skolan har ett "joint-koncept" där vi alla ska finnas med våra respektive olikheter för att nå gemensamma mål. Detta koncept och Försvarsmaktens bild av det kan vi läsa om i Doktrinen för gemensamma operationer. Doktrinen beskriver den gemensamma

operationen som följer:

*”En gemensam operation är en militär insats utförd av stridskrafter som verkar i flera arenor med ett gemensamt övergripande mål. Mål uppnås genom att nyttja en väl avvägd gemensam styrka med möjligheter till många synergieffekter. Den bärande idén är att effekten av en samordnad insats är större än summan av stridskrafternas enskilda insatser. Detta innebär att vi ska kunna kombinera stridskrafternas enskilda förmågor till en sammansatt förmåga, för att på så vis nå ett gemensamt mål. För att nå framgång är det viktigt att förstå sin del i ett sammanhang. Detta krävs bl a befast taktisk förmåga, förbandskultur och traditioner inom de olika stridskrafterna. Först då ger den gemensamma operationen full effekt. Gemensamma operationer behöver genomföras i alla konfliktnivåer där den militära komponenten är en av flera.”*

Det handlar alltså om att, med de specifika egenheter som olika vapenslag och vapengrenar kan ge, gemensamt lösa en uppgift. Att det är viktigt att respektive enhet får vara bra på sin egen sak och lösa uppgifter med de medel som präglar det aktuella vapenslaget. Inte att gemensamt och på samma sätt lösa samma uppgift. Då hade vi klarat oss med en och samma typ av förband.

Jag hävdar att utbildningens bild av ett gemensamt koncept inte stämmer in med den doktrin som ger styrningar för ”joint-konceptet”. Som utbildningen bedrivs under de gemensamma terminerna på Militärhögskolan och Försvarshögskolan läggs allt för stort fokus på markarenan och att utveckla kadetten inom markstrid

istället för att lägga utbildningstid, både högskolans och försvarsmaktens, på arenaspecifika kunskaper och färdigheter. MHS K hävdar med fast hand att strid på marken och det som hör till detta är försvarsmaktsgemensamma kunskaper som alla skall behärska. Det argumentet är starkt och jag köper det till viss del men när utbildningstiden för en nautisk kadett de facto uppgår till nio terminer anser jag att fokus bör läggas på kunskaper som är ”need to know”, inte ”nice to know”. Att kunna bygga förläggning i vinterskog eller genomföra plutons anfall anser jag kommer i andra hand i jämförelse med att ordentligt kunna utföra sin blivande arbets- och stridsuppgift till sjöss. Att även korta ner utbildningstiden genom att göra all utbildning relevant skapar i förlängningen ett större antal kadetter och fänrikar som faktiskt levereras till en befattning på våra fartyg då avhopp minskar, att vi snabbare får ut officerare till insatsförbanden och att utbildningskostnaden minskar.

## **Att skapa relevans och tidseffektivisera**

Jag anser att det finns flera förbättringspunkter för utbildningen av sjöofficerare:

- Lagg fokus på rätt saker under den försvarsmaktsstyrda utbildningen, termin ett till tre. Istället för att nyutbilda sjökadetten i rena markkunskaper och öka de markrelaterade kunskaperna bör tid läggas på att bedriva utbildning med fokus på sjörelevanta färdigheter så som sjömanskap, skyddstjänst och nautik. Att en nautisk kadett nekas genomföra upprätthållande varma och kalla dyk för att behålla sin rökdykningskompetens till förmån för t.ex. markstrid har blivit en av flera konsekvenser av

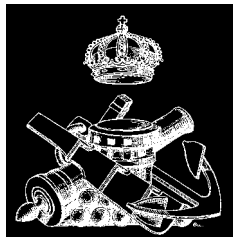
felprioriterad utbildningstid. Ett exempel från verkligheten.

- Gör den gemensamma utbildningen verkligt gemensam. De färdigheter som alla arenor bör behärska glöms bort till förmån för utbildning med markinriktning. Byt ut utbildningsdagar i markstrid mot utbildning i försvarsmaktens reglementen, övningsplansskrivande, arbetsmiljöutbildning, administration, FMfysS examination, sjukvård och liknande gemensamma beröringspunkter.
- Förflytta viss del av den nautiska utbildningen till termin ett, två och tre. För att jämna ut studiebördan under VFU:n kan rent teoretiska kurser genomföras redan innan VFU:n. Ämnen som sjötrafikföreskrifter, matematik och optisk signalering kan omöjligen vara bundna till de lokaler som sjöstridsskolan huserar i. Att läsa nautiska kurser redan under de första terminerna kan dels ge sjökadetten en ökad känsla för sin vapengren men även skapa en bättre studietakt under tiden på SSS alternativt öka leveranstakten av sjöofficerare till fartygen.
- Gör fler av FHS kurs arenaspecifika. Att varje kadett skall lära sig om alla

tekniska system i försvarsmakten istället för att fokusera på de som berör aktuellt vapenslag är tidskrävande och i min mening överflödigt. Återigen bör fokus läggas på kunskaper som är nödvändiga och inte ”braåha”.

- Det viktigaste av allt är att engagera förbanden i utbildningen av de officerare som skall tjänstgöra hos dem i framtiden. Den faktiska beställaren av den blivande officeren som antas till Officersprogrammet är förbanden och de förmågor och kunskaper som efterfrågas från dessa bör vara styrande. Om FHS och MHS K tillsammans med förbanden skapar en plan och en målbild för hur en blivande officer skall utbildas kommer vi se att den officer som till slut kommer ut i befattning har de färdigheter och kunskaper som förväntas.

Att ha en försvarsmaktsgemensam skoltid finner flera med mig som en bra utveckling och ett sätt att bredda kunskaperna för framtida officerare. Vi får dock inte glömma att den blivande officeren först och främst måste behärska sitt eget område och utveckla en kompetens för sin egen tjänst innan kunskaper inriktade mot andra arenor kommer till nytta.



## Utdrag ur Regler för Militär Sjöfart - Personal (RMS-P)

Utdraget avser gruppindelning av fartyg samt behörighetskrav kopplat till befattning för nautiker. Motsvarande krav finns för maskintekniker. Reglementet finns att ladda ner via länk:

<http://www.forsvarsmakten.se/upload/dokumentfiler/rms/rms-p.pdf>

### 5.1.2

Tabell 5.1 anger riktlinjer för lägsta krav på behörighet kopplat till befattning, fartygsgrupp och fartområde. Beslut om säkerhetsbesättning för visst fartyg kan avvika från dessa riktlinjer.

Med fartygsgrupp avses gruppindelning enligt mom 9.1.1

Fartområde och befattningsbenämningar definieras enligt mom 1.3.1

Tabell 5.1. Behörighetskrav nautiker

Behörighet	Befattning		
	VO	S/1.O	FC
<b>N8</b>	Fartyg i grupp B Inre fart	Fartyg i grupp B Inre fart	Fartyg i grupp B Inre fart
<b>N7</b>	Fartyg i grupp A2 Närfart	Fartyg i grupp A3 Närfart	Fartyg i grupp B Närfart
<b>N6</b>	Fartyg i grupp A2 Närfart	Fartyg i grupp A2 Närfart	Fartyg i grupp A3 Närfart
<b>N5</b>	Fartyg i grupp A1 Oceanfart	Fartyg i grupp A3 Närfart	Fartyg i grupp B Närfart (se anm1)
<b>N4</b>	Fartyg i grupp A1 Oceanfart	Fartyg i grupp A1 Europafart	Fartyg i grupp A2 Närfart
<b>N3</b>	Fartyg i grupp A1 Oceanfart	Fartyg i grupp A1 Oceanfart	Fartyg i grupp A1 Europafart
<b>N2</b>	Fartyg i grupp A1 Oceanfart	Fartyg i grupp A1 Oceanfart	Fartyg i grupp A2 Oceanfart
<b>N1</b>	Fartyg i grupp A1 Oceanfart	Fartyg i grupp A1 Oceanfart	Fartyg i grupp A1 Oceanfart

## 9. Gruppindelning av örlogsfartyg

### 9.1

#### 9.1.1

Kraven på nautisk och maskinteknisk behörighet för örlogsfartyg grundas på tabell 9.1.

I "beslut om säkerhetsbesättning" kan beslutade behörighetsnivåer för olika befattningar ombord på fartyg i nedan tabell avvika från angivna generella behörighetsnivåer i mom 5.1.2 och mom 5.2.2.

Fartyg i grupp A1 har högst behörighetskrav och fartyg i grupp B har lägst. Fartygen har fått grupptillhörighet med ledning av fartygets storlek (deplacement), fartområde och komplexitet.

Fartyg och båtar i tabell 9.1 tilldelas "beslut om säkerhetsbesättning" utfärdat av SJÖI enligt mom 2.3. Övriga båtar bemannas enligt mom 5.3.1.

Tabell 9.1. Gruppindelning av örlogsfartyg

A1	A2	A3	B
Carlskrona	Heimdals	Bevakningsbåt typ 80	Stridsbåt 90 H/HS
Belos	Loke	Jägaren	Stridsbåt 90 E
Korvett typ Visby	Minröjftg typ Landsort/Koster	Skolfartyg typ Altair	Ture
Visborg	Gladan och Falken	Heros	Minarbetsbåt 502
Sleipner	Minutläggare typ 20	Hera	Bastransportbåt 702 Tyr
Trossö	Minutläggare typ 12	Ägir	Blixten
Korvett typ Göteborg	Pelikanen	Amfibiebåt 2000L	Rödnäbba
Korvett typ Stockholm	Minröj fgt typ Styrö	Trossbåt typ 662	G-båt
Ub typ Gotland		Trossbåt typ 603	URF
Ub typ Södermanland		Svävare typ (302-304)	Kungsholmen
Orion		Tjelvar	
		MRF 01 Sökaren	



VI ERBJUDER ALLT I UNIFORMER  
OCH TILLBEHÖR FÖR MARINEN



RONNEBYGATAN 39, 371 33 KARLSKRONA  
TEL.0455-10298                      [www.nymansherr.nu](http://www.nymansherr.nu)  
e-post: [info@nymansherr.nu](mailto:info@nymansherr.nu)



Kapten  
ANDERS PERSSON

*Anders Persson är kapten och tjänstgör f.n. på 4.sjöstridsflottiljen som Navigeringsofficer, NO, på HMS Helsingborg. Han har tidigare seglat i sambands- och ystridsbefattningar på Stockholms- och Visbysystemet samt tjänstgjort i Libanoninsatsen (ML02) och i Afghanistan (FS17).*

## Taktik, taktisk titel eller otakt(iskt)?

*”Taktik är en sammanfattande benämning på de varierande medel och metoder som används för att i varje situation på bästa sätt nå ett bestämt syfte med striden och övrig verksamhet som hänger samman med den.” (Taktikreglemente för Flottan 1987) I TiS nr 4 2012 skriver löjtnant Daniel Eklund om frånvaron av taktisk utbildning och förväxlingen mellan begreppen taktik och stridsteknik, en uppfattning och slutsatser som jag delar. Denna artikel försöker klarlägga orsaken till detta. Alla har vi säkert vår egen uppfattning om vad taktik betyder och vad vi tycker att det bör innebära, så även jag. Frågan är tudelad; är alla av samma åsikt (vilket jag betvivlar) och kanske än viktigare, har vi den uppfattning om begreppet som myndigheten beslutat?*

Jag har själv funderat i dessa banor under tiden som kadett men kanske framförallt under senare tjänstgöring ombord, vidareutbildningar och kurser. Vi står inför faktumet att vi bl.a. genomfört ett tekniksprång i och med Visbykorvetternas införande, ökat självskyddet på våra minjakter och avsevärt minskat vår fartygsnumerär de senaste 10 åren. Nog torde väl detta vara skäl nog för en uppdatering och omtag avseende svensk taktik?

Vad menar vi egentligen när vi svänger oss med begreppet taktik?

För att finna en definition av begreppet taktik ur ett marint perspektiv har jag börjat uppifrån och letat mig nedåt i den Doktrin- och reglementeshierarki som så pedagogiskt och grafiskt återfinns i TRM 1(A), sektion 0102. Nedan följer resultatet av min jakt efter ljuset i tunneln, dvs. definitionen av begreppet taktik. Jag reflekterar även kortfattat över det taktiska innehållet i våra publikationer och redovisar slutligen några teorier om resultatet, varför vi står där vi står och en eventuell väg framåt.

# Dokument

## Militärstrategisk doktrin 2011, MSD 12<sup>1</sup>

Publikationen innehåller ingen definition av begreppet taktik.<sup>2</sup>

## Doktrin för gemensamma operationer 2005, DGemO<sup>3</sup>

*Taktik är konsten att besegra en motståndare genom strid. [...] Taktik är de metoder våra förband använder mot en motståndare. Taktikens medel är de förband och system som används för att uppnå våra mål. I detta perspektiv kan vi alltså definiera taktik som det sätt på vilket man vinner slag och strider. [...] Taktiken innehåller manövrerande av förband för att nå fördelar i striden. Taktik innebär utnyttjande och samordning av bekämpning och det direkta utnyttjandet av lokala framgångar för att nå övergripande mål, men också att behålla tillräckligt stridsvärde (min fetmarkering).*

DGemO gör, på sidan 28, även en distinkt skillnad (som jag återkommer till senare) mellan taktik och den taktiska ledningsnivån; ”På den taktiska nivån klarläggs de taktiska målen utifrån operativa mål samt hur förband utnyttjas och samordnas i operationer. Taktisk nivå leder förband och samordnar vapensystem och funktioner.”

---

1. Militärstrategisk doktrin (MSD), 2012 års utgåva, (M7739-354023).

2. I kapitel 8, Centrala begrepp står ”Arbetet med begrepp är påbörjat men ännu ej färdigställt. Av den anledningen kommer en begreppssammansättning att presenteras i nästa version av militärstrategisk doktrin.”

3. Doktrin för gemensamma operationer, 2005 års utgåva (M7740-774003), s.27.

## Doktrin för marina operationer, DMarinO<sup>4</sup>

*Taktik är en sammanfattande benämning på de varierande medel och metoder, t ex väpnad strid och övrig sammanhängande verksamhet, som används för att i varje situation på bästa sätt nå ett bestämt syfte. Verksamhet på taktisk nivå leds av utsedd taktisk chef och genomförs av underlydande och underställda insatsstyrkor och förband.*

DGemO och DMarinO förklarar således på ett tydligt sätt innebörden av begreppet taktik. Det handlar alltså kortfattat om hur vi ska nyttja våra stridskrafter.<sup>5</sup> Därmed är det dags att fortsätta med att undersöka om våra taktiska reglementen innehåller någon taktik;

## Taktikreglemente för marin-stridskrafterna TRM 1(A)<sup>6</sup>

TRM 1(A) är en omfattande publikation på över 200 sidor men som tyvärr innehåller väldigt lite taktik utifrån definitionerna från överordnade reglementen. Fokus ligger istället på att förklara organisation, ledningsnivåer, begrepp m.m. för att göra den, i vissa avseenden, välbehövliga ensningen mellan och tolkningen av NATO:s och våra nationella procedurer.

Detta bör jämföras med den publikation som tidigare fanns, den numera upphävda *Taktikreglemente för flottan 1987*. Den innehöll dels en kortfattad och konkret definition av begreppet taktik och dessutom innehöll publikationen en hel del taktik, dvs. hur vi ska nyttja våra

---

4. Doktrin för marina operationer, 2005 års utgåva (M7740-774021).

5. Som kuriosita definierar Svenska Akademiens Ordlista (SAOL); *Taktik: tillvägagångssätt; konsten att effektivt använda stridskrafter.*

6. Taktikreglemente för marinstridskrafterna TRM 1(A), 2010 års utgåva (M7739-353024).



förband för att nå framgång i striden, något som jag anser saknas i dagens marina publikationer och reglementen.

### **Taktikreglemente för marinen Allmänna Föreskrifter för Fartygs- och Stridstjänsten, TRM AF:FS<sup>7</sup>**

Reglementet innehåller ingen taktik. Oaktat detta så är den en nödvändig publikation i många avseenden men med ett, i skenet av denna artikels budskap, olyckligt valt namn. Dess förlagor (ISF:AF och TjRM) bar namn med tydligare bärighet mot innehållet även om TRM AF:FS utan dess första tre bokstäver i förkortningen skulle vara kristallklart.

### **TPM-serien, Taktiska procedurer för marinstridskrafterna<sup>8</sup>**

Min förhoppning är att kommande reglementen i TPM-serien (Taktiska Procedurer Marinen) tar tag i taktpinnen och tydligt beskriver hur man inom respektive stridsområde (t.ex. ubåtsjakt) ska uppträda ur ett taktiskt perspektiv.

I TPM-familjen bör det åligga TPM 3.0 (ledning/stridsledning) att i dess egenkap av övergripande TPM stampa takten åt övriga och inte enbart vara en, om än välbehövlig, smärre uppdatering av SLRM. Om inte TPM 3.0 bjuder på något innehåll med bäring mot taktik för flottan tar det sig inte bättre än att vi står med tre ”taktiska reglementen” (TRM



1(A), TRM AF:FS och TPM 3.0) som ska utgöra ryggraden för vår taktik, helt utan taktiskt innehåll. Detta skulle vara mycket negativt för taktikutbildningen och taktikutvecklingen inom flottan och risken finns att yngre generationer officerare förleds att tro att taktik är något helt annat än vad det är. Än värre är att i förlängningen reducerar detta sjöstridskrafternas förmåga att kunna verka i en stridssituation mot en kvalificerad högteknologisk motståndare.

## **Varför står vi där vi står**

”NATO-fieringen” av flottan har under de senaste 10 åren varit starkt dominerande, såväl i övningar som i utbildningen som bedrivits. Stor vikt har lagts vid att lära sig NATO:s sätt att organisera sjöförband, skilja på begrepp som OPCOM och OPCON, kunna rabbla rätt (och helst flest) ”Brevity codewords”<sup>9</sup> ur APP-7 och lägga åtskilliga timmar på att skriva perfekta order/rapporter på sam-

9. Brevity codewords är standardiserade uttryck för händelser, utrustning, åtgärder etc, t.ex. ”Woodpecker” med betydelsen kulspruta.

7. Taktikreglemente för marinen Allmänna föreskrifter för Fartygs- och Stridstjänsten TRM AF:FS, 2009 års utgåva (M7739-350018).

8. Reglementen för olika tjänstegrevar/stridsområden, t.ex. TPM 3.3 ASW (Ubåtsjakt). Återfinns hierarkiskt på nivån under TRM. Några få är utgivna, övriga under olika utvecklingsstadiet och omfattas i stora delar av sekretess.

ma (omständiga) sätt som NATO. Otoliga är de NATO-reglementen vi förfogar över som heter något i stil med "Tactical Publication". Alla dessa innehåller inte enbart taktik (t.ex. jämförelsen MTP-1 vol 1 kontra TRM 1(A)) men betyder detta att vi därför ska sätta samma kurs som NATO? Vem har väl inte följt (och kanske även deltagit själv i) diskussioner kring vilken chef som ska ha TACON eller TACOM och utan att ha tänkt på det, sakta förletts att tro att så fort något heter "tactical" så handlar det om taktik?

Vi behöver veta hur vi ska slåss, inte bara organisera oss. Den som finner sig i att som huvudmetod lösa sina stridsuppgifter till sjöss endast med vägledning av sitt eget sunda förnuft kommer förr eller senare förlora. Plötsligt är fiendens förnuft sundare än vårt eget.

Denna artikel avser ej beröra huruvida ominriktningen mot internationella insatser varit rätt eller fel men däremot är min bedömning att detta är en av flera orsaker till att flottan har glidit ur styrmärket när det gäller vad taktik innebär. Dock är det, i den säkerhetspolitiska kontext våra folkvalda har bestämt att Försvarsmakten ska verka, av vikt att hjälpligt behärska NATO:s procedurer men det får inte ta överhanden, framförallt inte över vår nationella taktikutveckling. Riksdagen har genom regeringens proposition från 2009 "Ett användbart försvar"<sup>10</sup> slagit fast att Flygvapnet och Marinen primärt ska inriktas mot ett nationellt försvar. Då kan vi inte göra som vi har gjort – släppa nationell taktikutveckling.

## Fel namn eller innehåll på våra reglementen?

Med benämningen på våra reglementen och publikationer riskerar vi att förledas

10 Regeringen, proposition 2008/09:140.

till att taktik är något annat än vad det är. Detta kan i sin tur dels hämma taktikutvecklingen men även skapa oreda och förvirring i samband med taktikutbildning.

Vill jag då att alla reglementen ska byta namn? Inte nödvändigtvis. Namnen är det inget fel på, däremot bör innehållet ses över för att bättre takta mot titeln. Det är inte häftiga namn på publikationer vi behöver - det är rätt innehåll i rätt publikation utan att förvanska begreppen.

## Mitt förslag på lösning

- Omarbota TRM 1(A) så den innehåller mer förbandstaktik. Ta även med våra plattformars för- och nackdelar och hur de ska nyttjas taktiskt i olika scenarion och förbandssammansättningar.
- Se till att TPM 3.0 fångar upp den sekretessbelagda taktiken som ej kan stå med i den öppna TRM 1(A).
- Lyft ut den renodlade stridsledningen från TPM 3.0 och lägg det som en bilaga så förenklar det vid utbildning m.h.t. spridningen av information.
- Döp om TRM AF:FS till AF:FS vid nästa revidering.
- Tillse att respektive stridsområdes-TPM inarbetar den taktik som inte omfattas av TPM 3.0 och säkerställ att de olika TPM-publikationerna inte motsäger varandra vilket är en stor risk då de skrivs i icke kommunicerande stuprör för tillfället. Det kommer även återfinnas stridsteknik i respektive TPM, något som jag anser ej gör något då ytterligare publikationer inte skulle förenkla tillvaron. Kanske skulle de heta Taktiska och stridstekniska procedurer för marinstridskrafterna, TSPM?

- Ändra sättet vi bedriver våra övningar. Att mota LSF<sup>11</sup> och FIACs<sup>12</sup> kan vi tillräckligt bra i förhållande till hotet och detta bör vi sluta att öva.

Istället borde vi öva förbandstaktik i större omfattning än tre svenska korvetter. Varför inte bjuda in t.ex. Norge och genomföra regelrätta landskamper. Ena dagen försvarar vi oss med allt vi har och nästa dag är det tvärtom. Bara fantasin och viljan sätter gränserna. Ta med flyget, ubåtar, luftvärnsregementet och låt våra nordiska grannar göra detsamma. Vi måste inte alltid öva med varandra utan

11. Low Slow Flyer. Långsamtgående mindre flygplan som skulle kunna nyttjas för att attackera ett fartyg med bomber och handeldvapen. Med tanke på mängden övningar av denna karaktär verkar det ske sådana attacker mot fartyg titt som tätt. Så är dock inte fallet. Frågan är om det någonsin skett...?

12. Fast Inshore Attack Craft. Mindre snabbgående motorbåt beväpnad med handeldvapen, raketgevär eller sprängämnen.

vi kan faktiskt öva mot varandra också. Företrädesvis förläggs dessa övningar till Västkusten så ökar vi den marina närvaron där med flera hundra procent.

Vissa läsare anser kanske att detta idoga sökande efter en perfekt definition av taktik och vilket innehåll som finns i vilken publikation tangerar hårklyveri och semantik. Vackra ord och välskrivna meningar är möjligtvis inte flottans viktigaste arbetsområde just nu men när begreppen används på fel sätt har jag en oro för att den institutionella kunskapen som finns idag blir mer och mer urvattnad.

Med detta följer risken att taktiken måste uppfinnas på nytt den dag det skulle behövas på riktigt. Då är det tyvärr för sent.

*Inträffar något om vilket man ville säga: "Se detta är nytt", så har detsamma ändå skett redan förut, i gamla tider, som var före oss (ur Predikaren 1:10, Signaltabeller Bibeln, STB upplaga 4).*

**“YOUR FIRST CHOICE OF  
SHIP SUPPLIER”**



[www.stenaroro.com](http://www.stenaroro.com)

**S**  
**Stena RoRo**



## Örlogskapten CHRISTIAN HOAS

*Christian Hoas är reservofficer och nybliven örlogskapten efter att ha läst Taktisk Stabskurs 12-13 på Försvarshögskolan. Från maj till augusti i år tjänstgjorde Hoas ombord på den portugisiska fregatten NRP Álvares Cabral som Battle Watch Captain på FHQ EUNAVFOR Operation Atalanta.*

### **En svensk modell för marina operationer**

**Varför nästa ytstridsfartygsanskaffning bör innebära en återgång till fler, men mindre fartyg**

*To be strong everywhere, we have made ourselves weak everywhere. Let us no longer be astonished then that, in spite of milliards spent, our naval power decreases.*

*– René Daveluy, The Genius of Naval Warfare, 1910<sup>1</sup>*

*Marinstridskrafterna ska kunna föra väpnad strid samt verka i alla konfliktnivåer under alla på svenskt territorium förekommande miljöbetingelser. Därutöver ska insatser kunna ske i närområdet, Europa och globalt och under varierande terrängförhållanden samt i urbaniserad miljö med förstörd och/eller lågt utvecklad infrastruktur under varierande årstider, väder och ljusförhållanden med ett begränsat stöd från värdnationer. Marinens förmåga till graderad verkan ska [...] utvecklas för att kunna verka i alla konfliktnivåer. Förmågan till väpnad strid ska i alla dimensioner [...] utvecklas.*

*– Marinens utvecklingsplan 2013<sup>2</sup>*

## **Inledning**

I sanningens namn är vi flottister måttligt förtjusta över att Sveriges största sjöseger utkämpades av skärgårdsflottan. Skyddad av skärgården, från sjö och fienden, kunde skärgårdsflottan omgruppera efter det Viborgska gatuloppet till en försvarsmässigt fördelaktig plats utanför Svensksund. När fienden sedermera an-

föll lyckades våra numerärt underlägsna styrkor orsaka omfattande förluster tack vare ett skickligt taktiskt uppträdande i skärgårdsmiljön.<sup>3</sup>

Trots dagens annorlunda värld består vissa grundvärden för den svenska Marinen. Östersjöns grunda och trånga

1. Daveluy (1910), s. 298.

2. Försvarsmakten (2012a), s. 15.

3. Högman (2012).

miljö; dess viktiga betydelse för Europas handel;<sup>4</sup> Sveriges långa kust, vida sjöterritorium och örika skärgårdar; främmande makts ständiga närvaro på innanhavet.

