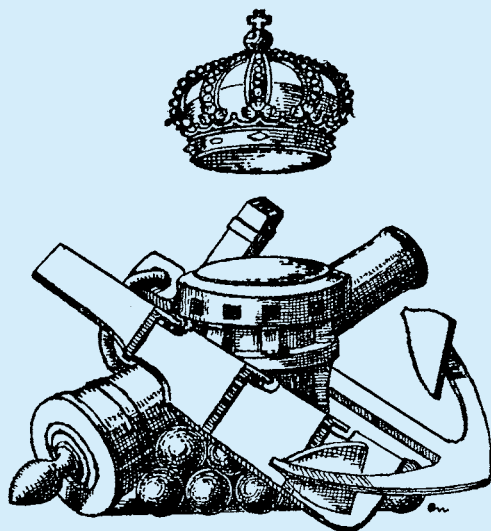


TIDSKRIFT I  
*SJÖVÄSENDET*



1771

MED FÖRSTÅND OCH STYRKA

UTGES AV

KUNGL ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

N:r 2 2014

# TIDSKRIFT I SJÖVÄSENDET

FÖRSTA UTGIVNINGÅR 1836

KUNGL. ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

- en av de kungliga akademierna -

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

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

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

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

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

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

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

Tidskrift i Sjöväsendet utkommer i regel fyra till fem gånger årligen. 2014 utkommer fem nummer (mars, juni, september, november och december). En årsprenumerat kostar 250:- för prenumeranter med postadress inom Sverige och 350:- för prenumeranter med utrikes postadress. Avgiften betalas till plusgiro nr 125 17-9.

## Innehåll nr 2/14

<b>Meddelande</b> .....	97
<b>Nytt debattnummer av TiS under 2014</b> .....	102
<b>Redaktörens spalt</b> .....	103
<b>Comprehensive Maritime Security in the European Union. Are we willing to pay the price?</b> .....	105
Av Michiel Hijmans	
<b>Ubåten i framtidens försvar – framgångssaga eller bara fortsatt morrhårsplanering?</b> .....	112
Av Bo Rask	
<b>Mellan Skylla och Karybdis – Marinen i försvarsberedningens slutrapport 2014</b> .....	119
Av Patrik Selling	
<b>Barents hav- rysk och norsk strategi och marina styrkeförhållanden</b> .....	125
Av Helena Andersson	
<b>Krim - förtrollad kust</b> .....	137
Av Torbjörn Dalnäs	
<b>Åland 1940 – demilitarisering under sovjetisk kontroll, del 1: Den diplomatiska linjen</b> .....	145
Av Kenneth Gustavsson	
<b>Allmän sjökrigshistoria 1965-2000, kapitel VII. Avslutande punkter</b> .....	160
Av Magnus Haglund	
<b>WORLD MARITIME UNIVERSITY</b> .....	165
Av Thore Hagman	
<b>VENEDIG- Den glömda sjömakten</b> .....	169
Av Henrik Stephenson-Möller	
<b>Sjöfartsskyddets civilrättsliga implikationer</b> .....	179
Av Mattias Widlund	
<b>Bokanmälan</b> .....	187
<b>Landkänning, Cabo San Lucas</b> .....	190
Av Torbjörn Dalnäs	



## Meddelande från Kungl. Örlogsmannasällskapet

**Nr 4/2014. Kungl. Örlogsmannasällskapets ordinarie sammanträde i Stockholm onsdagen den 26 mars 2014.**

*(För TiS anpassat utdrag ur protokoll)*

Sammanträdet ägde rum onsdagen den 26 mars 2014 med början klockan 1730 i Stockholm på Kastellet i närvaro av 37 ledamöter. Sammanträdet avslutades med gemensam middag på m/s Segelkronan.

- § 1 Förklarades sammanträdet för öppnat.
- § 2 Meddelades att sedan föregående sammanträde har de ordinarie ledamöterna Hans G Frisk och Nils Dellgren avlidit. Ordförande lyste frid över deras minne.
- § 3 Föredrogs föregående sammanträdesprotokoll (2013-02-20 i Göteborg) som med godkännande lades till handlingarna.
- § 4 Orienterade ordförande bl.a. om att KÖMS medalj ”uppgraderats” till kategorin ”Övriga Officiella Medaljer” samt att samtliga valörer (guld, silver och brons) nu tydligt har bärändetillstånd till uniform. Vidare uppmanade ordförande ledamöterna att inkomma med invalsförslag gällande nya ledamöter. Ordförande fort-

satte med att berättade att årsredovisningen för 2013 har skickats ut till samtliga ledamöter. Vidare orienterades om genomfört Arktis-seminarium med Folk och Försvar den 5 mars och om Ukraina-seminariet den 14 mars. Ordförande uttryckte därvid sitt särskilda tack till Kristian Gerner och Christian Allerman. Ordförande orienterade även om kommande seminarium ”Analys av Försvarsberedningens rapport” den 10 juni. Avslutningsvis gav ordförande ordet till sammankallande i valberedningen, Per-Anders Emilson, som orienterade om valberedningens arbete samt former för nomineringar till sällskapets befattningar.

§ 5 Inga övriga frågor framfördes.

§ 6 Höll korresponderande ledamoten Kenneth Gustafsson inträdesanförande med rubriken *Åland 1940 – demilitarisering under sovjetisk kontroll*. Följde frågor och diskussion.

§ 7 Höll ordinarie ledamoten Mårten Granberg anförande med rubriken *Folkförankring – Hur nå ut med marina budskap i en komplex mediavärld?* Anförandet var en repetition av inträdesanförandet från den 20 februari i Göteborg. Följde frågor och diskussion.

§ 8 Orienterade sekreteraren om att nästa sammanträde genomförs i Stockholm på Försvarshögskolan den 16 april med början kl 1730. På agendan står stadgenliga förhandlingar (revisionsberättelse för 2013 och beviljande av ansvarsfrihet för styrelsen). Hålls inträdesanföranden av hedersledamoten Commodore Michiel Hijmans (RNLN) och korresponderande ledamoten Captain (N) Hugues Eudeline (FRN).

§ 9 Förklarades sammanträdet för avslutat.

Vid Protokollet

*Bo Rask*

Akademiens sekreterare

## **Nr 5/2014. Kungl. Örlogsmannasällskapets ordinarie sammanträde i Stockholm onsdagen den 16 april 2014.**

*(För TiS anpassat utdrag ur protokoll)*

Sammanträdet ägde rum onsdagen den 16 april 2014 med början klockan 1730 i närvaro av 27 ledamöter i Sverigesalen på Försvarshögskolans, Drottning Kristinas Väg 37. I en paus under sammanträdet bjöd KÖMS på en öl och landgång samt efter sammanträdet en middag för de internationella talarna i enlighet med rådande praxis.

- § 1 Förklarades sammanträdet för öppnat.
- § 2 Föredrogs föregående sammanträdesprotokoll (2014-03-26 i Stockholm) som med godkännande lades till handlingarna.
- § 3 Redovisade ordförande kortfattat budget och utfall för verksamhetsåret 2013. Resultatet är ett mindre underskott som bl.a. beror på några fler seminarier än ursprungligen planerat, scanningprojektet av TiS samt något fler gäster på högtidssammanträdet än ursprungligen planerat. Ekonomin är dock i balans utan att styrelsen under året har behövt tära på kapitalet. Anm; Årsredovisningen har skickats till samtliga svenska ledamöter samt utlagts på akademiens hemsida i enlighet med gällande stadgar. Inga önskemål om förtydliganden av ÅR framfördes av ledamöterna.

