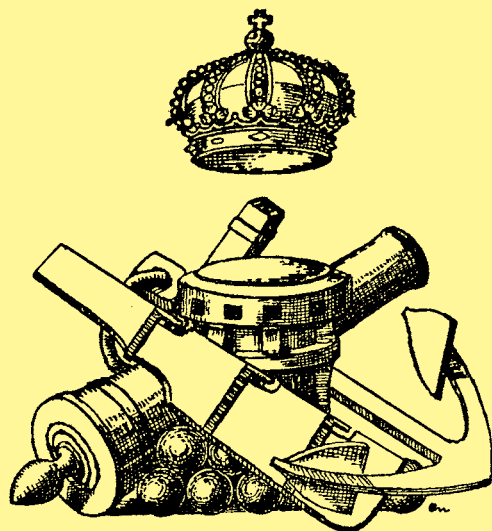


TIDSKRIFT I
SJÖVÄSENDET



1771

MED FÖRSTÅND OCH STYRKA

KUNGL. ÖRLOGSMANNA
SÄLLSKAPET

N:r 10 1969

Anförande av Sällskapet ord- förande, hedersledamoten Arvas, vid nedläggande av sin befattning

*Hållet vid Kungl. Örlogsmannasällskapets
högtidssammanträde den 17/11 1969.*

Vid nedläggandet av en befattning bör en återblick av något slag kunna accepteras även i en tid av snabba förändringar, då blickarna söker sig allt längre in i en oviss framtid. Jag har valt att försöka lämna ett bidrag till den historiska bilden av den institution, som i dag heter chefen för kustflottan.

Namnet "kustflottan" myntades under 1809 års försvarskommittés arbete att söka reorganisera krigsmakten, som drabbats hårt under det finska kriget. Planerna gick ut på att en särskild flotta, "kustflottan", skulle organiseras för att skydda viktiga kustavsnitt mot fientliga företag. Örlogsflottan skulle visserligen alltjämt skydda Sverige mot en fientlig armés landstigning men kunde, ansåg man, omöjligt vara närvarande överallt längs kusten.

De gamla motsättningarna mellan skärgårdsflottan och örlogsflottan låg i botten på denna idé. I stället för en "skärgårdsflotta" eller en "arméns flotta" förordade flottans män i försvarskommittén en kustflotta, som skulle bestå, inte av roddfartyg utan av seglande mindre fartyg, ett tidigt utkast till den lätta flottan. Det blev nu, under trycket av centralförsvarstanken och i brist på medel, ingenting av med detta.

1824 uppgick istället arméns flotta i örlogsflottan.

Frånsett ett sju år långt mellanspel 1886—1873, då Kungl. Maj:ts Flotta, med sjöministern Baltzar von Platen som främste tillskyndare, delades upp i Kungl. Flottan och Kungl. Skärgårdsartilleriet, ej att förblanda med det år 1902 uppsatta kustartilleriet, har vi sedan 1824 inte haft någon delad flottorganisation.

Men benämningen "kustflottan" kom tillbaka i debatten kring sjöförsvaret mot slutet av 1800-talet. Det lågvattensmärke beträffande fartygsbestånd, som man då passerade, gjorde valet i vokalbulär mellan "högsjöflotta" och "kustflotta" lätt. Till att börja med

nöjde man sig med att i reglementen och till sjöss tala om *eskadrar*, som ibland kallades "kusteskadrar". Då eskaderchefen var flaggman kallades han oftast *Högste befälhavare*.

Inte förrän 1884 tillkom emellertid den befattning, som kan sägas vara embryot till dagens CKF. Detta skedde genom "Kungl. Maj:ts nådiga instruktion för inspektören för flottans praktiska öfningar". Orsaken till detta var delvis att båtsmanshålet befann sig på fallrepet, det skulle få den slutliga dödsstöten genom 1887 års riksdag, och att sjöbeväringen, som skulle fylla tomrummet efter de gamla båtsmännen, väntades medföra utökade krav på utbildning. Värnpliktsflottan räknar anor från 1887, då värnpliktiga för första gången övades ombord.

En annan anledning till befattningens inrättande var säkerligen det allmänna uppsving, som flottan upplevde efter en period av förfall. 1884 års inspektör, som var konteramiralen, sedermera viceamiralen, Carl Philip Virgin, hade till uppgift att inspektera flottans årliga sommarövningar vid deras slut och dessutom varje fartyg vid återkomsten till dess hemmastation efter avslutad expedition.

Genom inspektionerna skulle insikt vinnas om medlen för att höja personalens duglighet och förbättra materielen.

Virgin hade tidigare varit chef för flottans militärpersonal och som sådan varit ålagd samma uppgifter, som han nu fick som inspektör.

Inspektören var emellertid en tillikabefattning till den samtidigt, 1884, inrättade tjänsten som chef för flottans stab, sedermera marininstaben. Även denna befattning uppdrogs åt Virgin.

När Virgin avgick 1889 drogs *inspektören för flottans praktiska övningar* in.

Det skulle nu dröja till 1904 innan en ny inspektör, denna gång i en från flottans stab fristående befattning, tillsattes. "*Inspektören af flottans öfningar till sjöss*" var tillika avsedd att vara *Högste befälhavare över kustflottan* efter mobilisering samt att under fredstid föra befälet över kustflottan eller, om sådan icke var samman dragen, över rustad eskader.

Om detta sade hedersledamoten amiral von Krusenstierna inför detta sällskap i sin årsberättelse i reglementen m m 1904 bl a: "Genom skapandet av denna befattning, vars innehavare är avsedd att i händelse av krig föra befälet över kustflottan, har ett det vikti-

gaste steg till främjandet av en effektiv krigsförberedelse blivit taget."

Den förste Högste befälhavaren över kustflottan var dåvarande konteramiralen sedermera viceamiralen Wilhelm Dyrssen, som skulle komma att inneha sin befattning i sammanlagt över 10 år.

Till att börja med hölls kustflottan sammandragen endast sommartid. Under Balkanoroligheterna 1912—1913 liksom under hela första världskriget var dock kustflottan rustad utan avbrott.

Under mer än fyra års tid togs den oavbrutet i anspråk för neutralitetsvakt, sjöfartsskydd och minröjning. Samtidigt bedrevs i möjlig mån övningar till sjöss.

Av praktiska skäl slogs benämningarna Inspektören och Högste befälhavaren över kustflottan samman genom instruktionen för den senare av den 18 oktober 1918. Kustflottan hade nu blivit permanent även om den var av mindre omfattning vintertid. HBK hade från 1921 sina lokaler på Birger Jarlsgatan 7, där han var samgrupperad med marininstaben och chefen för kustartilleriet. Under sommarhalvåret utövade han sitt befäl från flaggskeppet, oftast något av Sverige-skeppen.

Vi är nu framme vid den Kungl. Maj:ts instruktion, som döper om Högste befälhavaren över kustflottan till *chefen för kustflottan* (CKF). Den kom den 19 juni 1931. I likhet med de tidigare instruktionerna av 1904 och 1918 uppdrogs även nu åt CKF att inspektera inte bara kustflottan utan jämväl övriga rustade förband och fartyg samt de skolor, som var anordnade ombord på dessa fartyg.

Rapporteringskyldigheten utökades avsevärt — ett led i den tilltagande byråkratiseringen?

Instruktionen förutsåg vidare som en nyhet att flygstridskrafter kunde underställas CKF.

Med de nämnda undantagen var det emellertid i sak samma instruktion som gällt alltsedan 1904. Vissa paragrafer är identiska med undantag för befattningsbenämningarna.

När en chef för marinen genom beslut av 1936 års riksdag tillsattes f o m den 1 juli 1937 upphävdes samtidigt instruktionen för *chefen för kustflottan*. Vissa av CKF tidigare åligganden övertogs av chefen för marinen och hans stab.

I tillägg till 1931 års reglemente för marinen del II (RM II) stadgas genom generalorder (go 1442/1937) vissa särskilda föreskrifter för CKF utöver vad som stadgas i samma reglemente beträffande

chef för sjöstyrka. De särskilda föreskrifterna avser rapportering till chefen för marinen samt rätten till tjänsteresor m m.

I praktiken påverkades inte CKF verksamhet nämnvärt av den nya ordningen. Kvar stod huvuduppgifterna, nämligen att leda utbildningen till sjöss i fred och kustflottans operationer i krig.

Sedan kom andra världskriget med en ny lång och krävande neutralitetsvakt för kustflottan, som också drabbades av kännbara förluster. Chefer för kustflottan var under det andra världskriget konteramiralerna Gösta Ehrensvärd och Yngve Ekstrand.

När Tjänstereglemente för marinen del II tillkom 1953 så upphävdes RM II med ändringar och tillägg. Nu fanns ingen instruktion eller särskilda reglementariska föreskrifter för CKF.

Den nya regionala ledningen, som infördes 1966, förändrade CKF uppgifter såtillvida att han numera inte längre för befäl till sjöss i krig utan har andra uppgifter inom den regionala ledningen.

Under perioden 1937 till 1966 har CKF ansvar för operativt krigsförberedelsearbete varierat något betingat av övergång från marindistrikts- till marinkommandoorganisation.

I år, 1969, har marinchefen utfärdat en instruktion för chefen för kustflottan, med innebörd att CKF har

— att ansvara för *beredskapen* vid kustflottan

— att leda *utbildningen* vid kustflottan.

Det åligger CKF särskilt att förbereda och genomföra befälsutbildning, grundutbildning av värnpliktiga samt viss repetitionsutbildning med fartyg och fartygsförband.

Därutöver skall CKF bl a

— verka för utveckling av sjötaktiken och sjöstridskrafternas samverkansformer med övriga stridskrafter, som avses insättas mot mål till sjöss,

— övervaka drift och vård av underställda fartyg samt sammanhålla och inge förslag till förbättringar för att öka fartygens stridsvärde.

Av vad består då dagens kustflotta på och med vilken denna instruktion skall tillämpas?

C:a 50 fartyg ingår i huvudsak fördelade på taktiska förband.

Kustflottans personal uppgår under större delen av året till c:a 2 000 man i ungefär lika delar stampersonal och värnpliktiga. Härigenom är kustflottan ett av försvarets allra största utbildningsförband.

CKF ställer, så långt utbildningskravet medger, beredskapsfartyg till de regionala chefernas förfogande. Bildandet av lokala fartygsdepåer för bl a beredskapstjänst genom urdragningar ur kustflottan skulle däremot få negativa återverkningar för hela den rustade flottan. I en tid av ytterlig ekonomisk återhållsamhet och med ett minskande fartygsantal är det viktigare än någonsin att förbandens verksamhet samordnas under övningar i fred. Endast härigenom kan till buds stående resurser utnyttjas rationellt, samtidigt som samverkan kan ske i utbildningen mellan de olika komponenterna i det sjöoperativa systemet. Kustflottans rörlighet skapar också förutsättningar för att de för utbildning fredsrustade fartygen och förbanden bereds tillfälle att öva inom de olika havsområden där uppgifter skall kunna lösas i krig.

Må det tillåtas mig att avsluta denna återblick med en titt in i framtiden.

Det förefaller mig då som om befattningen chefen för kustflottan skulle ha goda utsikter att få fira sitt 100-årsjubileum, till att börja med. Om det sedan skall ske 1984 eller 2004 beror på från vilken tid man vill räkna tillkomsten av en för flottan gemensam organisation med ansvar för all flottans utbildning ombord.

Innan jag avslutar årets högtidssammanträde vill jag uttala förhoppningen att sällskapet i dag nyvalde ordförande, hedersledamoten Lindemalm, ska komma att finna befattningen som ordförande minst lika intresseväckande och stimulerande som jag funnit den vara.

Det är mig slutligen angeläget att framföra örlogsmannasällskapets och mitt eget stora tack för den aldrig svikande energi och den skicklighet som sällskapetets sekreterare nedlagt till sällskapetets fromma.

Därmed nedlägger jag min befattning och förklarar Kungl. örlogsmannasällskapets 198. högtidssammanträde avslutat.

Källförteckning:

"Svenska Flottans Historia", Malmö, 1945

Mankell Julius, "Studier öfver svenska skärgårdsflottans historia", Stockholm, 1855

Reglemente för marinen del II, 1931

Tjänstereglemente för marinen del II. Sjötjänst, 1953

Ordbok över svenska språket utgiven av Svenska Akademien, Lund, 1939

Tidskrift i Sjöväsendet, 1904

Chefens för kustflottan arkiv, inledningen, KrA

SF 43/1884

SF 47/1904

SF 868/1918

SF 265/1931

SF 679/1937

A LINDEMALM

Vårt sjöterritorium måste övervakas

Anförande hållet av Chefen för marinen vid Kungl. Örlogsmannasällskapets högtidssammanträde den 17/11 1969.

1. INLEDNING

Att vårt sjöterritorium måste övervakas kan synas som så självklart att det inte skulle behöva sägas.

Vi står emellertid idag inför ett helt nytt läge genom den minskning av både civila och militära övervakningsresurser som skett under de senaste åren. Vi vet också att denna minskning kommer att fortsätta.

Inom den civila sektorn minskas, från år 1960 till 1975, antalet bemannade fyrplatser till 1/5 och antalet lotsplatser till 1/3 av tidigare antal. Samtidigt sker en avfolkning av skärgården. Kvar av den civila övervakningen blir tullens kustbevakning och under sommartid sjöpolisen i den inre skärgården.

På den militära sidan nedgår antalet enheter som är lämpliga för övervakning såväl på som under ytan på ett oroande sätt. Marinens helikoptrar är få och dessutom idag hårt slitna. Antalet örlogsfartyg minskar kraftigt, ett förhållande som vid det här laget är väl känt. De rustade fartygen sammanhålls också geografiskt koncentrerat för att operativt utnyttja den korta utbildningstiden för de värnpliktiga.

Varför måste vi då övervaka sjöterritoriet?

2. KRAV PÅ ÖVERVAKNING

2.1 Under fredstid

Totalförsvaret — och däri ingår krigsmakten som en viktig del — har av Kungl Maj:t och Riksdagen ålagt uppgifter, som medför att vårt sjöterritorium måste övervakas. Dessa uppgifter kan man återfinna bl a i 1965 års försvarsutrednings betänkande i grund-

elementen för vår säkerhetspolitik, i målsättningarna för totalförsvaret och krigsmakten samt i IKFN (Instruktion för krigsmakten vid hävdande av rikets oberoende under allmänt fredstillstånd samt under krig mellan främmande makter varunder Sverige är neutralt). Jag vill peka på några av de väsentligaste punkterna:

I fråga om *de grundläggande elementen för vår säkerhetspolitik* säger försvarsutredningen:¹

”Vi är beslutna

att vägra ge efter för påtryckningar och hot från främmande makt, att bevara vår alliansfrihet samt att värna vår neutralitet mot kränkningar från varje främmande makt såväl i fredstid som under pågående krig eller som förspel till mot oss riktade krigsföretag, att värna vår frihet och självständighet mot varje militärt angrepp utifrån,

att jämsides med det militära motståndet skydda civilbefolkningen mot krigets verkningar samt

att även under svårast tänkbara förhållanden vidmakthålla vår demokratiska samhällsordning och vårt folks samhörighetskänsla.”

I *målsättningen för krigsmakten* anges bl a att:

”Krigsmakten skall aktivt verka för att befolkningen skyddas och försörjningen tryggas.

Krigsmakten skall omedelbart kunna uppta försvar mot överrumplande anfall.

Krigsmakten skall kunna avvisa kränkningar av vårt territorium i fredstid samt under krig mellan främmande makter varunder Sverige är neutralt.”

I *IKFN* anges att:

”Krigsmakten skall i samarbete med civila myndigheter övervaka att bestämmelserna i tillträdeskungörelsen iakttages.

Krigsmakten skall avvisa kränkningar av svenskt territorium.

Krigsmakten skall skydda svenska fartyg och luftfartyg inom svenskt territorium samt — inom ramen för tillgängliga resurser och med iakttagande av tillämpliga internationellt rättsliga regler — på och över fritt hav.

Krigsmakten skall medverka vid övervakning av att gällande bestämmelser för skyddsområden och kontrollområden efterlevs.

¹ SOU 1968:10 sid 129 ”Inriktningen av vår säkerhetspolitik”

Krigsmakten äger, med de begränsningar som anges i denna instruktion, utöva erforderlig kontroll av sjötrafik och lufttrafik inom svenskt territorium. För kontroll av fiske inom fiskezon utanför territorialgränsen kan särskilda bestämmelser komma att utfärdas.”