Numera ska de marina stridskrafterna dessutom kunna verka långt bortom Sveriges närområde. Inför denna uppgift bör Marinen organiseras för att dra nytta av våra unika fördelar, med hänsyn till våra svagheter och utmaningar.

## Hotbilden<sup>5</sup>

*The greatest challenges today lie less in the strength of other states than in their weakness. – Defence Policy Guidelines, German Ministry of Defence.*

Den maritima hotbilden mot svenska intressen är idag mer mångfacetterad än tidigare. En generell uppfattning<sup>6</sup> bland nordeuropeiska länder verkar dock vara att mellanstatliga konflikter i vårt närområde ter sig osannolikt. Särskilt bör tydliggöras att ”ett enskilt militärt väpnat angrepp direkt mot Sverige är fortsatt osannolikt under överskådlig tid.”<sup>7</sup>

Istället riskar regionala, väpnade konflikter att sprida sig till vårt område. I synnerhet av asymmetriska, icke-statliga, aktörer eller härstammande från motsättningar mellan religiösa eller etniska grupper. Ofta grundar sig inomstatliga konflikter i tvister om resursfördelningar. När staten är för svag för att hantera situationen uppkommer en grogrund för gränsöverskridande kriminalitet eller

4. Reinfeldt, Merkel (2009).

5. Hotbildsbeskrivningen är i huvudsak en sammanställning av desamma i MoD (FR) (2012), MoD (DE) (2011), MoD (UK) (2011), Proposition 2008/09:140 och Presidential Executive Office (RU) (2001 & 2010).

6. Se bland annat Proposition 2008/09:140, s. 9; Presidential Executive Office (RU) (2010), kap II, 7§; MoD (DE) (2011), s. 1.

7. Proposition 2008/09:140, s. 28.

terrorism. I andra fall kan stater tillämpa asymmetri för att kompensera sin militära eller teknologiska underlägsenhet.<sup>8</sup>

Konkurrensen på den marina arenan ökar i flera avseenden. Globaliseringen skapar ett växande beroende av världshandeln och därmed en sårbarhet för avbrott i sjötransporter. Blotta hotet mot fri rörlighet genom Hormuzundet eller Suezkanalen har direkt återverkning i världsekonomin. Dessutom medför den ökande världshandeln kriminell verksamhet såsom piratverksamhet och människosmuggling samt spridning av exempelvis vapen, droger, farliga ämnen och sjukdomar.

Afrikas Horn har väckt världens uppmärksamhet för pirater, men härjningarna sker även i andra områden såsom Guineabukten och Sydkinesiska havet. Vanlig karakteristika för företeelsen är avsaknad av sjötrafikkontroll och represalier samt svaga eller till och med förfallna (eng. failed) stater.

Mänsklighetens tilltagande begär efter naturens begränsade resurser orsakar även en kapploppning mot havens tillgångar. Ett 75-tal länder gör numera anspråk på en utökad kontinentalsockel (eng. an extended continental shelf) i syfte att ha exklusiv rätt till dess fyndigheter under botten. Arktis, med dess framväxande vattenvägar, är ett markant exempel. Kontinentalsockeln diskuteras återkommande i den ryska marina doktrinen, bland annat i samband med Östersjön.

Den säkerhetspolitiska situationen i norra Europa är under förändring. Samtidigt som USA genomför en intresseförskjutning mot Stillahavsregionen, expanderar Ryssland sina marinstridskrafter i en uttalad ambition att stärka sin posi-

8. MoD (FR) (2012), s. 15.

tion bland de ledande sjömakterna. Som grund beskrivs ekonomiska, politiska och militära påtryckningar från NATO:s medlemsländer vilka orsakar begränsningar i den ryska förmågan att utöva maritim verksamhet.<sup>9</sup> En svensk bedömning<sup>10</sup> är dock att Rysslands konventionella stridskrafter främst dimensioneras mot eventuella hot i Kaukasus.

Den ryska militära doktrinen från 2010 karakteriserar, i förenklade ordalag, nutida militära konflikter enligt följande: En hastig och oförutsägbar tillkomst; en ”massiv användning av vapen och militär utrustning” vars effektivitet<sup>11</sup> är jämförbar med kärnvapen; en kombination av icke-militära och militära medel; en omfattande användning av modern teknologi, luftrummet och rymden. Framgångsfaktorer är hastighet, selektion, rörlighet, fungerande ledning och ägarskap av det strategiska initiativet.

Avslutningsvis konstateras att vissa länder alltjämt använder sin flotta för att projicera sin mäktighet, i samma anda som Amiral Erich Raeders *Seemacht-ideologie* från 1934: ”The scale of a nation’s world status is identical with the scale of its sea power.”<sup>12</sup> Mentalitetens kapprustningseffekt behöver knappast vidareutvecklas.

## Framtida internationella insatser

Omkring 80% av världens befolkning bor i kustnära (eng. littoral) områden, i framtiden sannolikt ännu fler. Inom

9. Presidential Executive Office (RU) (2001), s. 3.

10. Proposition 2008/09:140, s. 28.

11. Märk väl ordet *effektivitet*. Enligt doktrinen innehas kärnvapen för att förhindra fullskaligt eller regionalt krig.

12. Bird (2006), s. 9.

dessa områden bedrivs merparten av all mänsklig aktivitet, samtidigt som det är inom avstånd för påverkan från sjön.

Vilka konflikter är då tänkbara för svenskt engagemang *post 2014*, när vår närvaro i Afghanistan har reducerats? Ett översiktligt svar från försvarspolitisk nivå<sup>13</sup> indikerar ett större engagemang i Afrika, exempelvis Somalia, Mali och Kongo samt Mellanöstern, såsom Syrien och Libanon.

Med undantag för Mali har dessa exempel kustnära områden, vilket gör att ett marint engagemang möjligen kan bli aktuellt. Historiskt har huvuduppgifterna vid internationella marina insatser varit sjöövervaknings-, sjöfartsskydds- samt MIO/Embargooperationer.<sup>14</sup> Funktionsmässigt eftersträvas ett deltagande med svensk högteknologi, såsom skedde under Libyeninsatsen.

Sveriges status som militärt alliansfri nation bör även framhållas, eftersom det kan ha ett värde vid geopolitiskt känsliga konflikter.

Försvarsmaktens nationella uppgifter att upptäcka och avvisa kränkningar av det svenska territoriet samt att värna Sveriges suveräna rättigheter<sup>15</sup> bör vara kända och utvecklas inte djupare. Det kan dock konstateras att förmågan till kustförsvarsoperationer kommer att vara central i händelse av väpnad konflikt.

## Kustförsvarstaktik

Kustförsvarsoperationer är svåra att bedriva, delvis på grund av att motstånd-

13. Försvarsminister Karin Enström, svar på författarens fråga 2013-02-13, samt hennes statssekreterare Carl von der Esch, svar på författarens fråga 2013-02-20. Observera att svaren gavs muntligen och kan ha uppfattats felaktigt.

14. Se Försvarsmakten (2010), s. 03-11 och 03-12, för definitioner.

15. Försvarsmakten (2010), s. 01-9.

ren har initiativet om var och när anfallet skall ske.<sup>16</sup> Historiskt har de flesta kustanfallen (eng. amphibious assaults) varit framgångsrika. I standardverket *Seapower* av Geoffrey Till beskrivs fyra sammankopplade faktorer för att försvara en kust.<sup>17</sup>

*Avskräckning* – med en mäktig flotta dominerar vattnet utanför ett land så till den grad att substantiella räder kan avbrytas och bekämpas.

*Indirekt framskjutet försvar* – eftersom herravälde till sjöss (eng. command of the sea) sällan uppnås, infinner sig snarare ett styrkeförhållande där den starkare parten, om sådan finns, bör handla offensivt enligt militärteoretikern Mahan. Om ett fientligt kustanfall inleds, rekommenderas fördröjande strid enligt Corbett, likaså författare inom sjökrigsföring, tills dess motståndaren är ”hopplöst förbunden till ett kustanfall bortom sin styrka”.<sup>18</sup> I alla lägen, fortsätter Corbett, är huvudregeln att verkan i första hand skall riktas mot transporten och inte eskorten.

*Direkt sjöbaserat försvar nära kusten* – för att bemöta eventuella anfallande styrkor som lyckas tränga igenom det framskjutna försvaret placeras en sista försvarslinje strax utanför kusten. Om ett avgörande slag fritt till sjöss är ofördelaktigt, menar 1930-talets Sovjetiska Nya Skola, rekommenderas strider närmare kusten av en ”mosquito fleet” bestående av mindre ytfartyg, u-båtar, minlinjer och flygstridskrafter.

16. Kustförsvarsoperationer – ”att försvara kustområden och hamnar mot angrepp i form av amfibieoperationer, specialoperationer eller terroroperationer”. Försvarsmakten (2010), s. 03-12.

17. Till (2009), s. 204 ff.

18. Till (2009), s. 205. Artikelförfattarens egen översättning från engelska till svenska.

*Direkt landbaserat kustförsvar* – i koordination med det sjöbaserade kustförsvaret utnyttjas ett landbaserat dito. Som exempel nämner Geoffrey Till det norska, svenska och finska exemplet av kustförsvar, där en stor flotta av små örlogsfartyg stöds av sofistikerat och omfattande kustartilleri samt flygstridskrafter. Sänkningen av den tunga kryssaren Blücher i Oslofjorden omnämns som exempel.

Sammantaget skapas fyra lager av *naval bulwark* eller *cordons* liknande skal-skyddsprincipen. Metoden kan även användas vid internationella insatser såsom gjordes vid de marina insatserna i Libanon, ML01-02 i UNIFIL. I syfte att förhindra sjögående vapensmuggling patrullerade libanesiska fartyg närmast kusten; utanför dem UNIFIL:s patrullbåtar och korvetter; ytterst UNIFIL:s fregatter. I området närmast Israel patrullerade UNIFIL:s fartyg ända in till kusten.<sup>19</sup>

I händelse av att fienden lyckas med en överskeppning och påbörjar landoperationer, bör marinstridskrafterna bestrida motståndarens kontroll till sjöss och därmed försvåra deras förmåga att föra fram förstärkningar.

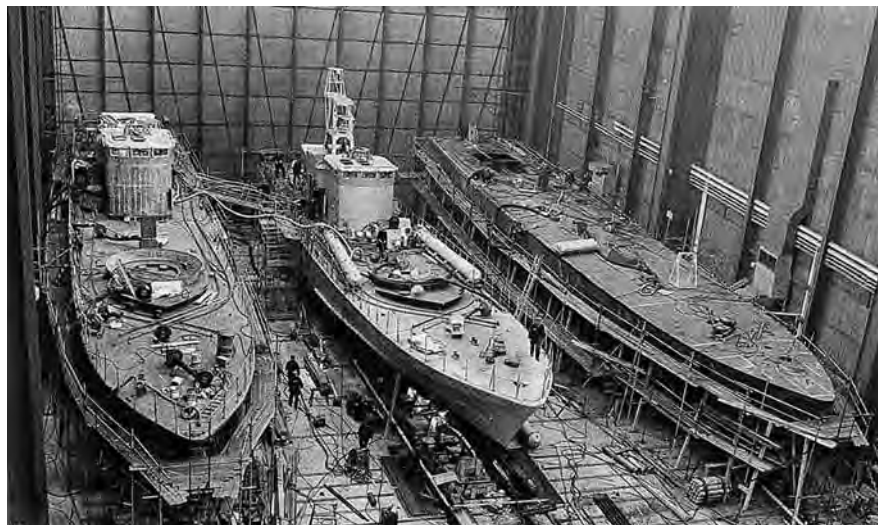
## Slutsatser

Den svenska Marinen står inför unika utmaningar. Vår kust är en av Europas längsta; det omgärdande farvattnet är tättrafikerat och har strategisk betydelse för hela regionen; den säkerhetspolitiska situationen i området förändras och hotbilden är svårdefinierad.

Känt är även att svenska stridskrafter är underlägsna i numerär och vapenkraft jämfört med de starkaste aktörerna i re-

19. Kk Ewa Skoog Haslum, fartygschef på HMS Sundsvall under ML02, mailkorrespondens 2013-03-02.





*Författaren argumenterar för att i framtiden bygga fler men mindre enheter anpassade för de svenska skärgårdsförhållandena, istället för få men större, fartyg. På bilden visas skrovhallen på Karlskronavarvet vid byggnationen av torpedbåtarna (senare robotbåtarna) av Norrköpingsklass. Foto: Karlskronavarvet.*

gionen. Skulle en väpnad konflikt uppstå vore Sverige sårbart för enskilda fartygsförluster. Dessutom kan ett omslag från passivt uppträdande, under exempelvis oskadlig genomfart på svenskt territorialhav, till ett angrepp mot våra intressen ske mycket hastigt. Det kräver en svensk närvaro till sjöss och en förmåga att reagera långs med hela kusten.

Vidare är vår militära underlägsenhet inte enbart problematisk i händelse av väpnad konflikt, det medför även ett trovärdighetsbekymmer för svensk försvarsförmåga. Slutligen finns en försvarspolitisk ambition om fortsatta fredsfrämjande insatser i områden som skiljer sig avsevärt från svenska förhållanden.

Samtidigt har den svenska Marinen unika förmågor. Vi har god kunskap om våra inre vatten; kustförvarstaktiken vi tillämpar är omtalad och har visat sig kostsam att bestrida; vi har en inhemsk

och högteknologisk försvarsindustri; vi har en interoperabilitet med andra länder och vår internationella verksamhet har fått goda omdömen.

Dessa fördelar och förmågor bör utnyttjas och återspeglas i taktik och resurser. Ovanstående studie visar att svenska marinstridskrafter bör undvika en väpnad konflikt fritt till sjöss. Istället bör en svensk modell för marina operationer grunda sig i nyttjande av kust och skärgård.

## Diskussion

Att försvara en kust har historiskt visat sig vara svårt, särskilt då en överlägsenhet till sjöss saknas för att upprätthålla de två yttre faktorerna i en kustförsvarsoperation – avskräckning och indirekt framskjutet försvar till sjöss. För svensk del innebär detta att kustförsvarsoperationer bör utgöras av gemensamma (eng. joint)

insatser med ett direkt sjöbaserat försvar nära kusten, ett direkt landbaserat försvar samt flygstridskrafter. Tack vare vår örika kust kan dock ett sådant försvar anses vara lämpligt för svenska förhållanden. Lägg därtill att vi har en taktik och materiel anpassad för att verka i skärgårdsmiljö, så framträder en unik svensk förmåga att verka till sjöss – den svenska modellen för marina operationer.

I en tid då hotbilden till sjöss vidgas, kan vi inte annat än acceptera att svenska marinstridskrafter kommer att sakna flera önskvärda förmågor framgent. Istället måste vi välja ett begränsat antal områden i vilka Marinen ska vara slagkraftig. Rimligen bör dessa återspegla våra fördelar, såväl vad gäller vår rikes geografi som vår förmåga och kunskap.

I Försvarsmaktens planerade materieförsörjning 2014-2020<sup>20</sup> omnämns två nya ytstridsfartyg till en sammanlagd kostnad av 4,1-4,9 mdkr. Det är lovvärt, men numerären är otillräcklig för att försvara Sverige vid ett väpnat angrepp till sjöss. Genom att koncentrera framtida resurser för materielanskaffning till ett fåtal stora och kostsamma fartyg sker en förskjutning mot en, för vår omvärld, mer generisk flottstyrka – en fåtalig sådan. Måhända vore materielen modern, men i princip skulle den inte skilja sig i förmåga och tillämpning från andra länder. Dessutom riskeras att enheterna blir för dyrbara. Istället för att kunna utnyttjas offensivt och avskräckande blir våra kvarvarande örlogsfartyg för få och kostnadskrävande för att kunna användas effektivt.<sup>21</sup> Strävan att utöka vår försvarsförmåga skulle alltså snarare reducera

den ytterligare, i enlighet med René Daveluys sekelsgamla påstående.

För att bibehålla den svenska modellen för marina operationer krävs istället en återgång till ytstridsfartyg anpassade för kustnära verksamhet. Fler skrov behövs för att kunna möta ett hastigt och oförutsägbart anfall, låt vara att fartygen inte har fulländad förmåga. Istället skapar vi fördel genom att särskilja oss från konventionella motståndare till sjöss. Det tvingar eventuella angripare till en resurskrävande anpassning i taktik, materiel och kvantitet. Genom att föra striden kustnära, allra helst i skärgården, utgör hoten lämpliga mål även för våra mark- och luftstridskrafter. Därmed ökar priset för fientliga handlingar i våra vatten.

Förmågan att verka kustnära har dessutom visat sig användbar vid fredsfrämjande insatser utomlands och lär så förbli med tanke på den stora andelen av världens befolkning som är bosatt i dessa områden.

Således, istället för att satsa på tvenne ytstridsfartyg à minst lika många miljarder kronor styck bör en inriktning till fler men, om nödvändigt, mindre kapabla fartyg övervägas. Värdet av flera fartyg och därmed ökad närvaro i våra vatten överväger nyttan av få fartyg med större förmåga. Vidare får den svenska Marinen en särskild roll vid internationella insatser om den, med sin amfibiekår och flotta, är anpassad för kustnära operationer. Dessutom bidrar förhoppningsvis fler kvalificerade fartyg till större förtroende för svensk försvarsförmåga.

20 Försvarsmakten (2012b), s. 25.

21 Den som försökt erhålla det sista exemplaret av en vara på serviceförrådet kanske känner igen argumentationen.

## Källförteckning

1. Bird, Keith W., *Erich Raeder: Admiral of the Third Reich* (Annapolis, MD: Naval Institute Press, 2006).
  2. Council of the European Union, *Factsheet: EU Maritime Operation against piracy, EUNAVFOR/42* (Brussels: European Union External Action Service, 2012).
  3. Daveluy, René, *The Genius of Naval Warfare, 1. Strategy* (Annapolis, MD: US Naval Institute, 1910).
  4. Försvarsmakten, *Taktikreglemente för marinstridskrafterna TRM 1(A)*, 2010 års utgåva, M7739-353024 (Stockholm: Högkvarteret, 2010).
  5. Försvarsmakten, *Marinens utvecklingsplan 2013*, HKV 01 600:60926, 2012-06-26, bilaga 1 (Stockholm: Högkvarteret, 2012a).
  6. Försvarsmakten, *Försvarsmaktens planerade materieförsörjning 2014-2020* (Stockholm: Högkvarteret, 2012b).
  7. Högman, Hans, *Berömda svenska slag, 1700-tal (2): Sjöslaget vid Svensksund 9 – 10 juli 1790* ([www.algonet.se/~hogman/slb\\_slag\\_3.htm](http://www.algonet.se/~hogman/slb_slag_3.htm) hämtad 2013-02-26, 2012).
  8. MoD (DE), *Defence Policy Guidelines* (Berlin: German Ministry of Defence, 2011).
  9. MoD (FR), *The International and Strategic Evolutions Faced by France: Preparatory document for the update of the White paper on Defence and national security* (Paris: Secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale, 2012).
  10. MoD (UK), *Joint Doctrine Publication 0-10: British Maritime Doctrine* (Swindon: The Development, Concepts and Doctrine Centre, 2011).
  11. Presidential Executive Office (RU), *Maritime Doctrine of Russian Federation 2020* (Moskva: Kremlin, 2001).
  12. Presidential Executive Office (RU), *The Military Doctrine of the Russian Federation* (Moskva: Kremlin, 2010).
  13. Proposition 2008/09:140, *Ett användbart försvar* (Stockholm: Försvarsdepartementet, 2008).
  14. Reinfeldt, Fredrik & Merkel, Angela, *Ökat Östersjösamarbete i EU* ([http://www.svd.se/opinion/brannpunkt/okatt-ostersjosamarbete-i-eu\\_2421685.svd](http://www.svd.se/opinion/brannpunkt/okatt-ostersjosamarbete-i-eu_2421685.svd) hämtad 2013-02-26, 2009).
  15. Till, Geoffrey, *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century* (Oxon: Routledge, 2009).
-



## *De politiska ungdomsförbundens bidrag till den marina debatten*

I anslutning till den inbjudan som gick ut till ”marinens yngre personal” att bidra till detta debattnummer erhöll även de åtta riksdagspartiernas respektive ungdomsförbund en inbjudan att delta med ett kortare inlägg i marina frågor.

Tre av ungdomsförbunden, Moderata Ungdomsförbundet, Kristdemokratiska Ungdomsförbundet samt Liberala Ungdomsförbundet inkom med artiklar. Sveriges Socialdemokratiska Ungdomsförbund, Ung Vänster, Centerpartiets Ungdomsförbund samt Grön Ungdom tackade för inbjudan men hade inte möjlighet att sända in några debattartiklar denna gång. Av Sverigedemokratisk Ungdom avhördes intet.

Som redakör kan jag tycka att det var lite synd att inget av ”oppositionspartierna” tog chansen att ge sig in i debatten denna gång men inom KÖMS finns planer på att någon gång under första kvartalet samla de politiska ungdomsförbunden till en debattkväll med marint förtecken. Då kommer chansen att återkomma för de som inte av skilda skäl inte hade möjlighet att ta den denna gång men som ändå gjorde sig besväret med att svara på inbjudan.



Kadett  
ANDREAS BRAW

*Kadett Andreas Braw är Försvarspolitisk talesperson i Kristdemokratiska Ungdomsförbundet*

## Solidaritet – hur då?

***”Sverige kommer inte att förhålla sig passivt om en katastrof eller ett angrepp skulle drabba ett annat medlemsland eller nordiskt land.” Så lyder den svenska solidaritetsförklaringen. Det är stora ord. Ord som förpliktigar. Sverige ska solidariskt ställa upp om en kris drabbar exempelvis någon av våra baltiska vänner. Men med vad ska vi ställa upp?***

Många menar att det expeditionära försvar som växt fram under 2000-talet är en sänkning av de ambitioner som präglade försvaret under Kalla kriget. På många sätt är dock solidariteten en ambitionshöjning. Problemet är att snarare att ingen politisk vilja finns bakom solidariteten. Om vi exempelvis skulle transportera marktrupp över Östersjön för att bedriva operationer i Baltikum rör det sig om oerhört komplex logistik. Om vi saknar förmåga att göra detta, försvinner armén nästan helt ur solidaritetsförklaringen i händelse av krigshandlingar – de får då ägna sig åt att vakta flygbaser i Sverige åt NATO eller möjligtvis förlita sig på NATO:s logistik. För att transportera trupp över havet behövs nämligen

eskort. Detta tas bland annat upp i Kristdemokraternas rapport ”Försvar och säkerhetspolitik: ett allmänintresse”:

”Frånvaron av ett kvalificerat luftvärnsrobotsystem på våra stridfartyg begränsar kraftigt deras förmåga att lösa flera uppgifter, bl.a. skulle de inte kunna eskortera transporter till sjöss i en situation där det föreligger ett lufthot.”

Vårt expeditionära insatsförsvar förutsätter således att transport till insatsområdet ska kunna ske under fredsmässiga förhållanden. Claes Arvidsson på Svenska Dagbladet har beskrivit det som att ”Det nya försvaret var destinerat för internationella insatser men har efter det ryska Georgienkriget 2008 fått en nationell dimension.” Vi har beslutat att vårt

försvar ska vara expeditionärt och att Sverige ska undsätta våra grannar i händelse av krig, men har i princip byggt upp vår organisation för att det expeditionära försvaret ska ägna sig åt upprorsbekämpning och andra välgärningar i fjärran länder. Är det rimligt?