Föredrog revisor Nils Eklund revisionsberättelsen för 2013 varvid samtliga revisorer tillstyrkte att styrelsen beviljas ansvarfrihet för verksamhetsåret 2013.

Inför omröstningen informerade ordförande om att den möjlighet till poströstning gällande ansvarsfrihet som införts i de nya stadgarna inte medhunnits inför mötet. Denna kommer därför att genomföras i omedelbar anslutning till sammanträdet där de röstberättigade ledamöterna som ej närvarade på mötet den 16 april kommer att ges möjlighet att avge sin röst. Frågan om ansvarsfrihet är slutligen avgjord då dessa röster räknats (prel. 15/5).

Närvarande röstberättigade ledamöter (25 stycken) röstade därefter enhälligt för att styrelsens skulle beviljas ansvarsfrihet. Ordförande tackade mötet. Resultatet av omröstningen kommer att delges ledamöterna i sommarbrev samt i nästkommande nummer av TiS.

- § 4 Ordförande orienterade kortfattat om kommande seminarium ”Analys av Försvarsberedningens rapport” den 10 juni på Kungl. Myntkabinettet samt att akademien avser att delta i Almedalsveckan varvid planen är att ytterligare konkretisera seminariet den 15 november 2013 samt artikeln i GP. Slutligen orienterade ordförande om att vi har mottagit ett tackbrev från HM Drottningen för akademiens gåva i samband med hennes 70-årsdag.
- § 5 Inga övriga frågor framfördes.
- § 6 Höll hedersledamoten Commodore Michiel Hijmans RNLN inträdesanförande med rubriken *Comprehensive Maritime Security in the European Union. Are we willing to pay the price?* Följde frågor och diskussion.
- § 7 Höll korresponderande ledamoten Captain (N) Hugues Eudeline FRN (ret) inträdesanförande med rubriken *Indian ocean and Maritime terrorism.* Följde frågor och diskussion.
- § 8 Orienterade sekreteraren om att nästa sammanträde (nomineringssammanträdet) genomförs i Karlskrona onsdagen den 27 augusti på Sjöofficersmässen. Stadgenliga förhandlingar med beslut om högsta antalet ledamöter som får väljas in

under 2014 samt fastställande av vallistor. Hålls inträdesanförande av ordinarie ledamoten Ola Alfredsson.

§ 9 Sammanträdet förklarades för avslutat.

Vid Protokollet

*Bo Rask*

Akademiens sekreterare

## **Nr 6/2014. Ansvarsfrihet för styrelsen för året 2013.**

### **Bakgrund**

Inför omröstningen kring ansvarsfrihet för styrelsen för 2013 som var inplanerad till det ordinarie sammanträdet medhans ej möjligheten till poströstning vilken enligt de nya stadgarna ska genomföras.

Frågan om ansvarsfrihet beslöts därför prövas i två steg, dels genom att närvarande och röstberättigade ledamöter på mötet den 16/4 avgav sin röst samt att samtliga röstberättigade ledamöter (utöver de närvarande) gavs möjligheten via brev med svar senast den 21 maj avge sina röster i frågan.

### **Avgivna röster och resultat**

Vid mötet den 16/4 röstade samtliga närvarande röstberättigade ledamöter (25 ledamöter) för att styrelsen skulle ges ansvarsfrihet.

Den 21/5 hade 161 röster som samtliga angav att styrelsen skulle ges ansvarsfrihet inkommit.

Sammantaget har således 186 röster avgivits som samtliga anger att 2013 års styrelse för Kungliga Örlogsmannasällskapet ska ges ansvarsfrihet.

Kravet enligt stadgarna är att minst 20 ledamöter ska närvara vid mötet där frågan beslutas och att totalt 50 röster ska avges. Dessa krav är med råge uppfyllda.

*Akademien har således beslutat att bevilja 2013 års styrelse för Kungl. Örlogsmannasällskapet ansvarsfrihet.*

## **Fabian och Ewa Tamms stipendium**

Fabian och Ewa Tamms stipendium på 30 000 kronor utdelas för vetenskapligt arbete inom sjötaktik – även innefattande utvecklingen av vapenbärare, vapen och hjälpmedel – navigation, sjöfart och den maritima miljön. Stipendiat skall genom studier, resor etc. på vetenskaplig grund utveckla ett delområde inom ovan angivna områden. Arbetet skall redovisas för akademien skriftligt senast ett år efter utdelningen.

Kungl. Örlogsmannasällskapet, på förslag av styrelsen, beslutar om utdelning av stipendiet, som överlämnas vid akademiens högtidssammanträde den 17 november.

Ansökan om Fabian och Ewa Tamms stipendium skall vara Kungl. Örlogsmannasällskapet tillhanda senast den 15 augusti 2014. Ansökan skall förutom namn och adress m.m. innehålla ämnesområde och syfte samt översiktlig disposition och arbetsplan.

Ansökan, märkt Stipendium, skickas till:

Kungl. Örlogsmannasällskapet  
Teatergatan 3, 1 tr  
111 48 Stockholm

## **Ändrad adress?**

Det är viktigt att akademiens sekreterare och redaktören för Tidskrift i Sjöväsendet får kännedom om ändrad postadress.

Vänligen anmäl detta snarast till antingen:

*secretary@koms.se* eller *editor@koms.se*

Anmälan kan också göras brevlades till:

Redaktionen för TiS, c/o Engevall, Junibacken 9, 135 54 TYRESÖ

## *Nytt debattnummer av Tidskrift i Sjöväsendet (TiS Nr 4) under 2014!*

Debattnumren av Tidskrift i Sjöväsendet 2012 och 2013 med innehåll författat av marinens yngre personal (officerare, specialistofficerare och sjömän) har rönt stor uppskattning. Sporrade av de framgångarna inbjuder Kungl. Örlogsmannasällskapet till ett förnyat debattnummer under 2014. I likhet med tidigare erbjuds möjligheten till marinens soldater, sjömän, gruppbefäl, specialistofficerare (tom OR 7; fanjunkare) och officerare (tom OR 2; kapten) att inkomma med debattinlägg kring utformningen av framtidens försvarsmakt i allmänhet och framtidens marin i synnerhet!

Utgående från inkomna debattartiklar kommer även KÖMS att anordna en till två debattkvällar under senhösten/vintern, en i Stockholm en i Karlskrona dit företrädare för myndigheter samt politisk nivå kommer att inbjudas. Som talare kommer de författare som skrivit de mest intressanta artiklarna att komma i fråga.

Samtliga författare som lämnat in inlägg i enlighet med nedanstående riktlinjer kommer att ges en tvåårig prenumeration på Tidskrift i Sjöväsendet, oaktat om inlägget ryms inom det aktuella numret eller inte.