I *IKFN* anges också när och hur ingripande mot främmande makts örlogsfartyg och militära luftfartyg skall ske samt när och hur sjötrafikkontroll skall verkställas.

Övervakningen till sjöss erfordras både under fredstillstånd och under neutralitet

— dels för ingripande i samband med incidenter för att påvisa (demonstrera) vår vilja och förmåga att hävda vårt oberoende och

— dels för att omedelbart kunna ta upp försvar mot överrumplande anfall. Övervakningen är sålunda ett viktigt led i insatsberedskapen.

Insatsberedskap

Insatsberedskapen måste, mot bakgrund av målsättningen, omfatta sådana åtgärder

— att alla fartygsrörelser av örlogsfartyg och statsfartyg — även sådana under ytan — i anslutning till territorialhavet kan upptäckas och följas

— att vi kan identifiera upptäckta fartyg samt

— att vi kan ingripa mot konstaterade kränkningar.

Ju större spridningen är av övervakningsenheterna, ju längre tid tar det innan vi kan ingripa och desto större område utanför kusten måste sökas igenom för att få kontakt med den som kränkt vårt territorium.

Övervakning för att upptäcka fartyg kan utföras med radar (fartygs- eller flygburen eller landbaserad) eller optiskt. Den optiska övervakningen är beroende av ljus- och siktförhållanden. Radarövervakningen däremot är i princip oberoende av ljus- och siktförhållanden, men den måste kompletteras med enheter, som kan utföra optisk identifiering innan ett ingripande görs.

Ubåtar är i detta sammanhang ett speciellt problem. De kan som regel inte upptäckas av vanlig flygspaning. De flesta östersjömarinerna har särskilda ubåtsjaktflygplan, som i samverkan med ubåtsjaktfartyg — fregatter, korvetter, patrullfartyg — kan användas

både för spaning och anfall mot ubåtar. Sådana vapensystem har av kostnadsskäl inte varit möjliga att anskaffa för oss.

Som komplement till våra fåtaliga ubåtsjaktfartyg har vi valt ett betydligt billigare system med helikoptrar.

För identifiering och avvisning, oavsett om det gäller ubåtar eller övervattensfartyg, erfordras fartyg, ibland kompletterade med helikoptrar. Dessa enheter måste vara utrustade med stridsmedel.

Ingripanden får ju i fred inte ske förrän efter säker identifiering och positionsbestämning. Insatsen av vapen måste ske gradvis för att tvinga igenom vår vilja utan att åsamka onödiga skador.

Dessa krav på övervakning till sjöss framträder lika markant vid

— kontroll av fiske, som vid

— kontroll av efterlevnaden av bestämmelserna i tillträdeskungörelsen och sjötrafikkungörelsen för alla fartyg, som löper in på svenskt sjöterritorium. Fartygens status — handelsfartyg eller statsfartyg — och därmed deras behörighet måste ibland prövas genom visitation ombord.

Detta gäller även vid kontroll av att föreskrifterna för skydds- och kontrollområden efterlevs. Denna uppgift har hittills delvis lösts av svensk lotspersonal.

2.2 Under neutralitet

Kraven på övervakning under neutralitet skiljer sig i princip inte från kraven under allmänt fredstillstånd. I båda fallen måste hela territorialgränsen ständigt övervakas. Omfattningen av de bestämmelser, vars efterlevnad måste övervakas, och innebörden av brott mot dem är dock något olika. Vid neutralitet tillkommer särskilda regler för krigförande makters fartyg, medan andra neutrala staters fartyg gentemot Sverige i princip fortfarande skall iaktta de bestämmelser som gäller vid allmänt fredstillstånd.

En alliansfri stat har under allmänt fredstillstånd ansvar främst gentemot sig själv.

Alliansfriheten kräver emellertid opartiskhet mot båda de krigförande parterna för att respekteras.

Under neutralitet tillkommer ansvaret gentemot de krigförande. Eftergifter för den ena krigförande partens kränkande uppträdande kan i många fall betraktas som en ovänlig handling mot den andra parten. Vi har också ansvar gentemot övriga neutrala stater. Deras fartyg måste skyddas inom svenskt territorium.

Kraven på övervakning och på ingripande är därför större under neutralitet än under allmänt fredstillstånd.

Fler situationer kan förutses, där vapenmakt snabbt måste kunna tillgripas. I många av de fall där ingripande under allmänt fredstillstånd kan göras med civila resurser, måste under neutralitet örlogsfartyg sättas in.

Kraven på övervakningen och avvisandet av kränkningar innebär alltså krav på att jag kan föra en dialog med den som bryter mot våra bestämmelser. En sådan dialog kan bara föras av fartyg. Eftertryck åt kraven kan ges med andra vapensystem om man hinner organisera ett sådant stöd. Det är dock svårare än man tror.

2.3 Försvar mot överrumplande anfall

Som jag tidigare sagt skall

”Krigsmakten omedelbart kunna ta upp försvar mot överrumplande anfall”.

Det är emellertid av ekonomiska skäl inte möjligt att ständigt hålla insatsberedda styrkor vid våra gränser. Vi får nöja oss med ett system som genom övervakning till sjöss och i luften kan ge oss erforderlig förvarning. Genom att avstånden över oss omgivande hav ibland är ganska korta, krävs snabbhet i rapporteringen. Om vår insatsberedskap skall ge effekt, måste vi i tid skaffa oss underrättelser om sådana händelser och avsikter i vår omvärld, som kan påverka vår säkerhet och därmed beredskapsläget.

Det finns en tendens hos de stora makterna att även under djupaste fred manövrera med styrkor som kan insättas till anfall direkt ur fredsgrupperingen. Överfallet på Tjeckoslovakien och manövrerandet med stora styrkor i Medelhavet och vid övningar i Nordatlanten och i Östersjön manar till eftertanke.

Vår övervakning måste ha resurser för att kunna indikera ev hot mot vårt land, så att vi i tid kan höja vår beredskap.

Totalförsvarets olika delar samverkar med krigsmakten när det gäller att lösa övervakningsuppgifterna. Men de civila resurserna kan dock aldrig ersätta stridskrafterna. Helikoptrar, flygplan, örlogsfartyg och andra för övervakningen till sjöss exklusiva organ måste alltid finnas till hands.

3. ÖVERVAKNINGENS BETYDELSE FÖR DET CIVILA SAMHÄLLET

3.1 Sjöräddning

Krigsmakten har inte ålagts någon formell skyldighet att delta i den civila sjöräddningstjänsten. Vi har dock, utan att särskilda kostnader debiterats, alltid deltagit aktivt i sjöräddningen. Vi har ansett — och anser — att alla resurser, som kan vara till hjälp, bör ställas till förfogande när det gäller att rädda liv. Vi har även intresse av att sjöräddningstjänsten behandlas i detta sammanhang, då militära fartyg och flygplan själva kan råka i nöd.

Vid sjöolyckor är ofta ett snabbt ingripande en förutsättning för att räddningsinsatsen skall lyckas. Det är därför angeläget att ett nödläge uppfattas tidigt. Detta gäller naturligtvis även sådana fartyg och båtar som saknar eller inte hinner använda radiosändare. Från dessa synpunkter är en kontinuerlig övervakning av alla våra farvatten önskvärd. Fartyg och helikoptrar för räddningstjänst bör finnas i hög beredskap, så att insatsen kan ske snabbt.

Marinen medverkar här med resurser för samband via kustradio-stationer och för spaning med bl a kustradarstationer samt med ledningscentraler med väl övad ledningspersonal, när så erfordras.

Marinens helikoptrar och fartyg spelar en betydelsefull roll i sjöräddningen.

De marina helikoptrarna är emellertid få och dessutom idag hårt slitna. Detta gör att deras möjligheter att medverka minskar. Detta kommer att bli särskilt kännbart under de närmaste åren på grund av försenad ersättningsanskaffning.

Våra möjligheter att medverka med örlogsfartyg under mycket svåra väderleksförhållanden och därvid särskilt vintertid nedgår också genom att beståndet av stora fartyg — jagare och fregatter — minskar. De små fartygen tål inte nedisning. De har inte heller samma möjlighet som det större tonnage att hålla hög fart i hårt väder.

3.2 Miljövärd

Torrey Canyon-katastrofen år 1967 medförde att man på allvar började tänka på riskerna för oljeföroreningar från stora tankfartyg. Som exempel kan nämnas att man i Frankrike var tvungen att sätta in huvuddelen av den franska flottans kustfregatter, minsve-

pare, bevaknings- och trängfartyg av olika slag för att under flera månader bekämpa oljebältena utanför den franska kanalkusten.

Det måste vara rimligt att anta, att marinens resurser kan komma att tas i anspråk om en liknande olycka inträffar i närheten av våra kuster. Vi vill självklart delta i alla räddnings- och hjälpoperationer. Vi har sambands- och ledningsresurser för att kunna utföra de komplicerade räddnings- och saneringsföretag till sjöss som det härvid kan bli fråga om.

3.3 Skydd åt svensk egendom

I framtiden kan nya uppgifter tillkomma. Exploateringen av havet och dess botten kan ge upphov till krav på medverkan i skyddet av svensk egendom, t ex borrhorn långt ut till sjöss.

4. SUMMERING

Som följd av Sveriges insulära läge mellan de båda stormaktsblocken är behovet av övervakning stort till sjöss och i luften för att vi skall kunna avvisa kränkningar av svenskt territorium samt för att vi omedelbart skall kunna uppta försvar mot överrumplande anfall.

Under andra världskrigets fyra första månader förekom inte mindre än 40 marina kränkningar av vår neutralitet. Från 1939 till 1945 omhändertogs 4 000 minor utanför våra kuster.

Den marina aktiviteten från dagens stormaktsblock är hög redan i fredstid. Risker för konfrontation mellan blockens örlogsfartyg i anslutning till svenskt territorialhav är särskilt stora i Östersjöutloppen och i samband med övningar i Östersjön. Warszawapaktens ständiga bevakning i S. Östersjön och dess utlopp samt skuggning av NATO-fartyg är numera väl kända företeelser.

Av det skälet krävs en kontinuerlig uppföljning av fartygstrafiken i dessa farvatten. Uppföljning bör även ske i vissa andra områden, t ex Ålands hav och N. Kvarken.

Varje år har ett antal marina incidenter föranlett svenska diplomatiska erinringar till främmande makter. Hittills har ingripande av svenska örlogsfartyg eller helikoptrar knappast ske i erforderlig utsträckning. Dock har vi ännu inte lyckats identifiera de säkra ubåtsincidenterna.

Det civila transporttonnage och örlogsfartygen — inklusive

ubåtarna — utvecklas mot högre farter. Svävfarkoster, och i vissa fall även bärplansfartyg, kan tränga fram till platser där detta inte varit möjligt tidigare. Dessa fartygs höga farter — svävorna i stort sett oberoende av farleder och hamnar — ställer ökade krav på övervakningsorganisationen.

Optiska, akustiska, magnetiska och teletekniska hjälpmedel för övervakning utvecklas snabbt. De får ökade räckvidder och bättre skydd mot störningar. Inom marinen, med stöd av Försvarets forskningsanstalt, pågår en ständig modernisering av sådana medel och motmedel.

Men detta räcker inte. Det måste finnas rörliga plattformar i form av övervattensfartyg och helikoptrar på vilka dessa hjälpmedel kan installeras. Först då får vi en effektiv övervakning till sjöss, som kan sätta stopp för främmande fartygs (inkl ubåtars) otillåtna besök på vårt sjöterritorium.

Jag befarar att vi i Sverige idag håller på att glömma bort det andra världskrigets bistra lärdomar. Vi håller på att glömma hur små incidenter hopade sig och föranledde maktspråk från de krigförande och eftergifter från vår sida.

Vi vill i fred inte förstå hur även till synes betydelselösa händelser kan fresta krigförande nationers ledning — inbegripna som de är i kanske strid på liv och död — att handla överilat och med föga eftertanke. — De är också människor. —

Låt oss bespara kommande generationers svenska styresmän risken att äventyra det här landets frihet och därmed dess — låt vara blygsamma förmåga — att vara med att skapa en bättre och fredligare värld.

Folkrätt, internationell politik och den teknologiska revolutionen

Anförande hållet av professor Eek vid Kungl Örlogsmannasällskapets högtidssammanträde den 17/11 1969.

I.

En jurist som sysslar med internationell politik — termen nu tagen i en mycket vidsträckt mening — och som gör det yrkesmässigt på det akademiska planet eller på annat håll, t. ex. inom ett lands utrikesministerium, känner ofta ett behov av att motivera sitt existensberättigande. En jurist med denna specialisering är att beteckna som verksam inom folkrätten; folkrätten är hans ämnesområde som lärare och som forskare. Behovet att motivera sitt existensberättigande erfar han, emedan forskare på andra områden, kanske med rätta, ofta ställer sig skeptiska till folkrättsjuristens möjligheter att lämna vetenskapliga eller expertmässiga bidrag till studiet av förutsättningarna för en effektiv vakthållning kring eller försvar av nationernas fred. Detta studium förläggs vanligen till andra forskningsområden med olika beteckningar: säkerhetspolitik, fredsforskning, konfliktforskning eller internationell politik som en del av den allmänna statsvetenskapen. På dessa fält arbetar statsvetare, historiker, sociologer, psykologer och andra. Där finns ingen plats för folk som riskerar att betecknas som "paragrafryttare". De kan spela en roll, menar man, inom en organiserad stat, där det finns garantier i form av domstolar och polis för att paragrafernas bud blir åttlydda. Men bara där.

Vad jag kommer att säga är i viss mån att betrakta som en plaidoyer för folkrätten och dess företrädare som åtminstone acceptabla medparter i forskningen om freden och som bidragsgivare till den sociala teknologi som strävar att möjliggöra en fred som består, om inte evigt så för perioder så pass långa att de enskilda och nationerna kan med en viss känsla av säkerhet planera sin framtid.

När mitt ämne formulerats så, att det berör inte bara folkrätten utan även internationell politik och vad jag, måhända något bom-

bastiskt, kallat "den teknologiska revolutionen" beror det på att en folkrättsjurist, som söker lämna ett bidrag till världsplaneringen för fred, måste ta hänsyn både till det som sker inom internationell politik och till de väldiga uppgifter, när det gäller staternas samarbete, som följer av den naturvetenskapliga forskningens snabba frammarsch och de möjligheter den skapat för modern teknologi. Vi bevittnar i dag alla något som inte gärna kan ges ett mer träffande namn än en teknologisk revolution. Denna revolution berör direkt staternas samarbete för fredlig utveckling men också möjligheterna till destruktion i icke-fredliga utvecklingsskeden. Jag skall söka belysa folkrättsjuristernas möjliga insatser — vilka kan anges som ett slags social teknologi — litet längre fram med ett par exempel från det naturvetenskapligt-teknologiska fältet. Det bör dock redan nu påpekas att i vår samhällsordning det inte är forskare, som i sista hand avgör vilka lösningar eller försök till lösningar som väljs, då nationella eller internationella problem påkallar ställningstagande och handling. Det är politikerna som agerar. Ett stort och allvarligt samhällsorganisatoriskt problem gäller hur data i förståelig form skall kunna föras fram till dem, som beslutar, och sammanhangen mellan data och val av handling eller beslut klargöras för dem.

II.

Innan jag går in på de *internationella frågorna* måste jag få lov att säga några ord om juristens funktion och uppgifter på det rent nationella planet. Han utbildas inte annat än i undantagsfall till att bli forskare eller samhällsvetare i egentlig mening. Han blir förvaltningsman, domare eller advokat. Men i dessa egenskaper har han två slags uppgifter som i viss mån kommer igen på det internationella planet. För det första, han så att säga svarar på frågor om vad landets rätt eller landets lag innehåller och han gör det auktoritativt då han sitter i domstolen. Han är, för det andra, också engagerad i det ständigt pågående lagstiftningsarbetet, skapandet av nya regler.

I båda dessa egenskaper ter sig juristen nödvändigtvis som en ganska könlös person. Det är, när det gäller lagstiftningen, inte han själv utan hans uppdragsgivare i regering och riksdag som anger riktlinjerna eller målen för en ny eftersträvd ordning på något

område. Juristens uppgift är att söka finna medlen för att det satta målet skall nås, han må personligen gilla det eller ej. Han har att utforma en lagstiftning med regler som kan antas bli efterlevda, effektiva. Hans uppgift är därför att söka förhandsbedöma verkningarna av vissa lagregler inom vitt skilda och ofta komplicerade samhällsfält. Han är i ständigt behov av expertis utifrån. Men hans egen utbildning och erfarenhet är väsentlig för att han skall kunna värdera och nyttiggöra denna expertis. På detta sätt är hans jobb "tvärvetenskapligt", om vi tills vidare använder denna moderna term i en mera modest mening.