Vi möter alltså ett antal alternativ inom nuvarande organisation. Vi kan transportera över trupp och materiel med civila fartyg utan luftvärnsskydd. Riskerna med detta kan inte överdrivas, även om djärvheten i en sådan operation självklart vore beundransvärd. Vi kan låta Flygvapnet eskortera eskortfartygen med jaktflyg, men det kan knappast sägas vara ekonomiskt eller praktiskt, med tanke på de få JAS-plan den nya organisationen kommer att innehålla. Vi kan förlita oss på att NATO skall ha luftherravälde över Östersjön, men Sveriges roll som solidarisk partner begränsas då till transitzon för NATO-styrkor. Vi kan transportera trupp över Östersjön i stridsbåtar i syfte att sprida risken i enlighet med Kungliga Krigsvetenskapsakademiens förslag i ”Till bröders hjälp”.

Vi kan alltså konstatera att möjligheterna att med endast svenska resurser transportera marktrupp från Sverige till Baltikum under krigsliknande förhållanden i bästa fall är dåliga. Men den totala bristen på luftvärn gör sig också påmind i andra avseenden. Sveriges kustförsvar blir i praktiken mycket svagt när luftvärn med relevant räckvidd saknas på både Gotland och till sjöss. För att kunna bedriva någon form av solidarisk verksamhet utan att ta orimliga risker kommer Sverige då att vara i behov av eget eller NATO-luftherravälde. Och detta för oss in i det som är solidaritetens krassa verklighet. En solidarisk aktion i Baltikum i händelse av militär kris innebär i prak-

tiken ett begränsat NATO-medlemskap. De svenska styrkorna kommer i ett sådant scenario att underställas NATO-befäl – ett scenario där en svensk brigad opererar fristående i Baltikum är svårt att tänka sig. De kommer att vara beroende av NATO-eskort för att korsa det hav som skiljer oss från våra vänner. Flygstridskrafterna kommer, åtminstone till del, att behöva underställas NATO för att koordinera lufterummet över Östersjön och undvika missförstånd. Svenska flygbaser kommer att behöva användas av NATO, med svensk markpersonal som skydd.

En solidaritetsförklaring är därmed en bekännelse att Sverige, vid kris i närområdet, kommer att ”jacka in” i NATO:s organisation och verka för samma syften. Om vi inte gör detta, kommer vår solidaritet att vara mycket begränsad och därtill mycket ineffektiv. Att inte koordinera och samordna de solidariska militära insatserna med NATO vore ett direkt resursslöseri och därtill farligt för Försvarsmaktens personal, eftersom de då blir legitima mål i konflikten utan att ha relevant skydd. I NATO-familjen skulle Sverige inte behöva behärska alla förmågor självt, utan kunna få hjälp i de fall där vår förmåga brister. Detta har kunnat ses bland annat i Turkiet där tyskt luftvärn grupperats för att förhindra flygattacker över gränsen. Detta gäller givetvis även den marina förmågan, där en NATO-anslutning inte skulle behöva innebära nedskärningar utan istället medge satsningar på svenska spetskompetenser. Denna typ av integrering, specialisering och samordning har tagits upp som en av västvärldens allra viktigaste åtgärder för att behålla sitt militära försprång, bland annat av den nu framlidne Samuel P. Huntington. Om vår vilja verkligen är att visa solidaritet mot våra grannländer inklusi-



*Andreas Braw argumenterar bl.a. för vikten av att svenska marina enheter utrustas med luftvärnsrobotsystem för att solidaritetsförklaringen skall ges reell mening. På bilden det finska fartyget FNS Pori av Haminaklass som är utrustat med det sydafrikanska lv-robotsystemet Umkhonto, vilket även tidigare var avsett för de svenska Visbykorvetterna.*

ve Baltikum i händelse av en militär kris, är NATO det enda effektiva alternativet.

Åter till Marinen. Utöver den nödvändiga samordningen av Östersjöstaternas marina stridskrafter som enligt Kristdemokratiska Ungdomsförbundet bör ske genom ett medlemskap i NATO, krävs naturligtvis vissa åtgärder för att reparera den skada som ”den strategiska time-outen” och utlandsdoktrinen orsakat. När Överbefälhavaren uttalat att Sverige på sikt kan behöva lägga ned ett vapenslag är det ett mycket allvarligt läge. Med en av Europas längsta kuststräckor är inte bara kvaliteten på flottans fartyg viktigt, utan även den faktiska mängden skepp.

Detta är också något som konstateras i den försvarspolitiska rapport som Kristdemokraterna tagit fram: ”Det lilla antalet fartyg skapar ett operativt problem genom att vi skulle tvingas att välja att basera i praktiken hela flottan på antingen Västkusten – för att skydda importsjöfart mot bl.a. ett eventuellt ubåtshot, eller i Östersjön – för att bidra till att skydda fastlandet och Gotland.”

Vilka fartyg Flottan utrustas med, hur de är beväpnade, hur Amfibiestridskrafterna är utformade – det bör Försvarsmakten själv styra. Problemet uppstår när regeringen kräver veto när det gäller alla större investeringar (se: genomföran-

degruppen) eller när resurserna är så pass begränsade att en hög ambitionsnivå blir omöjlig. Det är beklagligt att förbands- truppslags- och vapenslagskannibalis- men tilläts destabilisera Försvarmakten av denna anledning.

Kristdemokratiska Ungdomsförbundet ser kritiskt på många av regeringens be- slut i frågor som rör Marinen, bland annat bristen på luftvärnsförmåga på Visbykor- vetterna. Vi tror att en NATO-anlutning är nödvändig för att kunna uppfylla löf- ten om solidaritet med våra grannstater på ett meningsfullt, trovärdigt och effek- tivt sätt. Vi tror också att mer långräck-

viddigt luftvärn på fler platser i Sverige i framtiden skulle underlätta Marinens uppgifter avsevärt.

Den strategiska time-outen är slut. Sverige har deklarerat solidaritet med åtskilliga NATO-länder, och kan därför i en regional kris inte förhålla sig neutralt. Det är dags att vi alla – politiker, tjäns- temän, officerare, sjömän – förbereder oss på detta. Solidaritet kan inte bara de- klareras. Den måste planeras, förberedas och övas. Inte bara av enskilda fartyg, divisioner eller flottiljer, utan av hela den politiska ledningen.





Förbundsordförande  
ERIK BENG TZBOE

*Erik Bengtzboe är förbundsordförande för Moderata Ungdomsförbundet*

## **Skydd för handelsvägar kräver internationellt marint samarbete**

*Dagens hot och risker ser inte likadana ut nu som för 30 år sedan. De senaste decennierna har världen förändrats på ett sätt få kunde drömma om. Berlinmurens och Sovjetunionens fall, kriget mot terrorismen, Kinas uppstigning till en internationell aktör och en finanskris som saknar motstycke i modern tid är några av de händelser som idag formar oss unga. Den värld som vi unga idag möter är samtidigt en värld fylld av möjligheter. Vi reser mer, billigare och snabbare, vi studerar och arbetar utomlands och vi handlar med ett par musklick varor över hela världen enklare än att gå ner till butikerna på stan. Världen har blivit mindre, och perspektiven har blivit större. Med nya tider, ny värld och nya idéer följer tyvärr baksidan av samma mynt – det uppstår nya hot och risker som vi ställs inför.*

Öppenhet, rörlighet och handel gör oss samtidigt utsatta och beroende av omvärlden i en helt annan utsträckning är tidigare. En tredjedel av all utrikeshandel i Sverige går via Göteborgs hamn där man tar mot över 60 miljoner ton varor och olja per år. Genom Europort i Rotterdam passerar det ca 450 miljoner ton varor per år. Det är ingen överdrift att hävda att en varje dag säker och fungerande sjöfart är livsviktig. Om katastrofer, hot eller andra fientliga handlingar, inte bara i vår del av världen utan även bredare, skulle stänga Rotterdams hamn eller flödet av varor

till och från vår del av världen så skulle Europas hundratals miljoner konsumenter mötas av matbrist när butikshyllorna skulle eka tomma.

Idag går en väldigt stor del av världshandeln via sjöburen frakt. Nära 90 procent går via sjöfart om vi ser till vikt och 70 procent om vi ser till värde. För att livet ska fungera så normalt som möjligt spelar sjösäkerhet och marinen en otroligt stor roll. Att säkra handelsvägar och marina transporter är en av marinens absolut viktigaste uppgifter inom över-skådlig framtid. Uppdraget handlar inte

längre enbart om att skydda vatten i närområdet, utan mer om att skydda flödet av varor och de instanser som binder ihop det maritima klustret med landgående transporter och ser till att livet fungerar normalt. Att möta dess hot och skydda våra viktigaste instanser kräver nya tag och marinen måste tillsammans med övriga parter våga tänka i nya banor för att kunna på ett effektivt sätt möta de nya hoten som vi står inför.

Ett exempel skulle kunna vara att bilda en internetbaserad maritim portal. Där syftet skulle vara att låta sjöfartsnäringen tillsammans med myndigheter utbyta erfarenheter, information och underlätta samverkan genom samarbete. Detta skulle även vara möjligt att göra direkt i realtid. Det finns exempel på när en sådan här portal använts och fungerat alldeles utmärkt, bland annat i insatsen i Indiska oceanen, EUNAVFOR, operation ATALANTA. Med en sådan portal skulle vi underlätta kommunikationen i det maritima klustret runt om i Östersjön och våra närområden. Marinen måste, precis som övriga organisationer, låta erfarenheter och lärdomar ligga till grund för framtida arbete och planering.

Det finns stora frågetecken kring marinens framtid och dess verksamhetsområde. Att säkra svenskt maritimt territorium är den mest grundläggande uppdrag marinen har – och kommer så vara även i framtiden. Däremot finns det otroligt många uppgifter som marinen har kompetens och erfarenhet att kunna lösa bättre än många andra organisationer. Att skydda marina transporter, bevakning av geografi, geologi, oceanografi och andra forskningsdiscipliners områden är också sådant som marinen är kapabla till att genomföra och stödja. Insatser där marinens kunskaper och erfarenheter skulle

stötta hjälparbetet t.ex. vid oljekatastrofer och andra stora olyckor där samordning och kunskap är grundläggande för att lyckas lösa uppgifterna borde också vara en del av marinens uppgifter.

Moderata Ungdomsförbundet har länge varit för ett svenskt aktivt fullvärdigt medlemskap i Nato. Under den senaste Folk och Försvarskonferensen i Sälen skrev jag en längre debattartikel om varför det inte bara är nödvändigt utan även politiskt rätt att Sverige tar ställning för ett medlemskap i Nato. Däremot ska vi inte vara pådrivande i en gemensam försvarsallians med övriga EU-länder. I den komplexa omvärld som vi lever i idag och i framtiden är säkerhet är något som vi bäst bygger tillsammans med andra. Samarbete är både en fråga om förmåga och om tillit. Vår bestämda uppfattning är att säkerhetspolitiska samarbeten ska baseras på gemensamma idéer och gemensamma värderingar, och inte på geografisk närhet. Nato är den naturliga samarbetspartnern inte bara för Sverige, utan för stora delar av Europa. Många länder har redan gjort sitt val, och att romantisera om ett alternativ till Sverige känns långt ifrån verkligheten.

Sverige har länge deltagit i övningar tillsammans och ledda av befäl från Nato. Vi har anpassat vår utrustning, till viss grad, för att lätt kunna vara behjälpliga vid situationer där vi samarbetar med Nato för att kunna ta del av deras militära struktur. Men vi behöver göra mer, speciellt inom marinen.

Ett bevis på att vår kompetens har varit uppskattad av Nato-länderna är vår insats i Libyen. För första gången på ca femtio år deltog svenska stridsplaner i en skarp insats och nästintill första gången Gripen gjorde det. Sverige flög dit med Natoanpassade Jas 39 Gripen C-version.



*Erik Bengtzboe argumenterar för en svensk anslutning till NATO. I dagarna (6-19 september) genomförs den internationella övningen Northern Coasts med deltagande av 14 nationer från NATO och EU i "svenska" vatten. I år är första gången som Sverige har haft planeringsansvar för övningen. Från svensk sida deltar 14 marina enheter enheter, 10 helikoptrar samt 10-14 Gripenplan.*

Den 31 mars 2011 övertog Nato ledningsansvaret under Operation Unified Protector (OUP) från amerikansk ledning. Insatsen var att upprätthålla en flygförbudszon, säkerställa det rådande vapenembargot mot landet och värna om civilbefolkningens säkerhet. Det svenska bidraget var åtta stycken Gripenplan med spanings- och stödresurser, personal för informationsoperationer och en enhet för lufttäckning. Majoriteten av den svenska personalen var baserad på Naval Air Station, Sigonella på Sicilien. Huvuduppgiften för de svenska planen var att inhämta information och underrättelse till stöd för insatsen. Insatsen pågick i sju månader.

Inför Försvarsmakten 2018, när Försvarsmaktens nya struktur är helt ge-

nomförd, har marinen stora utvecklingschanser för att få en mer Natoanpassad struktur. För att kunna delta aktivt i längre insatser måste vi se till att miljösystemen är uppgraderade och är anpassade för tropiska vatten. Många av våra ytgående mindre fartyg är i allmänhet för små med en begränsning i uthållighet för långvariga insatser. Inga av de fartyg som används för närvarande har helikopterkapacitet, med undantag för det nya fartyget i Visbyklass där en liten helikopter kan landa på akterdäck. Med förbättrade stödförmågor skulle marinen förbättra möjligheterna att delta i insatser under längre perioder. Många av de insatser som marinen deltar i är Nato-ledda och marinen behöver få tillgång till

Nato-kompatibel utrustning t.ex. länk-11, för att vara fullt interoperabla med andra enheter. Även tillgång till Nato-krypto system är nödvändiga.

Marinen har ett gyllene fönster av omorganisation inom Försvarsmakten att bli fullt interoperabla med Natos system för att aktivt kunna delta i internationella insatser fullt ut. Vi måste utvärdera alla våra insatser noggrant så att vi tar tillvara på de erfarenheter och lärdomar som vi utvecklar under varje operation. Det är bara genom övningar och operationer vi får erfarenheter och lärdomar som kan rädda liv i framtiden. Vi ser även vilka system vi måste förbättra och vad vi måste förändra för att vara fullt interoperabla med Natosystemet. Vi anpassar våra system redan, om än inte tillräckligt, vi övar och deltar aktivt redan i skarpa operationer tillsammans med Nato. Det enda som saknas är en tillräckligt stor, och bred, politisk vilja att Sverige tar steget fullt ut och börjar betala medlemsavgiften. Fler partier behöver ansluta sig till Moderaterna och Folkpartiets linje för ett medlemskap i Nato, eller lämna dagens önsketänkande och visa upp ett relevant och rimligt alternativ till ett Nato-medlemskap.

Den svenska alliansfriheten har sedan 1992 varit i gungning. Neutralitetspolitiken som överideologi avskaffades i realiteten för 20 år sedan och efter det var ett medlemskap i EU ett naturligt steg. Att inte Sverige kommer stå neutrala om ett av våra grannländer, EU-länder eller om USA och Kanada blir angripna är en naturlig utveckling av hur det geopolitiska

läget har förändrats de senaste åren. Säkerhet mot moderna hot byggs tillsammans med andra. Lissabonfördraget som Sverige ratificerat innehåller en solidaritetsklausul som innebär att EU-länderna ska bistå varandra vid katastrofer och terroristattacker, men även vid väpnade angrepp. Att vi valt den solidariska vägen för att hjälpa våra grannar och vänner vid katastrofer är ett stort steg i rätt riktning. Sverige kan, likt i praktiken nästan samtliga av världens övriga länder, inte försvara sig ensamt mot ett väpnat angrepp utan vi skulle behöva hjälp från andra. Då är det nödvändigt med militära allianser.

Vi har vuxit upp med att Sverige är neutralt och alliansfritt, men den politiken och överideologin har spelat ut sin roll och förändrats. Sverige måste börja – på allvar – välja sina vänner som vi ska samarbeta med. Det ska inte vara vår plats på jorden som avgör vilka vi ska samarbeta militärt med. Geografisk position är inte ett relevant argument för militära allianser – ideologi och politik är.

Världen ser inte ut idag som den gjorde igår. Vi står inför nya hot och nya möjligheter. Möjligheterna att resa och handla över jorden gör oss också utsatta. Marinen har en nyckelposition idag genom att fortsätta säkra handelsvägar för det maritima klustret och i förlängningen vår levnadsstandard. Ska det vara möjligt måste framtidens försvar grunda sig i ett medlemskap i Nato och en fortsatt anpassning till Natosystemen, och aktivt deltagande i övningar och skarpa insatser så vi kan fortsätta dra nytta av erfarenheter både på lång och kort sikt.



Förbundsordförande  
LINDA NORDLUND  
Försvarspolitisk  
talesperson  
JOAKIM RÖNNBÄCK

*Linda Nordlund är förbundsordförande för Liberala Ungdomsförbundet och Joakim Rönnbäck är förbundets talesperson. Foto: Clara Uddman.*

## Marinen behövs - både i Skredsvik och Adenviken

*Den marina säkerheten blir allt viktigare i en globaliserad värld med ett ökat beroende av sjövägar. Sveriges internationella arbete för fred och mänskliga rättigheter gynnas även av tillgången till kvalitativa marina enheter. Säkerhetskomplexet Östersjön förutsätter en närvarande svensk marin med förmåga till sjöbevakning och ubåtsjakt. Ökad militarisering av Nordsjön och handelssjöfart i Arktis förutsätter även militär närvaro på Västkusten. Sverige bör även ta lärdom av den norska marinen och utreda införskaffandet av fregatter, skriver Liberala ungdomsförbundet.*

Med mer än en tvåhundra mil lång kust och ett territorium med närmast tio procent vatten fyller Marinen en viktig funktion för att lösa Försvarsmaktens uppgifter. Detta särskilt mot bakgrund av sjöfartens stora betydelse för utrikeshandeln. För att hävda den territoriella integriteten är exempelvis sjöbevakning därför en central men ofta bortglömd aktivitet. Liberala ungdomsförbundet efterfrågar marina enheter från både flotta och amfibiekår, med en god sensorisk förmåga, utbildning och kostnadsramar för tillräckliga fält- eller sjödygn. Detta arbete berör inte bara Sverige - Östersjön bör betraktas som ett säkerhetskomplex, det vill säga ett område så sammanlänkat

att staternas säkerhetssituationer inte kan betraktas åtskilda från varandra. Något som även bidrar till det riktiga i en snar anslutning till North Atlantic Treaty Organisation (Nato). När allt fler politikområden samordnas och effektiviseras över gränser finns det goda skäl att knyta an för en bättre försvarsförmåga med världens största militära sammanslutning för demokratiska stater. I väntan på ett Nato-medlemskap är det därför även viktigt att fortsätta med arbetet för Nordisk-Baltiskt samarbete inom ramen för ett utvecklat Nordic-Baltic Eight (NB8), Partnership for Peace (PFP) samt handgripligen exempelvis genom ett fortsatt deltagande i de återkommande övningarna, som



*"Morgonfys" i Gullmarsfjorden (Skredsvik) för blivande röjdykare. Foto: Försvarsmakten, 4.sjöstridsflottiljen.*

Northern Coasts och Baltops.

Den gemensamma säkerheten blir allt viktigare i takt med utvecklingen mot ett mer auktoritärt och rustande Ryssland. Samtidigt som nya rapporter om inskränkningar av grundläggande friheter och förtryck av oliktankande når oss, visade den omfattande ryska beredskapsövningen i juli med runt 160 000 deltagande samt den offensiva övningen Zapad på en oroande ökning av Rysslands militära förmåga. Med väldiga planer på upprustning under de kommande åren och en uppenbart aggressiv utrikesdoktrin finns det goda skäl för Sverige att stänga igen det säkerhetspolitiska vakuum i västra Östersjön som dagens försvarspolitik innebär. Östersjön kommer högst sannolikt att vara ett fredens hav även fortsättningsvis, men stabiliteten och EU-länders självbestämmande vinner på ett gott grundförvar.

Vidare har Marinen flera viktiga uppgifter även i fredstid, sådant som minröjning, tillhandahållandet av en plattform för signalspaning samt eftersöksuppdrag och sjöräddning. Detta förtjänar politisk medvetenhet. Men med anledning av den stora säkerhetspolitiska betydelsen av sjövägar och kuststräckor vill vi i denna artikel särskilt lyfta andra omfattande utmaningar för byggandet av marin säkerhet. Först och främst: Ett trovärdigt försvar förutsätter fler marina enheter med ekonomiska möjligheter för övningsverksamhet. För att möjliggöra detta behöver Marinen liksom Totalförsvaret i stort frigöras från industri- och regionalpolitikens bojar. Försvarsutskottet bör ta till sig av de ständigt återkommande skräckhistorierna om tidsödande och dyr materielförsörjning. Våra försvarspolitiker bör samtidigt rikta blicken till våra grannländer och notera den effektivitet



*Arbeten på helikoptern ombord på HMS Carlskrona i Adenviken vid den senaste insatsen under 2013. Foto: Anders Kallin, Försvarsmakten.*

och funktionsduglighet som exempelvis Finland kan visa upp till en jämförbar kostnad.

Vårens debatter om den så kallade ryska påsken och enveckasförsvaret bör tjäna som lärdom även på det marina området. För att kunna värna alla relevanta dimensioner av svenskt territorium bör förmågor på ubåtsjaktens område återupprättas. Detta förutsätter bland annat ett aktivt arbete med sensorer och plattformar, där frånvaron av marina helikoptrar är särskilt beklaglig. Det ställer även krav på Marinens möjligheter till personalförsörjning. Attraktiviteten i militära yrkesbanor måste stärkas. Liberala ungdomsförbundet kräver därför en översyn av rekryteringen till GSS, samt officers- och specialistofficersutbildningarna. Samtliga nivåer förutsätter en tillfredsställande rekryteringsbas, något som att döma av larmen om officersutbild-

ningarnas urvalsgrupper verkar saknas i dag. Vi i Liberala ungdomsförbundet är övertygade om att personalförsörjningsreformen kan vara till fördel för sjöstridskrafterna genom ett mer effektivt utnyttjande av utbildningsinvesteringar. Detta är dock långt ifrån givet. Reformen måste därför kompletteras med lärdomar från jämförbara länder, och myndigheter som vår egen kustbevakning. Vidare bör frågan om de militära vitsordens betydelse vid ansökan till officersutbildningen utredas. Ett snävt fokus på gymnasiebetyg tycks riskera en utstötning av kvalificerade GSS:ers önskan om vidareutbildning mot officerstjänster i samma vapenslag.

Framtidens marina försvar kan med fördel innehålla rörliga kustrobotbatterier stationerade i Blekinge och på Gotland, samt en ökad fast närvaro av marina enheter i Skredsvik och Göteborg. Den förhöjda militära aktiviteten i Nordsjön

och Arktisregionens ökande ekonomiska betydelse ställer krav även på Sveriges försvarsmakt. Lejonparten av det säkerhetspolitiska arbetet kring Arktisregionen går genom diplomati, ökad frihandel, återkommande samverkan inom ramen för Arktiska rådet samt stabila relationer inom Nato och PFP. Men Liberala ungdomsförbundet efterlyser även att lärdom tas från den norska flottan. Nästa generations försvarspolitik bör utreda hur Sveriges förmåga att verka i andra miljöer än Östersjöns skulle stärkas av införskaftet fregatter liknande de norska Nansen- eller Osloklasserna. Den marina säkerheten blir allt viktigare i en globaliserad värld med ett ökat beroende av sjövägar. Sveriges internationella arbete för fred och mänskliga rättigheter gynnas även av tillgången till kvalitativa marina enheter. Svenska bidrag till upprätthållandet av fred liknande insatsen i Libanon, eller skyddet från Adenvikens pirater är en viktig prioritet för Försvarsmakten i en globaliserad tid. Den materiell som underställs Försvarsmakten bör återspegla denna ambition.

Arbetet för mänskliga rättigheter och demokrati får inte heller tappas bort i materiellledet av försvarspolitiken. Liberala ungdomsförbundet kräver därför ett

förbud mot export av försvarsmateriel till diktaturer. Ubåtar är ett synnerligen effektivt och avskräckande vapenslag under svensk flagg men försäljning av ubåtar av Sjöormen- och Västergötlandklass till Singapore gynnar varken Singapores folk eller Sveriges trovärdighet som en demokratins röst i det internationella samfundet.

Marinens uppdrag är flera och av stor vikt. För att kunna uppfylla dessa behov anslagen ökas och materielförsörjningen effektiviseras. Ytterligare en väg till ökad effekt går genom internationellt samarbete. En europeiserad materielförsörjning inom ramen för EU och ett deltagande i Nato med tillgång till mellanstatlig Smart defence, i andra sammanhang känt som pooling and sharing.

Till dess att Sverige ingått djupare försvarspolitiska samarbeten med demokratiska stater i vår omvärld bör återupprättandet av en ändamålsenlig Försvarsmakt stå högst på den försvarspolitiska dagordningen. I samband med att Flottan år 2022 fyller femhundra år hoppas vi därför att den och Amfibiekåren kan fira med kloka försvarsbeslut i ryggen. För Marinen behövs – både i Skredsvik och Adenviken.