### Riktlinjer för artiklar

- Omfattningen på debattartiklar skall vara mellan 1200-1800 ord (en ”Brännpunktsartikel” i SvD är dryga 1000 ord).
- Innehållet skall vara framåtblickande och lämna förslag och idéer över vad som ”behöver göras” för att utveckla marinen inom något relevant område (exvis fartygsförnyelse, personaltjänst, övningar, nationellt och/eller internationellt samarbete, sjöfartsskydd, logistik, sjukvård, skyddstjänst etc.). Rena ”eländesbeskrivningar” undanbedes.
- Förslag skall vara rimliga att genomföra även om konsekvenserna givetvis får inkludera anslagsförstärkningar till marinen.
- Innehållet får ej innehålla sekretessbelagd information.
- Debattartiklarna skall vara hållna i ”god ton” men kan givetvis vara tuffa sakinnehållsmässigt.
- Foton kan medsändas men av upphovsrättsliga kan det bli svårt att ta in foton om inte fotografen lämnat sitt godkännande. Foton från FM hemsidor är OK att använda om fotografens namn anges (KÖMS har en överenskommelse med FM att detta går bra för TiS räkning).
- Artiklar insändes via e-post till adressen (inga artiklar tas emot i pappersformat): editor@koms.se senast 2014-10-15. Tidningen beräknas utkomma i samband med KÖMS högtidssammanträde i Karlskrona den 17 november.

Till respektive artikel bifogas författarnas namn och adress. För de artiklar som kommer i fråga för publicering kommer också foto på författaren samt kort presentation av densamma att behövas senare, se exempel ur TiS som finns på KÖMS hemsida ([www.koms.se](http://www.koms.se)).



## Redaktörens spalt

### Snyggaste annonsen hitintills

Tidskrift i Sjöväsendet är som de flesta andra tidskrifter och tidningar beroende av intäkter för att kunna ges ut. En av de viktigare av dessa är det annonsstöd som erhålls från ett antal marint knutna företag i Sverige. Annonserna är av skiftande slag till sin utformning och per definition alla snygga. Dock, Saabs annons i detta nya nummer med kombinationen av HMS Småland och HMS Karlstad är enligt min uppfattning den snyggaste på mycket länge. Synd bara att det inte är möjligt att få se de bägge fartygen till sjöss samtidigt i +30 knop. Som mariningenjör kan man ibland undra vad som skulle krävas för att sätta HMS Småland i drift och utrusta henne med moderna vapensystem. Om man bortser från diverse regelverk så skulle det nog fortfarande gå men det är ju inget som låter sig göras på en kafferast men på ett halvår med rätt folk ombord, på ett lämpligt varv och med en rejäl checkkredit så skulle det nog kunna gå.

För en dryg månad sedan kom Försvarsberedningen med sin rapport och den kommenteras i detta nummer av TiS utgående från det seminarium som KÖMS genomförde den 10 juni på Myntkabinettet. En kort sammanfattning är att rapporten ur ett marint perspektiv är bra men att det återstår att se hur den ambition som rapporten ger uttryck för i realiteten ska kunna finansieras, de av regeringen och oppositionen utlovade budgetförstärkningarna till trots.

I detta nummer återfinns även ett antal andra artiklar som förhoppningsvis finner nåd hos läsarna. Två inträdesanföranden, ett kring EU:s marina strategi och ett kring Åland och öarnas demilitarisering. Bägge artiklarna är mycket läsvärda och Ålandsartikeln har ju i dagarna fått en förnyad aktualitet i och med den ryska annekteringen av Krim. Krim i sig beskrivas i en artikel och när man ser bilderna därifrån så förstår man varför den sovjetiska eliten förlade sina semesterdator dit. Någon personlig Krimresa lär det inte bli i närtid men det går ju alltid bra att titta på bilder.

En av fjolårets pristagare, fänriken Helena Andersson, bidrar också med en artikel där norsk och rysk marin strategi och styrkeförhållanden jämförs. Förutom att den är bra skriven blir den också extra intressant kopplat till händelseutvecklingen i Ukraina med närområden.

Utöver det så finns ett antal andra artiklar som jag rekommenderar allihop för läsning i hängmattan. Räcker inte den läsningen så kan jag rekommendera en titt på Kungl. Örlogsmannasällskapets hemsida där nu alltfler årgångar av TiS finns nedladdningsbara. Där finns mycket att hämta. Några av artiklarna kommer att komma i återtryck i samband med det debattnummer som planeras för årets extranummer (nr 4). En artikel som jag fann extra intressant beskrev försöken med vattenstråldrifvatt (vattenjet) som genomfördes i Karlskrona på mitten av 1800-talet. Det gäller att vara tidigt ute!

Trevlig sommar!

*Thomas E. Engevall*

Redaktör för Tidskrift i Sjöväsendet



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

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

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

**En partner att lita på!**

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



**SWEDMOTOR**

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





The Honourable Fellow  
MICHIEL HIJMANS

*Commodore Michiel Hijmans is Netherlands Deputy Military Representative to NATO and to EUMS.*

## ***Comprehensive Maritime Security in the European Union. Are we willing to pay the price?***

*Inauguration speech for the Royal Swedish Society of Naval Sciences held on the 16<sup>th</sup> of April 2014 in Stockholm.*

***Mr Chairman, distinguished members of the Royal Swedish Society of Naval Sciences, dear guests. It is with great honor and indeed also pleasure to address you this evening on the topic: Comprehensive Maritime Security in the European Union: Are we willing to pay the price? At this moment maritime security is a “hot” issue within the EU (and NATO) and rightfully so.***

First let us look quickly to the environment we are talking about, the Oceans and Seas.

Why do we call our planet “earth” and not “water” as 71% of the planet is covered by water? The oceans are 99% of our biosphere.

And this water is of utmost importance for us to be able to survive, live, eat, have a job, breath because of Carbon Dioxide regulation, make money, trade, send data through undersea cables and explore for raw materials, for instance in the Arctic region that will become utterly important in the very near future, even the Chinese have realized this. Sea matters!

But it is unfortunately also the home of criminal and/or terrorist activities.

If we see the most important shipping lanes (see page 107) and shipping density, we can easily detect where these are most vulnerable, in the so called choke points we all know very well. The Strait of Babel-Mandeb may be more than 5500 nautical miles away from Stockholm, but if it is blocked you will notice and feel it within 10 minutes because first the stock markets will plunge deep down which hurts and then much more negative impact will follow. And how about the development of the Arctic region? Can the Arctic Countries reach an agreement who

## Importance of the Oceans and Seas

- 71% earth = water
- 99% biosphere = oceans
- 250.000 species
- Source of life, fresh water, temperature, climate
- 1/3 humans on earth live in coastal areas
- > 1 billion people depend on seafood
- 200 million jobs directly provided
- CO<sub>2</sub> regulation by plankton
- \$30 billion income on coral reefs tourism
- 90% world trade by sea
- Rising important source of raw materials (Arctic)
- Home of criminal and/or terrorist activities
- 95% cyber data through undersea cables

owns what? What will be the position of the Russian Federation, especially with respect to the recent developments in the Ukrain.

### The need for a Maritime Security Strategy

A Comprehensive Maritime Security Strategy, does the EU really need one? We have the “Mare Librum” the free high seas with the right of innocent passage through territorial waters, we have the UNCLOS, the United Nations Convention on the Law of the Sea, and if all fails we can always go to the International Court of The Hague where our disputes will be solved. I wish it was that easy, but this is of course not the case.