Då juristen, t. ex. som domare, gör auktoritativa uttalanden om vad lagen kräver får hans uttalanden ibland effekt genom att de följs av tvångsåtgärder mot den som inte ställer sig dem till efterrättelse. Men deras verkan går längre. Den gamla nordiska lagmansinstitutionen lämnar ett exempel. Vad lagmannen på tinget förklarade vara gällande rätt uppfattades som bindande och de enskilda böjde sig i allmänhet frivilligt inför de av honom angivna normerna. I våra dagar har särskilt i Common Law-länderna, i England och Amerika, domaren alltjämt en dylik delvis lagstiftande funktion. Men han torde härvid som sin uppgift se inte nödvändigtvis att förverkliga *egna* politiska idéer eller målsättningar eller egna etiska värderingar om rätt och orätt, utan att formulera regler med möjlighet att övertyga och bli efterlevda inom den typ av samhälle där han råkar leva. Han är alltså också här en social tekniker.

Nu kan man ju ställa sig följande frågor. Hur kan juristen som biträde åt lagstiftaren avgöra om den ena eller andra typen av rättslig reglering har större chanser än en annan att slå igenom, att bli efterlevd? Och hur kan det ha betydelse att rättens regler blir auktoritativt uttalade? Den som frågar så vill antagligen tillägga, att åttlydnaden av rättsreglerna, deras efterlevnad, ju beror på att samhällets organ inträder med sanktioner (straff, skadestånd och annat tvång) mot den som inte åttlyder lagens regler. Föreställningen om sanktionernas grundläggande betydelse är allmänt spridd men den delas vanligen också av rättsvetenskapsmännen. De har länge bestämt sitt forskningsfält så att det avser att undersöka och systematisera rättsregler och rättsreglerna har definierats som befallningar från en högre myndighet vilka följs av sanktioner om de inte blir åttlydda. Det är först på senaste tid som en av de unga samhällsvetenskaperna, sociologin, börjat intressera sig för rättsordningens

verkningsätt. Först har kriminologer studerat brottens orsaker eller varför människor blir lagbrytare. Resultaten är intressanta och värdefulla. Men man kan ställa frågan om det inte vore mer intressant att av sociologer och psykologer få reda på varför de stora flertalet människor förhåller sig nästan undantagslöst och spontant laglydiga även i förhållande till lagar de ogillar, än att ett litet procenttal av människorna inom ett samhälle begår brott. När frågan ställs innebär den en undran, om fruktan för sanktioner och kalkyler om risker inte spelar mindre roll än man vanligen tror. Måhända kan det antas att flertalet rättsenliga handlingssätt kan anges som spontana, att de dirigeras av en "laglydnadsmekanism" hos de enskilda utan vilken en rättsordning inte skulle kunna upprätthållas. *Därför* är auktoritativa uttalanden om rättens innehåll meningsfulla. *Därför* måste lagstiftaren, då han vill omdirigera de enskildas handlingsmönster som medborgare, söka anlita denna "laglydnadsmekanism", dvs ställa den i sin tjänst.

Rättsvetenskapsmännen är ofta konservativa och vill kanske inte bli betittade av sociologer och psykologer; dessa är för övrigt på många samhällsområden ovälkomna dörrknackare. Emellertid börjar man nu på många håll i världen utveckla en rättssociologisk forskning även utanför kriminologin där sociologer och jurister samverkar. Inom denna forskning har sanktionernas dominerande roll ifrågasatts. En rättsfilosof av rysk nationalitet, Leon Petrazhitsky, förnekar att sanktionerna spelar en väsentlig roll i rättssystemet. Nyligen har en amerikansk forskare, Michael Barkun, utgivit ett mycket uppmärksammat arbete "Law without Sanctions" där han särskilt vill belysa hur en rättsordning existerar inom primitiva samhällen och i förhållandet mellan staterna, trots frånvaron av sanktioner i betydelsen av ett rättsmaskineri, dvs polis, domstolar och straff.

III.

Från denna utgångspunkt vill jag nu beröra folkrättens och folkrättsjuristernas uppgifter och funktion på det internationella planet och den roll folkrättsvetenskapen möjligen kan spela inom internationell politik, fredsforskning och säkerhetspolitik. Min utgångspunkt kan formuleras som en *tes*: det är ett misstag att anta, att studiet av mellanstatliga relationer måste i första hand syssla med

existerande eller potentiella konflikter mellan maktlystna stater och med lösningen, om så är möjligt, av internationella tvister med fredliga medel; studiet av de skäl varför nationerna inte lever i ett konstant tillstånd av krig är viktigare. Men det skjuts ofta åt sidan precis som då man inom länderna betraktar studiet av kriminologi som mer intressant än undersökningar av skälen till att på det stora hela taget lag och ordning råder och rättens system av regler respekteras.

Med beteckningar som "internationell politik" eller "internationella relationer" åsyftas en rad olika forskningsgrenar. Inom många traditionella ämnesområden, t. ex. historia och statsvetenskap, studerar man internationella förhållanden. Vi talar om fredsforskning och om konfliktforskning och om säkerhetspolitiska studier. Företrädare för dessa forskningsområden anger i allmänhet på mycket växlande sätt sina forskningsfält, målsättningar och metoder. Med utgångspunkt från den *tes* som jag sökt driva här kan det ifrågasättas, om inte de som bedriver studier i internationell politik ofta låter uppmärksamheten låsas fast vid eller för mycket kretsa kring den aktuella eller potentiella konflikten, mindre studiet av samspelet mellan människor och stater. *Säkerhetspolitiska studier* på det nationella planet är helt naturligt inriktade på statens beteende för att undvika konflikt och dess förhållande under konflikt. *Internationell säkerhetspolitik* borde däremot söka klarlägga den intressegemenskap mellan staterna på vilken internationell fred kan byggas. Inom *den diplomatiska historien* väljs ofta konflikter, incidenter och krig som de mest intressanta, mest dramatiska föremålen för studium. Det kan medföra att helhetsbilden av de internationella relationernas historia blir falsk. Men forskaren har ju frihet att välja föremålet för sitt studium. När forskning betecknas som *konfliktforskning* har man klart angivit att det gäller att studera just konflikter, deras uppkomst, men givetvis också deras undvikande och möjligheterna till konfliktlösning med fredliga medel. Ibland — jag säger ibland då jag förvisso inte vill komma med generella anklagelser — tycker man sig i forskares val av föremål och metod spåra en tyst förutsättning enligt vilken den aktuella eller potentiella konflikten är den naturliga utgångspunkten vid studiet av människornas och staters inbördes relationer, en förutsättning enligt vilken det antas som självklart att de enskilda och staterna har motstridiga, i grunden oförenliga "intressen". Då det gäller internationella

förhållanden är den mer eller mindre dolda utgångspunkten ofta ett antagande att staternas — dvs statsmännens och politikernas — motivationsläge alltid är genomgående krasst: strävan efter makt och efter ekonomiska fördelar, och att alla avgöranden till sist bestäms av det potentiella våldet. Att något här är galet misstänker man snart, då man upptäcker att det krassa motivationsläget ofta tillskrivs endast "motparten" eller den potentielle fienden, vare sig denne nu figurerar som kommunist eller imperialist.

Inom studiet av internationell politik finns givetvis riktningar som lägger betydande vikt vid fredens förutsättningar och därför har möjlighet att nå en mer fullständig och objektiv bild av nuläget, vilket också möjliggör bättre forskningsresultat då det gäller framtiden. Man söker med andra ord, då människornas samverkan inom ett land och i staternas värld studeras, arbeta inte bara med begreppet konflikt utan även med begreppet fred som utgångspunkt för forskningen. I sin korta men mycket välgjorda översikt om fredsforskningen som Jan Prawitz utgivit med titeln "Världsplenering för fred" drar förf. uppmärksamheten till distinktionen mellan "negativ fred" — frånvaron av krig — och "positiv fred" som sägs råda där folkgrupper är så integrerade med varandra att krig mellan dem ter sig otänkbart. Kanske skulle man våga säga att samverkan mellan folken i Norden ger bättre prov på sådan integration än den samverkan mellan sexstatsmarknadens stater som gjort termen till ett politiskt vardagsord. Prawitz drar också uppmärksamheten till en riktning som går under namnet "fredsetologi". Med utgångspunkt från studier av aggressiva beteenden hos djuren söker man förstå konflikterna i samhället genom att undersöka de omständigheter under vilka människan är aggressiv. Emellertid tycks mig etologin ha sitt särskilda intresse då den, som Robert Ardrey har gjort, presenteras under titeln "Kampen för eget område", försvaret av ett territorium inom vilket man samverkar positivt. Vi behöver inte bläddra bakåt i forskningens bok till kanske romantiska betraktelser över binas eller myrornas liv för att dra slutsatsen, att biologerna kan hjälpa till att klargöra de omständigheter under vilka, som en del etologer säger, aggressionen — som vi kanske bör sätta inom citationstecken — kan föras in i fredliga kanaler.

Forskning inom folkrättsområdet har enligt min uppfattning betydelse då det gäller att klarlägga begreppen internationell samver-

kan och internationell fred och förutsättningarna för samverkan och fred. Men metoder och resultat måste givetvis utsättas för kritik.

IV.

Jag talade tidigare om två slag av mera praktiska uppgifter som juristen har på det nationella planet: att göra auktoritativa uttalanden om rättsreglernas innehåll och att biträda vid lagstiftningen. Folkrättsjuristerna som sysslar med den rättsliga regleringen av mellanstatliga relationer har motsvarande uppgifter.

De som ser på de internationella relationerna helt i kontroversens och konflikten tecken är benägna att säga, att maktlägen och intressen, förmenta eller verkliga, är helt avgörande då staterna, dvs de människor som fattar beslut för staternas räkning bestämmer sitt ställningstagande i internationella frågor. Rättsliga eller etiska moment ingår, menar man, knappast i motivationsprocessen. Auktoritativa uttalanden om folkrättens innehåll saknar därför betydelse.

Men häremot kan invändas, att varje regering håller sig med folkrättsexperter, som har till uppgift just att avge auktoritativa uttalanden om vad folkrätten kräver. Varje land har ett omfattande system av traktater, där staterna påtagit sig att i angivna situationer förhålla sig på ett visst sätt. Så snart en fråga uppkommer, hur en stat enligt allmänt omfattad rättslig sedvana eller en traktat har att handla, bedöms frågan av en expert. Tusentals ärenden av detta slag handläggs dagligen och rutinmässigt i utrikesdepartementen och man kan tryggt säga att politikerna bestämmer sitt handlande med hänsyn till experternas anvisningar. Folkrättsregeln är i motivationsprocessen avgörande och självklar i det stora flertalet fall. Den vägs med andra ord inte i varje enskilt fall mot andra skäl som anses betingade av ett särskilt intresse. Men givetvis skönjs ett allmänt intresse i bakgrunden. Ingen stat skulle i våra dagar kunna hålla sin administration, sitt näringsliv och sin internationella handel i gång utan att följa de internationella regleringarna; om man inte ömsesidigt litade på att de efterlevs skulle staterna i dag inte kunna existera som organiserade samhällen. Ett aktuellt exempel gäller våra ekonomiska relationer med Portugal, där de konventionsbundna handlingsmönstren i t. ex. GATT-konventionen eller EFTA-konventionen inte ansetts kunna frångås av regeringen trots en stark

opposition mot samarbete med Portugal både inom och utom regeringspartiet.

Jag skulle tro att inte bara insikten om att ett lands trygghet och välfärd påkallar att ett folkrättsenligt handlande eftersträvas — ett påtagligt förhållande då ett land är neutralt under pågående krig — utan även vad jag tidigare kallat "laglydnadsmekanismen" spelar en roll. Om den enskilde i allmänhet respekterar rättsreglerna helt enkelt emedan han menar att rättsreglerna är till för att bli respekterade, kan det antas att han också i politiskt ansvarig ställning är angelägen att de beslut han fattar är inte bara praktiskt lämpliga utan även rättsenliga. Att en dylik intern motivationslinje kan skönjas i internationella frågor har vi goda exempel på från krigets folkrätt. Det brukar sägas att i krig tiger lagerna — *silent inter arma leges*. Men under båda världskrigen visade det sig att åtminstone vissa av "krigets lagar", t. ex. om behandlingen av sårade och krigsfångar, blivit respekterade i långt större omfattning än vad allmänheten brukar anta. Det har sagts att grunden härtill kan vara fruktan för repressalier. Men en förklaring kan också ligga i att tillämpningen av reglerna legat i händerna på militära befälhavare, att dessa i fredstid undervisas om krigets lagar och att traktatregleringarna på området lagts ner i nationella instruktioner till krigsmakten, vilka de militära befälhavarna ansett sig ha att åtlyda lika strikt som andra överhetens befallningar. Den militära disciplinen skulle alltså leda till en närmast "spontan" efterlevnad av krigets lagar.

Ett annat problem är att dessa lagar inte alltid hunnit hinna i fatt vapenteknikens utveckling. Under första världskriget framgick detta av det rättsligt ohejdade ubåtskriget och gaskriget, under det andra av terrorbombningarna mot civil befolkning — en företeelse som Nürnbergdomstolen föredrog att inte bedöma.

V.

Folkrättsexperten deltar på det internationella planet i arbete som motsvarar det nationella lagstiftningsarbetet. Han gör det som biträde åt sitt lands regering eller som expert åt en internationell organisation och ibland, självständigt, genom eget forskningsarbete kring aktuella problem. Det är här som den teknologiska revolutio-

nen kommit som en utmaning för folkrättsjuristerna, liksom för oss alla som individer, medborgare och yrkesmän.

Denna utmaning har betytt, att problemställningarna måste identifieras på förhand och att forskningen måste söka skaffa sig ett försprång framför politikerna. Det gäller inte bara juristerna. Pugwashrörelsen där naturvetare och samhällsvetare samverkar har blivit framgångsrik inom fredsforskningen just emedan man ofta legat flera längder framför politikerna både då det gällt att identifiera de mest trängande problemen och att ange möjliga lösningar av dem.

För folkrättens del gjorde den franske folkrättsprofessorn Charles Rousseau en viktig insats då han 1954 i tidskriften "Impact of Science on Society", huvudsakligen ägnad naturvetenskaperna, pekade på de nya problem den naturvetenskapliga grundforskningens resultat, den teknologiska forskningen och dess tillämpning på fältet gjort aktuella för juristerna. Han gav en lång lista på frågor som senare blivit högaktuella: om submarina tunnlar, havsbottens utnyttjande, den nukleära energins användning för fredliga och för krigiska ändamål, miljövard, användningen av internationella underjordiska vattenresurser, väderkontroll, och annat. Kärnenergiens problem blev aktuella först och arbetet inom Internationella atomenergiorganet, särskilt på kontrollområdet, har lett fram till modeller av aktuell betydelse också då man söker reglera, kontrollera och slutligen hejda tillverkningen och därigenom den möjliga användningen av biologiska och kemiska stridsmedel. I förgrunden står i dag olösta internationella samlevnadsfrågor då det gäller utnyttjande av havets vatten, dess botten och dennas underlag samt rymden. I de nu nämnda och i andra liknande sammanhang träder nedrustningsproblematiken in, dvs den internationella säkerhetens problem, liksom för alla länder den nationella säkerheten. Men det bör ihågkommas, att folkrättsexperten som lagstiftare också möter trängande frågor av annat slag, t. ex. sättet att trygga en anständig och värdig tillvaro för de enskilda — under den internationella rubriken "human rights" — och de frigjorda folkens och de nya staternas inordnande i den gamla världen, något som inrymmer många fler och mer komplicerade spörsmål än dem som brukar redovisas journalistiskt under rubriken "hjälp till u-länderna".

För att belysa den aktuella problematiken vill jag nämna två frågor. Den ena gäller havets botten, den andra gäller rymden.