*Sjöfartsredaktör Torbjörn Dalnäs var redaktör för tidningen Utkik under hela dess existens 1980-2010 och är en erfaren journalist i sjöfartssammanhang. Foto: Mariko Dalnäs*

## *I havets våld och sköte, del I*

*Hav täcker 70 procent av jordens yta. Omkring halva ytan är fritt vatten, utanför nationell kontroll. Den uppmärksamme nyhetskonsumenten konfronteras dagligen med händelser som på ett eller annat sätt har med internationell havsrätt att göra. Havsrätten, principen om havens frihet, formulerades redan i början av 1600-talet av den nederländske folkrättsjuristen Hugo Grotius. Den regleras i FN:s havsrättskonvention, som efter sitt engelska namn förkortas UNCLOS.*

Sedan UNCLOS sjösattes 1982 och trädde i kraft 1994 har den ratificerats av drygt 160 länder, däribland Sverige. En svaghet är att den ledande stormakten USA står utanför. Motståndarna på hemmaplan motsätter sig att USA, som de ser det, skulle överlåta delar av sin överhöghet till en internationell organisation. Obama-administrationen har argumenterat för en amerikansk anslutning, med hänvisning till stora ekonomiska och strategiska fördelar. Det senare argumentet understryks av Pentagon, USA:s försvarsmakt. Ett positivt beslut förutsätter emellertid två tredjedels majoritet i Senaten.

Därför har USA formellt kvar den gamla territorialvattengränsen på tre nau-

tiska mil från kustens baslinje; ursprungligen den räckvidd en avfyrad kanonkula beräknades ha ut över havet. Just utanför denna gräns kunde förr fartyg ankra med kasino och andra förbjudna lockelser ombord. Sverige - som länge hade en gräns på fyra nautiska mil - nåddes 1961-62 av popmusik och reklam från piratradiostationen Radio Nord ombord på nicaraguaflaggade *Bon Jour*, som låg till ankars utanför Ornö i Stockholms södra skärgård. Motsvarande förekom i Öresund vid samma tid, under panamansk flagg.

UNCLOS ger kust- eller strandstaten oinskränkt rätt till havet ut till tolv nautiska mil från kusten eller skärgårdars baslinjer; dock med rätt till fri passage för fartyg under andra flaggor. I sin exklu-

siva ekonomiska zon (EEZ) 200 nautiska mil ut från kusten har strandstaten ensamrätt till exempelvis fiske, havsbaserad vindkraft och resursutvinning på havsbotten. Vidare tar havsrätten hänsyn till strandstaternas kontinentalsockel, det vill säga den sluttande förlängningen av landmassan ut i havet. Kuststaten har exklusiv rätt till mineralutvinning på sin kontinentalsockel, som kan sträcka sig utanför den ekonomiska zonen.

I det som följer här ges ingen fullödlig analys av rättsläget till havs. Snarare presenteras en samling exempel, som kan ha ett eller annat samband med havsrätten; i synnerhet sådant som berör världshandelsflottans uppemot 60.000 fartyg och drygt en miljon sjömän.

## m/s Piri Reis

På morgonen den 29 april 2013 kolliderade två lastfartyg utanför grekiska Peloponnesos, trots att sikten var god och havet kav lugnt. *M/s Piri Reis* förliste. Det turkiskägda fartyget var uppkallat efter en legendarisk osmansk amiral och kartograf men bar nu de fjärran Cooköarnas flagg. Denna polynesiska stat med knappt 20.000 invånare har begränsade möjligheter att utreda olyckan, där tio av 17 syriska besättningsmän omkom. Det andra fartyget, *ConSouth*, seglade under karibisk Antigua/Barbuda-flagg med rysk-polsk-filippinsk besättning. Således tycks åtta länder ha varit inblandade, inbegripet strandstaten Grekland.

## Guanabarra

I början av 2013 dömdes fyra somaliska pirater till långa fängelsestraff vid en domstol i Tokyo. Den 5 mars 2011 hade de bordat tankfartyget *Guanabara* utanför den somaliska kusten. Besättningen på 24 man – flertalet filippinare men

även några kroater, montenegriner och rumäner – hade låst in sig i ett skyddat så kallat citadell ombord. En amerikansk jagare och en turkisk fregatt kom snabbt till undsättning. Attacken misslyckades. De fyra piraterna kunde gripas.

Ingen i *Guanabaras* besättning var japan. Fartyget förde den karibiska önationen Bahamas flagg. Fartygsnamnet betyder ”Havets sköte” på det brasilianska tupifolkets språk och syftar på den bukt där Rio de Janeiro ligger. Den enda kopplingen till Japan var att fartyget ägdes och opererades av det japanska rederiet Mitsui OSK Lines. Det var med andra ord ingen självklarhet att piraterna skulle lagföras just där.

Förr dominerade uppfattningen att ett fartyg alltid var flagglandets exklusiva territorium, ett *territoire flottant* eller ”flytande territorium”, oavsett fartygets position. I princip gäller det fortfarande på det fria havet men inte inom territori-  
alvattengräns.

## Enrica Lexie

Den 15 februari 2012 stävade den italienska tankern *Enrica Lexie* västvärt utanför Malabarkusten i sydvästra Indien. Nordvästra Indiska oceanen anses vara högriskområde för pirattackor. Med från avgångshamnen Singapore fanns därför en skyddsstyrka bestående av sex italienska marinsoldater; ett så kallat VPD (ves-  
sel protection detachment).

Plötsligt närmade sig vad italienarna uppfattade som en hotfull skiff, den gängse termen för dagens piratbåtar. De italienska militärerna hävdar att de sköt varningsskott, dock utan effekt. Uppenbarligen sköts även verkanseld. Två besättningsmän dödades på den mötande båten, som skulle visa sig vara en fredlig indisk fiskebåt vid namn *Saint Antony*.



*Tankern Enrica Lexie från vilken italiensk militär avgav verkanseld mot ett uppfattat hot som dock visade sig vara en fredlig indisk fiskerbåt. Två indiska fiskare dödades. Foto: Wikipedia commons.*

Ett av frågetecknen kring händelsen är varför tankerns SSAS (Ship Security and Alert System) inte aktiverades om man upplevde akut fara. Systemet är till för att utlösas manuellt i sådana lägen. Det fungerar ungefär som fartygets EPIRB, ett slags radiofyr för lokalisering av nödställda. Snabb hjälp tillkallas inom närområdet.

Italiens linje är att dödsskjutningarna skedde från ett italiensklagat fartyg ute på internationellt vatten, det vill säga mer än tolv nautiska mil utanför den indiska kusten. Således borde målet avgöras vid italiensk domstol. Landet företrädde i denna sak av sin svenskfödde biträdande utrikesminister, Staffan de Mistura.

Från indiskt håll hänvisas till den tilläggsszon på ytterligare upp till tolv nautiska mil utanför territorialhavet som havsrätten ger utrymme för, i syfte att ge strandstater möjlighet att beivra brottslighet till havs. Följden är att två italienska marinsoldater hålls kvar i Indien, åtalade för mord på två indiska fiskare. En komplikation är att målet har förts till

National Investigation Agency, som är specialiserad på terroristbrott. Italienarna befarar att NIA kommer att återopa en lag om sjöfartsskydd, där dödsstraff är det som gäller vid fallande dom.

En intressant aspekt i målet blir gissningsvis bedömningen av ansvarsfördelningen mellan den italienske befälhavaren på ett italiensklagat civilt fartyg och de befullmäktigade representanterna för den italienska försvarsmakten på samma italienska fartyg.

I fallet *Enrica Lexie* rörde det sig om disciplinerade yrkesmilitärer, som uppenbarligen begick ett fatalt misstag i ett läge som de upplevde som skarpt. Piratfaran har även lett till en växande lukrativ marknad för privata säkerhetsföretag, som kallas PMSC (private maritime security companies). I värsta fall kan de drivas av lycksökare med ett brokigt förflutet och dra till sig skjutglada legoknektar, som inte nödvändigtvis uppvisar högreandel än piraterna själva.

BIMCO (Baltic and International Maritime Council), som är ett globalt sam-

arbetsforum för rederier och skeppsmakerier, välkomnar inte denna utveckling. Men i avvaktan på en mera permanent och långsiktig lösning har man utfärdat ett standardkontrakt, GUARDCON, för att anlita PMSC-folk ombord på fartyg under gång genom högriskfarvatten. Även andra PMSC-kontrakt förekommer.

## Sea Marshals Ltd

Ett av PMSC-bolagen runt Arabiska sjön är brittiska Sea Marshals Ltd, som driver ett antal flytande vapendepåer (floating armouries) på internationellt vatten, under det kustlösa Mongoliets bekväma flagg. Bland flytetygen återfinns två ex-svenska örlogsfartyg; 60-åriga minsveparen *Tjurkö*, som nu heter *Marshal-5*, och 33-åriga röjdykartendern *Skredsvik*, som begåvats med nya namnet *Sinbad*. Ombord bidar säkerhetsvakter sin tid i avvaktan på nya uppdrag i passerande handelsfartyg, med skjutklara vapen i hand.

I april 2013 intervjuade Sveriges Radio en svensk representant för bolaget. SR-rapporteringen hade fokus på de flytande vapendepåerna, samt mord eller dråp på minst elva fredliga jemenitiska fiskare. En av dessa sköts av en PMSC-vakt på den norskflaggade tankern *Nordic Fighter*, som drivs av Nordic American Tankers på Bermuda. Flagglandet Norges rättsväsende sägs inte ha rört ett finger i saken, trots påstötningar från Jemen.

Sea Marshals har även sökt sig till en växande västafrikansk marknad inom denna speciella nisch. I Guineabukten grasserar piratliknande överfall mot handelsfartyg. Ofta riktar de sig mot fartyg innanför Nigerias, Benins, Togos, Ghanas eller Elfenbenskustens territorialvattengräns. Då är de, enligt havsrätten, definitionsmässigt inte piratdåd utan väpnade rån mot fartyg.

För dem som drabbas kan det vara egalt, men distinktionen saknar inte betydelse. Pirater är enligt urgammal rättsuppfattning *hostis humanis*, mänsklighetens fiender. Därav följer att alla har rätt, eller rentav moralisk skyldighet, att ingripa mot sjöröveri ute på det fria havet. Om liknande brott däremot sker inom territorialvatten är det strandstatens sak att agera. Enligt pressuppgifter har Nigeria tillåtit PMSC-bolag som Sea Marshals att verka inom landets territorialhav.

## Wallenius Lines

Från den 1 juli 2013 är det, enligt riksdagsbeslut, tillåtet för svenskflaggade fartyg att ha beväpnade vakter ombord under gång i utomeuropeiska farvatten. I Arabiska sjön rör det sig numera så gott som uteslutande om 14 fartyg tillhörande Wallenius Lines, som för sin del anlitar det brittiska PMSC-bolaget Securewest International. I farvattnen runt Guineabukten kan det för svensk del röra sig om någon enstaka ströresa för ett produkt-tankfartyg. Tillståndsgivning till och tillsyn över PMSC-insatser sköts av Transportstyrelsen.

## Västafrika

Piratdåden och de piratliknande övergreppen i Guineabukten har länge haft en annan karaktär än de runt Adenviken. De somaliska piraternas affärsidé är att utkräva lösensummor för kapade fartyg och besättningar, medan deras västafrikanska kollegor främst har varit ute efter de kapade fartygens last och besättningarnas tillhörigheter. Dock har tagande av gisslan med krav på lösensummor ökat även där. Sjöröveri är inte det enda brottet som utspelar sig i farvattnen runt Guineabukten. Transporter av vapen och narkotika är betydelsefulla och mycket



Den svenska marinens före detta fartyg HMS Skredsvik, nu under nytt namn, m/v Sinbad seglande under det kustlösa Mongoliets flagga. Med tanke på fartygets sjöegen-skaper har besättningen med säkerhet utvecklat mycket goda "sjöben". Mer kan läsas på företagets hemsida: <http://www.sinbadnavigation.com/index.html>

lukrativa inslag i den illegala sjöfarten, både där och annorstädes.

2010 påträffade nigerianska myndigheter stora mängder vapen från Iran ombord på det tyskägda, Marshall Islands-flaggade fartyget *Everest*. Vapnen påstods ha varit avsedda för en upprorsrörelse i Casamanche i södra Senegal. I maj 2013 dömdes en iranier och en nigeriansk medbrottsling till fem års fängelse.

Den före detta portugisiska kolonin Guinea-Bissau tjänar som mellanlager i de sydamerikanska kokainkartellernas smugglingsled till Europa och även som en alternativ led till USA. I april 2013 bordades den panamaflaggade motoryachten *Al Saheli* på vad som påstås ha varit internationellt vatten mellan Guinea-Bissau och Kap Verdeöarna, som är ytterligare en före detta portugisisk koloni. Bordningen genomfördes av agenter från den amerikanska antidrogmyndigheten DEA. Ombord på fartyget greps Guinea-Bissaus förre marinchef – en konteramiral som anses ha sadlat om till narkotikakung – och ytterligare några personer, varpå de förpassades till rättskipning i USA.

## Karibien

Under två försommarveckor 2013 genomfördes en Interpol-operation runt om i Karibien för att motverka den omfattande narkotika- och vapensmugglingen. 15 fartyg togs i beslag, obekant under vilka flaggor.

Den 15 juli 2013 stävade det nordkoreanska fartyget *Chong Chon Gang* från Kuba mot Panamákanalen, i strid mot det internationella regelverket med sin AIS-utrustning avstängd. Tre år tidigare hade fartyget belagts med kvarstad i ukrainsk hamn sedan narkotika och annat smuggelgods påträffats ombord. Troligen var det denna bakgrund samt tips från amerikanska underrättelsekällor som fick den panamanska kustbevakningen att borda *Chong Chon Gang* för en rutinkontroll. Besättningen gjorde motstånd och påstås ha förberett sänkning av sitt fartyg. Befälhavaren försökte begå självmord.

Fartyget fördes till kaj och besättningen fängslades. Ombord påträffades - dolda under 250.000 säckar kubanskt farinsocker - containrar med 240 ton äldre vapen av sovjetiskt fabrikat, inbegripet

två stridsflygplan av typ MiG-21. Från exportlandet Kuba hävdades att sockerlasten var en gåva till det nordkoreanska folket och att vapnen skulle uppgraderas i Nordkorea för att sedan återbördas till Kuba. FN har utfärdat vapenembargo mot Nordkorea, och dessutom lär det råda totalförbud för civila fartyg att frakta vapen genom Panamákanalen. Fartyget hålls kvar i Manzanillo International Terminal.

## Människosmuggling

Ytterligare ett brott till havs är människosmuggling på ranka flytetyg. I mars 2013 sjönk ett överlastat fartyg utanför den nigerianska kusten. Ombord fanns uppemot 170 människor, som hoppades på en bättre framtid i det jämförelsevis välmående oljelandet Gabon längre sydvart. Många av dem drunknade.

Tragedin upprepades i juni 2013, då en skuta sjönk utanför Gabons huvudstad Libreville och tog uppskattningsvis 30 västafrikanska migranter med sig i djupet.

Fenomenet är inte unikt för Guineabukten. Termen båtflyktingar syftade ursprungligen på de människomassor som flydde i svallvågorna efter Vietnamkriget under 1970-talets senare hälft. I Västindien försöker haitier och dominikaner ta sig till grannön Puerto Rico och vidare till USA men löper risk att i stället hamna i havet.

För kubanska flyktingar tillämpar USA särregler, benämnda *wet foot*, *dry foot*. De som försöker ta sig över Floridasundet med båt skickas tillbaka medan de som når USA till lands släpps in. Följden är att många kubaner tar sig med småbåtar till de brittiskstyrda Caymanöarna i syd och därifrån vidare till Centralamerika eller Mexico, för att landvägen ta sig till USA.

Fattiga asiater satsar sin sista skärv på en våghalsig sjöresa från indonesisk hamn till den närbelägna australiensiska utposten Christmas Island. Men i stället för att nå det hägrande Australien förpassas de till tröstlösa flyktingläger på två gudsförgättna stillahavsöar, ett av landet bekostat arrangemang som kallas *the Pacific solution*.

Besättningen på norska Wilhelmsens containerfartyg *Tampa* följde både hederskodex och regelbok en augustidag 2001, då hon var under gång mellan Fremantle och Sundasundet. En nödställd fiskebåt hade siktats nord om Christmas Island, överfull med båtflyktingar. De skulle visa sig vara hela 438 personer. *Tampa* ändrade kurs för att rädda de nödställda.

Nu tog en segsliten dragkamp vid. Många av flyktingarna var i mycket dåligt skick. Befälhavaren krävde att de skulle släppas iland på ön, av självklara humanitära skäl. Australiensarna vägrade. I stället för att bistå med mat och medicin lät de kommandosoldater borda det norskflaggade fartyget. Men i det långa lopet vann norrmännen en solklar moralisk seger, även om nya prövningar väntade för de redan prövade båtflyktingarna. Dock kom de undan med livet i behåll.

Sämre gick det för uppskattningsvis 55 båtflyktingar, som i början av juni 2013 trängdes på en sjunkande fiskebåt i farvattnen nära Christmas Island. Samtliga befaras ha omkommit. Tragedin reste frågor kring den australiensiska sjöräddningen. Först något dygn efter förlisningen kom en fullskalig räddningsinsats igång, men då påträffades endast vrakdelar.

Hos oss brukar händelser som denna på sin höjd leda till frimärksstora notiser i dagspressen.

I december 2012 sjönk en flyktingbåt med burmesiska muslimer, tillhörande den svårt förföljda etniska gruppen rohingya, i Bengaliska viken. 40 överlevande räddades ombord på ett vietnamesiskt lastfartyg, som förde dem till Singapore. Där förvägrades de att gå iland, varpå det muslimskt dominerade grannlandet Malaysia tog emot dem.

Dramat var inget undantagsfall. Fyra år tidigare, i december 2008, hade ett stort antal rohingyas tagit sig in på thailändskt vatten. Thailändska myndigheter förde iland flyktingarna på en ö. Där misshandlades de, varpå de föstes ombord på maskinlösa farkoster. I grov sjö bogserades pråmarna ut på öppet hav, där de lämnades åt sitt öde. Drygt 500 flyktingar tros ha omkommit.

Företrädare för den thailändska Marinen har även anklagats för att vara inblandade i människosmuggling av rohingyas till grannlandet Malaysia. Det lär förekomma att rohingyas som inte kan betala för transporten säljs som slavar till den thailändska fiskeflottan.

## Snakeheads

Så kallade snakeheads organiserar en omfattande människosmuggling från Kina till företrädesvis USA, men även till EU och andra hägrande mål. Dessa "ormhuvuden" är lierade med de kinesiska brottsyndikat som kallas triader. De tar svindlande belopp per person i avgift för överfarten. Migranterna blir därigenom skuldsatta upp över öronen i många år framöver. De som lyckas ta sig iland i det nya landet hamnar ofta som skuldsalvar på eländiga sweatshops - låglönefabriker med usel arbetsmiljö - i något Chinatown.

Ännu värre gick det för 286 illegala kinesiska immigranter 1993. I fyra månader hade de trängts i lastrummet på ett

kvartssekelgammalt kinesiskägt fartyg, *Golden Venture*, som i juni det året gick på grund utanför New York. Tio kineser drunknade under försök att ta sig iland. De övriga hamnade i fängelse. En tiondel beviljades så småningom asyl, men mångdubbelt fler deporterades. Först 1997 släpptes de sista ur fängsligt förvar. Den för smuglingsförsöket ansvarige triadrepresentanten fick ett lindrigt straff mot att han "golade" på sina medbrottlingar. Operationens US-baserade kvinnliga ormhuvud, "Big Sister Ping", dömdes till 35 år.

Flyktingsmuggling över Adenviken har pågått i årtal, vanligen från Bosaso i norra Somalia. Om smugglarna vädrar fara när de närmar sig den jemenitiska kusten tvingar de sin mänskliga last överbord och lämnar flyktingarna vind för våg i hajrika vatten. En del lyckas simma iland, men myriader människor har omkommit i vågorna.

Motsvarande flyktingströmmar går i över havet från Mauretania och Väst-sahara till Kanarieöarna, samt från den nordafrikanska medelhavskusten till Spanien, Italien och Malta. Dessa båtflyktingar brukar kallas *harragas*, efter ett arabiskt ord med innebörden "de som bränner (sina ID-handlingar)".

2011 öppnade Libyen alla flyktingsluser och tvingade ut afrikaner på havet i bräckliga farkoster, oavsett vilka väderförhållanden som rådde. Inte mindre än 1.500 båtflyktingar befaras ha omkommit i vågorna under det året, i fåfäng strävan efter att nå den närliggande italienska utposten Lampedusa.

## Utkik?

Det har förekommit att utkiken på passerande fartyg medvetet blundat när nödställda kommit i sikte. I mars 2011,



*Ett fiskefartyg från ett europeiskt land utanför västafrika som "dammsuger" havet på fisk. Foto: Greenpeace.*

då NATO-aktionen mot Libyen pågick, befann sig 72 migranter på en mindre skuta strax utanför Tripoli, med Lampedusa som destination. Båten blev manöveroduglig och nödanrop sändes. Den italienska kustbevakningen larmade NATO-enheter i farvattnen. Migranternas belägenhet negligerades av passerande örlogsfartyg. När båten drev iland på den libyska kusten efter 15 dygn hade 63 av de 72 migranterna avlidit. Två av de överlevande har stämt den spanska och den franska försvarsmakten.

Ett annat exempel utspelade sig utanför Panamás stillahavskust i februari/mars 2012. Tre fiskare var ute med sin båt, då motorn dog. De drev över havsvidderna i två och en halv vecka innan de äntligen mötte ett stort kryssningsfartyg. Men där togs ingen notis om dem. Om bord hade några passagerare observerat de nödställda och förgäves försökt larma

besättningen. Fartyget kunde därigenom identifieras som Bermuda-flaggade *Star Princess*, ägt av Californien-baserade Princess Cruises. Två av de tre fiskarna hann avlida innan den drivande båten undsattes två veckor senare.

Här gäller inte enbart sjömännens traditionella hederskodex att rädda människoliv. Två konventioner inom FN:s sjöfartsorganisation IMO är otvetydiga. Enligt bärgningskonventionen SALVAGE 89 och sjösäkerhetskonventionen SOLAS har fartyg skyldighet att rädda nödställda till sjöss. Dock är man inte tvingad till det om det egna fartygets säkerhet därigenom skulle äventyras. En komplikation i sammanhanget är att pirater i vissa farvatten har låtsats vara nödställda för att på så vis uppnå sina mål.

## **Rovfiske**

År 2000 greps en svensk skeppare på Ka-



narieöarna, misstänkt för att med sin fiskebåt ha smugglat in 38 kapverdianer på den spanska ögruppen. Det leder oss till det närliggande fastlandet och Afrikas äldsta territoriella konflikt.

1976 lämnade Spanien sin nordvästafrikanska koloni Rio de Oro eller Spanska Sahara, belägen mellan Marocko och Mauretanien. På sin tid var den Spaniens skyddande flank just innanför Kanarieöarna. Befrielse rörelsen Polisario utropade Västsaharas självständighet. Men i löndom hade grannländerna lovats av Spanien att få dela på landet, som nu invaderades. Polisario svarade med gerillakrigföring. Det ledde till att Mauretanien drog sig ur efter tre år, varpå marockanska trupper intog även södra Västsahara. FN förhandlade fram ett eldupphör, som råder sedan 1991. Därefter reste marockanerna en 220 landmil lång skyddsvall mot de områden i ost som behärskas av Polisario. FN:s krav för att få till stånd en permanent lösning är att saharierna får folkomrösta om sin statstillhörighet. Under tiden vistas omkring 160.000 saharierna i flyktingläger på andra sidan gränsen till ett tredje grannland, Algeriet.

Denna konflikt kanske inte förefaller ha så mycket med havet att göra. Men det har den. Utanför Västsahara smeks Atlanten av den kalla Kanarieströmmen. Farvattnen är oerhört fiskrika. På tveksamma folkrättsliga grunder har Marocko givit utländska fiskeflottor tillstånd att fiska i västsahariska vatten.

Det utländska fisket utanför Västsahara ingår i ett större problem, som brukar bära beteckningen rovfiske eller *IUU*; en engelsk förkortning som betyder ”illegalt, orapporterat och oreglerat”. Stora fiskeflottor under varierande flaggor dammsuger havet på fisk; inte minst längs Västafrikas kust och runt Afrikas

horn, där utländskt rovfiske rentav anses ha bidragit till det somaliska sjöröveriets uppkomst – inledningsvis som ett slags improviserad ”kustbevakning”.

Delar av havsfisket anses vara en laglös värld, med inslag av bokstavligt slaveeri bland besättningarna. Den 20 augusti 2013 trädde Internationella Arbetsorganisationen ILO:s revolutionerande sjöarbetskonvention MLC i kraft, men i den är fiskefartyg undantagna.

I en rapport från University of British Columbia, publicerad 2013, hävdas att Kinas uppskattningsvis 3.400 fiskefartyg dominerar det globala rovfisket.

Rovfisket anses även ha bidragit till ett annat fenomen till sjöss: Båtflyktningarna. Lokalbefolkningen kan med sina traditionella fiskemetoder inte konkurrera om fångsterna. I brist på utkomst möjligheter hemmavid blir de migranter i hopp om arbete och försörjning i rikare länder.

Ett inslag i det globala fisket väcker särskilt stor avsky bland naturvårdsvänner: Den lukrativa hanteringen med hajfenor, som råvara till den kinesiska delikatessen hajfensoppa. Hajar fångas, stympas och kastas tillbaka i havet, där de går en plågsam död till mötes.