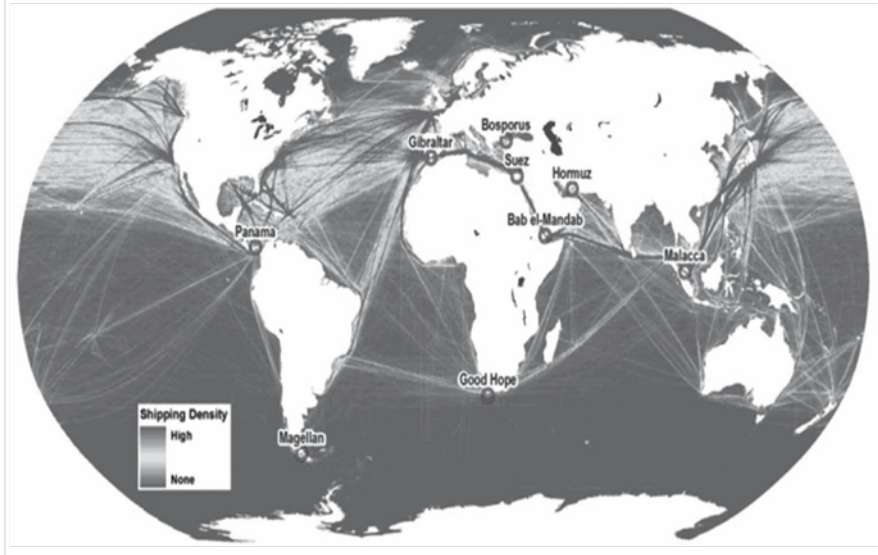
There are actually many threats to the security of the oceans and seas, such as:

- Territorial conflicts or disputes
- Bordercrossing, organized crime

- Proliferation of Weapons of Mass Destruction
- Maritime piracy and armed robbery
- Terrorist activities against ships, ports, critical infrastructure
- Natural disasters and climate changes
- Pollution of the Environment
- Extensive fishing
- Conditions that weaken potential of maritime sector

Territorial conflicts like in the South China Sea between China, Vietnam, Malaysia, The Philippines and Brunei. Illegal border crossing, look at the Mediterranean, and organized crime like drug trafficking, human and weapons smuggling. Proliferation of Weapons of Mass Destruction, terrorism, there is enough radio-active waste to make a dirty bomb, transfer it by sea and enter the port of

## Shipping lanes worldwide



Rotterdam and let it explode. Recently in Egypt terrorists were arrested who planned to block the Suez Channel, not that difficult. Maritime piracy and armed robbery, especially now around Africa, but also in other areas. Natural disasters like a tsunami, pollution as in Fukushima, which today is still going on and extensive fishing.

The aforementioned threats to our European Maritime Security could happen worldwide; therefore we shouldn't limit ourselves to certain areas only. But one continent that is facing enormous security challenges both on land, in the coastal areas and at sea is Africa. Also landlocked countries depend on the sea, look for instance at the World Food Program that delivers enormous amounts of food to millions of people through sea ports into the main land of Africa.

If we just look at the size of Africa, it

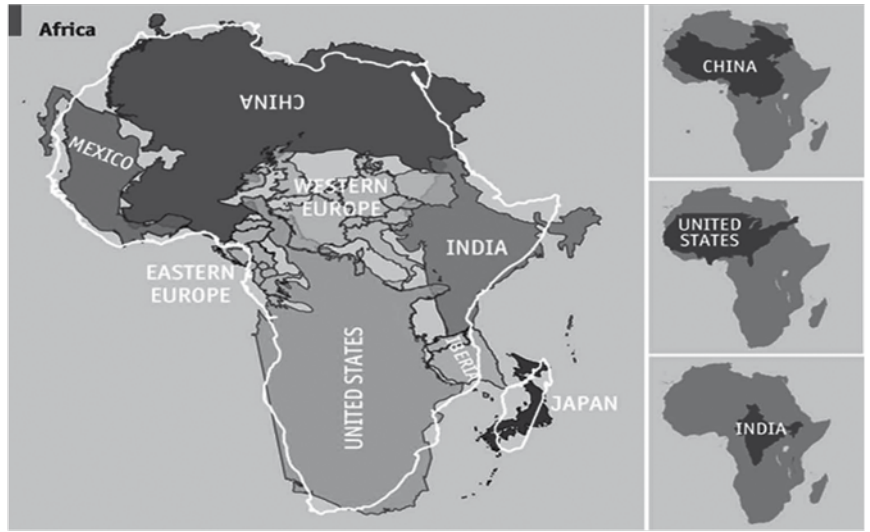
almost self explains why it is so incredible difficult with our scarce resources to really make a difference there. Of course size is not the only reason for this, there are many complicated conflicts in Africa, like in Mali, the Central African Republic, South Sudan, Somalia, Libya, Nigeria and in the Democratic Republic of Congo. And last, but certainly not least, it is increasingly difficult to generate enough Forces for the many EU Common Security and Defense Policy (CSDP) missions. This is mainly because of the lack of political will and not because we lack the military capabilities. Although with the continuous declining defense budgets this also becomes an issue.

### Why now?

The question arises why a maritime strategy now and not before?

One of the reasons is, that maritime

## Africa, much bigger than you expect!



piracy has truly opened the eyes of the (not only) Western world. A secure and safe environment at sea is a precondition for our trade and prosperity. The costs of fighting piracy have been estimated to be between 46 and 79 billion Swedish Crowns. There has been a huge amount of so called “sea blindness” for many years despite the clear warnings of the maritime community, both in the civilian as in the military field. For many people it seemed sort of natural that you can find everything you need in shops and stores and that our EU external borders are well protected. What really happens at sea is only known to a very limited part of the citizens of the EU.

So now, hard work is being done in Brussels and in the EU member States, in order to develop a European Union Maritime Security Strategy (EUMSS), something that was already agreed on during the European Council in 2010, but not put into action. Unfortunately this

happens with more topics, agreement but no follow on actions.

In March this year a so called Joint Communication “For an open and secure global maritime domain: elements for a European Union maritime security strategy” was published by both the European Commission and the High Representative of the European External Action Service, Lady Ashton. She can be seen as the Minister of Foreign Affairs of the EU.

This document describes the need for a Comprehensive Maritime Security Strategy and provides guidelines how to set it up. It is pretty unique that an agreement was reached regarding this communication, because the European Commission and the External Action Service have different opinions on a lot of topics.

There are numerous parties who have a say in the maritime domain, it’s by far not a solemnly naval playing field. It clearly shows the need of both sides to have such a Strategy.

## A comprehensive strategy

A Comprehensive Strategy, because Maritime Security, as I have just explained, is much more than a military issue. It comprises all aspects of the European Union's maritime security and aims to promote a broad approach in dealing with maritime security challenges and interests. So a cross-sectoral and integrated approach is needed in order to employ all EU instruments including Common Security and Defense Policy missions. Some of the main maritime interests are the preservation of peace, safeguard energy supply by sea, protect economic interests, control of the EU's external borders and the protection of the environment. In order to effectively do this the key to success is to gain and maintain a thorough Maritime Situational Awareness, something that is very very difficult to achieve.