Enligt 1958 års konvention om kontinentalsockeln har en strandstat exklusiv rätt att utforska denna sockel och att tillgodogöra sig dess naturtillgångar, trots att sockeln ligger *utanför* territorialhavets gräns. Med sockeln förstås havsbotten och dess underlag i områden som *gränsar till kusterna*. Hur långt från kusten sträcker sig då sockeln? Konventionen, som utgått från de normala geologiska formationerna, säger först att gränsen går intill ett djup av 200 meter, men tillägger orden "eller, därutanför . . . på sådant vattendjup, som medger tillgodogörande av naturtillgångar". Både konventionens förhistoria och dess förarbeten stöder den härskande tolkningen inom folkrätten, att denna s. k. exploateringsgräns inte kan betyda, att kontinentalsockelområdet sträcker sig till områden vilka *inte* kan sägas gränsa till kusten eller som *inte* har något att göra med det geologiska kontinentalsockelbegreppet. Men det finns en annan doktrin — förfäktad särskilt av de internationella oljebolagens jurister, av en del militära talesmän inom skilda stater och av högpatriotiska politiker — som säger att exploateringsgränsen innebär, att en stat kan sträcka ut sitt kontinentalsockelområde hur långt som helst i det fria havet, allteftersom de teknologiska framstegen möjliggör exploatering på djupen, och att oceanernas botten därför till sist skulle kunna uppdelas mellan jordens kuststater.

En livlig förespråkare för den obegränsade "gränsen" är det amerikanska "National Petroleum Council". Nyligen har professorn i internationell rätt vid Columbia-universitetet i New York Louis Henkin sökt påvisa, att de amerikanska oljebolagens sätt att definiera och identifiera sina intressen och nationens intressen i denna fråga inte står sig. Han säger bl. a. i sammandrag: Uppenbarligen tror sig bolagen kunna handskas framgångsrikt med sin egen regering och med andra staters regeringar, medan de är rädda för en internationell regim. Men är deras bedömning av vad såväl "privata" som "publika" intressen innebär riktig? Det kan vara av större intresse för Förenta staterna att begränsa sin egen sockel i syfte att uppnå att andra stater ålägger sig samma begränsning, särskilt om havsbotten utanför kontinentalsockelområdenas gräns står öppen för alla och därmed ger särskilt goda chanser för amerikanskt kapital och amerikansk teknologi. Och vad betyder, har han sagt, den vida definitionen intressemässigt för våra vänner och våra fiender, för rika nationer och fattiga, för olje- och mineralmarknaden och för världsekonomin i allmänhet?

Ett andra orosmoment i kontinentalsockelproblematiken ligger i att staterna i sin praxis tenderar att söka tillägga sig exklusiva rättigheter inom kontinentalsockelområdet inte bara — vilket är det enda konventionen tillåter — för forskning om och exploatering av havsbotten och dess underlag, men också vad beträffar vattenområden över sockeln, som principiellt är fritt hav, och beträffande sockeln själv för t. ex. militära ändamål. Även här vore en objektiv och allsidig analys av vad en nations och nationernas gemensamma intressen verkligen innebär nyttig. Om kuststaten anses ha omfattande exklusiva fullmakter på kontinentalsockelområdet tenderar detta till att assimileras med territorialhavet — men utan att som detta ha en bestämd yttre gräns. Vilka krav ställer detta på kuststaterna i allmänhet i fråga om bevakning av detta obestämda sjöområde och, under krig, på en neutral stat? Folkrätten må för närvarande tillåta en stat att utsträcka sitt territorialhav intill 12 sjömil. Om så sker, vet man vilka förpliktelser en sådan utsträckning innebär vid sidan av fördelarna. Men kontinentalsockelfilosofin leder till okända, obedömbara konsekvenser.

Också mot forskningens frihet innefattar de vidgade jurisdiktionsanspråken ett hot. Jag har just fått i min hand en skrift av en av världens främsta oceanografer, professor Milner B. Schaefer vid universitetet i California, som påvisar detta hot och slutar med att påpeka att regeringsledamöter och industrialister världen om behöver lära sig förstå vad vetenskapen om oceanerna innebär och dess behov av vidsträckt frihet.

Som bekant sysslar en kommitté under FN:s generalförsamling — inte särskilt framgångsrikt — med planer på en internationalisering i någon form av det fria havets botten och underlag, vilket förutsätter att kontinentalsockelområdenas yttre gräns ligger fast. I Genève har nedrustningskommissionen sysslat med frågor om neutralisering av vissa delar av det fria havets botten utan att resultat hittills nåtts. Min slutsats är att en ny diplomatisk havsrättskonferens kommer att bli nödvändig om de berörda frågorna skall kunna ges en lösning. Men ett positivt resultat förutsätter grundliga förberedelser av en allsidig expertis — naturvetenskaplig, militär, teknologisk, ekonomisk, folkrättslig, sociologisk — och en kyligt saklig intresseanalys medförd i politikernas bagage.

Den första bemannade ballongfärden ägde rum i Paris 21 nov. 1783. I januari 1795 flögs den första ballongen över engelska ka-

nalen från Dover till Calais av John Jeffries och François Blanchard. Den första färden med aeroplan utfördes av bröderna Wright med Kitty Hawk 1903. Den första satelliten i rymden var Sputnik I som sändes upp den 4 oktober 1957. Den första bemannade rymdfärden utfördes av Yuri Gagarin den 12 april 1961. Den första landstigningen på månen utfördes, som vi vet, av amerikanska astronauter 1969.

I början av detta århundrade tvistade de lärda ännu om luften skulle anses fri, liksom havet, eller underkastad suveränitet. Frågan avgjordes med ett slag vid första världskrigets utbrott, då en rad länder deklarerade innehavet av ett nationellt luftterritorium över land- och vattenterritorierna. Det ter sig nu helt klart att skyddet av dessa territorier i krig som i fred vore omöjligt om en nationell kontroll över luftområdet över dem vore folkrättsligt otillåten. Man diskuterade i seklets första skede inte någon övre gräns för luftterritoriet men i dag finns hyllmeter av litteratur där frågan om gränsen mellan luftterritorium och rymd avhandlas.

På dessa teorier och förslag skall jag inte gå in. Jag skall blott nämna, att utgångspunkterna ju är *dels* att alla stater har ett nationellt luftterritorium, *dels* att staterna också blivit eniga om att rymden är fri, dvs *inte* att den internationaliserats i stil med vad som övervägs inom FN beträffande havets botten, men att den står öppen för alla som det fria havet och inte kan bli föremål för nationellt förvärv. Var går då gränsen mellan nationellt luftterritorium och fri rymd? Det kan tyckas vara en ordningssak att en gräns dras. Men förslagen växlar mellan 1 000 km från marken, där atmosfären antagits upphöra, till 50 km, som — för tio år sedan — antogs vara högsta höjden för konventionella luftfartyg, och ibland har man talat om 200 km som den höjd vid vilken satelliter börjar kunna röra sig i andra banor än på genomfart från jord till rymd.

Frågorna gäller den "naturliga" gränsen mellan jord och rymd, om den juridiska gränsen eller suveränitetsgränsen bör sammanfalla med denna eller fastställas på något annat sätt och om det alls är lämpligt att söka dra en sådan gräns. Intresseanalysen på området är torftig. Men givetvis finns här intressen att studera: säkerhetsintressen, ekonomiska intressen, forskningsintressen, intresset av en framgångsrik reglering av kommunikationssatelliternas uppgifter, som är ett förstarangsproblem för både folkrätt och teknologi och

för informationsväsendet. Frågan kan också ställas om inte det *internationella* säkerhetsintresset skulle gagnas om det lyckas folken på denna planet att gemensamt och för gemensamt väl organisera sin erövring av stjärnornas värld.

VI.

I det offentliga såväl som det privata trycket i dessa dagar påträffar vi ofta termen "tvärvetenskaplighet". Men en definition av detta honnörssord finner vi knappast. Att t. ex. en författare av en ny lag om t. ex. vattenföreningar eller äktenskapshinder förses med data från många speciella forskningsområden och använder dem är väl inte i och för sig ett uttryck för tvärvetenskaplighet. Sant är dock att en viss skepsis, ibland fientlighet, rått mellan företrädare för skilda vetenskaper och att vi nu börjat nå fram till ett bättre klimat av förståelse och samverkan. Ett utomordentligt exempel på dylik samverkan lämnar den svenska nedrustningsdelegationens arbete i Genève, där företrädare för naturvetenskaplig grundforskning, teknologisk forskning och samhällsvetenskaplig sådan bidragit till att internationellt vida uppmärksammade insatser kunnat göras från svensk sida. Men är detta slag av interdisciplinär samverkan för praktiska syften detsamma som den eftersökta "tvärvetenskapligheten"? Jag tror att en sådan kan nås först då samverkan etableras på grundläggande forskningsnivåer och innan politiska ställningstaganden äger rum eller politiska direktiv ens mera försöksvis formuleras. Jag tror att vissa samhällsproblem särskilt inbjuder till försök att etablera verklig tvärvetenskaplighet. Ett exempel — både nationellt och internationellt — är miljövårdsfrågorna, så starkt betingade av både naturvetenskapliga, medicinska och ekonomiska forskningsresultat. Ett annat exempel är just det nya ämnesområde som kanske bäst beskrivs som "internationella relationer", en mer neutral term än t. ex. internationell politik eller fredsforskning och inom vilken även folkrätten har en plats.

Men det gäller väl då att forskarna möts redan vid startlinjen. Det kan bli nödvändigt till en början att de ömsesidigt söker befria varandra från fixeringar och fördomar, som ibland innefattar felaktiga uppfattningar om vad *andra* har för sig, ibland föga välmotiverade utgångspunkter för det *egna* arbete om t. ex. tingens eller

människornas eller samhällets "natur" o. dyl. Men det väsentliga torde vara att man söker enas om formuleringen av ändamål och uppgifter eller, kan vi säga, om projekt. De vetenskapliga metoderna, då ett arbete framskrider, måste helt naturligt vara växlande. Men klart ställda problem, gemensamt formulerade och avsedda för gemensamt studium, torde vara utgångspunkten för tvärvetenskaplighet i forskningen. Inom området för internationella relationer syns redan de få exempel som här valts visa, att en gemensam uppgift av första rang är identifikation och analysen av intressen — verkliga intressen, nationella och internationella, publika och privata, satta i motsats till attityder förklädda till intressen. En effektiv tvärvetenskaplig grundforskning utgör också förutsättningen för effektivt arbete på fältet, där forskningsresultat och data skall användas inom en social teknik avsedd att nå de mål, som människorna vill ställa.

S HECKER

Pågående utveckling och utvecklingstendenser för svensk kustsjöfart

(Andra delen)*

Varutrafiken med fartyg

I inledningen har jag pekat på sjöfartens betydelse för Sveriges försörjning. I SjöS petita 1968—1969 finns en specialundersökning av varu- och fartygstrafiken år 1965. Den svenska utrikeshandeln fördelade sig då på följande sätt mellan olika transportmedel och transportkombinationer.

	Import milj ton	Export milj ton	Summa milj ton
ÖVER LANDGRÄNSERNA			
Järnmalm för transport med fartyg från Narvik	—	16,7	16,7
Övrigt gods	0,7	1,6	2,3
Summa	0,7	18,3	19,0
ÖVER SVENSKA HAMNAR			
Med passagerarfartyg och färjor	2,0	2,4	4,4
Med lastfartyg	31,9	20,8	52,7
Flottgods	0,2	0,1	0,3
Summa	34,1	23,3	57,4
TOTALT	34,8	41,6	76,4

Av varuutbytet gick 97 procent helt eller delvis med fartyg. Omstående bild visar översiktligt varutrafikens fördelning på olika svenska hamnar.

Trafiken på svenska hamnar år 1967

Antalet lastfartygsresor i utrikes fart till och från svenska ham-

* I TiS oktobernummer analyserade kapten S Hecker den pågående utvecklingen inom den svenska handelsflottan. I detta nummer granskar författaren svenska varutrafiken med fartyg samt den svenska trafikpolitiken gentemot sjöfarten. Artikeln avslutas med en prognos för det mindre och medelstora tonnaget.

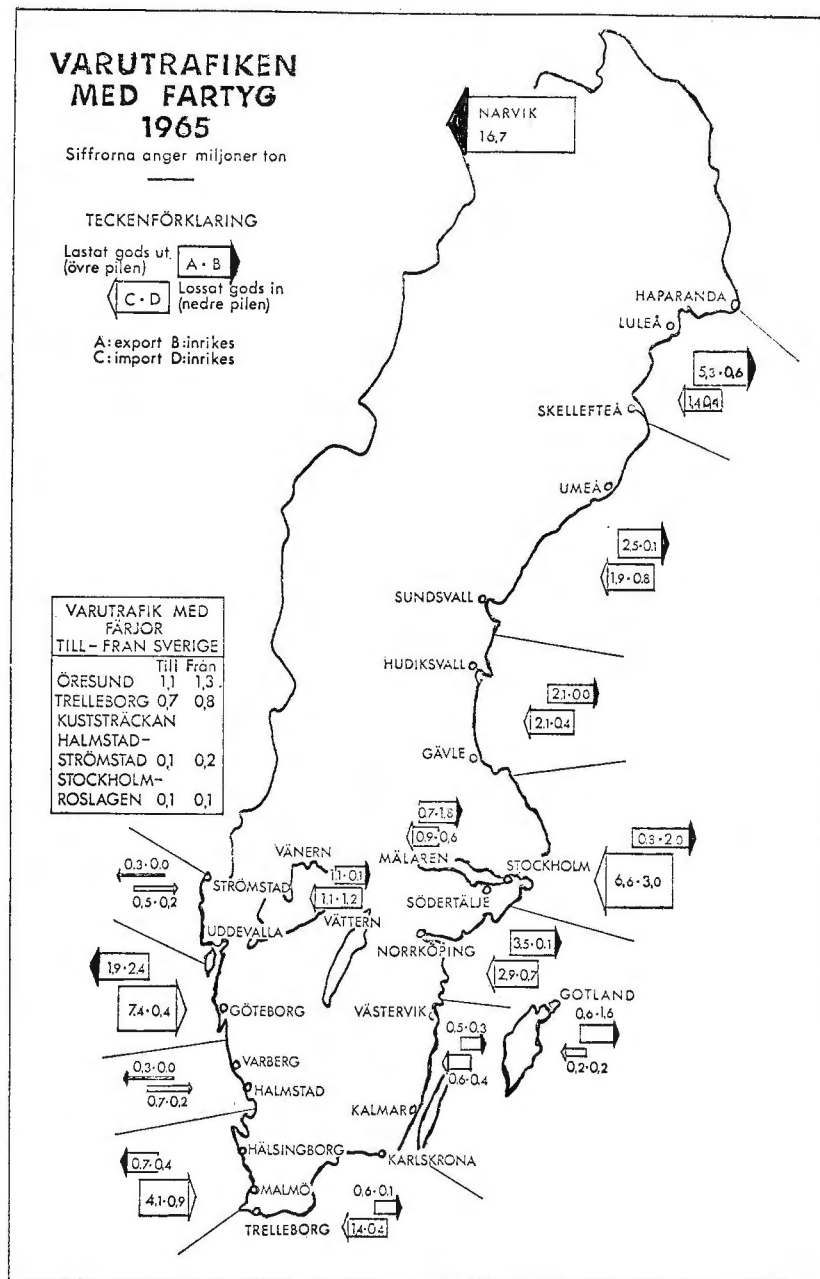
VARUTRAFIKEN MED FARTYG 1965

Siffrorna anger miljoner ton

TECKENFÖRKLARING

Lastat gods ut,
(övre pilen) A · B
Lossat gods in
(nedre pilen) C · D
A: export B: inrikes
C: import D: inrikes

VARUTRAFIK MED FÄRJOR TILL - FRÅN SVERIGE	
Till	Från
ÖRESUND 1,1	1,3
TRELLEBORG 0,7	0,8
KUSTSTRÄCKAN	
HALMSTAD-STRÖMSTAD 0,1	0,2
STOCKHOLM-RÖSLAGEN 0,1	0,1



nar sjönk jämfört med föregående budgetår obetydligt till 69 734. Godskvantiteten ökade emellertid från 55,5 till 57,2 milj ton. En väsentlig ökning sker av trafiken med stora fartyg.

Inklarerade fartyg om minst 30 000 ton br (minst 50 000 ton dw) steg från 21 st år 1966 till 68 st år 1967. Detta orsakas av den ökade importen av råolja.

De flesta resor sker emellertid med *paragraffartyg* eller *mindre*. På dräktighetsklasserna under 500 ton br föll år 1967 76 procent av resorna. Antalet resor i de allra lägsta storleksklasserna minskar, medan paragraffartygens andel ökar.

Av den totala godskvantiteten (exkl färjetrafik) gick år 1967 ca 26 procent med fartyg under 500 ton br. Drar man bort mineraloljor och järnmalm, dvs de varugrupper, som i första hand är förbehållna större fartyg, steg procenttalet till 52.