Ett särfall på den maritima scenen är den årliga japanska valfångsten i antarktiska vatten. Internationella Valfångstkommissionen IWC utfärdade 1982 ett moratorium för kommersiell valfångst, men Japan kringgår det genom att kalla sin traditionella fångst vetenskaplig forskning. Sedan flera år pågår en katt och råttalek under sydsommaren, då den militanta miljöorganisationen Sea Shepherd gör allt för att störa valfångsten. Våldsamma konfrontationer förekommer. Anklagelser om terrorism respektive sjöröveri haglar mellan kontrahenterna. Australien har för sin del dragit den ja-

panska valfångsten inför Internationella Domstolen ICJ i Haag.

## Arktis

Inte heller det nästan lika glest befolkade och – ännu så länge – glest trafikerade Arktis är förskonat från tvistefrön som har med havsrätt att göra. Därför publicerade redarorganisationen International Chamber of Shipping i december 2012 en programförklaring i ämnet. ICS menar att det i takt med att den arktiska sjöfarten ökar, inte enbart längs Nordostpassagen, är viktigt att strandstaterna respekterar UNCLOS.

Ryssland hävdar att dess kontinentalsockel sträcker sig ända till Nordpolen, på vars botten man 2007 demonstrativt placerade en titanversion av den ryska trikoloren. Detta anspråk bestrids av Kanada och – på det självstyrande Grönlands vägnar – Danmark.

Kanada och Danmark har dessutom en intern dispyt om äganderätten till den obefolkade ön Tartupaluk - mera känd som Hans Ø respektive Hans Island - mitt i Kennedykanalen, som ingår i Nares sund mellan Ellesmere Island och nordvästra Grönland. Farleden väntas få viss betydelse för sjöfarten framöver.

Till saken hör även att US Geological Survey uppskattar att 30 procent av jordens oupptäckta naturgasfyndigheter finns i Arktis, och därtill 15 procent av den oupptäckta oljan. Det väcker farhågor om framtiden för regionens ömtåliga ekosystem.

## Olja och gas

Prospektering med sikte på utvinning av olja eller gas till havs pågår även i andra konfliktområden. Ett exempel är östra Medelhavet. Rika gasfyndigheter har påträffats där Israels, Cyperns och

Libanons vatten möts. Turkiet mullrar hotfullt på turkycypriaternas vägnar, och mellan Israel och Libanon finns ingen erkänd havsgräns eftersom krigstillstånd formellt råder dem emellan ända sedan 1948.

Ett annat exempel är de japanskbehärskade Pinnacle- eller Klippöarna i Östkinesiska sjön, strax nordost om Taiwan; åtta obebodda småöar, vars japanska namn Senkaku är en direkt översättning av det engelska namnet. Sedan 2010 uppträder Kina - som kallar dem Diaoyu eller Fiskets öar - mycket utmanande runt Pinnacleöarna, då och då med klara intrång på det som Japan ser som sitt territorialhav. Kina påstår att öarna varit kinesiska sedan medeltiden, medan Japan hävdar att de var terra nullius - ägda av ingen - innan de 1895 formellt införlivades i Okinawa län. En starkt bidragande orsak till konflikten är att det finns ansevärliga olje- och gasfyndigheter under den omgivande havsbotten. Det är osannolikt att stridstopparna skulle överlåta till ICJ i Haag att avgöra frågan. En salomonisk lösning vore annars att göra Pinnacleöarna till ett japansk-taiwanesiskt kondominat, territorium med gemensam överhöghet (en lösning som även har föreslagits beträffande Tartupaluk alias Hans Ø/Island).

Twisten om Klippöarna, men inte enbart den, påverkar även Kinas och Japans djupa oenighet om var i Östkinesiska sjön deras exklusiva ekonomiska zoner möts. Klart är att huvuddelen av gasfältet Chunxiao ("Vårgryning") ligger inom Kinas EEZ. Men fyndigheten, som av japanerna kallas Shirakaba ("Vitbjörk"), anses även sträcka sig in på den EEZ som Japan ser som sin. Kina återoppar sin kontinentalsockel och drar EEZ-gränsen långt in på Japans sida. 2008 kom parter-

na ändå överens om gemensam utvinning av gasfyndigheten, men någon sådan har inte kommit till stånd. Sommaren 2013 började kineserna bygga en borrhplattform, helt nära den EEZ som Japan åberopar.

I syfte att flytta fram baslinjen och ytterligare utvidga sitt revir har Kina anlagt fyra och andra fasta konstruktioner på rad småöar utanför fastlandskusten. Japan har för sin del rest något slags fast konstruktion på sin allra sydligaste plätt; den ensliga atollen Okinotorishima, som på äldre sjökort kallas Douglas Reef eller Parece Vela ("liknar segel" på spanska). Korallrevet ligger syd om Kräftans vändkrets och är därmed Japans enda tropiska utpost. Kina bestrider inte attrevet tillhör

Japan men menar att det är en obeboelig "klippa" och inte en ö i havsrättens mening, omgivet av territorialhav och EEZ.

Kina och Sydkorea träter om ett undervattensrev i Östkinesiska sjön. Revet kallas Socotra Rock efter det brittiska fartyg varifrån det upptäcktes år 1900. 1987 restes något slags kummel på grundet, som vid lågvatten ligger 4,6 meter under ytan. Kring millennieskiftet uppförde koreanerna även en forskningsstation på klippan, som de själva kallar Jeodo. Kineserna - som kallar den Suyan - protesterade, trots att de har nästan dubbelt så långt dit jämfört med koreanernas 80 nautiska mil (räknat från ön Marado), och trots att havsrätten ej beaktar undervattensgrund när EEZ-gränser skall dras.

*Artikeln fortsätter och avslutas i TiS nr 4/2013.*

---



**Vi är marina och transporttekniska konsulter och utför:**

- Projektering och specifikation vid nybyggnad och ombyggnad av civila och militära fartyg, båtar, terminaler och transportanläggningar
- Projektledning och/eller assistans vid nybyggnad och ombyggnad av fartyg
- Konstruktion och konstruktionsgranskning av fartyg, fartygssystem och anläggningar
- Tekniska och ekonomiska utredningar, analyser, beräkningar och värderingar
- Beräkningar inom strukturanalys, hydrostatik/dynamik, ventilation, el
- Besikningar inför köp eller försäljning, reparation och ombyggnad av fartyg och anläggningar

[www.saltech.se](http://www.saltech.se)

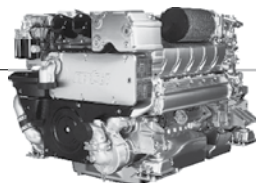
## En partner att lita på!

MTU's motorer är konstruerade för maximal driftsäkerhet och totalekonomi. Detta har gjort MTU till en av världens ledande leverantörer av motorer för kommersiellt bruk. Med ett komplett sortiment från 125 kW till 9.000 kW och ett rikstäckande servicenät erbjuder vi såväl prestanda som trygghet.



**SWEDMOTOR** 

Tel: 08-500 121 40  
[www.swedmotor.se](http://www.swedmotor.se), [info@swedmotor.se](mailto:info@swedmotor.se)





Ledamoten  
ESBJÖRN HILLBERG

*Esbjörn Hillberg är ordförande och grundare av Svenska Fyr-sällskapet.*

## Har Sveriges fyrar en framtid?

*En av mina norska fyrvänner yttrade följande ord för flera år sedan: Mänskligheten fortsätter att bygga broar, järnvägsstationer, slott, kyrkor och andra byggnader varav många med tiden kommer att bli kulturarv/byggnadsminnen. Däremot kommer man med största sannolikhet aldrig mer att bygga en ny bemannad fyrplats. Existerande få fyrplatser utgör därför några av de mest unika miljöer som finns i vårt land och bör sålunda bevaras för kommande generationer.*

Orden är tänkvärda och tyvärr sanna. Vad kommer att hända med världens kvarvarande fyrar? I de flesta länder i Europa och Nordamerika är alla fyrar avbemannade och denna trend sprider sig snabbt över hela världen. Yrkesjöfarten behöver inte fyrar vid navigering och vill då inte längre betala s.k. Fyr- och båkavgifter som infördes för ca 500 år sedan. Har en myndighet inga intäkter eller anslag längre kan de inte betala för underhåll så många fyrar kommer successivt att släckas och ej skötas. Utan underhåll förstörs objekten snabbt då de är placerade på mycket väderutsatta platser. Ett fåtal större f.d. bemannade fyrar kommer antagligen att bevaras av någon statlig myndighet och bli byggnadsminne. Detta är tyvärr ingen garanti att fyrarna kommer att underhållas och överleva på sikt.

Fyrar/fyrplatser som inte behövs kommer troligtvis att säljas till högstbjudande och då omvandlas från fyr till lyxigt sommarboende. Troligtvis riskerar också många större fyrar att successivt förfalla och sedan rivas. Däremot kommer säkert flera mindre fyrar att finnas kvar och överleva en kortare eller längre tid för de kommer antagligen att övertas av båtklubbar/lokala föreningar. På lång sikt är nog tyvärr framtiden även osäker för flertalet mindre fyrar.

## Vill vi ha denna utveckling och avveckling?

Skall en sjöfartsnation som Sverige inte ha råd att bevara en stor del av sitt unika maritima arv och visa det för intresserade?

Svenska Fyrsällskapet (www.fyr.org) grundades oktober 1996 för att samla fyrintresserade människor. Föreningen har vuxit så att den baserat på antal medlemmar är världens näst största nationella fyrsällskap och den överlägset största om man räknar per capita. Det står i stadgarna att föreningen bl.a. skall: *Verka för bevarandet av svenska fyrar, fyrplatser, fyrskepp och andra sjömärken.*

I Sverige finns ca 2 200 större och mindre fyrar samt ca 2 000 sjömärken. Större f.d. bemannade fyrar/fyrplatser är mest hotade och Sverige har ca 140 sådana. Ofta är det en splittrat ägande av de större fyrplatserna men helt eller delvis äger: Staten drygt 85, lokala myndigheter drygt 15 samt föreningar/privatpersoner drygt 35. Av de ca 140 större f.d. bemannade fyrarna är färre än 25 någorlunda intakta med samma ägare av fyr och fyrplatsbebyggelse. På grund av brist på anslag och varierande ägarförhållande av olika fyrar/fyrplatser varierar utfört underhåll mycket och det finns stora eftersläpningar. Sverige saknar en övergripande samsyn, underhållsplaner och regelbundet underhåll av landets f.d. bemannade fyrplatser vilket gör att standarden på kvarvarande objekt hela tiden försämras.

På grund av denna utveckling och en alltmer försämrad framtid för fyrarna/fyrplatserna insåg Svenska Fyrsällskapet tidigt att man måste genomföra en större förändring om landets fyrar/fyrplatser skall överleva på sikt. Vi anser att en grundförutsättning för en likabehandling av fyrar/fyrplatser är en långsiktig underhållsplan, att objekten har en gemensam ägare som bara ägnar sig åt fyrar samt att det finns en långsiktig finansiering. En lösning på problemet vore att bilda en nationell fyrstiftelse. Fyrsällskapet har lagt

ner många timmar på att utveckla ett sådant koncept och presentera det för olika statliga verk.

## En nationell stiftelse

En Nationell Stiftelse skall:

1. Successivt från staten och kanske även från andra ta över ägande, administration, vård och underhåll av sådana bevarandevärda fyrar och fyrplatser, båkar och kummel som inte behövs för nautiska ändamål.
2. Skapa en sammanhållen långsiktig förvaltning så att bevarande, vård och underhåll av Sveriges kulturhistoriska värdefulla fyrar, fyrplatser och eventuella andra sjömärken säkras.
3. I samarbete med lokala intressenter (det finns ca 40 lokala fyrföreningar i Sverige) sköta om, visa och hålla fyrar/fyrplatser öppna och tillgängliga för allmänheten (under den Internationella Fyrhelgen/dagen i augusti varje år öppnar Fyrsällskapet drygt 70 fyrar vilka har ca 12 000 besökare).
4. Skapa förutsättningar för en framtida samlad forskning kring fyrarna och fyrplatserna och om de människor som bodde och arbetade på dessa platser (Fyrsällskapet bygger sedan 2008 en personaldatabas över alla ca 6 000 som jobbat på fyrplatser) så att svensk fyrhistoria dokumenteras.
5. Skapa ett fyrboksbibliotek och fyrbildsarkiv för forskning samt om möjligt ett nationellt Fyrmuseum. Grunden i biblioteket kommer att vara en donation av troligtvis världens största samling av fyrböcker (drygt 2 000 st) och fyrtidskrifter (ca 900 st).



*Tistlarnas fyr. Foto: Tomas Knutsson, Svenska Fyrsällskapet.*

Stiftelsen skall över tiden bygga upp en kapitalbas preliminärt uppskattad till mellan 300 och 400 miljoner kronor. Detta stiftelsekapital skall erhållas genom bidrag ("medskick") från staten samt bidrag och donationer från stiftelser, företag, och enskilda personer samt från EU.

Stiftelsen förutses att från staten successivt köpa ca 80 - 90 objekt till en köpeskilling av principiellt "en krona" per objekt.

Avkastningen på kapitalet skall finansiera löpande vård och underhåll av objekten samt stiftelsens kansli. Den årliga

kostnaden för underhåll av objekten och för kansliet kommer gradvis att öka allt eftersom fler och fler objekt övertas. Det kan ta 10 år eller kanske mer innan samtliga objekt ägs av stiftelsen.

Stiftelsens styrelse skall bestå av representanter för svenskt näringsliv, staten och allmänheten.

Stiftelsens löpande verksamheten skall ledas och administreras av ett kansli som fortlöpande skall kartlägga och planera löpande underhåll av fyrarna/fyrplatserna samt förvalta stiftelsens kapital.

## Staten

Vad har hittills hänt från statens sida med bevarande av Sveriges fyrar/fyrplatser?

Långt innan Fyrsällskapet grundades hade Riksantikvarieämbetet (RAÄ) förklarat vissa fyrplatser som statliga byggnadsminnen (SBM) nämligen 20 st. år 1935, 11 st. år 1978, 2 st. år 1993, 1 st. år 2004 och 4 st. år 2008 samt 4 st. lokala byggnadsminnen (BM) (1994, 1995, 2001 och 2009). Statliga byggnadsminnen ägs av statliga verk som: Sjöfartsverket (SjöV), Statens Fastighetsverk (SFV), Fortifikationsverket (FV) eller Naturvårdsverket (NV). Nu betyder inte en SBM förklaring att objektet kommer att underhållas för räcker inte pengarna för en statlig ägare så sköts inte fyren/fyrplatsen, underhåll skjuts på framtiden och ingen bötfäller ägaren för misskötsel. De flesta människor vet inte heller mycket om SBM, fyrbevarande eller aktuell standard på fyrar och reagerar kanske inte heller på ev. misskötsel. Jag vill påstå att det faktiskt var Fyrsällskapet som år 1998 på allvar startade diskussionerna om fyrbevarande och fyrarnas framtid. Undertecknad och Dan Thunman (byggnadsantikvarie) skrev då varsin artikel i Fyrsällskapets tidning Blänket om vad man borde göra för att bevara Sveriges fyrar/fyrplatser. Har det hänt något under efterföljande 15 år och i så fall vad?

År 1999 beslutade SjöV och RAÄ att man för första gången i Sverige skulle genomföra en inventering av alla f.d. bemannade fyrar/fyrplatser. Man projekterade fyrexperten Dan Thunman som under c:a 1,5 år skulle utföra detta arbete. Vänerns Seglationsstyrelse, Vänermuseet samt Länsstyrelserna i Västra Götaland och Värmland hade 1998 gjort motsvarande inventering av fyrarna i

Väner. Detta var en mycket positiv utveckling och två synnerligen omfattande och bra rapporter publicerades år 2000 i bokform nämligen:

- Dan Thunman: Sveriges fyrplatser, en bebyggelsehistorisk dokumentation av f.d. bemannade fyrplatser anlagda under Lotsverkets tid, ISBN 91-86502-19-0, 356 sidor
- Erik Holmström: Vänerns fyrar – lysande kulturhistoria, en bok om Vänerns fyrar och deras kulturmiljö, ISBN 91-88048-12-8, 192 sidor

År 2001 började RAÄ, SjöV och SFV utreda vilka fyrar som skulle bevaras av staten. Med denna utredning som bakgrund träffades år 2002 högsta cheferna för SjöV, SFV och RAÄ på Kullens fyrplats. Även Svenska Fyrsällskapet var inbjuden och deltog. Myndigheterna enades om att 25 (varav 17 var SBM) av landets c:a 140 f.d. bemannade fyrar/fyrplatser skulle utses till Nationalarv och ägas av Staten. När yrkessjöfarten inte längre behövde något objekt skulle det överföras från SjöV till SFV som då blev ägare och ekonomiskt ansvarig för framtida underhåll av objektet. Utöver dessa 25 fyrar fanns det ytterligare 24 fyrar som redan var byggnadsminnen och 14 som man föreslog skulle bli byggnadsminnen. I teorin skulle hela 63 fyrar bli skyddade. Tyvärr hände inget med detta ambitiösa förslag kanske p.g.a. penningbrist hos staten.

Fyrsällskapet gav inte upp utan började arbeta på sitt förslag att bilda en Nationell Fyrstiftelse. Den skulle successivt ta över, underhålla och sköta alla bevarandevärda f.d. bemannade fyrar när de inte längre behövdes. Staten skulle slippa en massa kostnader och fyrar skulle långsiktigt bevaras enligt ett gemensamt



system. Dessutom skulle stiftelsen med tiden skapa ett svenskt fyrmuseum samt ett fyrboksbibliotek och fyrbildsarkiv. Vi bildade en mindre arbetsgrupp som besökte Kulturdepartementet, SjöV, SFV och RAÄ och presenterade Fyrsällskapet och vad vi föreslog att man skulle göra för att bevara de större svenska fyrarna. Vi kom en bit på väg, men inget mer hände i ärendet från statens sida då Sverige 2006 bytte regering. Vad vi förstår så fanns tyvärr inte fyrbevarandefrågan högt upp på den nya regeringens agenda.

I december 2006 gick SjöV plötsligt ut och listade fyrar som skulle läggas ner. Man ville inte ens diskutera frågan om bevarande med Fyrsällskapet som då var tvungna att skapa en stor debatt i tidningar om släckta fyrar, sjösäkerhet och maritimt kulturarv. Vi fick stort stöd från Sveriges Hembygdsförbund samt alla olika sjö och båtföreningar på riks- och lokalnivå. Fyrsällskapet tillskrev så i augusti 2007 både kulturministern och näringsministern (ansvarig för SjöV) men ingen ville ta i bevarandefrågan. Efter ytterligare korrespondens med Näringsdepartementet samt stor hjälp av en medlem med kontakter inom regeringen kallades Fyrsällskapet i december 2008 till ett möte med Näringsdepartementet. Till detta möte var även SjöV, SFV och RAÄ kallade.

Efter nästan ett års diskussioner med SjöV under Näringsdepartementets ledning undertecknades i november 2009 en "avsiktsförklaring" mellan SjöV och Fyrsällskapet. I avsiktsförklaringen stod bl.a. att parterna skulle ha regelbundna möten och gemensamt försöka lösa frågan vad man skulle göra med större f.d. bemannade fyrar när SjöV inte längre behövde dem. Allt sedan dess träffas representanter från SjöV och Fyrsällskapet för

positiva diskussioner och inga fyrar har lagts ner som SjöV föreslog i sina listor 2006.

Nästa fas i fyrbevarandet kom i maj 2008 då SFV fick ett regeringsuppdrag att göra en Kulturfastighetsutredning som skulle innehålla alla statens drygt 500 olika kulturfastigheter inkl fyrar. Utredningen presenterades februari 2009 och rekommenderade att staten långsiktigt skulle äga och bevara 39 fyrar (varav 31 var SBM). Tanken var att regeringen skulle fatta beslut rörande SFV:s förslag hösten 2010 men något beslut fattades inte heller denna gång.

Regeringen beslutade i stället i november 2010 att tillsätta en ny utredning som skulle belysa kostnader förknippade med kulturbyggnader. Denna utredning överlämnade sitt betänkande "Staten som fastighetsägare och hyresgäst (SOU 2011:31)" i mars 2011. I utredningens betänkande står bl.a;

"Ett intressant initiativ till samlad förvaltning i annan form är t.ex. den nationella fyrstiftelse Svenska Fyrsällskapet föreslagit för en samlad hantering av det kulturarv de svenska fyrarna utgör. Detta syftar till en sammanhållen förvaltning av fyrar som Kulturfastighetsutredningen bedömt hamna både inom och utanför portföljen. Om en sådan lösning väljs får man en samlad, alternativ förvaltning av ett antal värdefulla objekt ur det statliga innehavet."

Efter detta betänkande tillsatte regeringen ytterligare en utredning med uppdrag att senast i december 2012 presentera en lista på fyrarnas kulturhistoriska värde och förslag på vilka fyrar/fyrplatser som borde överföras till SFV när SjöV inte längre behöver dem. Utredningen (SoU 2013:55) levererades den 6 september i år (2013) och vi väntar nu

efter ca 15 års utredningar och diskussioner om fyrbevarande på ett beslut och en framtida bevarandeplan.

## Fyrsällskapet

Vad har nu Fyrsällskapet fortsatt att göra med fyrbevarandet. Våren 2010 invaldes en jurist i Fyrsällskapets styrelse. Under tecknad och juristen fick styrelsens uppdrag att återuppta arbetet med att utreda förutsättningarna för att grunda en nationell fyrstiftelse "Stiftelsen Sveriges Fyrar" med syfte att långsiktigt skapa ett tryggt och stabilt skydd för det omistliga kulturarv som fyrarna utgör. Parallellt med de statliga utredningarna har arbetsgruppen haft många möten med SjöV, enstaka möten med SFV, RAÄ och FV samt några möten med de statliga utredningssekreterarna i de två senaste utredningarna om Sveriges fyror. Fyrsällskapets stiftelsegrupp kompletterades våren 2012 med ytterligare en jurist. Gruppen har utvecklat informationsmaterial och kostnadskalkyler för stiftelsen samt delvis börjat processen med att finna inflytelserika parter som stöder vår idé om en fyrstiftelse och som i ett senare skede, efter att stiftelseidén har godkänts av staten, delvis kan hjälpa till med finansieringen av Stiftelsen Sveriges Fyror.

Svenska Fyrsällskapet anser att fyrarna, vårt unika maritima kulturarv, måste

underhållas och bevaras för framtiden. Därför fortsätter vi vårt viktiga arbete med att skapa och finansiera Stiftelsen Sveriges Fyror vilken skall ta över och bevara landets f.d. bemannade fyrplatser. Vår uppfattning är att så många som möjligt av de större f.d. bemannade fyrar/fyrplatser (ca 80 - 90) med tiden skall täckas av en långsiktig skötsel och bevarandeplan. Fyror skall inte delas in i ett A-lag som innehåller ett fåtal som staten anser vara "fina" fyror vilka staten kanske har råd att underhålla och ett B-lag som innehåller resterande som man inte vet vad man skall göra med. Det är nu dags att, efter alla år utan någon långsiktig lösning och finansiering, slutligen fatta ett beslut som räddar våra f.d. bemannade fyrar/fyrplatser för framtiden.

## Avslutning

Låt mig avsluta med några tankvärda ord: *Trots att världens fyror tillhör olika länder utgör alla en del av samma navigationskedja som omger vår jord såsom en lysande orm. Kedjan har ingen början och inget slut. Fyror är sant internationella i sin karaktär trots alla nationella och regionala olikheter.*

Samtidigt vill jag besvara frågan i rubriken med ett stort JA, dvs Sveriges fyror har en framtid och de måste räddas och bevaras!





Ambassadör  
HENRIK AMNEUS

*Henrik Amneus tog reservofficersexamen i flottan 1956 och diplomerades från Handelshögskolan i Stockholm 1960. Han blev attaché vid Utrikesdepartementet (UD) 1961 och har tjänstgjort som diplomat i en rad skilda befattningar, bland annat som ambassadör i Bagdad 1988-1991.*

## Om kryssaren Emden – uppmärksammas handelsförstörare i Indiska Oceanen hösten 1914

*I sydöstra hörnet av Hyde Park i centrala Sydney står ett monument som minner om Australiens första större sjöstridsseger. Det var den 9 november 1914 som kryssaren Sydney oskadliggjorde den tyska kryssaren Emden vid nuvarande Cocosöarna söder om Sumatra, halvvägs mellan Australien och Ceylon. Vad hade dessa två örlogsfartyg långt ute på Indiska Oceanen att göra? Svaret finner vi i ett spännande stycke sjökrigs- och sjöfartshistoria som väl tål att återberättas så här 100 år senare.*

Kring sekelskiftet 1900 var Storbritannien ännu den dominerande sjöfartsnationen. Dess örlogsflottor skyddade imperiets omfattande handel. Fransmän och holländare hade sina intressen att bevaka i Indokina och den indonesiska övärlden. I Fjärran Östern hade Tyskland lagt beslag på främst Tyska Nya Guinea, Bismarck-arkipelagen och en del öar längre ut i Stilla Havet. De europeiska stormakterna hade upprättat fasta flottbaser i södra Kina, vars kustområden vid denna tid stod utanför centralregeringens kontroll. Den tyska Kina-eskaderns främsta uppgift var att bedriva kolonialpolitik – att skydda tyska intressen i det kaotiska Kina och övriga besittningar. I händelse

av krig skulle eskadern fullgöra klassiska kryssarfunktioner: skydda egna handelsfartyg, förstöra fiendens och medverka i handelsblockader och sjöfartskontroll.