The EUMSS is meant to build upon existing policies, structures, instruments and capabilities. So not re-invent the wheel, but modify it to our current needs. This might be one of the great challenges of the EUMSS. We, the EU, have decided that we need a EUMSS, also because the current policies, structures and instruments are not sufficient. So we should at least change the existing ones but perhaps we have to conclude that we need new ones. The EUMSS should be forward looking and we must not be afraid extending our policies and instruments if this is needed to get the best results. I do understand however the principle and underline that we must limit the amount of new regulations as much as possible.

The EUMSS could very well be the start of further enhancing solidarity among the Member States in allowing joint contingency planning, risk manage-

ment, conflict prevention and crises management and response. We need to get all 28 countries "on board" in order to be truly successful. This is a challenge on its own.

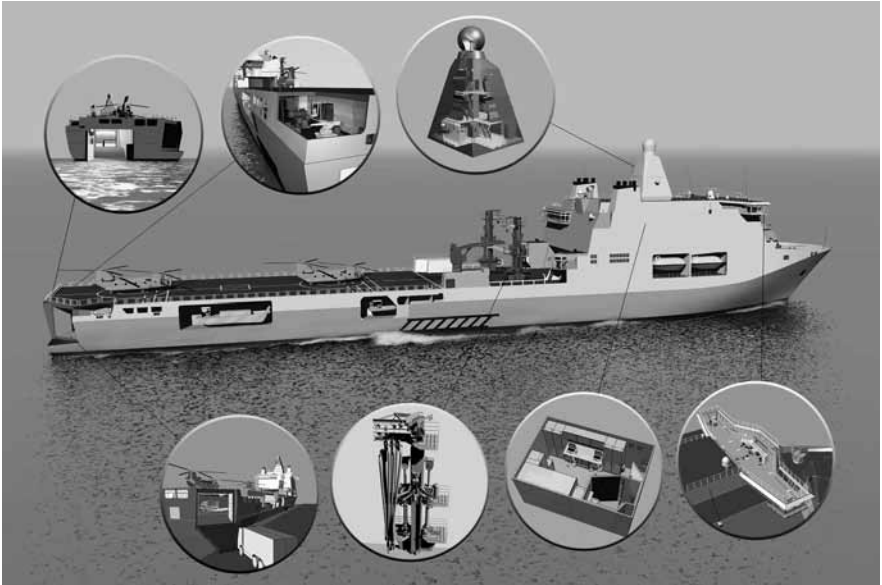
I think that most European's do recognize the need for a safe and secure maritime environment. But I don't think most European's realize what the price is that we collectively have to pay for it. One of the principles for the EUMSS is to ensure its cost-efficiency, much easier said than done. In order to spend our European money wisely, we need to prevent any duplication of efforts and indeed maximize the use of existing structures, instruments and capabilities. Coordinating this asks thorough knowledge of the maritime environment, manpower and dedication.

Many countries, especially the Netherlands but also others, already spend hundreds of millions on critical maritime infrastructure. Protect the land against the sea, create shipping lanes for deep draft merchant ships, place beacons, lights and buoys, maintain a capable and vigilant coastguard and safeguard the ports. This money is primarily provided by the tax payers. But are we also willing to spend money to secure the Mediterranean? And what about the Slovak Republic, a landlocked country, will they contribute to secure Europe's interests in the Arctic?

Maritime capacity building in Africa is crucial for their and our long term security, but the price is high in terms of money and manpower.

The key to achieve a EUMSS, not only on paper but with action plans to implement the common strategy, will be our communication to the people of the EU. They must adopt the strategy, otherwise it will not succeed.

Therefore a strategic communication



*Royal Netherlands Navy Joint Support ship.*

plan should be an integral part of the EU-MSS. We have seen in the past that we collectively have not always been able to successfully forward our EU messages to our citizens. And the current financial crisis has also not automatically contributed to a positive view of the EU. In many countries there seems to be a tendency for inward looking, while now more than ever we need to stand and work together.

## **European cooperation**

I am a strong believer in European cooperation, within the European navies this has been common practice already for many years and we have proven that it works, for instance during our counter piracy missions in the Gulf of Aden and in the Indian Ocean. We know, trust and understand each other, keys to success.

HSwMS Carlskrona and Admiral Thornqvist were able to effectively lead

the EU operation Atalanta in 2010. An old but very distinguished Lady in the Royal Swedish Navy, but perfectly refitted and capable of doing a job she was never designed for: Bravo Zulu!

Maritime cooperation should be made possible in many other areas and with a broad range of organizations and countries.

We should exercise more with partners and enhance our regional response, for instance in the Baltic and the Mediterranean. It is also important to expand maritime capacity building to third countries, enhance information sharing and build up a knowledge network.

Another very important element is to develop civil-military dual-use capabilities. The clearest example of these are the remotely piloted areal systems, in the past called drones. They can be used by the police, firefighters, coastguard and the



## BOTTOM LINE

### AN AFFORDABLE MARITIME SECURITY



navies. This means that also the costs can and must be shared between the users.

Military means are always paid for by the Ministry of Defense of the respective countries, civil capabilities by other Ministries or in the future perhaps even by the EU. I do realize that not everybody is enthusiastic about this, but we need to explore new ways and means.

Another, bigger example is the brand new Royal Netherlands Navy Joint Support ship, which will be operational next year.

She can of course do purely naval operations, but she would be for instance an ideal platform for the Frontex border protection operation in the Mediterranean Sea, humanitarian relief or coastguard duties. Also other countries could use the wide range of facilities she has; oiler, medical role 2, helicopter operating platform and transportation. A truly multi-use capability.

What is currently the foreseeable future in the development of this comprehensive EUMSS? In June this year the

EUMSS will be finalized on paper by Greece, that currently holds the Presidency of the EU, together with the Member States. Then Italy, the next President, will write the action plans to implement the EUMSS.

Clear, executable action plans are a pre-condition. And, as explained before, broad political will to succeed in this so important cross-sectoral security domain.

We collectively should show the success of civil-military cooperation, of the comprehensive approach like we do in Africa. Only by working together we have been able to support the Somali Government in increasing security, build a legal framework and the enhance the Somali defense forces.

A lot of work still needs to be done on the EUMSS and the linked action plans. It will not be easy convincing our citizens in the EU, but the bottom line is that we should create an affordable maritime security for the people of the European Union.



Ledamoten  
BO RASK

*Kommandör Bo Rask är Kungl. Örlogsmannasällskapets sekreterare. Han har tidigare bl.a. varit chef för 1.ubåtsflottiljen.*

## **Ubåten i framtidens försvar – framgångssaga eller bara fortsatt morrhårsplanering?**

***Under det senaste halvåret har ubåtar diskuterats i media i stort sett dagligen. Kulmen nåddes i samband med att försvarsberedningen överlämnade sitt betänkande den 15 maj. Vi har informerats om hur de "elaka" tyska ägarna till TKMS AB (före detta Kockums AB) har försökt ta över unika svenska IPR-skyddade (Intellectual Property Rights) tekniska lösningar samtidigt som de aktivt förhindrat ubåtproduktion annat än för Sveriges nationella behov. Den smala svenska produktionen har dock varit omgärdad av flera tyska förbehåll som till exempel full teknisk insyn i projektet, krav på ekonomisk transparens samt krav på bok och räkning i stället för fast pris vilket är normalt när FMV upphandlar försvarssystem. Någon export av svensk ubåsteknologi för att dela utvecklingskostnaderna med andra länder har inte accepterats. Det tidigare så framgångsrika svenska varvet Kockums syntes på nyåret därmed vara dömt till undergång.***

Till slut blev situationen ohållbar och FMV gav den 26 februari 2014 SAAB i uppdrag att för maximalt 25 miljoner kronor att undersöka förutsättningarna för en konsoliderad försörjningsstrategi av undervattensområdet (undervattenssystem och ubåtar). Innebörden är att SAAB snabbt ska reda ut hur Sverige ska utveckla och tillverka ubåtar i framtiden. I praktiken har FMV bett SAAB undersöka om bolaget kan ta över ubåtverksamheten. Rapporten ska överlämnas vid midsommar.