Den inrikes godstrafiken ökade från 9,3 milj ton år 1966 till 10,4 milj ton år 1967. Ökningen låg huvudsakligen på mineraloljetransporterna, som gick upp med en milj ton till 4,8 milj ton.

Färjetrafiken steg från 5,3 milj ton år 1966 till 5,9 milj ton år 1967, dvs nära 13 procent. Gods på järnvägsvagn fraktat med färjor visade en smärre minskning, medan lastbilsgodset gick upp med 420 000 ton. Övrigt gods, dvs sådant som överförs på flak, i containers eller liknande steg med ca 300 000 ton till nära 500 000 ton.

Antalet med färjor överförda motorfordon ökade från 1,5 till 1,7 milj motsvarande 13 procent, dvs i samma takt som godstrafiken.

I SjöS petita 1969—1970 finns en prognos beträffande varutrafiken med fartyg fram till år 1975 varur följande har hämtats:

För 1975 beräknas som framgår av följande tablå, att lastfartyg skall transportera totalt 85 milj ton till och från Sverige. Det innebär en ökning med 32 milj ton eller ca 60 procent jämfört med 1965. Av ökningen hänför sig nära 11 milj ton till export av oljeprodukter och mot denna svarande råoljeimport.

Konsumtionen av mineraloljor inom Sverige är baserad på de beräkningar energikommittén lade fram år 1967. Förbrukningen 1975 angav kommittén till ca 36 milj m³, vilket svarar mot ca 32 milj ton.

Importen av råolja beräknas till 22 milj ton (1965 ca 4 milj ton) och av oljeprodukter till 17 milj ton (1965 ca 15 milj ton)=39 milj

	1960 milj ton	1965 milj ton	1967 milj ton	Prognos 1975 milj ton
Mineraloljor	12,8	19,4	22,9	44
därav utförsel	0,1	0,4	0,8	5
Järnmalm, utförsel	7,4	8,5	6,2	9
Övrigt gods, totalt	22,3	24,8	25,1	32
Summa	42,5	52,7	54,2	85

ton. Svenska raffinaderier beräknas producera 20 milj ton varav 15 milj exporteras.

Övrigt import- och exportgods omfattar dels bulkvaror som kol, malmer, råfosfat, salt, gipssten och spannmål samt dels parti- och styckegods.

Allt mer av parti- och styckegodset kommer att fraktas av färjor (motsvarande) i reguljär trafik.

2/3 av den totala ökningen av godskvantiteten mellan 1967 och 1975, 31 milj ton, kommer på råolja och oljeprodukter.

De inrikes sjötransporterna av oljeprodukter ökar till 10 milj ton. Ca hälften av de i Sverige framställda oljeprodukterna jämte 2 milj ton importprodukter distribueras med fartyg. Den inrikes transporterna av torrlastgods ökar till 7 milj ton.

Den totala inrikeskvantiteten stiger från 10 till 17 milj ton. År 1975 beräknas antalet ingående fartygsresor jämfört med 1967 ha gått ned från 29 500 till 22 500.

Den godskvantitet som skeppas med fartyg mindre än 2 000 ton dw ligger på 1967 års nivå, dvs på ca 16 milj ton. P g a ett nära fullständigt bortfall av fartyg mindre än 500 ton dw ökar fartygens medellast från 650 till 900 ton. Antalet inresor sjunker med knappt 8 000 till 16 600.

I storleksklassen 2 000—6 000 ton dw stiger godskvantiteten från ca 9 till 15 milj ton. Fartygens storlek ökar även här. Antalet inresor ökar med ca 1 000 till 3 700.

Godskvantiteten i storleksklassen 6 000—12 000 ton dw går upp från ca 4 till 6 milj. ton. Antalet resor minskar med 300 till 700.

Antalet inresor med fartyg större än 12 000 ton dw ökar med endast 100 till 1 450. En markant förskjutning sker mot högre storleksklasser.

För råoljan blir medellasten 100 000 ton.

Antalet anlöp i utrikes fart ligger år 1975 vid totalt ca 33 000 (år 1967 ca 48 000) motsvarande 66 000 in- och utresor. Av dessa beräknas ca 20 000 hänföra sig till fartyg större än 2 000 ton dw och 46 000 till mindre fartyg.

Antalet större fartyg i inrikestrafiken kommer att gå upp p g a de ökade oljetransporterna. År 1975 kommer minst 6 milj ton olja att transporteras med fartyg på ca 20 000 ton dw, motsvarande 400 resor.

SjöS spår således för år 1975:

Lastfartyg transporterar 85 milj ton till och från Sverige.

Antalet anlöp av fartyg i utrikesfart på mindre än 2 000 ton dw blir 23 000.

De inrikes sjötransporterna av oljeprodukter ökar med 10 milj ton och av torrlastgods till 7 milj ton.

Frågan är nu *hur mycket* kommer att transporteras av *svenska fartyg*. Studerar man diagrammen på omstående sida som anger läget 1966, ser det dystert ut särskilt beträffande det mindre tonnaget. Här redovisas storleksfördelningen i ton br och nationalitetsfördelningen i procent för de viktigaste sjöfartsnationernas fartyg i handelssjöfart mellan Sverige och utlandet.

Av diagrammen framgår bl a att i storleksordning upp till 199 ton br dominerar danska fartyg.

I tonnageklassen 200—299 går över 50 procent på västtyskt tonnage, varefter följer Danmark 20 procent och Sverige 11 procent.

Mellan 300 och 449 ton br leder fortfarande Västtyskland, som har 50,8 procent, följt av Nederländerna 17 procent och Sverige 15 procent.

I klassen 450—499 ton br intar Västtyskland första plats med 35 procent, där Sveriges följer nära efter, 34 procent.

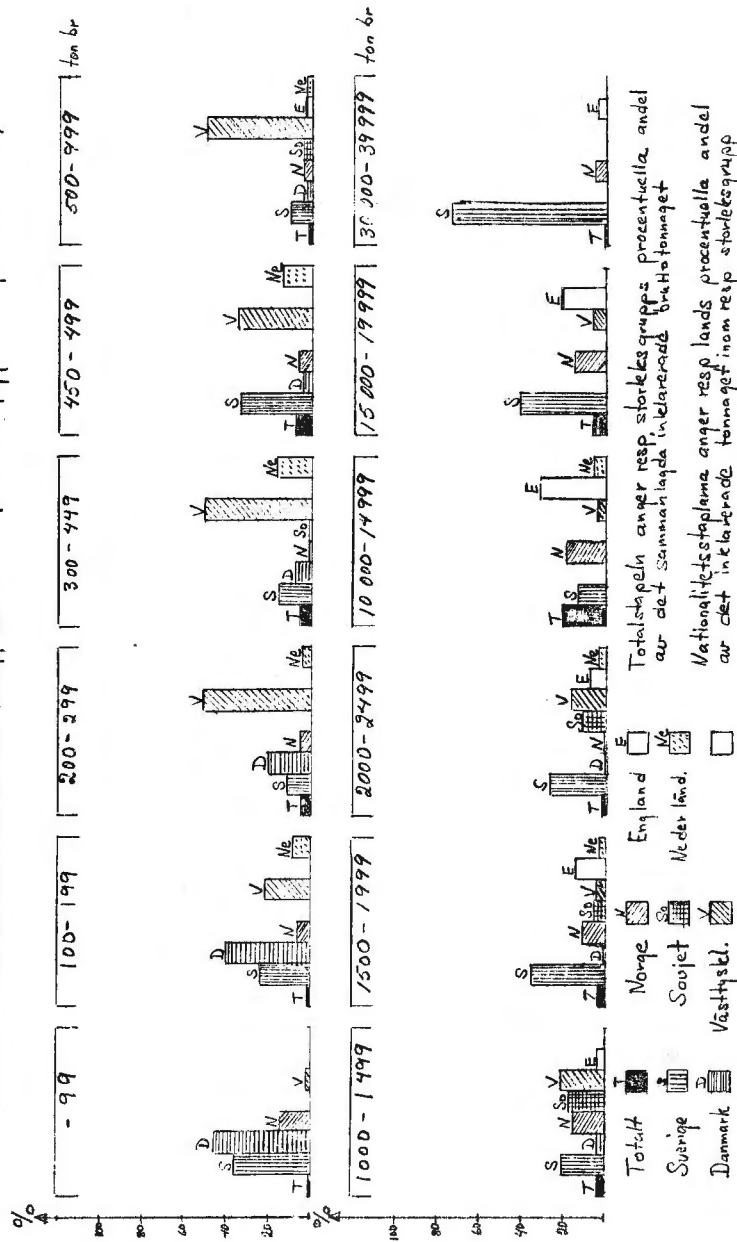
Mellan 500—999 ton br dominerar Västtyskland fullständigt med över 50 procent av tonnaget. Sverige har endast 10 procent.

Först i storleksklasser över 1 000 ton br börjar svenska fartyg kunna konkurrera med övriga länder.

England dominerar storleksklassen 10 000—14 999 ton br med 32 procent, Sverige kommer på andra plats med 22 procent.

I de större storlekarna intar det svenska tonnaget i regel det främsta rummet vilket framgår av exemplen från de stora fartygsklasserna 15 000—19 999 och 30 000—39 999 ton br.

Utdrag ur tabell AB i slutet 1966 gällande storleks- och nationalitetsfördelning av de år 1966 inklerade lastfartygen (Samtliga storleksgrupper är ej redovisade)



Totalt i procent anger resp storleksgrupps procentuella andel av det sammantagna inklerade båttonnaget
 Nationalitetsstaplarna anger resp lands procentuella andel av det inklerade tonnaget inom resp storleksgrupp

Vi skall söka orsakerna till den dystra utvecklingen för det mindre och medelstora tonnaget.

Många anser att även den svenska linjetrafiken är i fara. Vice ordföranden i Sveriges redareförening Kristian von Sydow säger: "Trots den samordning av Japans och de europeiska sjöfartsländernas politik, som skett kan knappast ansträngningarna att liberalisera oceantransporterna sägas ha varit framgångsrika under de senaste åren. Snarare har utvecklingen stadigt gått mot en ökad protektionism.

Kennedyrundan har tyvärr inte satt något exempel inom sjöfarten. Detta trots att en helt otrolig flora av handelshindrande flaggpreferenser existerar. Det finns lagbestämmelser att all regeringsfinansierad last skall skeppas med nationella fartyg och dekret att vissa varuslag inte får skeppas med utländska båtar.

En annan form av nationell preferens är tillämpandet av högre, subsidierade frakter för det egna tonnaget liksom lägre tullar för varor importerade med detta. I andra länder låter man exportpremierna utgå även på frakten, givetvis förutsatt att skeppningen sker med landets egna fartyg. Denna typ av subsidier frodas också i form av speciella skatteförmåner. Förtursrätt för egna fartyg att lasta och lossa i hamnar som lider av stockning är ingalunda ökad."

I ledaren i Transbladet nr 4/68 sägs bl a: "De länder som idag behärskar en någorlunda stor del av världshandeln gör ej längre någon hemlighet av att deras sjöfartspolitiska mål är en stark dominans av den egna intressesfären."

Som direktör Kristian von Sydow påpekar är utrikeshandeln i de östeuropeiska länderna fullständigt statskontrollerad. Exporten sker cif och importen fob, vilket innebär att man själv i östblocket utövar bestämmanderätten över valet av fartyg.

I en situation, där mycket höga lönekostnader tynger konkurrensförmågan och där handelspolitiska fördelar samtidigt lättar bördan för andra länders redare, är det sannolikt att man i Skandinavien kan bli tvungen att med eller mot sin vilja i ökande utsträckning söka genom flaggöverföring komma i åtnjutande av de fördelar, som därigenom erbjudas. Som exempel kan nämnas att den svenska lönenivån innebär ca 460 000 kr i ökade kostnader per år, för ett tankfartyg i 65 000 tons klassen.

"Faran från öster" kan ytterligare understrykas. Sovjets handelsflotta skall år 1970 uppnå 13 milj ton dw. Många har uttryckt farhågor för att Sovjets handelsflotta kommer att hota västvärldens

sjöfart med ett priskrig i stor skala. Sovjet har sökt inträde i Konferensen och begärt 32 resor per år på Australien. Konferenslinjerna erbjöd ryssarna 8 resor, men de tackade nej och annonserar nu frakter från Australien, som ligger ungefär 7 procent under vad våra rederier kan erbjuda. Ryska fartyg på returrenor i ballast från Vietnam, accepterar nästan vilka frakter som helst.

Detta är oroande utsikter för de skandinaviska rederierna.

I samband med behandlingen av dessa problem kommer man osökt in på frågorna rörande sjöfarten och den svenska trafikpolitiken.

Sjöfarten och den svenska trafikpolitiken

I den trafikpolitiska diskussion som förts i Sverige under senare år har sjöfarten ej fått den uppmärksamhet den förtjänar.¹

Den svenska trafikpolitikens mål

Riksdagsbeslutet 1963 fastslog att målet för svensk trafikpolitik, vilket också gäller sjöfarten är "att trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och under former, som medger företagsekonomisk effektivitet och transportmedlens sunda utveckling." Professor Thorburn omformulerade detta i följande tre delmål för svensk sjöfartspolitik:

1. Mål avseende varuägarna:

Lägsta transportkostnader genom fritt val av billigaste trafikmedel, som i sin tur måste betala sina verkliga samhällsekonomiska kostnader.

2. Mål avseende rederierna:

Konkurrens på lika villkor, inbördes och med andra trafikmedel.

3. Mål avseende tredje man:

Skäliga krav på sociala förhållanden, trafiksäkerhet, miljö m m skall tillgodoses.

Medlen för staten att tillgodose dessa tre delmål är olika inom och utom landets gränser.

För att uppnå låga transportkostnader i utrikes transporter för varuägarna (delmål 1) är staten hänvisad till diplomatiska kanaler,

¹ Föredrag av prof. Thomas Thorburn, Handelshögskolan vid årets sjöfartsriksdag i Karlshamn

t ex genom förhandlingar i OECD, i UNCTAD etc. Det andra delmålet att svenska rederier skall konkurrera på lika villkor med utländska rederier främjas genom diplomatiska åtgärder mot flaggdiskriminering, cargo preferences m m.

Det tredje delmålet, tredje mans och då främst fartygsbesättningens krav på sociala förhållanden och trafiksäkerhet kan tillgodoses genom svensk lagstiftning. Detta tredje delmål kan komma i konflikt med det andra delmålet, som då vanligen får vika.

Svensk trafikpolitik inom landet gentemot sjöfarten

Inom Sverige är staten suverän och har därför starkare makt att genomföra sin trafikpolitik än utomlands.

Två viktiga medel för samhället är därvid investeringarna i infrastrukturen och taxepolitiken. Med infrastruktur förstås ett lands ekonomiska bassystem.

Kostnaderna för sjöfartens infrastruktur i Sverige anges här enligt följande:

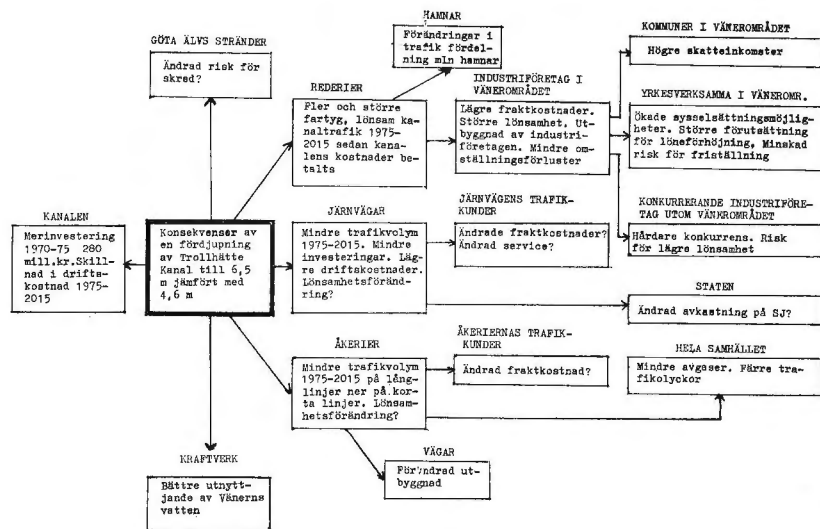
Hamnar	150	milj	kr
Farleder	110	„	„
Kanaler	10	„	„

Alltså tillsammans 270 milj kr. De årliga investeringarna utgör ungefär halva denna kostnad. De avser hamnar, kanaler, farleder, fyrar, sjömätning, muddring, isbrytning m m.