Sommaren 1914 vägde de marina styrkeförhållandena i Ostasien kraftigt till fördel för ententen. Storbritannien, Australien, Nya Zeeland, Frankrike och Ryssland förfogade över sammanlagt 2 slagskepp, 7 pansarkryssare och 11 lätta kryssare. Av dessa ingick alla utom 2 franska pansarkryssare och 2 ryska lätta kryssare i brittiska Eastern Fleet. Tysklands enda moderna örlogsfartyg i utomeuropeiska vatten var Kina-eskaderns 2 pansarkryssare och 3 lätta kryssare ( däribland *Emden*) samt en lätt kryssare base-

rad i Östafrika. Störst av Stilla Havshotorna var den japanska, som omfattade 14 slagskepp, 8 slagkryssare, 9 pansarkryssare, 16 kryssare och 15 jagare, alla dock inte i aktiv tjänst. Neutrala länders (USA:s och Nederländernas) begränsade flottstyrkor utgjorde ingen maktfaktor vid denna tidpunkt.

Efter de ömsesidiga krigsförklaringarna i början av augusti 1914 insåg man på tysk sida att Kina-eskaderns situation i Fjärran Östern var ohållbar. Ententens flottstyrkor var vida överlägsna och dessutom upphörde tyskarnas försörjningssystem med stöddepoter för kolning, proviantering och underhåll mycket snart att fungera, liksom den tyska handelsjöfarten över huvud taget. Den hotande hållningen från Japan påskyndade beslutet att lämna regionen. Några veckor senare (den 23 augusti) anslöt sig Japan till ententen och därmed var riktigheten i beslutet bekräftad. Eskaderchefen viceamiral von Spee tänkte nu segla österut och återvända hem via Kap Horn. För honom var det angeläget att undvika konfrontation med ententens överlägsna sjöstridskrafter i väster.

Den 13 augusti var fartygscheferna i eskadern kallade till ett rådslag inför hemfärden ombord på flaggskeppet *Scharnhorst*. Kaptenen på *Emden* föreslog att en ensam lättroblig kryssare skulle avdelas för sjöfartskrig i den för ententen och främst England viktiga Indiska Oceanen. I bästa fall kunde ett tyskt fartyg närvaro runt Indiens kuster dessutom underblåsa latent antibritiska stämningar. Förslaget vann gehör, och morgonen därpå hissades signalen ”*Emden* detacherad, lycka till!” Med en vid gir åt väster skiljdes hon från huvuddelen av eskadern och gick sin egen väg.

*Emden* var ett vackert fartyg på den

skala som gäller för bestyckade örlogsfartyg. I media kallades hon ibland Österns Svan. Besättningen uppgick till 410 man varav 23 officerare, 17 underofficerare, 92 underbefäl och 278 meniga. De lär ha mottagit det överraskande beskedet med jubel; bättre ute på egna äventyr än en del av den hemvändande eskadern. Fartygschefen hette Karl von Müller, sekonden Hellmuth von Mücke. Andre torpedofficer var den 23-årige prinsen Franz Joseph av Hohenzollern. Hans tvillingbror Fredrik Viktor blev senare svärfar till Sveriges prinsessa Birgitta. Under drygt två månader kryssade *Emden* kors och tvärs över Indiska Oceanen, från farvattnen söder om Sumatra och Java till bukten utanför Rangoon. Hon var långt uppe i Bengaliska Viken, siktades söder om Ceylon ända nere vid Diego Garcia och även subkontinentens västra kust. Hon loggade drygt 30 000 sjömil, motsvarande 5 550 km eller över halva avståndet mellan Nordpolen och ekvatorn.

Kapten von Müller uppbringade sammanlagt 19 handelsfartyg, varav 16 sänktes efter att besättningen tagits om hand. De övriga togs i pris och fick tjäna som hjälpfartyg. Sju handelsfartyg anhölls och undersöktes men fick fortsätta sin gång då de visade sig tillhöra neutrala nationer och inte medförde krigskontraband. Det sänkta tonnage representerande drygt 70 000 ton. Ingen människa kom till skada i samband med dessa räder.

Det tog lång tid innan britererna begrep att det mystiska fartyg som likt en flygande holländare dök upp än här, än där var en ensam tysk kryssare. Vid denna tid fanns varken radar eller flygspaning. Engelsmännen hade att lita till rapporter från handelsfartyg som sett *Emden* och antingen hann rapportera per radio eller lämnade uppgifter efter ankomst till



*Den lätta kryssaren SMS Emden till sjöss.*

hamn. Engelsmännen förfogade över ett väl utbyggt nät av radio- och kabelstationer runt Indiska Oceanen för vidare inrapportering till Amiralitetet i London. Det var dock mera sällan som de uppbringade fartygen hann få iväg en gnistsignal innan sändaren förstördes av tyskarna. Till saken hör att *Emdens* tre skorstenar ibland kompletterades med en fjärde av segelduk monterad på en träställning. Om fartyget även förde falsk flagg kom det att likna ententens kryssare vilket kunde vilseleda mötande handelsfartyg.

För *Emden* var utmaningarna och bekymren många och svårbemästrade. Hur skulle kolning, proviantering och underhåll gå till? Tillgången till kol för de 12 ångpannorna säkrades till en början av medföljande kolningsfartyg. Efter hand kunde förråden fyllas på med hjälp av kapade laster. I avsaknad av baser måste kolningarna ske antingen i skydd av avlägsset belägna atoller och öar eller rentav ute till havs. Och då handlade det om att varje gång föra ombord 400-500 ton kol

från kolarfartyget till kryssaren, ofta under brännande sol och därtill dyning. Den halva av besättningen som var mönstrad i maskin räckte inte till utan även däckspersonal och befäl fick hjälpa till med detta grovgöra. Prinsen av Hohenzollern skriver livfullt om dessa strapatser i sin bok om upplevelserna ombord.

För att undvika upptäckt och konfrontation med de överlägsna fiendestyrkorna iakttog *Emden* strikt radiotystnad från inträdet i Indiska Oceanen via sundet mellan Bali och Lombok den 29 augusti. Desto mer uppmärksamt lyssnade tyskarna på andras trafik och drog slutsatser därför. Med hjälp av sådan signalspaning, tidningsnotiser från uppbringade fartyg och samtal med deras kaptener försökte von Müller luska ut både fiendens positioner och potentiella byten längs med handelsrutterna Aden-Madras-Colombo, Colombo-Calcutta-Rangoon, Colombo-Singapore och Aden-Colombo-Perth. Jämförelser mellan loggböcker efter kriget ger vid handen att ententens örlogsfartyg vid ett par tillfällen ovetande

befunnit sig nära *Emden*. En första indikation om en tysk örlogsmans närvaro i Bengaliska Viken förelåg visserligen redan i mitten av september, men den engelska krigsledningen kände inte med säkerhet till *Emdens* exakta position förän i slutet av oktober.

Förutom operationerna till sjöss gjorde *Emden* en attack mot mål i land och en annan mot örlogsfartyg i hamn. I slutet av september dök kryssaren upp utanför Madras på Indiska halvön och sköt ett antal oljedepåer i brand. En månad senare genomfördes en våghalsig operation i andra ändan av Indiska Oceanen, vid Penang. Intrånget i Georgetowns hamn överrumplade det starka brittiska fästet vid infarten till Malackasundet; i den tidiga morgonen rundade Müller en skyddande udde från WNW, löpte in i viken under beskjutning av redde och hamnområdet med torped och artilleri, vände därefter till kontrakurs och avfyrade även babordssidans torped och batterier för att sedan lämna hamnen i hög fart. En rysk kryssare till ankars på redde sänktes varvid ett åttiotal sjömän omkom och 115 skadades. Vid utloppet dök en patrullerande fransk jagare upp. Den sänktes efter en kort eldstrid och ett fyrtiotal fransmän följde fartyget i djupet. *Emden* ägnade en dryg timme åt att med hjälp av sina kuttrar bärga 35 överlevande, och skadade kom snabbt under läkarvård ombord på *Emden*. Hela operationen var över på ett par timmar, och hade von Müller tagit lite mer tid på sig hade förödelsen kunnat bli mer omfattande. Den framgångsrika attacken innebar samtidigt början till det oundvikliga slutet. ”*Emden* at Penang” telegraferades ut till världen. Inringningen av den fruktade fridstöraren kunde börja på allvar.

*Emdens* framfart väckte stor uppmärk-

samhet i Europa och världen över. Nyheten i mitten av september att ett främmande örlogsfartyg härjade i vattnen utanför Calcutta och redan uppbringat 6 handelsfartyg skapade stor oro. Sjöfarten i Bengaliska Viken ställdes in, fyra släcktes och lotsbåtar hölls kvar i hamn. Frakter och försäkringspremier höjdes över en natt. Planerade trupptransporter från Indien, Australien och Nya Zeeland till krigsskådeplatserna i Europa påverkades. Sjöfartsförbudet hävdades snart men återinfördes efter angreppet på Madras, som ledde till panik i staden och fick befolkningen att fly från kusten i hela området. Utöver den materiella förstörelsen undergrävdes britternas moral i både egna och lokalbefolkningens ögon. Indiska media förvånades över att ententens många krigsfartyg inte lyckats oskadliggöra piraten. Amiralitetet anklagades för ineffektivitet. I London tog marinminister Churchill till sig av kritiken och beslöt om en samlad aktion i stor skala i syfte att fånga in *Emden*. Ett par veckor senare och efter ytterligare ett tiotal sänkningar på rutten Aden-Colombo skrev *The Times* så här: ”Tiden är inne att fråga när Amiralitetet avser sätta stopp för *Emdens* vilda framfart. Hennes härjningar i Gangesmynningen och ner längs Koromandelkusten isolerade provinsen Burma under 14 dagar, lamslog handeln på Calcutta och har åsamkat landet enorma förluster. Hennes återuppdykande betyder nya jättelika förluster.” Churchill sökte lugna kritiken. I en kommuniké den 24 oktober erinrade han om svårigheterna att lokalisera enskilda handelsförstörare ute på öppet hav. Många örlogsfartyg var redan engagerade i jakten och fler skulle tillkomma när visst konvojarbete för truppfartyg slutförts. Förlusterna var visserligen kännbara men representerade

ändå bara en bråkdel av tillgängligt tonnage. Kommunikén slutade med konstaterandet att tysk handelssjöfart i Asien upphört.

I Berlin slogs alla nyheter om *Emden* upp stort och med patriotisk entusiasm. Efter räden i Penang tilldelades von Müller och samtliga officerare, underofficerare samt ett stort antal underbefäl och meniga Järnkorsen av olika klasser. En bild manades fram av den ensamme fribrytaren som utmanade fiendens flottstyrkor.

Kring *Emdens* bravader skapades snart ett skimmer av sjörövarromantik. von Müller var uppenbart angelägen om att undvika våld. Kapade fartyg tömdes visserligen på livsmedel, proviant (vatten, smörjolja), utrustning, kol och allt som tyskarna kunde ha nytta av, men befäl och besättning behandlades värdigt. Kaptener på neutrala fartyg kunde undfägnas ombord på *Emden*. Pristagna besättningar fördes över till *Emden* själv eller, oftare, till hjälpfartyg som utgjordes av tidigare uppbringade och som följde i hennes kölvatten. Vid ett tillfälle betalade von Müller kontanta pengar till den italienske kaptenen på ett neutralt fartyg som inte medförde krigskontraband mot att denne tog över 200 fångar för vidarebefordran till hamn.

*Emdens* kaptener var också noga med att följa gällande internationella regler för uppträdande på neutrala staters vatten och för behandling av krigskontraband. Anhållna neutrala fartyg undersöktes och gick fria om deras last inte ansågs vara av militärt värde för fiendesidan. Ett grekiskt (neutralt) fartyg vars last, kol i brittisk charter, lagligen kunde beslagtas höll von Müller kvar som kolbåt. Kaptenen protesterade först men godtog sedan att mot betalning tjäna som flytande kollager åt *Emden*. Fartyget infångades av engels-

männen kort därefter och den tyska prisbesättningen internerades i Singapore.

Vad hade von Müller för planer när han den 29 oktober var på väg från den uppseendeväckande framgången i Penang med 35 överlevande franska sjömän ombord? Han hade hela tiden varit medveten om att *Emden* i längden inte kunde undgå sammanstötning med fienden. Den otvetydiga identifieringen i Penang möjliggjorde för engelsmännen att med större säkerhet beräkna fartygets tänkbara positioner efter detta datum. Därmed kunde de också samla och disponera sina styrkor. von Müller insåg också att det skulle bli svårt att uppnå överraskningseffekter i de farvatten han tidigare besökt och som nu var varnade och bättre bevakade.

von Müllers första åtgärd var att göra sig av med de franska fångarna. Tre svårt sårade hade avlidit och begravts på övligt sätt till sjöss under militära hedersbetygelser och med anföranden av von Müller på franska och tyska. Söder om Nicobarerna anhölls ett brittiskt handelsfartyg med last av salt (icke kontraband) som fick löpa mot att kaptenen åtog sig att ta hand om de överlevande fransmännen och föra dem till hamn. *Emden* följde sedan Sumatras sydöstra kust och kolade två gånger, den sista vid Pagai den 2 november. Det var den elfte kolningen efter avfärden från Tsingtao tre månader tidigare; sammanlagt hade över 6 000 ton tagits ombord. von Müller letade förgäves efter ytterligare byte på sträckan ned mot Sunda-sundet. Han beslöt nu att uppsöka nya operationsområden utanför Adenviken på andra sidan Indiska Oceanen. På vägen västerut tänkte han förstöra engelsmännens viktiga radio- och kabelstation på Cocosöarna (tidigare kallade Keelingöarna).

Cocosöarna består av ett tjugotal

korallöar 1 300 km ute i Indiska Oceanen; närmaste större landmassa är Java. Ögruppen upptäcktes av kapten W. Keeling vid Ostindiska Kompaniet 1609 och togs i besittning av England 1857. Radio- och kabelstationen på huvudön fyllde en viktig funktion för kontakt och information inom samväldet. 1914 fanns, förutom radioanläggningen, undervattenskablar till Java, Perth och Mauritius. von Müllers kunde naturligtvis ha skjutit stationen sönder och samman med sitt artilleri men han valde en annan väg. Han var förmodligen medveten om att anläggningen drevs och bemannades av ett civilt brittiskt företag. Efter att ha ankrat i den stilla lagunen tidigt på morgonen den 9 november landsatte han en styrka på femtio man ledd av sekonden och utrustad med eldhandvapen, kulsprutor, sprängämnen, yxor och släggor. Artilleriet skulle komma till användning endast om personalen vid stationen gjorde motstånd. I det tidiga gryningsljuset upptäcktes dock landstigningsstyrkan i sina små båtar av vaksamma personer. Från land kunde stationschefen nu se att den fjärde skorstenen på den oväntade besökaren bestod av segelduk och han drog sina slutsatser. Signalerna "Strange ship off entrance", därefter "Emden here" hade redan gått ut i etern och i kablarna när tyskarna började spränga anläggningarna i land. Inget väpnat motstånd restes. Tyskarna hann förstöra radiomasten och kapa åtminstone en kabel innan *Emden* uppfattade radiosignaler till stationen från okända fartyg, dock utan att kunna bestämma avsändarnas identitet eller avstånd. De besvarades inte eftersom apparaturen hade förstörts.

Vad von Müller inte kände inte till var att fientliga örlogsfartyg fanns samlade i farvattnen norr om Cocosöarna just an-

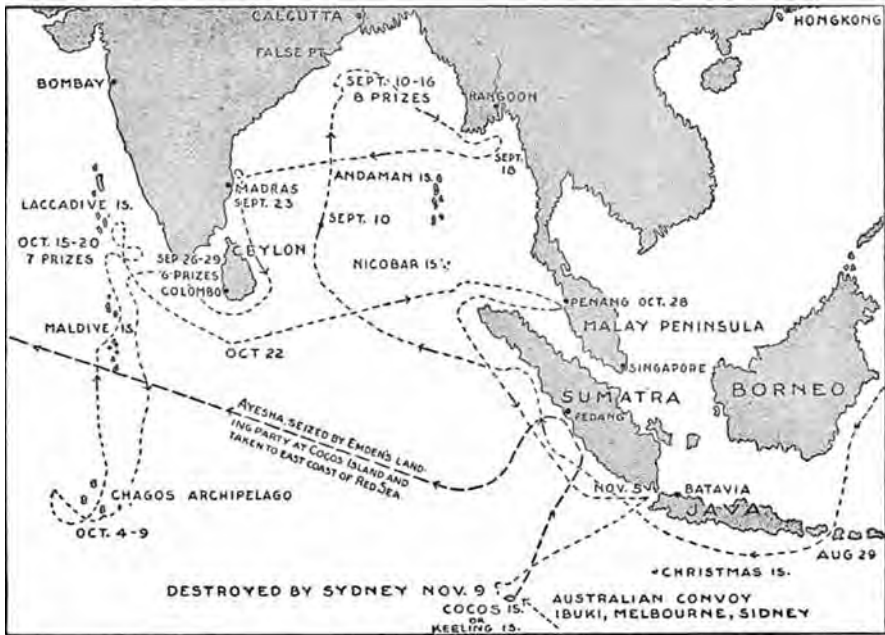
dra veckan i november. Två lätta kryssare, *HMAS Melbourne* och *Sydney* samt den japanska slagkryssaren *Ibuki* eskorterade en konvoj med trupptransport från Australien. När eskorten uppfångade nödsignalerna från Cocosöarna beordrades *Sydney* till platsen för att undersöka läget. Den japanske fartygschefens begäran att ges uppdraget avslogs; eskortstyrkans australiske chef önskade t.v. hålla slagkryssaren i beredskap vid konvojen.

*Sydney* satte högsta fart mot ögruppen. *Emden* siktade fienden kl. 0915 och hann lätta ankar och lämna lagunen (men inte invänta den i hast återkallade landstigningsstyrkan) innan striden började.

*Sydneys* chef kommandörkapten John Glossop hade trumf på hand och utgången var given om han skötte sina kort. Hans fartyg var större och starkare, bestyckat med grövre kaliber med större sprängverkan och längre räckvidd. Hon var snabbare och försedd med pansar i vattenlinjen och låg lugnare i dyningen till följd av sitt större deplacement.

Det var tysken som sköt den första salvan och han lyckades också få in några träffar som orsakade begränsad skada på *Sydney*. När *Sydneys* artilleri väl skjutit in sig stod det klart att den längre räckvidden i förening med högre fart skulle fälla avgörandet. Hon gick hela tiden i 25 knop mot *Emdens* 20 och kunde hålla ett avstånd som reducerade effekten av *Emdens* skott. Ett antal träffar orsakade allvarliga skador på *Emden* vars manöverförmåga reducerades av roderhaveri och utslagna eldpannor. *Emden* lyckades få iväg en torped som dock missade målet när *Sydney* väjde undan. Efter knappt två timmars tapper kamp insåg von Müller att slaget var förlorat. För att spara besättningens liv styrde han med propellarna upp sitt fartyg på den nordligaste av





*SMS Emdens fartygsrörelser hösten 1914.*

öarna. *Emden* var då illa skadad. Efter en del missförstånd upphörde stridigheterna, von Müller kapitulerade, överlevande överfördes till *Sydney*. Glossop skickade sin chefsgigg när von Müller som siste man lämnade vraket. Militära hedersbetygelser mötte den besegrade ombord på *Sydney*. Även övriga fångar behandlades väl, och de sårade kom under vård. Rostiga rester av Österns Svan är kanske synliga än i dag vid lågvatten på revet vid North Keeling.

På tysk sida stupade 143 människor och sårades 65. Ur striden gick 117 personer oskadda. Förlusterna på *Sydney* uppgick till 4 döda och 17 sårade.

Kapten von Müller begick två misstag denna morgon. Det första var att riskera landstigningsstyrkans upptäckt innan telegrafstationen förstördes. Det andra

var att bryta den egna radiotystnaden och kalla på kolaren *Buresk* som hölls i beredskap ett trettiotal sjömil bort. Signalen gick ut, upprepades tre gånger och uppfattades även av stationen i land. Stationens obesvarade begäran om identifiering framkallade misstankar och skärpte uppmärksamheten. Förklaras dessa misstag med att von Müller, medvetet eller omedvetet, förlitade sig på den tur som följt honom dithills under expeditionen?

Jubel i London, förstämning i Berlin. Men redan efter räden mot Madras hade *Emdens* kapten, trots förödelsten och paniken på land, på en del håll framställts i fördelaktig dager: han hade sinne för "fair play" och ägnade sig åt "human krigföring". *Emdens* chef och besättning kom med tiden att tillskrivas egenskaper som ridderlighet och humanitet. I Eng-

land väcktes jämförelser med sportsmananda och von Müller fick epitetet "gentleman captain". Betecknande är brittiska Amiralitets ord när allt var över. I ett telegram till Kina-eskaderns chef amiral Jerram den 11 november heter det: "Emdens chef, officerare och besättning synes oss berättigade till alla militära hedersbetygelser. Om ni inte har skäl för en motsatt uppfattning skall chefen och officerarna tillåtas behålla sina svärd." Med eller utan svärd blev det en lång och dystert fångenskap för de överlevande. Till en början hölls många på flottbasen på Malta. Så småningom överfördes de till brittiska arméns fångläger i England där tyskarna klagade på behandlingen. En viss tröst erbjöd kanske ett beslut i Berlin efter kriget att ge medlemmarna av *Emdens* besättning rätten att till släktnamnet göra tillägget "Emden", med ärtlig verkan.

Den brittiske sjökrigshistorikern Julian S. Corbett lämnar följande slutomdöme om *Emdens* expedition. "Så slutade episoden Emden, som påminner om de gamla franska kaparnas mest kända bedrifter. Kapten von Müller hade inte bara nått ett stort mått av framgång både vad gäller tillfogad skada och strategiska och ekonomiska störningar utan även vunnit fiendens beundran för den skicklighet, uppfinningsrikedom och djärvhet varmed han så länge hållit sig kvar i sin utsatta

belägenhet, liksom för den ridderlighet och humanitet med vilka han fullgjort sina plikter."

Att ett enskilt örlogsfartygs framfart på andra sidan jordklotet kunde få så stor uppmärksamhet förklaras kanske delvis med att det stora förödande kriget knappt börjat. Allmänna opinionen i Tyskland och i viss mån även England befann sig fortfarande i ett tillstånd av nationell hänförelse och vilseledd krigsromantik. Under de tre höstmånaderna 1914 var det inte många som kunde föreställa sig de oerhörda offer i döda, sårade och lidande som de kommande åren skulle drabba alla inblandade, till lands och till sjöss. Det "oinskränkta ubåtskriget" som blev Tysklands svar på ententens handelsblockad var ännu inte proklamerat. Det är stor skillnad mellan von Müllers respekt för människoliv vid attacken mot telegrafstationen på Cocosöarna och beslutet av en tysk ubåtskapten ett halvår senare att sänka brittiska passagerarfartyget *Lusitania* då 1198 personer omkom utanför Irland. Man kan spekulera om von Müllers tankar om ett sådant illdåd. Han tillhörde kanske en förgången värld och tid som försvann med Första världskriget. Hur som helst är von Müllers person en viktig och intressant del av historien om kryssaren *Emdens* äventyr i Indiska Oceanen under några månader för 100 år sedan.

---

*Redaktörens anmärkning: En längre artikel kring SMS Emden författad av P Ekman som inspirerat författaren var införd i Tidskrift i Sjöväsendets sjätte nummer 1964. Detta kommer under hösten att bli tillgängligt genom det pågående skanningsprojektet av samtliga äldre utåvor av Tidskrift i Sjöväsendet.*



*Claes-Göran Dahl är sjöofficer (FA), numera i reserven, med ett förflutet i handelsflottan. Han har innehaft ett antal chefsbefattningar inom industri och näringsliv samt ett flertal uppdrag i parlamentariskt sammansatta organ mm.*

## Wasaorden-marint arvegods

*Om slupen Wasaorden och dess gelikar.*

*I min förra artikel uttryckte jag sorg över hur kunskaperna om den sanna örlogshistorien tycks vara på väg att försvinna och att kraven på det som skrivs inte är vad de en gång varit. Sedan det skrevs har jag dessvärre fått ytterligare vatten på min kvarn. Ett tillrättaliggande rörande Wasaorden till en av många ansedd skrift, returnerades således med kommentaren att några amiralers uttalanden gällande stavnings vägde lätt och den enda tänkbara målgruppen var ”kanhända en äldre generation som varit med i olika stavningsperioder eller sjöofficerare med viss förkärlek till Wasaorden.” Alla Ni som var med vid den senaste större stavningsreformen 1906 (!?) alltså och vi något yngre sjöofficerare. En god vän vid FHS tröstade mig med att så här går det till i den fina världen. Som framgår nedan är det inte första gången de skriftlärde anser sig ha ensamrätt att bestämma över vårt marina arv.*

Det är inte bara kunskaper och färdigheter som går upp i rök. Även marint arvegods, som representerar värdefull marin tradition, kan snabbt förångas om den röde hanen slår till. Jag tänker närmast på riksklenoden *Wasaorden* som fick berättigad uppmärksamhet i samband med det kungliga bröllopet 2010. Som de flesta av TiS läsare säkert vet kunde verkligheten ha varit en annan.