Vi har även upplysts om att undervattenssteknologin är ett vitalt svenskt säkerhetsintresse och att de politiska partierna i stort är eniga om vikten att värna svensk ubåsteknologi. Planerna att modernisera två ubåtar av Gotlandklassen (eventuellt tre ubåtar enligt det senaste politiska utspelet) ligger fast samtidigt som regeringsbeslutet att bygga två nya ubåtar i det tidigare A26-projektet, numera *Nästa Generations Ubåt* (NGU) också ska fullföljas. Försvarsminister Karin Enström slår fast att Sverige måste ha "ett kvalifi-

cerat ubåtsvapen” och att fokus ska vara att utveckla svensk ubåts teknik och se till att behålla kontroll över den. GD FMV Lena Erixon anser att det ”krävs en ny industriell lösning, att det inte finns någon möjlighet för ett svensk-tyskt samarbete och att Sverige nu måste ha tillbaka full kontroll över de svenska ubåtarna”.

Grunden för dessa uppfattningar är att ubåtarna anses vara vitala i det svenska försvarsbygget genom att de kan verka dolt, är svåra att slå ut och är utmärkta som plattformar för dold underrättelseinlämning. Den nuvarande flottiljchefen kommandören Jens Nykvist, uttalar sig i media SvD 12 april ”ubåtsvapnet har aldrig tidigare haft så mycket stöd som nu”.

Så här långt är allt gott och väl, men det saknas fortfarande några viktiga åtgärder och beslut för att det strategiska vägvalet att återkonstruera och bygga ubåtar helt i svensk regi ska visa sig vara riktigt samt även för att ubåtssystemet ska kunna fortsätta att leverera effekt idag, imorgon och i framtiden. Utan dessa beslut är det hög risk att ubåtssystemet bara reduceras till ett vapensystem med begränsad effekt och med dåliga framtidsutsikter för export av vårt ubåtskunnande.

För att beskriva dagsläget är det lämpligt att gå tillbaka i tiden och granska de beslut och händelser som ligger till grund för dagens läge.

## **Ifrågasatta och reduktion av antalet ubåtar**

Sverige producerade efter det andra världskriget en ny ubåtsklass ungefär vart tionde år genom klasserna Hajen 1954, Draken 1962, Näcken 1977, Västergötland 1986 och Gotland 1996 vilket var unikt i västvärlden och det gav samtidigt en styrkeposition genom att under eko-

nomiskt och tekniskt säkra former stegvis utveckla ubåts teknologin till att vara världsledande inom konventionell teknik.

Under hela 80-talet och under tidigt 90-tal utnyttjades ubåtarna intensivt i spaningsuppdrag och ubåtsjaktoperationer runt den svenska kusten. Samverkan med övriga sjöstridskrafter var väl utvecklad och tillstånd till vapeninsats med målsökande torped mot kränkande ubåtar tilldelades vid några särskilda tillfällen. Sju till åtta ubåtar av de totalt tolv ubåtarna (fem Sjöormen, tre Näcken samt fyra Västergötland) var ständigt bemannade och utnyttjades i balanserad produktion, underhåll och insatser. Systemet rekryterade årligen såväl operatörer, tekniker och ingenjörer ur värnpliktskadern. Systemet avkastade befäl till den viktiga ubåtsrådningsfunktionen samt till staber, skolor och tekniska förvaltningar. Systemet var i stort i balans.

Personalen vid FMV arbetade med Gotlandsprojektet (tre ubåtar) som snart skulle börja byggas vid Kockums AB och studerade även ersättaren till Näckenubåtarna. Stirlingmotorteknologin och andra spetsteknologier studerades samtidigt. I HKV började dock diskussioner föras om reduktioner i antalet ubåtar när det kalla kriget hade upphört, risken för kustinvasion minskade och Sovjetunionen upplöstes.

Den ubåtstyp som inledningsvis var tänkt att ersätta Näckenubåtarna kallades i början på 90-talet för ubåt 2000. Operationsområdet var fortfarande Östersjön och övriga Sveriges omgivande farvatten. Designen var ganska djärv med luftberoende maskineri byggt på de goda erfarenheterna från proven med Stirlingmaskineri i ubåten Näcken, ett mindre batteri och ett flundra- eller spolformat formskrov klätt med sonardäm-

pande material för att minimera risken för upptäckt med aktiva sonarsystem. Bottennära uppträdande var en taktik som diskuterades, men tekniken skulle kräva bättre sensorer och andra typer av sjökortsdata.

Reduktionen i antalet ubåtar beslutades och den nya nivån skulle vara nio. Marinens argument om rekryterings-svårigheter och svårigheter att bemanna staber, skolor och förvaltningar med rätt kompetens nonchalerades. Ubåtssystemets ledande officerare och ingenjörer insåg vid den här tiden att det sannolikt skulle underlätta att få fullfölja det nya ubåtprojektet om internationellt samarbete etablerades. Observera att detta inledningsvis inte var ett ”dekret” uppifrån i HKV utan en sund insikt hos ett antal ubåtsofficerare och ingenjörer. I första hand analyserades förutsättningarna för ett nordiskt samarbete och snart växte ubåtprojektet Viking fram som ett mycket seriöst och även politiskt välsignat projekt. Tidsöverensstämmelsen mellan ländernas olika projekt var idealisk. Tanken var att Norge skulle ersätta de sex ubåtarna av Kobbenklass (tysk 207-klass), Danmark behövde tre – helst fyra nya ubåtar och Sverige riktade in sig mot två för att nå numerären nio (4 Västergötland, 3 Gotland och 2 Viking). Styrkan i upplägget var hög serieeffekt vilket skulle ge lägre styckekostnad och stabilitet vid industrin i de tre länderna genom den långa serien om 10 till 12 ubåtar. Arbetet i de olika projektgrupperna gick bra, ett gemensamt projektkontor under en norsk chef etablerades hos Kockums och ubåten Näcken leasades till Danmark för att den danska flottan tidigt skulle få bekanta sig med modern ubåts-teknologi och för att kunna dra taktiska erfarenheter av ett luftberoende maski-

neri baserat på Stirlingteknik.