För att tillgodose trafikpolitikens delmål nr 1, lägsta kostnader för varuägarna, är det väsentligt att varje investering i sjöfartens infrastruktur leder till lägre frakter. Varje investering måste därför i förväg lönsamhetsbedömas, så att den objektivt kan prioriteras i förhållande till andra trafikinvesteringar. Det sätt varpå dessa bedömningar praktiskt utförs, är en viktig fråga för sjöfarten. Man torde vara ense om, att de stora investeringarna inom alla transportgrenar skall lönsamhetsbedömas efter samhällsekonomiska kostnader, ej enbart efter företagsekonomiska kostnader.

Vad är då samhällsekonomiska kostnader? Professor Thorburn tar som exempel upp den diskuterade fördjupningen av Trollhätte

kanal. En rad konsekvenser skulle därvid uppstå för samhället. Se nedanstående figur.



Vilka av dessa konsekvenser skall räknas som samhällsekonomiska?

Av den offentliga utredningen till grund för trafikpolitiken tycks framgå att rederiernas, järnvägarnas och åkeriernas kostnader samt varuägarens kostnader för emballage, lager och ränta på godset skall medräknas.

Indirekt innebär detta, att man inte skall ta med ökad lönsamhet och expansion för industrin i Vänerområdet, inte konsekvenser för vägar, kraftverk och miljö. Professor Thorburn frågar sig varför?

Detta väsentliga problem har knappast diskuterats i den trafikpolitiska utredningen. Professor Thorburn betonar att konsekvenserna för tredje man främst då trafiksäkerheten, nedtonats. Det är en brist från sjöfartens synpunkt, att de konsekvenser, som bör medräknas i samhällsekonomisk kostnad uppfattas så snävt och är så ofullständigt analyserade.

Ett annat viktigt problem har aktualiserats vid lönsamhetsberäkningen för Trollhätte kanal. Det är hur järnvägens kostnader skall

beräknas vid investeringar i andra transportmedels infrastrukturer t ex sjöfartens.

Enligt ovan nämnda utredning skall kostnaden för järnvägen utgöra "den kostnad, som skulle inbesparas, om transporttjänsten icke kommer till utförande." När det gäller att praktiskt tillämpa denna princip, går meningarna så starkt isär, att bara differensen vid ifrågavarande kanalkalkyl, var större än hela avskrivningen och räntan på själva kanalinvesteringen.

Trafikpolitikens mål om konkurrens på lika villkor mellan sjöfarten och andra transportmedel blir en parodi på en konsekvent trafikpolitik, när innebörden i järnvägens merkostnader kan tolkas så godtyckligt. Detta är ur sjöfartens synvinkel en allvarlig brist i nuvarande statliga sjöfartspolitik.

Professor Thorburn sammanfattar sin kritik:

- Den nuvarande trafikpolitiken definierar "samhällsekonomisk kostnad" på ett otillfredsställande sätt.
- Den nuvarande trafikpolitiken klargör icke vad järnvägens merkostnader innebär.
- Den nuvarande trafikpolitiken klargör icke samhällets skyldighet att genomföra lönsamma investeringar inom sjöfartens infrastruktur.

Professor Thorburn fortsätter med *taxepolitik*.

Enligt riktlinjerna för trafikpolitiken skall sjöfarten betala kostnaderna för sin infrastruktur. Denna betalning sker genom avgifter. Statens beslut om hur dessa avgifter i detalj skall konstrueras och vilken höjd de skall ha kallas taxepolitik.

Taxepolitiken innebär att varje trafikmedel skall betala sina totalkostnader. Man skulle kunna tro att taxepolitikens problem därmed är lösta, men så är inte fallet. Kvar står problemet hur mycket olika delar av sjöfarten skall betala. Skall de stora fartygen betala mer per ton än de små, hur skall fördelning ske mellan gods och fartyg, hur mycket skall oljan betala och hur mycket torrgodset?

Samma problem för taxepolitiken finns i hamnarna, för lotsning, för kanalerna.

Professor Thorburn väljer att exemplifiera taxepolitiken för isbrytningen. Resonemanget är tillämpligt även på de andra taxorna.

Statens kostnader för isbrytning ett normalår är ungefär 20 milj kr. Därav utgör 10 milj besättningskostnader, bränsle och förhyring av hjälpisbrytare. 6 milj av dessa skulle bortfalla om isbryt-

ning icke skedde i Norrland och 4 milj om isbrytning inte behövdes i resten av Sverige. Dessa kostnader kallas särkostnader och alla är ense om, att de skall betalas av sjöfarten i det område, som orsakar dem.

Det taxepolitiska problemet gäller däremot de återstående 10 milj, som består av avskrivning, ränta och underhåll av statsisbrytarna. De kallas samkostnader.

Den taxepolitik staten väljer har stor betydelse för sjöfarten och professor Thorburn anser bl a att:

a) Samkostnaderna bör fördelas så att sjöfartens trafikvolym blir så stor som möjligt, och främst på de delar av sjöfarten, som kan väntas bära avgiften.

b) Stora, plötsliga taxeförändringar bör undvikas av typ lotsavgiftshöjningen, därför att plötsliga förändringar kan medföra onödiga omställningsförluster för rederierna.

c) Taxekonstruktionen bör vara enkel att tillämpa och inkasera. Sjöfarten, som skall betala även denna kostnad, har ingen anledning att betala stora kostnader för en tvivelaktig millimeterrättvisa i samkostnadsfördelningen.

d) Fördelningen av samkostnaderna bör uppfattas som skälig av sjöfartens representanter. Staten och hamnarna måste ta stor hänsyn till rederier och varuägare, när samhällets taxepolitik utformas.

En annan synpunkt på taxepolitiken är följande:

I målen för svensk trafikpolitik ingår att de olika trafikmedlen skall konkurrera på lika villkor. Professor Thorburn betonar att sjöfarten för närvarande icke konkurrerar på lika villkor, därför att sjöfarten har en plikt att betala fastställda avgifter för investeringar i sin infrastruktur under det att järnvägen inte har denna plikt. Nuvarande trafikpolitik leder till att järnvägen får en del godstransporter, som ur samhällsekonomisk synpunkt fördelaktigare borde sändas med sjöfart.

Ovanstående kompletteras med den positiva aktion, som årets sjöfartsriksdag i Karlshamn, beslöt sig för att göra. Överläggningsämnet var "den svenska trafikpolitiken och dess följdverkningar."

I den avgivna resolutionen framhålles bl a:

Den samlade sjöfartsriksdagen har övervägt de kraftiga höjningar av sjöfartsavgifterna i Sverige, som vidtagits under senare år. Under den nu förflutna tvåårsperioden har höjningarna uppgått till drygt 100 procent och ytterligare höjningar övervägs.

Det är naturligt att detta förhållande måste medföra allvarliga problem för handelssjöfarten.

Man anser det riktigt att handelssjöfarten skall bära kostnader, som den förorsakar det allmänna. Sjöfartsriksdagen finner det emellertid angeläget att en riktig fördelning av ifrågavarande kostnader kommer till stånd. Man framhåller att farlederna, fyrväsendet, sjömätningarna m m även utnyttjas av fisket, marinen, timmerbogsering, nöjessjöfarten etc.

Hänsyn bör också tas till den princip, som statsmakterna accepterar inom ett annat närliggande område.

Staten lämnar via budgeten bidrag till järnvägarna för upprätthållandet av trafiken på trafiksvaga bandelar. Från denna utgångspunkt måste det vara riktigt att staten via budgeten lämnar bidrag för upprätthållandet av sjöfartsförbindelserna på sådana hamnar, som icke har tillräckligt trafikunderlag, men som av lokaliseringpolitiska skäl icke bör läggas ned. Detta gäller särskilt vissa Norrlandshamnar.

Utredningar på tvären och på längden

Vi lever i ett samhälle, vars struktur ständigt ändras. Vi upplever en dynamisk utveckling. Man fattar beslut om investeringar nu, som kommer att verka långt fram i tiden. Innan man fattar beslut i större frågor måste man naturligtvis göra utredningar. I varje departement, i varje verk sitter allvarliga utredare och diskuterar, drar slutsatser och rekommenderar åtgärder. Varje utredning behandlar som regel endast en liten sektor. Men utredningsresultaten får vanligen konsekvenser långt utanför den ursprungligen tänkta sektorn. Det mesta i samhället kuggar i vartannat. Det trafikpolitiska reformprogrammet är ett av exemplen. Lokaliseringspolitik, försvarsfrågor, försörjning, landsvägstrafiken, SJ, sjöfarten, hamnväsen, sjösäkerhet påverkas av detta program.

I september förra året avgav lotsorganisationsutredningen (LOU) sitt betänkande. Genom en lotsorganisation enligt LOU modeller minskar kostnaderna per år med ca 10 milj kr.

"LOU anser sig icke kunna i sin avvägning av lotsningsorganisationen ta särskild hänsyn till havsövervakningen ur försvarssynpunkt." Sjöfartsutredningens första delbetänkande angående sjöfartsverkets organisation har lämnats. Vi väntar nu på dess andra delbetänkande, som berör avgiftsproblemen och kommer in på vad

som tidigare sagts. Samtidigt pågår hamnutredningen, som tillsattes år 1965. Denna skall föreslå en lämplig utformning av hamnväsendet. Vi har också varvsutredningen. Vidare har vi 1965 års småskeppsfartsutredning, som skall klarlägga, vilka regler som bör gälla för lånefonden för den mindre skeppsfarten.

Pipelines, svävarfart, sjömanslag, sjöarbetstid, transportforskning, miljövård är föremål för utredningar. Man försöker rationalisera en liten sektor i taget. Kan man ta LOU innan man sett, vad sjöfartsutredningen har att säga. Är det inte hamnutredningen som styr det hela? Hur blir det med havsövervakningen? Borde inte LOU ta hänsyn till försvarsfrågor? Det behövs kanske en utredning, som samordnar alla andra utredningar?

Det mindre och medelstora tonnageets framtid under svensk flagg

Svenskt tonnage i denna storleksordning har större driftskostnader än andra europeiska länders. Svensk sjöfart måste naturligtvis acceptera det svenska löneläget, som är högst i Europa, samt de stora sociala kostnaderna.

Vi jämför bemanningskostnaderna i svenska, norska, holländska och tyska fartyg i kategorin 499 ton br/1 050 ton dw/980 HK. Om svenska kostnader betecknas med 100 fås följande tabell:

Sverige	100	Norge	76,9
Västtyskland	66,1	Holland	62,6 ¹

I tyska fartyg får befäl ej övertidsersättning. Besättningen i övrigt får endast ersättning för övertid, som överstiger 60 timmar.

Svenska redare har på alla sätt försökt öka lönsamheten. Man försöker rationalisera genom att effektivisera godshanteringen och nedbringa liggetiden i hamn.

Ahlmarks rederi har med lift on-lift off metoden när det gäller *papper* kunnat trefaldiga lastningskapaciteten och räknar med en fyrfaldig kapacitetsökning per man och timme. Beträffande *pappersmassa* lyfter man med fartygens egna kranar ombord 18 balar i taget, vilket har givit en sexfaldig kapacitetsökning per man och timme.

En sjufaldig kapacitetsökning har uppnåtts vid lastning av *trävaror*. Som led i rationaliseringssträvandena ingår arbetsbesparande

¹ Dir Harry Lycke Svensk Sjöfartstidning nr 22/68

installationer av olika slag såsom automatiska förtöjningsspel, framdrivningsmotorer med anordningar för tillsyn endast 8 av dygnets 24 timmar och möjlighet att manövrera hela maskineriet från bryggan.

Man har modern nautisk utrustning med gyrokompass, automatstyrning och decca navigator.

I köket installeras diskmaskin, potatisskalarmaskin och elektronugn. Fartygets underhåll förenklas genom att fartygsplåten är sandblästrad och behandlad med specialfärger.

Det här skisserade fartyget med 16 timmar vaktfritt maskinrum, helautomatiska luckor och kranar kan göras sjöklart på däck av en enda man på 15 minuter.

I industrin i land skulle ovan nämnda förbättringar medge personalminskningar. Så är det emellertid icke till sjöss av olika anledningar som redovisas här nedan:

1948 års sjöarbetstidslag sänkte gränsen för tvåvaktssystem från 2 000 till 500 ton br. Övergången till tre vakter ökade bemanningskostnaderna för fartyg på mer än 500 ton br. Författningsändringen har inriktat förnyelsen på fartyg, som är på 499 ton br, det s k paragraffartyget. Inom denna ram har svenska redare sökt få fram konkurransdugliga fartyg i Nordsjön och Östersjön.

Sedan 1948 har paragraffartygets lastkapacitet ökat från 800 ton dw till ca 1 400.

Den väg man sökt sig fram på, när man försöker bygga så stort som möjligt, resulterar i breda fartyg med extremt låga underrum. En ny sjöarbetstidslag trädde i kraft i början på 1960-talet. Den innebar att bemanningskostnaderna på nytt pressades upp, främst för det mindre tonnage. Syftet med lagen var att till sjömännen utsträcka den allmänna arbetstidsförkortningen.

Driftskostnaderna har, trots lastdrygare fartyg, stigit snabbare än lönsamheten. Sedan ett par år säljs våra torrlastfartyg i paragrafstorlek raskt undan till utlandet.

Vill man av lasttekniska skäl göra fartygens underrum något djupare och bredare med större dräktighet än 500 ton som följd, innebär detta en besättningsökning med 3—4 man.

I Tyskland ligger paragrafregeln på 1 000 ton br.¹ Detta innebär

¹ Skeppsredare Bengt Rejmar, SST 42/68

att en tysk redare kan driva ett nästan dubbelt så stort fartyg med samma bemanning, som ett svenskt paragraffartyg.

I Holland gäller nu samma storleksgräns som i Sverige. I praktiken har emellertid holländarna haft mindre besättning, än deras myndigheter fordrat. Nu finns i Holland långt framskridna planer på att ersätta 500-tons regeln med något annat. Det blir förmodligen fartygets längd mellan perpendiklarna, bredd, maskinstyrka och ett väl tilltaget brutto, som blir normgivande för bemanningen.

Enligt sjöarbetstidslagen får ett svenskt paragraffartyg inte gå söder om Brest, t ex på Nordspanien, utan ökning av besättningen. Det begränsar också våra möjligheter att konkurrera exempelvis med holländarna. Andra gränser finns också. Fartyg med större maskinstyrka än 700 HK kräver ständig vakt i maskin. Om fartyget är byggt så, att maskin ej fordrar ständig tillsyn, anger sjöbefälskungörelsen, som reglerar antal nautiskt och maskintekniskt befäl, att man i stället för tre maskinbefäl tillåter två, i vissa fall ett. Ett maskinbefäl kan då tillåtas på fartyg med maskinstyrka upp till 1 000 HK, varvid det dock skall finnas en motorman.

1965 års säkerhetslag föreskriver att fartyg större än 400 ton br skall ha två man på vakt på däck, förutom fartygsbefälet. Sjös medger en man på vakt utom befälet på fartyg med automatstyrning och godkänd purningsanordning.

Ytterligare gränser finns t ex vid 1 600 ton br, vilket ej berörs närmare.

Sjös fastställer stadgar om minimibemanningen för samtliga fartyg i samråd med berörda organisationer. Stadgarna gäller alla fartyg större än 20 ton br, som befordrar gods eller passagerare.

Man har därvid ställt upp 40 typfartyg. Sjös måste vid fastställandet av minimibemanningen ta hänsyn till

a) *säkerhetsfrågor*

Man godkänner kvalitativa brister, om säkerheten ej blir lidande.

Kvantitativa brister godkänns inte. Sjös hävdar att apparater, som ersätter personal, skall ersätta vederbörande persons alla funktioner, t ex både styrning och utkik. Sjös är i princip ej emot att ge dispenser.

b) *personalorganisationernas krav*

De ombordanställdas organisationer arbetar naturligtvis på att förbättra sina ekonomiska och sociala villkor. Detta citat ur SST 19/67 exemplifierar detta:

”Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet och Svenska stewardsföreningen vill inte samråda med sjöfartsstyrelsen för att fastställa minimibesättning på ytterligare 370 fartyg. Organisationerna kritiserar i en skrivelse till regeringen det beslut om minimibesättning för 40 fartyg som fattades i december förra året. I skrivelsen heter det att beslutet är olyckligt då det inte tar hänsyn till omfånget av de praktiska tillsyns- och arbetsuppgifterna till sjöss.”