Upphovet till den här artikeln är i första hand att jag ställde mig frågan: Får *Wasaorden* stavas hur som helst? På rod-

darnas mössband från kronprinsessans bröllop är *Wasaorden* stavad med V men min hypotes var att W var det enda rätta och jag sökte därför fastställa det rätta förhållandet.

Jakten på sanningen startade i mina bokhyllor och där fann jag snart bevis i såväl *Forum Navale* som i *TiS*. Under sökandet dök det upp information om farkoster av samma eller liknande konstruktion och för liknande uppgifter som Stats Eschaloupen *Wasa-Orden*. Förhoppningsvis av intresse för den san-

ningssökande och ärliga läsekretsen som jag hoppas kunna övertyga med min bevisföring i själva kärnfrågan. Några av episoderna förtjänar att nedtecknas innan de försvinner in i tjockan tycker jag som tillhör kategorin ”sjöofficerare med viss förkärlek till Wasaorden.”

## Huru stafva Wasaorden?

Först några ord om stavning i största allmänhet. Om den här artikeln hade skrivits före år 1906 hade rubriken kanske varit den ovanstående. Skulle svaret på frågan stå att finna i en stavningsreform? Språket liksom tiderna förändras och vi med dem. Ibland kan det synas vara en svår balansgång mellan rationalitet och normlöshet.

Art directors och andra hedervärda medlemmar av liknande skrän har sagt mig att numera skall man inte skriva Gustaf utan Gustav. Om man går ut på det så kallade ”nätet” tycks de i varje fall delvis ha rätt. Jag skulle dock bli förvånad om vår nuvarande konung och f d signalofficer ombord i HMS Vega, ”the glorious second to none”, skulle uppskatta att bli omnämnd i officiella sammanhang med sitt namn stavat med *v* (jag fick nyligen bevis från hovmarskalken på att han fortfarande stavar med *f*!).

Jag har mycket svårt att ansluta mig till uppfattningen att stavningen skall kunna ändras retroaktivt. Det skulle innebära ett väldigt jobb att rätta alla gravstenar och socklar på kungligheter med namnet Gustaf? Tjusarkonungen på sin piedestal vid Logårdstrappan i Arméens Flottas uniform får kanske se upp? Det vill säga ner!

## Stafningsukasen

Den stavningsreform som genomfördes 1906 på initiativ av den svenske eck-

lesiastikministern Fridtjuv Berg kallades *stafningsukasen*, och väckte stor förbittring i en del kretsar. Bakgrunden till stavningsreformen var att Sveriges Allmänna Folkskollärareförening 1903 inkommit med ett förslag om, att det ”ej måtte betraktas som fel” att i skolan utbyta *dt* som tecken för *t*-ljud mot *t* eller *tt*, samt *f*, *fv* och *hv* som tecken för *v*-ljud mot *v*. Ett kungligt cirkulär den 7 april 1906 stadgade successivt införande i skolorna i enlighet med förslaget. Sakta men säkert gav motståndet mot denna omvälvande reform vika. Säkert bidrog utgivandet av ”Nils Holgersons underbara resa” i en skolupplaga 1907. Där skrevs för första gången i ett större svenskt litterärt verk dialogens verb i singularis och stavningen hade moderniserats.

Bokstaven *w* användes inte för att beteckna *v* under tiden 1801-1906 (”gammelstavningens tid”). Däremot användes *fv* mellan vokaler. Liksom i nutida polska och tyska fungerade *w*, före Leopolds mer konsekventa ortografi<sup>1</sup>, som normaltecken för tonande labiodental frikativa<sup>2</sup>, varför man först under 1800-talet kan anse att *w* användes i dekorativt syfte. Tidigare var *v* reserverat för företrädesvis romanska låneord som *nerv* och *proviand*. Dekorativ funktion har fortfarande ofta bokstaven *w*, och då särskilt som versal i början av namn. Bruket av *w* trängdes bort i och med att frakturstilen blev omodern och ersattes av antikvor på 1800-talet. Jag tror dock inte att gamle kurskam-

1. Läran om ordens rätta stavning, rättskrivning.
2. Tonande ljud, språkljud som till skillnad från tonlösa uttalas med stämbandston, dvs. med vibrerande stämband. Labiodental, språkljud som bildas med underläppen mot övre tandraden, t.ex. [f] och [v]. Frikativa, konsonantljud med brusaktig karaktär, långdragnare än explosiva, t.ex. svenskans [f] och [s].



*Wasavarvet, det första Wasamuseet invid Linjevalchs konsthall.*

raten Warfvinge, vars farfar var en känd sjöofficer och Chef för torpeddepartementet, skulle uppskatta att stavningen av namnet ändrades.

Något stöd för att ändra stavning med W till V finns uppenbarligen inte i stavningsreformen.

Enligt TT:s stavningsregler stavar man namn som personen själv, exemplifierat med kunganamnen, stavar sitt namn. Det verkar klokt. Varför skall någon annan vare sig det sker genom stavningsreformer eller andra ukaser lägga sig i hur mitt namn stavas och mina föräldrar en gång i tiden tänkt sig? Resultatet kan vi se i olika sammanhang när förståsigpåare ger sig på stavningen och i slutändan blir det bara en enda stor oreda när ingen vet vad som är rätt. Vid ett besök nyligen i St Petersburg kunde jag konstatera att det finns länder som verkligen är bokstavstroga i sin iver att ha full kontroll på vilka som in- eller utpasserar. Det drabbade ett par från Kina.

Det har i modern tid givits ut två böcker om *Wasaorden*. En skriven av marininjören och arkivarien vid Örlogsväret Bror Haläng som i flera decennier ansva-

rat för den kungliga slupen. Han skriver genomgående *Wasaorden* med W medan den andra boken valt V.

I Örlogsboken av 1985 års utgåva fastställd att gälla genom beslut av Chefen för marinen Bengt Schuback och kontraherats av Torsten Engberg stavas *Wasaorden* med W.<sup>3</sup> Efter Bengt Schuback tillträdde Dick Börjesson och under hans ämbetsperiod ändrades inte stavningen.

## Influens från Vasa?

Kanske har stavningen påverkats av att dåvarande chefen för Wasavarvet (Wasamuseets tidigare lokal vid Lijevalchs konsthall kallades "Wasavarvet" (med "W")) i ett PM från 1989 meddelade att *Wasa* i fortsättningen skulle skrivas *Vasa*.

I en vitbok, som är svart, om bärgningen av *Wasa* återges ett utlåtande från mannen bakom bärgningen. Anders Franzén, som med stöd från språkvårdande instanser förordade enkel V, radar upp ett tjugotal namn, huvudsakligen variationer på *Vasen*, varav flertalet stavas med W. Han avslutar med att konstatera att om

3. Örlogsboken 1985, sid 92.

företrädare ges åt marin tradition, vilket 1959 gjordes av Kungliga Marinförvaltningen och Kungl.Maj:t, bör dubbel-W väljas. Ärligt och rakryggt även om det var emot hans personliga preferenser!<sup>4</sup>

I en bok av Björn Landström med förord av Anders Franzén kallar han konsekvent skeppet *Vasen*.<sup>5</sup>

Enligt Bäckström fanns det i Riksarkivet 1576 ett skepp med namnet *Gyldene Wasen*.<sup>6</sup> Enligt Riksarkivet 1621 även realskeppet *Wasan* med totalt 109 mans besättning. (Endast *Äplet* och *Rikskronan* hade större besättning, nämligen 127 man.)

Om man söker på nätet efter *Vasen* får man sig till livs en lång utläggning om regalskeppet. Där står att det är helt riktigt att man på engelska skriver "The Krona" eller "The Crown" om skeppet *Kronan*!? Hjärnsläpp skulle jag vilja påstå!

Med samma logik skulle vi således på svenska skriva om HMS *Ark Royal*, som är litet av ett "regalskepp" i Storbritannien, hangarfartyget "Kungliga Arken".

Nej, nystavning i alla ära men efter ett par reformer skulle ingen längre veta vem som är vem. Om egennamnen ändras i onödan är man snart ute på djupt vatten!

Låt oss för ett ögonblick lämna seglingen på etymologins<sup>7</sup> vida ocean och återvända till föremålet för bevisföringen - *Corpus delicti*.

## Wasaorden

När Gustaf III:s bror hertig Karl, stormiral redan i vaggan, skulle gifta sig med prinsessan Hedvig Elisabeth Charlotta av Oldenburg behövdes en representativ far-

kost vid mottagandet. Den gamla slupen *Tre Kronor*, byggd 1729, ansågs inte hålla måttet och därför beställdes en ny med samma antal åror men med större dimensioner och rikt utsmyckad. Dekoren går helt i de gustavianska älsklingsfärgerna blått, guld och vitt.

Förstävnen pryddes av en sköld med de tre kronorna på blå botten och över den en gyllene krona. Det uppdragna akterkastellet, "skägget", var prytt med Gustaf III:s namnchiffer i guld på blå botten med en gyllene krona överst. På salsbyggnaden vilade också en ansevärd förgylld krona vilande på ett sammetsrött hyende med tofsar.

Farkoster med namn efter de använda förläningarna fanns tidigare och den nya slupen fick namn efter kungens senast instiftade orden - *Wasaorden*. *Wasa-Orden* omnämns i hovjaktvarvets stat för 1776 som den nya "Stats Eschaloupen *Wasa-Orden*, dvs. stavad med W och mellanrum eller bindestreck mellan Wasa och Orden. Därutöver nämns 14 andra slupar; bland dem Hans Mayt:s lilla Eschaloup *Tre Cronor*, Hennes Kongl. Mayt:s Drottningens större Eschaloup *Sveriges Wapn*, segeljagten *Glädjen*, roddarjakterna *Solen* och *Stjernen* samt *Marskalks Eschaloupen*".<sup>8</sup>

En hel flottilj således och dessutom fanns de mindre "salssluparna" *Delfinen* (eller *Valfisk*) och *Vildsvinet* (eller *Galten*); klinkbyggda roddbåtar med djurkroppar; aktern i form av ett påfågels huvud och fören med sin namnes uppsyn. Sentida drakskepp!

## Galären

Galären som fartygstyp, dvs. en farkost som ros med ett stort antal åror, har tusenåriga anor.

8. Forum Navale V, sid 50.

4. Claus 1986, sid 17

5. Landström 1980, förordet

6. Bäckström 1884, sid 387

7. Etymologi. läran om ords språkhistoriska ursprung, släktskap och utveckling.

Galärens historia i den svenska örlogsfloTTan är omstridd. Lärde män har i decennierna diskuterat om den fanns i Gustaf Vasas flotta eller inte.

Tengström skriver på sid 130: "Sedan han först färdat åt Wiborg sin käcke Amiral Jacob Bagge med några skepp och galerer..."

Sakta men säkert tillkom allt fler galärer. Efter de ryska galärernas härjningar längs den svenska kusten blev det fart på uppbyggnaden av en flotta som skulle kunna möta det ryska hotet. Arméens Flotta, som den stavades i de första reglementena, fick sitt elddop under Gustaf III:s ryska krig. Dess saga blev kort men intensiv och den avvecklades successivt under 1800-talet.

## En flotta av slupar

Upphovsman till de fantasifulla skapelserna vid Gustaf III:s hov var kungens romantiskt lagde teaterdekoratör Louis Jean Desprez. Han drömde om en hel flottilj av galärer i form av små flytande tempel, seglande på vattnen kring Drottningholms slott, liksom på Brunnsviken kring Haga slott.

De båda salssluparna ovan torde vara de nedan omnämnda "tvenne Lustfartygen till Haga".

Idén stod kungen själv för efter solkungens förebild. Louis XIV nyttjade på Versailles-kanalerna rikt dekorerade farkoster med utländska förebilder och under 1600- och 1700-talen ville de flesta hov med vattenomflutna slott gärna överträffa varandra med liknande farkoster. Uppdraget att bygga dem gick till den 1772 adlade Chapman, som enligt sina egna anteckningar, i Stockholm lät bygga "ett lustfartyg för Konungen, kallat *Amphion*, en Slup med Sal för 9. Tengström 1783, sid 130.

dito, en Slup med Sal åt Prins Hendric af Preussen" och i Karlskrona mellan 1782 och 1785 "tvenne Kongl. Jakter *Amadis* och *Esplendian*, tvenne Lustfartyg till Haga."<sup>10</sup>

Salssluparna fick sitt namn av att de hade en stor hytt - sal - där honoratiöres kunde konversera under seglatsen medan de avnjöt utsikten över vattnet.

Det var stående i fören på *Esplendian* som Karl XIV Johan i Mems slussar öppnade Göta Kanal, vackert förevigat på J C Bergers tavla i Nationalmuseum där man ser den lätta brisen med möda lyfta det långa befälstecknet ovanför den kungliga flaggan medan örlogsflaggan hänger under gaffeln.

Under slutet av 1700-talet är således en hel svärm av slupar som kan ros eller seglas i bruk.

## I krutrök och sjörök

Under sjötåget mot ryssen bodde Gustaf III normalt ombord i *Amphion* där han också hade alla viktiga handlingar och korrespondens. Ankommande post kunde uppgå till "en säck och halv tunna". Gustaf III såg personligen till att landgången drogs in nattetid. Efter Anjalaförbundet fruktade han för sitt liv. Närmare att bli tillfångatagen och eventuellt dödad var han vid flera tillfällen under kriget men det tycks de flesta historieskrivare i modern tid ha missat.

Detsamma var fallet med hertig Karl som normalt residerade ombord i amiralskeppet *Gustaf III*. Genom att skeppet *Wasa* täckte det och *Fäderneslandet*, *Äran* samt *Minerva* från rysk eld räddades hertigen från att hamna i fångenskap eller bli dödad den 17 juli 1788. *Wasas* fartygschef och flera officerare fick dödliga skador. "En ung Officer af Amiral-10. Forum Navale V, sid 38

tetet emottog befälet på *Wasa*” enligt en rapport från händelsen.

Alternativt utnyttjade Gustaf III *Seraphimsorden*, som genomgått en omfattande upprustning, eller *Amadis*. I *Seraphimsorden* ägde några av de mest ödesmättade rådslagen rum.

*Amphion* råkade vid ett tillfälle i lägervall och utrymdes. Törning hade i egenkap av äldste chef beordrat att skonerten skulle stickas i brand. Fartygschefen löjtnant (fänrik?) Olof Eschelsson, en konstituerad kofferdikapten, lyckades tillsammans med 24 man ur livgardet rädda skonerten genom en djärv bragd.

Med *Amadis* återvände Gustaf III 1783 efter finska skärgårdsflottans manöver i Åbo skärgård till Stockholm skärgård där han på Vaxholmsfjärden embarkerade *Wasaorden* och lät sig ros in till Logårds-trappan.

## af Chapmans verk

Chapmans snille uppmärksammades tidigt av de styrande och även om han inte alltid uppskattades efter förtjänst av alla ledande sjöofficerare så gjorde han en lysande karriär och efterlämnade ett arv som i många avseenden fortfarande beundras. Verket *Architectura Navalis Mercatoria* hade tidigt gjort honom berömd utomlands. Likaså att han hävdade att det inte var antalet kanoner som var avgörande utan att skeppens dimensioner skulle anpassas efter artilleriet. Det fick engelsmännen bittert erfara då deras skepp visade sig för veka under ”Amerikanska kriget”.<sup>11</sup>

Under en period var han chef för Djurgårdsvarvet i Stockholm där det byggdes ostindiefarare (de flesta byggdes i Stockholm). Det var där *Wasaorden* sjösattes 1774 (namnet erhöll hon senare) och

11. Gyllengrant 1837, del 2 sid 72.

*Amphion* 1778.

När ostindiefararen *Gustaf III* sjösattes 1776 infann sig såväl kungen i egen hög person som drottningen och änkedrottningen. Dessutom kungens rådgivare Elias Schröderheim samt skalden Bellman som underhöll med ”burleska skämt”. En orkester spelade på såghustaket och det kungliga följet intog en supé som var framdukad för de kungliga gästerna i den s k kyrksalen i övervåningen på ”Lothsackska varvet”.<sup>12</sup>

Historien har okritiskt – kanske genom ett missuppfattat syftningsfel - överförts i den senare boken att gälla *Wasaorden*. Att kungen var närvarande då *Gustaf III* sjösattes torde vara oomtvistat och då han embarkerade det sjösatta skeppet hylades han med Bellmans hyllningssång: ”Gustafs skål, den bästa kung som Norden äger...”<sup>13</sup>

## Wasaorden flitigt i elden

*Wasaorden* användes flitigt en bra bit in på 1800-talet för att förflytta deras majestäter mellan slotten, vid statsbesök och andra högtidliga tillfällen. Den längsta rodden skall ha skett mellan Vaxholm och Gripsholm. Under Karl XIV Johans

12. Fredholm 1974 samt Fredholm 1959-61.

13. Gustafs skål” skrevs av Carl Michael Bellman som en hyllning till Gustav III vid statskuppen den 19 augusti 1772. Bellman hade före statskuppen komponerat *Gustafs skål* som han lärde några officerare vid Örlogsflottan. De hade samlats vid en punschbål på Skeppsholmen tillsammans med Bellman under revolutionsnatten och övat in sången. När kungen sedan passerade sjöng man för full hals: *Gustafs skål!, den bästa kung som Norden äger...* varvid kungen ropat högt tillbaka: ”Tack för skålen!” Kungen frågade amiral Tersmeden vem som komponerat den vackra sången och fick till svar: ”Allernådigste Herre, stadens kända poet, Bellman.” Visan blev mycket omtyckt och fungerade under den gustavianska eran i princip som kungssång.





*Wasaorden i samband med Drottning Elizabeth II:s besök i Stockholm den 8 juni 1956. Observera roddarna i vita skjortor utan bussaronger.*

tid låg den dock upplagd under långa tider. Den gamle fältmarskalken lär inte ha haft några sjöben; inte ens på Göta Kanal vågade han sig ut någon längre sträcka med *HMS Esplendian* vid invigningen.

Först efter Stockholmsutställningen blev det populärt att använda den kungliga slupen igen.

## Brand på Galärvarvet

Slupen *Wasaorden* brann upp i samband med den stora branden på Galärvarvet i Stockholm 1921 men före detta sjöministern, skeppsredaren mm Dan Broström samt några sjöofficerare uppmanade svenska folket i allmänhet och i synnerhet sina gelikar, riddare av *Wasaorden* att bidra till ett ersättningsbygge som enligt kungligt brev fick namnet *Wasaorden*.

Gustaf V gav 1922 nådig befallning åt Kungl. Flottans Djurgårdsvarv att bygga

en ny slup ”in i minsta aln och linje i af Chapmans anda”.

Hon fick överta sin föregångares inventarier samt användbara metalldelar som rorkult, gardjárn, roderbeslag och stävskenor. Årorna byttes mot smidiga åror av ask och på skölden i aktern återfanns Gustav V:s i stället för Gustav III:s namnchiffer.

”Den nya slupen kom att skrivas *Wasaorden*” skriver en av hennes tidigare befälhavare kommandörkapten Wilhelm Frithz i en artikel i tidskriften *Flottans Män*.

## Kungligt brev

Inför byggnationen utfärdades ett kungligt brev med följande lydelse: *Sedan skeppsredaren Dan Broström anhållit, att Kungl. Maj:t ville mottaga genom deras försorg bland den svenska allmänhe-*



*Halskors till Vasaorden (stavning enligt hovets hemsida). Foto: Husgerådskammaren*

*ten insamlade bidrag av kontanta medel och materiel för byggande av en ny slup "Wasaorden" i stället för den vid branden å Galärvarvet i Stockholm den 6 augusti 1921 till största delen förstörda slupen med samma namn, har Kungl. Maj:t, med betygande av sitt välbehag över ifrågavarande erbjudande, medgivit, att gåvan må för flottans räkning mottagas samt bemyndigat marinförvaltningen att vid flottans varv i Stockholm låta utföra ifrågavarande byggnadsarbete såsom ett flottans eget arbete, därvid dock skall iakttagas, att i arbetslönerna ingående dyrtidstillägg icke skola bestridas med gåvomedlen samt att arbetet bör så planläggas och bedrivas, att kostnaderna i övrigt för detsamma icke överskrida dessa medels belopp (beloppet som insamlats var 42 000 kr).*

Den nya kungaslupen sjösattes den 20 juni 1923 med pompa och ståt.

Det torde därmed inte råda något tvivel om hur *Wasaorden* skall stavas. Mariningenjören Hallång, som under drygt 30 år hade det närmaste ansvaret för slupen, skriver i sin bok om *Wasaorden* 1985 genomgående med W och det gör även Chefen för marinen i sitt förord.

I Hallångs bok återges också ett dokument som tillkom i samband med att *Wasaorden* färdigställts. Där konstateras att fem förutvarande sjöministrar på initiativ av kommandören Hans Ericson enats om att insamla medel för att låta spillrorna av den gamla *Wasaorden* ingå i ett nytt fartyg. Vidare att tillställa kommandörer och riddare av Kungl. Wasaorden en anmodan att teckna bidrag.<sup>14</sup>

## Kongl. Orden Wasa-Orden

Hovets "Överste sigillbevarare" stöder uppfattningen att den kungliga förläningen skall stavas med W men att någon klåfingrad hovlakej varit framme. (skriftställarens formulering.) Det stöds också av en titt i Statskalendern för till exempel 1881, där det i avd 771 står: 4) Kongl Wasa-Orden.

Det vill synas som det ligger i tiden att kasta all gammal sakkunskap överbord och språkvårdarna styrs mera av okunniga människors språkbruk än andan att upprätthålla den sanna kunskapen. Själv ryser jag när det står "centrumet", för att bara ta ett exempel i mängden, när det så vackert heter centret. Döm om min förvåning när jag finner att det nu accepteras i officiella ordlistor. Men vi som försöker vårda sjömansspråket slåss förgäves mot sjövilla landkrabbor. Vår man och språk-

14. Hallång, sid 54.



*Wasaordens dimensioner är: längd 17,88 m, bredd 3,1 m, djupgående 1,19 m. Deplacementet är ca 10 ton fullt rustat.*

vårdare amiralen Krokstedt sökte förgäves övertyga de ”språklärde” (SAOL) om att det heter ”hala ner” och inget annat! Men så var hans måtto också ”Flottans folk skall tala Flottans språk!” För att travestera en talare i KÖMS 1833: Må den bildade mänskligheten taga sig till vara, faran är icke ringa att vi håller på att mista en del av vårt kulturarv!

Tyvärr är det i s k akademiska kretsar tydligen vanligt att man borstar vandra på ryggen och hjälps åt att mörklägga sina fadäser vilket fått förödande konsekvenser i några nyutkomna böcker. Allt sådant vore förstås oss sjömän helt främmande.

Om Försvarmakten inte beslutat något annat, vilket inte är oss veterligt eller framkommit vid kontakt med ”Protokollet” och de närmast sörjande, heter slupen således *Wasaorden* och inget annat!

QED!

## **Den nya Wasaordens öden och äventyr**

Om själva bevisfrågan därmed klarlagts kan det vara på sin plats att ägna det

vackra föremålet för hela denna utläggning några rader om dess levnad och äventyr. Den nya slupen användes första gången för att föra de kungliga till invigningen av Stadshuset 1923.

Beträffande *Wasaordens* dimensioner har det valsat runt olika uppgifter. Att mäta längd och bredd bör ju inte vara så svårt. Värre är det med deplacementet. Allt från tio till tjugo ton har angetts. Alltsedan Arkimedes ropade ”Eureka!” i sitt badkar har man med deplacement avsett tyngden av den vattenmassa/vätskemängd som en i vatten nedsänkt kropp undantränger. Återstår att ange den i en relevant måttenhet.

Att lyfta upp ett skepp och doppa ner det i vatten låter sig ju inte göras lika lätt som vid Arkimedes bad och skeppsmätning var länge en vetenskap som omgavs av mystik. Skickliga skeppsmätare kunde komma till helt olika mätetal och fiffiga skeppsbyggare konstruerade fartyg för att redarna skulle slippa så lindrigt undan som möjligt med tullar. Det räcker att tänka på Öresundstullen som gav upphov

till ”flöjten” vars fartygssidor lutade kraftigt inåt eftersom den lede dansken mätte bredden vid relingen.

De konservativa engelsmännen har ju fortfarande inte gått över till det metriska systemet i sin helhet och åtminstone under de första årens seglingar i Tall Ships Race använde man sig av ”Thames tonnage”. Vilket naturligtvis inte är lika med metriska ton.