I den högsta militära ledningen och i politisk ledning ifrågasattes trots genomförd reduktion fortfarande behovet av ubåtssystemet i den nya fredliga värld som skulle uppstå efter murens fall och Sovjetunionens upplösning. Kockums AB såldes 1999 till Howaldwerke Deutsche Werft (HDW) och Viking projektet avslutades hösten 2004 när Norge främst av ekonomiska skäl beslutat att inte ersätta Kobben klassen samtidigt som Danmark beslutade att helt avveckla ubåtssystemet. Sverige stod nu ensamt kvar med sina anskaffningsplaner. Nu var hela ubåtssystemet återigen starkt ifrågasatt och mycket sårbart. Någon risk för över-skeppning av kustinvasionstonnage förelåg inte och marinens belackare vädrade morgonluft. Resurserna för forskning och utveckling reducerades kraftigt.

Deltagande i internationella insatser blev viktigt och bedömdes vara en förutsättning för åtminstone kortsiktig överlevnad. Ubåten Gotland (på provtur) deltog i den första internationella övningen – ubåtsräddningsövningen Sorbet Royal 1996 utanför Bodö i Nordnorge. Det blev en succé! Snart övade ubåtarna även i brittiska farvatten samtidigt som några underrättelseoperationer genomfördes med enastående bra resultat. Trots dessa lyckade resultat nedvärderades ubåtssystemet i de få operativa spel som genomfördes i HKV med resultat att studier av nya ubåtar gick på sparlåga. Materielsystemet systemutveckling ubåt underfinansierades med följd att Kockums AB bara skedmatades med små studieuppdrag för att till del kunna vidmakthålla kompetensen att utveckla ubåtar. Finansieringen av systemutveckling ubåt avvecklades 2005. Under perioden 2005-2007 varmhölls teknikområdet med minimal finansie-



*Ubåten Gotland i Stilla havet under utbytet med US Navy. I bakgrunden en amerikansk kryssare av Ticonderoga-klass. Foto: Kockums.*

ring samt med stöd av utlandssamarbete. Några nya byggnadsprojekt syntes inte i materielplanerna.

De internationella övningarna fortsatte med bland annat en drygt tre månader lång resa för ubåten Halland till Medelhavet hösten 2000. Resultatet var mycket bra och nu började intrycken från omvärlden så sakta nå Sverige via olika utländska kanaler. Två framgångsrika övningar ubåt mot ubåt med amerikanska ubåtar genomfördes några år senare och som ett direkt resultat leasades ubåten Gotland under två års tid för att vara sparringpartner till US Navy i Stilla Havet. Resultaten i Stilla Havet var så bra och de utländska omdömena om teknik och personalens kunskande så goda, att behovet av ubåtssystemet och dess flexibilitet åter började omprövas. Men numerären fortsatte att sjunka genom att de tre Näcken utrang-erades utan ersättning. Ubåtsförbandet

omlokaliseras dessutom i strid med Försvarmaktens uppfattning till Karlskrona vid försvarsbeslutet 2004. Två Västergötland såldes senare till Singapore genom en hård överlevnadsprioritering trots de ständigt ökade svårigheterna att hålla ihop hela systemet. Brister i bemanningen ombord, vakanser vid skolor och staber samt vid FMV blev det direkta resultatet av de politiska besluten.

## **Var är den långsiktiga planeringen?**

I år är det 26 respektive 18 år sedan Södermanland och Gotland sjösattes. Den planerade livslängden för de två systemen är numera 30 år (inledningsvis var den bara 20 år för Västergötlandssystemet, senare Södermanland). Med minimala tekniska åtgärder höjdes livslängden först till 24 år och därefter utan vidare åtgärder till 30 år. Det betyder att Söderman-

land och Östergötland måste börja fasa ut redan 2018 samt Gotland 2026. Överskrids dessa planerade livslängder uppstår problem med att anskaffa reservdelar samtidigt som osäkerheten om eventuell utmatning av tryckskroven börjar öka. Att förlänga planerad livslängd är mycket kostsamt och det är tveksamt om det ger den önskade effekten att ha fler ubåtar tillgängliga.

Numerera lovsjunger politikerna ubåtsystemet och dess inneboende förmågor. Ubåtarna anses jämte stridflygsystemet vara vitala för Sveriges försvar. Vissa politiker vill nu också öka antalet ubåtar från det politiskt beslutade fyra till fem vilket måste anses vara ett måttligt ekonomiskt åtagande då vi redan har fem skrov tillgängliga. Ett av motiven för att uppdraga åt SAAB att utreda förutsättningarna för att återigen utveckla, konstruera och bygga ubåtar i svensk regi är definitivt exportpotentialen och därmed möjligheten att dela utvecklingskostnaderna med andra länder. Många länder står i begrepp att omsätta sin ubåtsnumerär och andra är beredda att börja operera ubåtar.

Potentialen till att dela utvecklingskostnaderna finns där, men då måste också Försvarsmakten börja investera i utveckling av systemet. Det innebär till att börja med att återinföra systemutveckling inom FoT-programmet. I sådan utveckling ligger bland annat fortsatt motorutveckling, studier av nya sensorsystem och mer effektiva vapen samt fortsatt reduktion av signaturer och ökning av motståndsförmågan mot stöt (verkan av detonering av vapen på korta avstånd).

Ett allvarligt problem för den framtidsinriktade utvecklingen är att redan om fyra år har vi klara tekniska begränsningar i de två Södermanlandubåtarna samtidigt som NGU ännu inte är levererade

och operativa. När de två NGU börjar bli operativa ca 2023, fortsätter problemen genom att det då är bara tre år kvar av den planerade livslängden i Gotlandsklassen.

De två ubåtar som skulle byggas för att antalet ubåtar skulle vara nio, ligger antalsmässigt kvar i politisk och militär planering trots att förutsättningarna så totalt har ändrats. Genom att vi har ”hoppat över” den ubåtsklass som skulle ersätta Näcken omkring 2005 medför tidsförhållandena nu att två ubåtsklasser om totalt fem ubåtar måste ersättas ungefär samtidigt. Men det är bara två nya ubåtar som är beställda av regering och riksdag! Hur ska Försvarsmakten kunna hålla besättningskompetensen uppe på de besättningar som ska dela på två till tre skrov innan utbildning inför NGU ska starta? Hur ska senare operativ verksamhet kunna bedrivas samtidigt med provturer med de två nya ubåtarna? Risken är därmed uppenbar att ubåtsystemet ytterligare reduceras. Kanske inte så mycket av politisk vilja, men som resultat av de tekniska förutsättningarna. En ytterligare antalsreduktion ner till endast två ubåtar omkring 2026, kommer att medföra att systemet inte långsiktigt kan vidmakthållas genom att personalen blir den begränsande faktorn. Den operativa effekten av endast två ubåtar är mycket låg.

Sammantaget leder ovanstående resonemang till att de två planerade NGU redan nu i planeringen borde vara minst fem, helst sex nya ubåtar för att öka systemeffekten, långsiktigt säkerställa systemets överlevnad och minska styckekostnaden genom serieeffekten. Bygger man endast två ubåtar så minskar inte heller nämnvärt styckepriiset för att bygga ubåt nummer två relativt den första. I en större serie (minst fyra) sjunker dock antalet mantimmar betydligt för varje ny byggd



*Kryssningsrobot avfyrad från ubåt. Att kunna utnyttja torpedtuberna även för avfiring av moderna kryssningsrobotar skulle avsevärt kunna öka slagkraft och avskräcknings-effekt hos det svenska försvaret.*

ubåt genom inlärningseffekten vilket leder till en påtaglig kostnadsminskning per ubåt. En större serie skulle ge stabilitet i produktionen, skapa långsiktig handlingsfrihet för att kunna återbygga och stabilisera ubåtssystemet samtidigt som exportpotentialen säkras. Sammantaget skulle med en större serie det strategiska vägvalet att åter börja utveckla och producera ubåtar i svensk regi ekonomiskt kunna motiveras.