Det finns en del faktorer som pekar på en utjämning av kostnads- läget mellan de olika nationerna.

Enligt direktör Stig Wiebe i Sveriges fartygsbefälsförening driver de ombordanställdas organisationer på denna utjämning genom internationella kontakter. Det är självklart, att sjömän i utländska handelsflottor vill nå samma standard, som de kan iaktta på svenska fartyg. Exempel på dessa internationella organisationer är:

IMCO (Intergovernmental Maritime Consultative Organisation). Här gör de ombordanställdas förtroendemän insatser som rådgivare eller som medlemmar av regeringsdelegationer. De ledande sjöfartsländerna fastställer i *IMCO* bl a nya säkerhetsnormer för fartygen.

ILO (International Labour Organisation) reglerar de anställdas sociala villkor. Här arbetar man fram resolutioner, som så småningom förvandlas till konventionstexter. Dessa påverkar i sinom tid levnadsförhållandena ombord. Att de ombordanställda verkligen har motiv för sina krav är säkert.

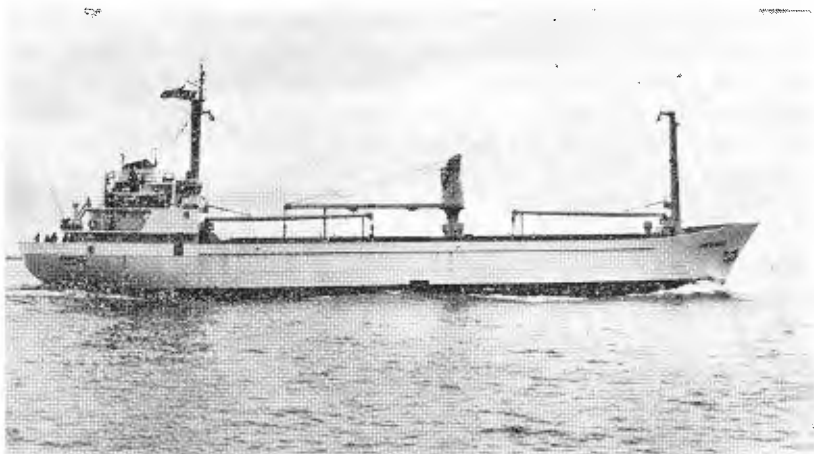
Den intensiva fart, som bedrivs idag, innebär svåra påfrestningar på främst befälet. Dödsfallsfrekvensen bland befälet på vissa linjer är oroväckande hög.

En form av regelbundna avlösningssystem måste växa fram.

ILO utreder även utbildningsfrågor. En metod att effektivisera arbetsinsatserna ligger i allmäntjänsten. Kurser i allmän tjänst pågår och ett lärlingssystem är också på väg.

Ett allvarligt hinder på vägen i rationaliseringssträvandena är att befälsförordningen är orealistisk mot bakgrund av dagens betingelser.

Det gäller relationstänkandet mellan de två befälskategorierna. Befälsordningen innebär, enligt direktör Harry Lycke i Svensk Sjöfartstidning nr 46/68, att man i ett fartyg skall ha samma utbild-



M/S Sommen

ningsnivå för befattningshavare i samma tjänsteställning, oavsett om arbetet och ansvaret kräver sådan utbildning eller ej.

Tanken på enhetsbefäl har varit uppe utomlands. Det kanske är en framkomlig väg. Vid sjöbefälsskolan i Göteborg pågår frivilliga kompletteringskurser. Eleverna blir således dubbelutbildade och får examen på huvudlinjen, men betyg på sidolinjen.

Direktör Lycke anser att ett avancerat tekniskt utrustat fartyg bör kunna drivas med följande bemanning:

Befälhavare	Matros
Överstyrman/Maskinbefäl	Lättmatros
Maskinist/Styrman	Jungman/Ökonomibiträde
	Reparatör/Däcksmanskap
	Kocksteward

c) redarföreningarnas krav

Redarna måste, som tidigare nämnts, få ned driftskostnaderna för att överhuvudtaget kunna driva sjöfarten. Skeppsredare Bengt Reimer i Ahlmarks rederi nämnde vid en demonstration av rederiets nya fartyg Sommen bl a: "När systerfartygen Sommen och Skagern projekterades, fanns det tecken som tydde på, att de långt gående

moderniseringarna, när det gällde däcksmaskineri, nautisk utrustning, luckor och inte minst automation i maskinrum, skulle göra det möjligt att minska personalen ombord.

Vi beslöt därför att båda dessa fartyg skulle drivas under svensk flagg. Jag kan nu endast med beklagande konstatera att våra förhoppningar i den vägen kommit på skam och detta samtidigt som de sjöfartsländer, som utgör våra främsta konkurrenter, anpassat sina lagar och förordningar efter utvecklingen. Kostnadsgapet har därför fortsatt att öka. Om man bortser från vissa specialfartyg och trafik i fart, där redaren under gällande bestämmelser är skyddad från utländsk konkurrens, kommer trafiken från Sverige till närliggande länder att gradvis helt övergå till utländskt tonnage.

För Ahlmarks, som för endast några få år sedan drev ett femton-tal fartyg under svensk flagg, känns det bittert och svårt att acceptera, och jag föreställer mig att detta är en uppfattning, som kommer att delas av de medlemmar av vår skickliga sjömanskader, som genom den skisserade utvecklingen kommer att friställas."

Författaren finner att utsikten för att det svenska mindre och medelstora tonnaget skall kunna hävda sig i konkurrensen är små.

Det syns författaren felaktigt, att besättningens storlek skall bestämmas av en viss dräktighetsgräns, såsom t ex 500 ton br och en viss maskinstyrka. Utredarens bedömning bestyrks av att nästan 75 procent av paragraffartyget numera är mätningsfritt.

Beträffande maskinbefälskraven kan nämnas, att motorer, som för 20 år sedan utvecklade 700 HK nu konstrueras för att ge minst 1 400 HK och att deras handhavande snarare har förenklats än försvårats.

Det vore rimligare att bestämma besättningens storlek, för varje enskilt fall, efter hur mycket personal, som erfordras för fartygets drift. Det kan inte vara riktigt, att ett fartyg på 500 ton br skall ha betydligt större besättning än ett på 499 ton br.

Besättningens storlek bör bl a bero på: fartygets tekniska utrustning, tilltänkt trade, avlösningssystem för besättningen m m.

Författaren anser att SjöS bör verka för en liberalisering och förenkling av nu gällande bestämmelser.

Detta bör vara möjligt att göra i samråd med de ombordanställdas organisationer, utan att man frångår de krav, som sjösäkerheten, sociala förhållanden m m ställer.

Utredaren anser dessutom att en framkomlig väg i rationaliseringssträvandena är ökad utbildning i allmäntjänst.

Svensk hamnutveckling

Som tidigare nämnts har 1965 års hamnutredning tillsatts. Den har ännu ej avgivit något betänkande. Av direktiven till hamnutredningen framgår bl a följande:

”Utvecklingen på landtransportsidan har tillsammans med utbyggnaden av färjelederna medfört att lastbilar och järnvägar övertagit en del av tidigare sjöburna transporter.

Utvecklingen inom sjöfarten karakteriseras av ökade krav på kapital och ett ökat behov av samordning mellan sjötransport, hamn- och landtransportfunktioner.

De pågående strukturförändringarna ställer nya krav i vad avser både lokalisering, och teknisk utformning. Fartygen blir mer kapitalkrävande vilket gör det önskvärt att förkorta liggetiderna i hamn. Ny teknik för lastnings- och lossningsarbete i hamnarna kräver stora investeringar i anläggningar och tekniska hjälpmedel.

I Sverige finns ett 50-tal handelshamnar och ca 150 lastageplatser. De fördelar, som ett rikt förgrenat hamnsystem tidigare givit, torde genom landtransportmedlens utbyggnad och den nya hantverkstekniken minska.

Åtskilliga hamnar kommer kanske vid en företagsekonomisk bedömning inte att befinnas ha underlag för de investeringar, som framtida transportmönster ställer krav på.”

Utredningen skall kartlägga de faktorer, som påverkar efterfrågan och behov i fråga om lokalisering och dimensionering av hamnar i vårt land. Bland de faktorer som nämns är: ”Förändringar i industrilokaliseringen, koncentration av produktionsenheter, utrikes-handels sammansättning, transportarbetets fördelning på landtransportmedel, containertransporter, roll on-roll off metoden samt strukturförändringar inom handelstonnaget”.

Författaren anser det sannolikt att antalet stora hamnar kommer att minska till 1/3 eller 1/4 av nuvarande femtio samt att lastageplatsernas antal minskar där landtransportmedel kan ta över sjötransporterna.

De hamnar, som blir kvar ökar i kapacitet. I Östersjön måste de

kunna ta emot de största fartyg, som kan ta sig igenom Östersjöinloppen, t ex tankfartyg på upp till 100 000 ton dw.

Hamnarna kommer att kräva stora arealer för godsuppläggning samt diverse terminaler.

Farleder

Tonnageutvecklingen påverkar farlederna. Man planerar en ”tungtrafikskorridor” från Skagen till Luleå genom Stora Bält. Den beräknas bli klar om ett par år. Författaren bedömer att den kommer att tillåta ett djupgående på 16 m. Denna ”korridor” blir förmodligen så smal på vissa ställen, att enkelriktad trafik, trafikledning och lotstväng erfordras.

Från denna stora led kommer man att dra djupleder in till de större hamnarna.

Nuvarande mindre kustleder får allt mindre betydelse för handelsfartygen. De mindre lederna reserveras för båtsporten.

Lots- och fyrväsende

Den antydda begränsningen av antalet hamnar samt fartygens koncentrerings till färre leder har framtingat en översyn av *lotsväsendet*. Beträffande dess utveckling hänvisar utredaren till följande sammanfattning av LOU betänkande.

Antalet lotsplatser minskar från 31 till 11. Lotsuppassningsställen minskar från 54 till 28.

Lotsförordningens bestämmelse om lotsplikt slopas. Ett system med lotsfrihet som allmän princip införs. Fartygsbefälhavaren bör med ledning av bestämmelserna i sjölagen avgöra om han behöver anlita lots eller inte. Tvång att anlita lots skall gälla för fartyg över en viss storlek. Man föreslår begränsningar av upppassningstiden vid vissa lotsplatser och lotsuppassningsställen. Personalbehovet minskar successivt med ca 100 lotsar och 120 förste reparatörer och båtsmän. Ca 50 lotsbåtar blir övertaliga.

Underskottet i lotsningsverksamheten beräknas år 1968 bli 20,2 milj kr. De ekonomiska verkningarna av utredningens förslag, utslaget och tillämpat år 1968 skulle bli att underskottet för detta år skulle minska till ca 7,3 milj kr.

För att minska sjöfartsverkets kostnader försöker man även rationalisera *fyrväsendet*. Fyrarna automatiseras.

Man planerar att under kommande femårsperiod ersätta våra nuvarande 6 fyrskepp med bottenfasta fyror samt att automatisera ytterligare 20 bemannade fyror.

Fyrpersonalen kommer att till stor del friställas. Kustområdena avfolkas och övervakningen av vår kust försvåras.

Prognos

Författaren finner att följande prognos för den närmaste tioårsperioden kan göras beträffande utvecklingen av sjöfarten på svenska hamnar. Förutsättning: Nuvarande trafikpolitik, gällande sjölagstiftning samt berörda myndigheters inställning till svensk sjöfarts problem kvarstår.

Transporter enbart mellan svenska hamnar kommer att äga rum i delvis utökad omfattning beträffande följande varuslag:

- Raffinerade oljeprodukter samt vissa flytande kemikalier
- Cement, kalksten, sand, slig och liknande bulkvaror
- Vissa tyngre varor, såsom obearbetade mineraliska ämnen, järnskrot m m.

Styckegodstransporter mellan svenska hamnar kommer att helt skötas av lastbilar och järnvägar.

Järnvägstransporter av styckegods, främst i form av containers, kommer att få ökad konkurrenskraft gentemot landsvägstransporterna.

Den huvudsakliga sjöfarten längs Sveriges kust kommer även i fortsättningen att utgöras av fartyg i trafik mellan Sverige och utlandet. Godsmängderna kommer att öka, men antalet resor att minska.

Författaren har funnit det vara nödvändigt att i fortsättningen skilja på transporter av oljor m fl flytande produkter och torrgods.

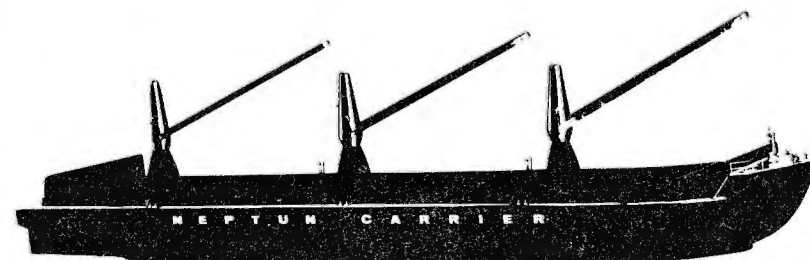
a) Olja

Tankers på ca 200 000 ton dw fraktar råolja till raffinaderier vid Västkusten.

Tankfartyg på upp till 100 000 ton dw fraktar råolja till raffinaderiet i Nynäshamn.

Svenska fartyg deltar i denna trafik.

Produktfartyg på ca 20 000 ton dw kommer att gå i en ny slags



Carrier typ Neptun

kusttrafik med "kvalificerat" raffinerade produkter till större svenska hamnar.

Svenska fartyg tar del av denna trafik.

Mindre specialfartyg på ca 2 000 ton dw kommer att vidare distribuera dessa "kvalificerat" raffinerade produkter till mindre hamnar.

Svenska fartyg kan konkurrera.

Även konventionella tankfartyg på upp till 3 500 ton dw kommer att utnyttjas för distribution av mineraloljor.

Drift under svensk flagg lönar sig.

Av det mindre tanktonnaget kommer även i fortsättningen ett antal svenska paragraffartyg (på 499 ton br) att kunna konkurrera med utländska fartyg.

Även "småtankers" på ca 200 ton dw kommer att finnas kvar under svensk flagg. Det är bl a äldre småredare, som själva driver fartygen och som kan acceptera dålig lönsamhet, därför att de trivs med denna livsform.

Utredaren anser att den totala lastkapaciteten beträffande oljelastfartyg under ca 3 000 ton dw, som den 1/1 1968 var ca 70 000 ton dw, kommer att år 1980 ha ökat till ca 100 000 ton dw (en ökning med ca 43 procent).

b) Torrgods

Järnmalmen fraktas enbart över Narvik, Luleå och Oxelösund i stora fartyg upp till ca 90 000 ton dw.

Svenska fartyg sköter en del av transporterna.

Andra bulkvaror, såsom cement, sand, slig, transporteras enbart i svenskägda specialfartyg.

När det gäller trävaror, papper, pappersmassa, är det tveksamt om SCA trafik kommer att löna sig. Lastkapaciteten är troligen för stor för att dessa fartyg ständigt skall kunna gå fullastade från svensk hamn. Fartygen går tomma hem, vilket understryker bedömandet om dålig lönsamhet.

Trafiken från Norrlandskusten av trävaror m m kommer att bedrivas av specialfartyg på upp till ca 5 000 ton dw, där svenska fartyg kan konkurrera.

Den i dagarna publicerades "moderna" prämtrafiken (obemannade carriers med lastförmåga på 10 000 ton, som cirkuleras av ett antal bogserbåtar) kommer troligen att konkurrera framgångsrikt med specialfartygen.

Transport av trävaror m m från Vänerhamnar och hamnar i västra och södra Sverige kommer att skötas av specialfartyg mellan 1 400 och 3 000 ton dw.

Svenska redare tvingas att chartra dessa fartyg under främmande flagg.

Beträffande styckegods kommer allt svenskt konventionellt tonnage under paragraffartygsstorlek att försvinna. Endast enstaka moderna svenska paragraffartyg avsedda för transport av förberedda laster kommer att kunna konkurrera.

Svenska linjerederier kommer att delta i kusttrafiken genom feedertrafik, dels från kontinenthamnar, dels från Göteborg.

Feedertrafiken kommer inte att få stor omfattning på svenska hamnar. Järnvägar och bilar tar huvuddelen av detta gods.

Feedertrafiken kommer att löna sig bättre på Finland. Fartygsstorlek högst 3 000 ton dw. Svenska fartyg kan konkurrera.