Ton är ju som bekant ett ord som har sitt ursprung i att man använde just tunnor som måttstock. I den svenska örlogsfloTTan skrev vi därför under flera decennier (och förhoppningsvis fortfarande) i loggboken att vi bunkrat X metriska ton olja eller färskvatten, det vill säga i rydmmåttet kubikmeter.

När *Wasaorden* skulle sjösättas inför det senaste kungliga bröllopet användes två lyftkranar vars instrument medger en bestämning av vikten på nära nog enstaka kilo. Enligt befälhavaren, örlogskapten Anders Hörnfeldt, vägde *Wasaorden* vid sjösättningen drygt nio ton. Med alla inventarier ombord och vatten som sugits upp i skrovet (”fullt rustat” som vi säger om örlogsfartyg) bedömer han att vikten blir närmare tio ton.

Befälhavare skall vara en sjöofficer av örlogskaptens grad och som vakt vid Kunglig flagga en löjtnant. En fänrik eller löjtnant, tidigare alternativt en underofficer av andra graden eller flaggkadett, tjänstgör som styrman och slupen ros med nio par åror, dvs. av 18 man och normalt medföljer en reservroddare.

Det är styrmannen som har det närmaste ansvaret för roddarna och ofta också han som har till huvuduppgift att träna dem. Bemanning av *Wasaorden* togs tidigare ut från Marinens skolor. Sedan Flottan lämnat Skeppsholmen oftast från Berga Örlogsskolor eller Kungl. Sjö-

krigsskolan. Att få vara med som befäl eller roddare i slupen har ansetts vara en stor ära. Under den tid då örlogsrodd var vanlig övning för fartygsbesättningarna och aspiranterna vid Kungl. Sjökrigsskolan kunde en bra besättning snabbt organiseras och övningstiden minimeras. Det är trevligt att kunna konstatera att kommandoorden vid rodd i *Wasaorden* stått sig ganska bra genom åren sedan kapitlet ”Exercise med Åronne på en Turuma” skrevs in i reglementet för Arméens Flotta 1790 och senare i ”Tjänsten i båt”. Tidigare fanns också två fällbara master för latinsegel.<sup>15</sup>

Idag krävs mera omfattande förberedelser för att få ihop en väl fungerande besättning.

Manöver med *Wasaorden* är krävande på grund av hennes relativt stora längd, hennes tyngd, grundgående och stora vindfång samt att man vid tilläggning, då åronna förs resta, inte kan stryka med åronna och upphäva farten. Därför måste alltid farten anpassas noga så att de som tar emot förtöjningsgodset på kajen kan hejda framfarten så man inte far in i en Waxholmsbåt eller annat travaillefartyg.

Vid Stockholms kajer, på Strömmen och på Riddarfjärden, är såväl vindar som strömmar nyckfulla och kan lätt äventyra manövern. Det gäller för befälhavaren att ha gott ”manöveröga” och vara alert. Att samtidigt ge roddkommandon, styra, uppmärksamma hälsningar och saluter från omgivningen, parera gentemot andra och ofta påträngande båtar, besvara kungligt tilltal mm, kräver sin man.

I några av de följande berättelserna från de senaste årens seglatser framskymtar svårigheter av allehanda slag. Det finns flera vittnesbörd som inte tagits

---

15. Örlogsposten



*Kronprinsessans nysyddas tronföljarvimpel.*

med här men nedtecknats i andra källor.

## Flaggor och befälstecken

En kunglig flagga och vimpel samt en tretungad örlogsflagga skänktes av Stockholms flaggfabrik till den nya *Wasorden*. En representant för Stockholms flaggfabrik berättade 1936 att Wasaflaggan är sammanfogad av 15 cm:s våder – vilket var det vanliga på 1600-talet. Inför kronprinsessans bröllop syddes det upp en ny kunglig flagga samt vimpel med lilla riksvapnet som från och med då används när tronföljaren är ombord utan att statschefen är närvarande.

Vilka flaggor och befälstecken som skall föras är i dag noggrant reglerat i Ceremonireglementet:

*"När de kungliga embarkerat, skall befälstecknen hissas på styrbords sejnfall på vimpelstaken. Färdas både Konungen och utländskt statsöverhuvud i slupen, hissas gästens befälstecken om styrbord. I utrymmet akter om salen får, förutom kungligheter och statsöverhuvuden, endast befälhavaren vistas. Det är därför väsentligt att befälhavaren erhåller ak-*

*terändan i sin hand från förtöjningsmanskapet. Vid igångsättning erfordras det fem man som springer igång henne. Vid igångsättning får akterskeppet en inåtgående rörelse som dock kan motverkas med rodet."*

Utöver detta kan nämnas att gästens befälstecken kan ersättas av nationsflagga som då hissas till samma höjd som kunglig flagga. Flaggorna halas ned respektive hissas när den honnorsberättigade passerar relingen.

Den stora flaggan längst akterut kunde understundom ställa till problem. Förre stabshuset Wyn Enqvist kan berätta:

Mitt första uppdrag för Hovets Press-tjänst var "G VI" 90-årsdag. På programmet stod bl a rodd från Riddarholmskajen till Stadshuset. Palme och staden skulle bjuda kungen och kronprinsen på lunch. Jag fick manschettknappar med stadens skyddshelgon, S:t Erik.

En rodd som jag särskilt minns var när befälhavaren på slupen, blev helt insvept i örlogsflaggan vid losskastning från Dannebrogen. Endast Båthatten stack

upp ur den blågula säcken. En kustartillerigenerals försök att frigöra den insvepta och förblindade befälhavaren verkade helt resultatlösa, då Prins Bertil kommer ut ur kajutan och befriar honom med orden:

*-Du! det är nog bäst att en riktig sjöman tar hand om det där.*

Och så blev det! Generalen återvände in i salen där de kungliga njöt av naturens nycker medan slupen med hjälp av strömmen, från Karl Johan, bar av från Drottningens vackra skepp och ner mot Skeppsbron.

Mer pinsamt blev det för mer än en person, den gången när akterförtöjningen satt kvar och det drogs sabel för att kapa trossen. Men det är en annan story.

## På kungligt uppdrag

Att de kungliga landsteg vid det nya Stadshuset från slupen 1923 har redan nämnts. Den har sedan dess använts i både glädje och sorg och det får väl betraktas som en synnerligen välvillig gest av ynnest och heder att få färdas över Stockholms vatten med *Wasaorden*.

Drottning Victoria, som utnämns till ”Kungliga flottans skyddspatronessa”, återvände efter sin död 1930 med pansarskeppet som bar hennes namn. Från skeppet skulle ekkistan med stoftet överföras med *Wasaorden* till Terra Firma dvs. Skeppsholmen. En mycket kraftig snöby syd Kastellholmen satte *Wasaorden* på drift. Två årpar hade tagits bort för att ge plats och det bar sig inte bättre än att slupen var nära att hamna i lägervall vid Beckholmen. Med stor ansträngning kunde dock det hela till slut avlöpa lyckligt.

Våren 1934 var slupen flitigt i bruk och därefter 1938 vid konungens 80-årsdag. Sedan dess hade ingen kunglig person



färdats med slupen förrän drottning Elisabeth kom på besök. Däremot visades den upp vid en roddregatta anordnad av Roddfrämjandet 1944.

På senare år är det mest i samband med statsbesök från vänligt sinnade nationer (majestäter eller andra statsöverhuvuden) som slupen fått lämna Båthallen på Djurgården och en ny besättning fått lära sig att ro och hantera farkosten. Naturligtvis också i samband med kungliga födelsedagar och bröllop.

I Båthallen omgärdades slupen på 1980-talet av ett vackert sjömaningsarbete. Det förfärdigades av före detta skeppsgossarna Gunnar Fagerlind och Kjell Östling. Fagerlind (93) vill minnas att muséet stod för kostnaderna medan Marinen tillhandahöll material. Han hade förfärdigat blå märling, ungefär som den blå bomullstråden i kronans garn, och slagit in det i det tågvirke som användes. Vid varje stötta slogs dubbla valknoppar och i slutet förenades ändarna med grönländsknop. En riktigt vacker knop i den högre skolan!

Otto Hult, som på ÖVS hade hand om småbåtarna, gjorde under många år de sjömaningsarbeten som fanns ombord i *Wasaorden*.

I medlemsbladet ”Skeppsgossen” har en annan före detta skeppsgosse skrivit om besöket av drottning Juliana och prins

Bernhard i maj 1957. Roddarna kom från furirskolan på Berga.

*”Jag skötte utbildningen och trimningen av roddarna vid det besöket. Det är jag som står mellan däckshus och roddare: Jag kan ju berätta att prinsarna Bernhard och Bertil försenade avfärden från krigsfartyget (de tog väl en drink) så att det blev tidsbrist under rodden.*

*Klockorna i kyrktornen började gå för fort. Under samträningen hade vi övat in att byta takt utan kommandoord. De kungliga fick ej störas. Men genom att visa ett antal fingrar ökade aktersta männen takten och de väl inövade andra roddarna följde med. Normaltakten var tre fingrar, men halvvägs såg jag att vi ej skulle hinna (vi skulle förtöja prick 12.00) varför jag visade fyra fingrar, och utan minsta trassel ökade sen takten.*

*Vid förtöjningen var det mitt arbete att mottaga aktra förtöjningslinan (trossen) och långsamt sänka och upphäva farten. Då jag fastgjorde trossen var Juliana så nervös att hon klappade mig i stjärten så att hon skulle kunna gå iland. Det tog ju någon minut att stanna exakt vid röda mattan och belägga.*

*Dagen därpå rodde vi gästerna och alla våra kungliga från Riddarholmen till Stadshuset för Stockholms stads lunch för de kungliga. Då frågade Prins Bertil hur jag fått grabbarna att öka takten. Han hade som sjöofficer märkt detta. Då jag förklarade saken klappade han mig på axeln och tackade för en smart lösning.”*

## Kungabröllop 1976

I samband med H M Konungens och Drottningens bröllop 19 juni 1976 embarkerade de unga tu vid Skeppsholmen där spelmanslag och körer underhöll. Befälhavare var Anders Juhlin, styrman



*Före detta skeppsgossen Gunnar Fagerlind med grönländstekarna (parterna vända åt olika håll) framför Wasaorden.*

Hans-Olof Dahl och officer vid de kungliga flaggorna (Enligt order: ”officer vid de kungliga befälstecknen”) Lennart Danielsson. Alla var då kapten men valde att uniformera sig enligt grundreglerna som kapten, fänrik respektive löjtnant.

Besättningen hade samlat ihop till en blomsterbukett i vitt och blått som var drottningens favoritfärger. Anders Juhlin fick uppdraget att överlämna buketten till drottningen när de kom ut akter om salongen medan slupen låg kvar vid Skeppsholmen. Enär hon då bar sin bröllopsbukett fick buketten stanna kvar ombord vid debarkeringen.

När brudparet lämnat Logårdstrappan gick Anders och Hans-Olof efter upp på slottet för att överrätta buketten. De frå-



*De tre officerarna som förde befälet ombord i Wasaorden vid kungabröllopet, från vänster kaptenerna Lennart Danielsson (iklädd löjtmants uniform), Anders Juhlin samt Hans-Olof Dahl (iklädd fänriks uniform).*

gade sig fram till drottningen och kunde personligen överlämna buketten från *Wasaordens* besättning! Sverige var fortfarande en idyll!

## Spanskt kungabesök

Hans-Olof hade tidigare varit styrman vid president Kekkonens besök den 22 oktober 1975 och ansvarade även för utbildningen av *Wasaordens* besättning 1976. Som chef för aspirantkompaniet på Sjökrigsskolan 1979 var han ansvarig för honnörstyrkorna på Riddarholmen samt vid Stadshuset och fick uppdraget att vara befälhavare på *Wasaorden* vid spanske Kungen Juan Carlos I och Drottning Sophias statsbesök den 17 oktober 1979.

Han trodde att deras majestäter var nöjda med båturen men några dagar senare blev han uppkallad till Spanska

ambassaden. Ambassadören meddelade då att kungen uttryckt sitt välbehag med färden och att han fått i uppdrag att på de kungligas vägnar överlämna en orden – Caballero Civil. En stor kraschan som inte gick av för hackor och som efter vederbörligt tillstånd fick bäras till uniform. Inte någon ”guldkedja från hjässan till fotbjället” som Tornquist (euforiskt ehurusant) skriver om Psilander men närapå.

## Kronprinsessan Victorias och Prins Daniels bröllop

Hedersvakten vid Kungabröllopet 1976 (reservofficerskurs 1977) deltog även som hedersvakt vid slupen *Wasaordens* losskastning på Djurgården under ledning av Hans-Olof vid Kronprinsessan Victorias och Prins Daniels bröllop. Han deltog även som mentor vid utbildning





*De som spang igång och tog emot Wasaorden i samband med kronprinsessbröllopet, reservofficerskurs 1977 mellan mentorn, kommandörkapten Hans-Olof Dahl till vänster, och kommandör Lennart Danielsson till höger.*



*Wasaorden med de nygifta ombord passerar minjaktfartyget Koster där besättningen hurrar för de unga tu. Foto: Wyn Enqvist.*



*Befälhavare örlogskaptan Anders Hörnfeldt.*

av *Wasaordens* besättning vid detta tillfälle. Som tur var hade han tagit kopior på det mesta som fanns samlat i en erfarenhetsloggare som försvunnit spårlöst. Där framgick bland annat att man inte skall lacka bladguldet utan särskilda procedurer eftersom guldet annars skadas. Det var i sista stund som lackningen efter hans ingripande stoppades den här gången. Det visar nyttan av att gamla erfarenheter och traditioner förs vidare (se tidigare artikel i TiS om "det marina arvet").

## Wasaorden unik

Intressant att notera på tal om *Wasaorden* är att det fanns många mer eller mindre fantasifulla skapelser runt om i världen som användes vid högtidliga sammanhang.

Ett antal mindre slupar som använts av

kungliga hov eller andra ståndspersoner finns bevarade men uppställda på Terra Firma som utställningsföremål. Det torde således vara få dylika farkoster som fortfarande är i bruk.

Kejsaren av Brasilien hade på sin tid en statsslup som roddes med minst 14 par åror och var i bruk långt in på 1900-talet. De ottomanska sultanerna hade flera stora slupar som fanns uppställda i ett slupskjul vid Gyllene Hornet 1923 enligt en källa. Den största byggdes omkring 1670, sannolikt en 56-huggare med tre man per åra, de yttersta sittande i utbyggda "gallerier". Den äldsta, sultanen Mahomet IV:s kungliga slup *Chaderqa*, var 40 meter lång och deplacerade 140 ton. Den bemannades av 144 man med tre man per åra och skall ha varit byggd vid 1600-talets mitt.

## Prince Fredericks barge

På National Maritime Museum i Greenwich finns några vackra skapelser uppställda och målningar återger tillfällen då kungliga personer och andra förnäma personer anlänt till sjösättningar eller andra evenemang med förgyllda roddslupar.

Prince Fredericks barge från 1732 byggdes för George II:s äldste son Frederick, Prince of Wales och är med sina runt 20 meters längd ett av muséets största föremål. 24 karats bladguld användes genomgående för utsmyckningen. I samband med en regatta i Wollwich dekorerades den i nya "innestilen" Chinese eller chinoiserie med styraren och roddarna utstyrda i orientaliska uniformer.

Den användes sista gången 1849 av Prince Albert då den roddes till öppningen av the Coal Exchange. Den sågades sedan itu i tre delar och förvarades i mer än 100 år i Royal Barge House i Windsor Great Park.

Prince Fredericks barge ersattes av Queen Mary's Shallop som William III byggde till sin fru vid deras kröning 1689. Den användes vid Kung Georges och drottning Marys deltagande i paraden på Themsen (the Peace Pageant) 1919 för att hedra Royal Navy's och handelsflottans insatser under Första världskriget.

Parader på Themsen som vi såg senast år 2012 har hundraåriga traditioner men Queen Mary's Shallop skall ha varit den

sista i raden av kungliga brittiska slupar som använts. Den överlämnades 1930 till National Maritime Museum och var restaurerad 1960.

## Avslutning

Vi har all anledning att vara stolta över att Wasaorden alltjämt är i bruk och minner om en ärorik tid i vår örlogsflottas historia och en stor skeppsbyggare med internationellt anseende.

---

### Otryckta källor

Utlåtande från amiral Dick Börjesson 2012-10-05.

### Tryckta källor

Architectura Navalis Mercatoria Chapman. Rostock 1968.

Bäckström, P,O, Svenska Flottans historia. Stockholm 1884.

Claus, Gillis, *Wasas historia 1956-64, upptäckt, bärgning, utgrävning*. Wasastudier. Stockholm, 1986.

Fredholm, Bengt, *Skeppsbroadel och Djurgårdsvarv: Släkten Fredholm*. Luleå 1974.

Fredholm, Signe, Samfundet S:t Eriks Årsbok 1959-1961. "*Djurgårdsvarvet och dess ägare*."

Gyllengranat, C, A, Sjökrigshistorien i sammandrag. Kristianstad 1837.

Hallang, Bror, *Slupen Wasaorden*. Uddevalla 1985.

Hallång, Bror samt Nyman, Bo, *Vasaorden*. Borås 1986.

Landström, Björn, *Regalskeppet Vasan från början till slutet*. Stockholm, 1980.

Nyström, Marianne, *Fredrik Henrik af Chapman, varvschef och familjefar*. Kristianstad 2003.

PM 1.7.89 Känt regalskepp nystavas: "Wasa" blir "Vasa".

Skeppsgossen

SKRIFTER UTGIVNA AV SJÖHISTORISKA SAMFUNDET V. FREDRIK NEDMEYER;  
FREDRIK HENRIK AF CHAPMAN SOM KONSTNÄR OCH KONSTFRÄMJARE,  
UPPSALA 1944.

Svenska Flottans Historia. Malmö 1945.

Sveriges statskalender 1881.

Tengström, Jacob, *Historisk afhandling om Svenska Siö-Magten i äldre tider och i synnerhet under konung Erich XIV* (införd i 4:e d. af kongl vitterhets akad:s handl., 1783).

Tienstgöringsreglemente för Kongl Arméens Flotta, År 1790. Stockholm, Tryckt i Kongl. Tryckeriet 1790.

Tidskrift i sjöväsendet 1923 samt flera årgångar.

Tjänsten i båt. (BåtM) 1957 CM Ord M 56 29.7.1957.

Tornquist, Carl, Gustaf, *UTKAST TILL SWENSKA FLOTTANS SJÖ-TÅG*. Stockholm 1788.

Transbladet nr 2 april 1973.

Örlogsboken 1985 års utgåva, M 7772-3102 04.

Örlogsposten.

## Kommentar

### *NATO-anslutning och försvarsutgifterna*

I TiS 2/2013 utvecklar ledamoten Magnus Haglund tankar kring för- och nackdelar med NATO-anslutning för Sverige. En central fråga som inte berörs är hur försvarsutgifterna påverkas av en anslutning.

Ett argument som då och då framförs för svensk anslutning är ekonomiskt. I ett läge där kostnaderna för det av statsmakterna beslutade försvaret tenderar att i ökande utsträckning överstiga tilldelade ekonomiska ramar skulle en lösning på detta dilemma vara en anslutning till NATO. Därigenom skulle alltså kostnadsökningen kunna hållas nere.

Frågan är emellertid hur relevant detta argument egentligen är. Ett riktmärke för försvarskostnaderna hos NATO-medlemmar är att två procent av bruttonationalprodukten, dvs summan av producerade varor och tjänster, bör avsättas för ändamålet. Självfallet måste också kvalitativa aspekter läggas på de finansiella resurser som satsas, men att ange kostnaderna i förhållande till BNP är ju ett väl etablerat sätt att översiktligt mäta de militära satsningarna. Man kan emellertid konstatera att huvuddelen av medlemmarna i NATO år 2012 inte nådde upp till det angivna riktmärket. Högst låg förra året USA, med 4 procent av BNP, medan Storbritannien och Turkiet delade andraplatsen med 2,5 procent, närmast följt av Frankrike och Polen. Våra nordiska grannar Danmark och Norge låg liksom Tyskland på 1,4 procent.

De svenska försvarskostnaderna låg förra året på 1,2 procent av BNP, vilket var lägre än för flertalet NATO-medlemmar. Om vi, med sedvanlig svensk ambition att vara bäst i klassen, skulle eftersträva NATO:s riktmärke skulle vi alltså behöva öka våra försvarskostnader med hela 67 procent, något som ter sig tämligen orealistiskt. Att nå samma nivå som exempelvis Danmark, Norge och Tyskland, dvs 1,4 procent skulle kräva en höjning av anslagen med 17 procent. Det är möjligen mera realistiskt än att nå normen. Men att räkna med att USA med sin stora och växande utlandsskuld och sitt betydande budgetunderskott skulle vara berett att direkt eller indirekt subventionera det svenska försvaret ter sig inte särskilt trovärdigt.

Man kan sålunda konstatera att en NATO-anslutning för svensk del inte med självklarhet reducerar bördan av försvarskostnader i statsbudgeten. Snarare pekar fakta på motsatsen och därmed är knappast ekonomin ett starkt skäl för NATO-anslutning. Då förefaller argument av typen att delta i beslutsprocesserna, möjlighet till specialisering vad avser förmågor, tillgång till avancerad teknologi och full integration i NATO-system av olika slag mera relevanta.

På nästa sida återges militärutgifter för ett antal länder som andel av BNP år 2012 och med ett av slutåren under kalla kriget som jämförelse.

*Per Tistad*

Örlkn/RO, civilekonom

## Militärutgifter som andel i % av BNP i vissa länder

	1988	2012
<i>Amerika</i>		
USA	5,7	4,0
Kanada	2,0	1,3
<i>Asien och Oceanien</i>		
Australien	2,0	1,7
Indien	3,6	2,5
Japan	0,9	1,0
Kina <sup>1</sup>	2,5	2,0
Pakistan	6,2	2,7
<i>Europa</i>		
Belgien	2,6	1,0
Danmark	2,1	1,4
Estland	-	1,9
Finland	1,6	1,5
Frankrike	3,6	2,0
Grekland	4,2	2,0
Italien	2,0	1,7
Lettland	-	0,9
Nederländerna	2,8	1,3
Norge	2,9	1,4
Polen	2,5	1,9
Ryssland/Sovjetunionen	15,8	4,0
Schweiz	1,7	0,8
Spanien	2,0	0,8
Storbritannien	4,0	2,5
Sverige	2,6	1,2
Turkiet	2,9	2,5
Tyskland/Västtyskland	2,9	1,4
Ukraina	-	2,7
<i>Mellanöstern</i>		
Israel	17,7	6,2
Saudiarabien	15,2	8,9

### Källa: SIPRI

1. Uppskattad siffra för år 1989



13 m/s om du sitter i båten.



13 m/s om du ligger i vattnet.

Det ser kanske inte så farligt ut, men havets krafter är inte att leka med. Speciellt inte om du befinner dig i ögonhöjd med vågorna.

Ett säkert tips: Skaffa ett vattentätt fodral till mobilen. Om man bara lyckas slå larm, är chanserna goda att klara sig. Inom en kvart är närmaste räddningsbåt redan på väg ut. Med 66 räddningsstationer och 1800 frivilliga sjöräddare har vi full beredskap dygnet runt längs kusterna och i de största sjöarna.

Men det bästa är förstås om vi inte behöver rycka ut alls. Där kan alla båtägare göra en förebyggande insats genom att hela tiden ha koll på väderprognosen, och därför finns vårt detaljerade Kustväder som gratis app till både iPhone och Android.

En annan förebyggande åtgärd är att bli medlem i Sjöräddningssällskapet. Som medlem får du hjälp vid tex grundstötning eller motorstopp – långt innan läget blir akut och

du riskerar att hamna i sjönöd.

Hjälpen är kostnadsfri, det är vårt tack för ditt stöd. Sjöräddningssällskapet drivs nämligen utan bidrag från staten. Hela verksamheten bygger på gåvor, medlemskap och frivilliga insatser.

Så ge gärna en gåva eller bli medlem online på [sjoraddning.se](http://sjoraddning.se). Eller ring 077-579 00 90 så hjälper vi dig med det också.

# OPEN TO **CHANGE**



**IF THERE'S ONE THING** we know for sure, tomorrow's world will always be a little different. The question is: Are your naval systems prepared for continuous change?

With Saab as your partner, you can put your mind at ease. Based on open architecture and built for smart integration with new and existing systems, all of our solutions enable seamless upgrading and modification in line with evolving needs and requirements.

But that's not all. Saab is also open to change. That's why we've made technology transfer, new business models and partnerships part of our offer. So if you are looking for a partner with the ability to provide you with solutions for tomorrow's challenges, remember:

We are always open to change. ●●●●

[www.saabgroup.com](http://www.saabgroup.com)



# SAAB



kockums.se



# Mästare på smygteknik



Kockums står för marin högteknologi i världsklass - på ytan och under. Vi konstruerar, bygger och underhåller ubåtar och örlogsmarina system med avancerad smygteknik. Andra framgångsrika produkter är det luftoberoende Stirling-systemet, ubåtsräddningssystem och minröjnings-system. Verksamheten bedrivs i Sverige i Malmö, på Muskö och i Karlskrona. Kockums ingår i ThyssenKrupp Marine Systems.

**ThyssenKrupp Marine Systems**