Svensk färjetrafik för godstransporter kommer endast att öka obetydligt. Svensk färjetrafik huvudsakligen för passagerarbefordran ökar ej.

Bärplansbåtar, svävare och kanske även katamaraner kommer få en ökande andel av passagerartrafiken.

Författaren anser att följande bedömning av den totala lastkapaciteten för svenska torrlastfartyg upp till ca 3 000 ton dw år 1980 kan göras:

Samtliga fartyg under 100 ton br motsvarande ca 13 000 ton dw försvinner.

Huvuddelen av fartygen mellan 100 och 499 ton br motsvarande ca 130 000 ton dw utgår. Enstaka specialfartyg på 499 ton br finns kvar år 1980, kanske totalt summa 10 000 ton dw.

I storleksgrupper mellan 500 och 1 999 ton br kommer den sammanlagda lastkapaciteten, som för närvarande är ca 70 000 dw (passagerare- och bilfärjor undantagna), att öka något, särskilt som flera feederfartyg kommer att inrymmas i denna storleksgrupp.

Författaren anser att en totalsiffra på 100 000 ton dw kan vara riktig.

Under 3 000 ton dw ligger de flesta av våra passagerare- och bilfärjor, nämligen 39 st om sammanlagt ca 34 000 ton dw. År 1980 kan summa dödviktstonnage röra sig om 40 000 ton dw.

Beräknad total lastkapacitet år 1980 för svenska torrlastfartyg inklusive passagerare- och bilfärjor, samtliga under 3 000 ton dw, blir: $10\ 000 + 100\ 000 + 40\ 000 = 150\ 000$ ton dw.

Vid en jämförelse med motsvarande lastkapacitet den 1/1 1968 nämligen

283 torrlastfartyg på summa	200 000 ton dw
134 „ < 100 ton br	13 000 „ „
39 passagerare- och bilfärjor	

Summa 247 000 ton dw

eller avrundat ca 250 000 ton dw, finner man att minskningen från 1968 till 1980 totalt utgör ca 100 000 ton dw (40 procent), varav huvudparten ligger i storleksordningen 100 till 499 ton br.

Tonnageminskningen kan i viss mån kompenseras genom att det enskilda fartyget genomgående blir snabbare samt att lastnings- och lossningstiderna minskas.

Prognosen kompletteras här nedan även med hamnars, kanalers samt farleders utveckling.

c) Hamnar

Oljehamnar och hamnar för övriga bulkvaror samt trävaror m m kommer att finnas kvar i nuvarande antal. Några sk "träterminaler" tillkommer. Hamnar för sådant gods, som fordrar stuveriarbetare, koncentreras till ett 10-tal.

Lastageplatser läggs ned för industrier som är belägna så att järnvägs- eller landsvägstransporter kan överta sjötransporterna.

d) Kanaler

Trollhätte kanal kommer inte att byggas ut. Ingen nybyggnad av kanaler i övrigt.

Byggs en pipeline mellan Uddevalla och Vänersborg, vilket är ett seriöst projekt, kan denna "knäcka" Trollhätte kanal.

e) Farleder

Den tunga trafiken dras fram helt utomskärs i "tungtrafikkorridoren". Till varje större hamn kommer en enda djupled att finnas.

Antalet inomskärsleder för handelsjöfart minskar. I Stockholms skärgård kommer t ex endast en genomgående led att finnas kvar i nord-, sydgående riktning.

Slutord

Enligt ovanstående prognos går vår kustjöfart en dyster utveckling till mötes. Huvuddelen av vårt mindre torrlasttonnage försvinner under de närmaste åren. Av det medelstora tonnage kommer feederfartyg, färjor och andra specialfartyg att hävda sig bättre i konkurrensen. För dessa liksom för oljetonnaget skapar främst de effektiva lossnings- och lastningsanordningarna en motvikt mot de höga svenska lönekostnaderna.

Samhällets strukturförändring innebär ökande transportbehov i såväl fred som neutralitet och krig. Från totalförsvarets sida är minskningen av vårt kusttonnage en allvarlig fråga. Det är därför av särskild vikt, att man från ansvarigt håll gör kraftiga försök att främst genom modernisering och liberalisering av bemanningsföreskrifterna ge vår svenska kustjöfart möjlighet att på någorlunda lika villkor konkurrera med det utländska kusttonnaget.

Notiser från när och fjärran

Västtyskland

Ny typ av helikopter

I Västtyskland har provflugits en helt ny typ av amfibiehelikopter, benämnd "Sky-trac". Nyheten ligger främst i det bärande rotor-systemet som här har givits en fram- och återgående snarare än roterande rörelse. Härigenom undviks den vridningstendens på helikoptern, som annars är den största svårigheten vid roterande bärplan. Den nu nödvändiga akterrotorn på en-rotorshelikoptrar skulde därmed icke vara erforderlig.

(Military Review, april/69)

Storbritannien

Traditioner

Det brittiska försvarsministeriet överväger att "av sparsamhetsskäl" slopa en sedan 1740 tillämpad tradition ombord på brittiska örlogsfartyg. Det gäller den dagliga rom-ransonen, som utgår till alla ombord som fyllt 20 år. Man befarar nu att detta angrepp mot denna "heliga" tradition skall komma att uppväcka en verklig "storm i vattenglas", icke minst mot det anförda motivet, en besparing på 125.000 pund om året.

(Marine Rundschau, okt/69)

USA

Hangarfartyg

Den nu fullbordade moderniseringen av hangarfartyget "Midway" (CVA 41) blev så dyrbar att den planerade moderniseringen av de två systerfartygen "Franklin D Roosevelt" (CVA 42) och "Coral Sea" (CVA 43) måste inställas.

Det atommaskineri, som avses för det under byggnad varande hangarfartyget "Chester D Nimitz" (CVAN 68) och det närmast därpå följande CVAN 69 (som torde få namnet "Dwight D Eisenhower"), kommer att kunna ge fartygen en operationstid utan omladdning av 13 år (!) vid normal operationstakt. När CVAN 69 träder i tjänst, som det beräknas 1974, skall fartyget ersätta den 30-åriga veteranen från tre krig (VK 2, Korea, Vietnam) "Bon Homme Richard" (CVA 31), som då övergår till att bli ubåtsjakthangarfartyg (CVS) med sannolik stationering "malpåse".

De två atomreaktorerna på "Nimitz" har samma energiutveckling som de åtta som driver "Enterprise" (CVAN 65). Den sammanlagda energin i "Nimitz" två reaktorer motsvarar ett 80 svenska mil långt tåg av tankvagnar med brännolja.

De nya hangarfartygen är minst dubbelt så effektiva som de äldre de ersätter. Det kan nämnas att nuvarande "Enterprise" under en månad i Vietnamkriget "levererade" dubbelt så stor bombmängd som gamla "Enterprise" gjorde under hela VK 2.

(Armed Forces Journal sept/69)

USA

Ubåtar

Den amerikanska konventionella ubåten "Grayback" (3.650 ton i uläge), som sattes i tjänst 1958 som attackubåt med sjöroboten "Regulus", har nu efter modifiering till moderfartyg för "dvärg-ubåtar" åter inträtt i tjänst i 1. flottan. Hennes nya uppgift är som "Amphibicus Transport Submarine" (LPSS 574), vilket innebär att hon i uläge kan "sjösätta" och även återta ombord två elektriskt drivna dvärg-ubåtar med besättningar av attackdykare eller motsvarande. Dvärg-ubåtarna förvaras i moder-ubåtens uppbyggda förskepp, där tidigare "Regulus"-robotarna var stuvade.

"Grayback", som jämte systerfartyget "Growler", är US Navy största konventionellt drivna ubåt kan också utnyttjas som attackubåt då hon även har åtta torpedtuber och en fart i uläge av 17 knop. Det är osäkert om även "Growler" kommer att modifieras på samma sätt, då kostnaderna härför visat sig avsevärt höga (30 milj dollar). Erfarenheterna från "Grayback" torde i första hand in-
förväntas.

(Navy okt/69)

Obs!

Vid tryckning av TIS nr 10 har sid. 574 (Notiser) blivit felplacerad och tryckts bland annonserna i slutet av häftet.

Litteratur m. m.

U S NAVAL REVIEW 1969

(U S Naval Institute, Annapolis, Maryland)

Årsboken inleds med två intressanta artiklar med strategiska analyser av den rådande situationen i Östersjön och i Medelhavet. Den första är skriven av den tyske amiralen Edward Wegener, den andra av den välkände brittiske marin-skribenten Stephen W Roskill.

Wegener ågnar en sida åt Sveriges ställning och konstaterar vårt starka beroende av NATO och att alliansen förblir effektiv. En upplösning skulle tvinga Sverige att lämna sin neutrala linje och troligen leda till ett närmande till Sovjet. Det svenska flyget sägs nyligen ha fått en ökad roll i försvaret mot kustinvasion och sägs ha en styrka av omkring 900 plan, huvudsakligen jakt och attack. Sveriges ryktbara örlogsflotta, som så tappert uthärdade attackerna från Peter den stores flotta, har nu blivit den minsta av landets försvarsgrenar (direkt över-sättning). Bra vapen och bra fartyg tillverkas, men antalet är för litet. En stor del ligger dessutom i reserv. Kustförsvaret är väl tillgodosett och flottans över-vattensfartyg är avsedda att i samverkan med mineringar och kustartilleri hindra en fiende från att tränga in genom skärgårdarna och in till hamnarna. Denna defensiva karaktär gör den svenska flottan till en oväsentlig faktor för de sovjetiska stridskrafterna i händelse av krig med NATO. Författaren pekar på Skånes betydelse för tillträdet till östersjöutloppen och betonar NATOs intresse av att Sverige kan försvara denna landsdel. Han är bekymrad för att den öppna kusten ej skyddas av starkare sjöstridskrafter.

En tredje artikel av stort strategiskt intresse är "The Sea 1956—1967" av den amerikanske amiralen John D Hayes. Uppsatsen ger en summering av decenniens utveckling till sjöss, exempelvis den expansion vi upplevt av sovjetisk sjö-fart och de konsekvenser Suezkanalens stängning inneburit. Här diskuteras också världshandels beroende av andra känsliga passager såsom Gibraltarsund, Mal-lackasundet, Panamakanalen och Torres sund. Nya intressen gör sig också gäl-lande i och med de växande möjligheterna att utnyttja havsbottens tillgångar.

I två olika uppsatser berättas om vetenskapens metoder och medel att utforska havsdjupen samt människans möjligheter att leva där nere. Korta historiker, nu pågående verksamheter och närmaste planer redovisas.

En annan artikel, närmast en statistik från US Maritime Administration, ger en ingående analys av Sovjets handelsflotta och dess utveckling. Att denna flotta ökat med nära 100 procent mellan åren 1960 och 1965 — från 4,9 till 9,6 miljoner ton — är väl numera ganska känt. Att fraktsträckan dessa fartyg gått per år

(mätt i miljarder tondistansminuter) ökat från 71,0 till 209,9 under samma tid (beräknat till 380,0 år 1970) torde vara mindre välbekant.

Kriget i Vietnam är som vanligt bakgrund till ett flertal uppsatser. Där behandlas underhåll och krigsföring i Mekongdeltat, där ges olika sammanfattningar av marinkårens och flottans insatser. Närbesläktad med dessa är en redogörelse för den sk konfrontationen mellan Indonesien och Malaysien.

Skeppsbygget, som berörs i samband med analysen av Sovjets handelsflotta, behandlas också i två andra uppsatser. Den ena beskriver den amerikanska tankerflottans utveckling och ger flera kommersiella synpunkter. Den andra behandlar utvecklingen av nya isbrytare för US Coast Guard, med många jämförelser med moderna enheter i andra mariner.

Årsboken avslutas traditionsenligt med USA:s försvarsprogram 1969—1973, så som det lagts fram för senaten, samt budgeten 1969. Här inrymmer ett omfattande underlag i form av strategisk analys. Sedan behandlas behov av och program för strategiska styrkor, "general purpose forces", transportmedel, forskning och utveckling m m, vilket utmynnar i kostnadsberäkningarna.

Vi kan sålunda konstatera att US Naval Institute återigen lyckats producera en gedigen årsbok täckande ett flertal marina intresseområden. Här finns mycket att lära.

P I R

SOVIET SEA POWER

Publ. by "The Center for Strategic and International Studies, Georgetown University". Special Report Series: No. 10, June 1969

(Washington, D. C. 1969, 134 s — 17:70.)

Boken är en studie utförd av en 14-mannagrupp vid Georgetown University. I gruppen har bl. a. ingått Hanson Baldwin (pensionerad militär medarbetare i New York Times), Laurence W. Martin (professor i militärhistoria vid University of London), George W. Andersson (amiral, f. d. amerikansk marinchef och ambassadör i Portugal), Frederick Hartmann ("Alfred Thayer Mahan Professor of Maritime Strategy" vid amerikanska sjökrigsskolan), J. C. Hurewitz (professor i statskunskap vid Columbia-universitetet), Thomas W. Wolfe (specialist på ryska frågor vid RAND), Robert W. Herrick (f. d. sjöofficer, stf chef för "Communist Affairs Analysis Department" vid Radio Free Europe) samt Hideo Sekino (f. d. japansk sjöofficer, nu skribent, specialist på robotfrågor).

Gruppen konstaterar att ryssarna nu har antagit en marin strategi som syftar till att bryta landets långa utestängning från världshaven. Det innebär till en början försök att behärska Östersjön, Svarta Havet och till slut Medelhavet. På lång sikt siktar man på att helt dominera det havsområde som i öster begränsas

av Japanska sjön, i väster av Grönland—Island—Färöarna, i söder av Indiska oceanen. Dessutom eftersträvas dominerande inflytande kring viktiga farvattensförträngningar som Suezkanalen, Bab al-Mandeb (dvs Aden-området), Malackasundet och Gibraltar sund.

De ryska planerna är i motsats mot de amerikanska väl samordnade, betongar man. Sjöstridskrafter, handelsflottor, fiske, forskning osv är inplanerade i ett enda stort program. Om nuvarande tendens står sig, kommer bl. a. ryska örlogsflottan att om tio år vara starkare än den amerikanska beträffande atomubåtar, större robotubåtar, nya helikopterfartyg, moderna kryssare, jagare och fregatter.

Det stora hotet mot Amerika ligger i takten på och omfattningen av det ryska programmet. Gruppen rekommenderar med skärpa Amerika att satsa mycket mer på "oceanprogram", både militärt och civilt. Annars kommer Amerikas inflytande på allt sätt att dala. Samtidigt förespråkar man allvarliga ansträngningar för att stoppa vissa sorters kapprustning till sjöss.

S. N.

ROOM 39

Naval intelligence in action 1939—45.

Av Donald McLachlan

(Weidenfeld and Nicolson, London 1968, 438 s — inb 41:40)

Detta är en ytterligt intressant bok om brittiska marinledningens underrättelse-tjänst under 2. vk, av stort intresse för oss i Sverige. Alla inom försvarsledning och underrättelsetjänst verksamma, såväl under 2. vk som i dag, borde ta del av den.

Författaren kan sitt ämne. Han hörde nämligen 1940—1945 till de närmaste medarbetarna hos *the Director of Naval Intelligence (DNI)*.

Exempel på punkter av svenskt intresse: Stockholm gav bästa utbytet av marinattachéernas arbete, en rapport från flygplankryssaren "Gotland" ledde till "Bismarcks" sänkning, brittiska marinattachés arbetsförhållanden i Stockholm, svenska försvarsledningens och underrättelseledningens inställning till de krigförande parterna, hemsändandet av svenske marinattachén i London, Oxenstierna, p g a dennes alltför stora kunnighet i bl a tekniska detaljer, vilket erfarenhetsmässigt kunde bli farligt för den kommande invasionens sekretess, samt hur denna affär senare klarades ut — efter kriget. Alltså — högintressant läsning för många i Sverige.

S. N.

Wärtsilä har byggt flera isbrytare än världens alla andra varv tillsammans



Wärtsiläs varv satsar på specialisering. En målmedveten uppbyggnad av forsknings- och konstruktionsavdelningarna ger möjlighet att ekonomiskt bygga komplicerade fartygstyper.

Helsingforsvarvet har byggt 19 stora isbrytare, bland dem isbrytare som har världens kraftigaste dieselektriska maskineri.

Varvet bygger även andra specialfartyg: bil/passagerarfärjor, lyxkryssare, passagerarfartyg, kabelfartyg, örlogsfartyg mm.



WÄRTSILÄ

HELSINGFORSVARVET TELEX 121246
ABOVARVET TELEX 62145 och 62148