## **Fatta beslut!**

Hittills har diskussionerna om framtidens vapenlaster ombord i NGU varit underordnade behoven av att konstruera en tekniskt väl balanserad ubåt till så låg styckekostnad som möjligt. Med det politiska stöd som nu finns för ubåtssystemet, så måste även frågan om vad ubåtarna

ska kunna utnyttjas till i fred och krig diskuteras. De höga styckekostnaderna per ubåt kräver en seriös studie av nya sensorsystem för underrättelseinhämtning, målinmätning och även studier av nya typer av vapenlaster. Redan ca 2025 måste dagens tunga torped 62 omsättas, varför det omgående bör studeras både torpeder, minor och robotbeväpning samt eventuell luftvärnsförmåga för egen-skydd. Att underlåta att redan nu diskutera framtidens vapenlaster kan leda till tekniska suboptimeringar.

Att till exempel beväpna ubåtarna med ett antal kryssningsrobotar för precisionsstyrda attacker på stora avstånd mot välförsvarade markmål med ett högt värde som flygbaser, viktig infrastruktur, ledningssystem och stabsplatser kan ge mycket hög försvarseffekt och därmed

också öka en fiendes risktagning vid operationer mot Sverige. En sorts andraslagsförmåga med högt skydd skulle skapas.

Försvarmaktens studieverksamhet bör därför inriktas mot att utveckla ubåts-systemet med dess stödsystem samtidigt som systemutveckling ubåt åter måste finansieras till en nivå där förutsättningarna skapas för att kunna göra fortsatta tekniska genombrott i skeppstekniken.

Rekryteringsmöjligheterna måste förbättras genom att inledningsvis en, senare två ubåtar och på sikt halva ubåtsförbandet återigen baseras Berga alternativt Muskö. Basingen av hela ubåtsförbandet i Karlskrona är en dys-ter anomali helt politiskt driven som har skapat omfattande rekryteringsproblem. Ubåtsförbandet har tidigare alltid varit delat mellan Stockholm, Karlskrona och även Göteborg utan stora olägenheter och med maximalt utnyttjande av de bättre rekryteringsförutsättningarna i de två större städerna.

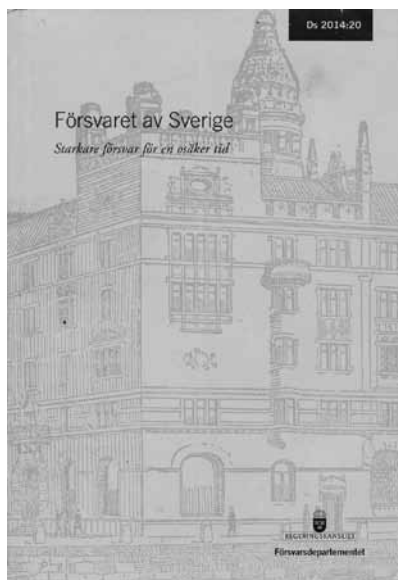
Lämpligen organiseras även en sammanhållen utvecklingsenhet mellan FM, FMV och FOI samt industrin i Muskö - Berga området inom ramen för systemutveckling ubåt. Här skulle utveckling av taktik och teknik kunna gå hand i hand i de för ubåtsverksamheten så mycket gynnsammare havsområdena utanför Stockholm.

Redan utbildad ubåtspersonal, officerare, ingenjörer och GSS måste åter placeras i ubåtsbefattningar så att inte kompetensen slösas bort i mer allmänna befattningar. Återstart av rekrytering och utbildning av ubåtsingenjörer är också ett viktigt krav för att fortsatt hög teknisk nivå skall kunna garanteras.

Slutligen måste ubåtarna omgående börja bemannas med två besättningar per fartyg. Det kommer att ta tid, men betalar sig om några år vid provturerna med NGU. Ubåtarna är dyra att anskaffa, men besättningsstorleken gör dem billiga över fartygens hela livslängd i en jämförelse med andra mer personalkrävande försvarssystem. Två besättningar per ubåt skulle återigen skapa personalbalans i systemet och möjliggöra att på sikt åter kunna bemanna staber, skolor och systemförvaltande organisationer och myndigheter med kompetent personal. Med två besättningar kan även den tillgängliga ubåtstiden till sjöss ökas vilket är ett högt operativt krav.

Flera av besluten ovan kan fattas av Försvarmakten och skulle ge de förutsättningar som krävs för att skapa ett stridsdugligt ubåtsförband med exportpotential av NGU och kommande ubåts-system. Det är dags för Försvarmakten att i handling följa de politiska ambitionerna för ubåtssystemet.





## Mellan Skylla och Karybdis – Marinen i försvarsberedningens slutrapport 2014

*En fri betraktelse av ledamoten Patrik Selling från KÖMS miniseminarium den 10 juni 2014 om Försvarsberedningens slutrapport "Försvaret av Sverige – Starkare försvar för en osäker tid", Ds 2014:20.*

***Inom ramen för arbetet i Kungl. Örlogsmannasällskapets vetenskapsgrenar I (strategi, operationer och taktik) och III (maritim teknik) har en analys av Försvarsberedningens rapport "Försvaret av Sverige - Starkare försvar i en osäker tid" genomförts. Denna analys genomfördes genom ett förmöte onsdagen den 4 juni på Tre Vapen i Stockholm där deltagarna diskuterade och debatterade rapporten under ledning av Bo Berg (inom KÖMS styrelse ansvarig för vetenskapsgren III) och undertecknad. Diskussionen nedtecknades, sammanställdes och blev inspiration och underlag till det miniseminarium som därefter genomfördes den 10 juni på Myntkabinettet i Stockholm.***

### Inledning

Vid seminariet den 10 juni i Myntkabinetets hörsal inledde Stefan Larsson (inom KÖMS styrelse ansvarig för vetenskapsgren I) med att presentera huvuddragen i Försvarsberedningens slutrapport. Bland

annat pekade han på vissa ändringar i Försvarsmaktens uppgifter och nämnde specifikt den politiska nivåns önskan att försvaret ska bidra till att skapa optioner för agerande och handlingsfrihet.

## Maritim teknik

Efter inledningen redogjorde Håkan Nilsson (suppleant i KÖMS styrelse, vetenskapsgren III) för de mer tekniska och materiella frågorna: "plattformfrågorna".

Han konstaterade att beredningens text i stort är positiv i marina avseenden men att det är oklart hur det ska genomföras. Förvisso är inte propositionen till riksdagen skriven än, men ordval som "på sikt" och "bör" och den stora likheten med den borgerliga regeringsalliansens försvarsprogram kallat "5,5 miljarder" pekar på att flera åtgärder och inköp ligger ganska långt i framtiden.

Vidare berör inte Försvarsberedningen utvecklingsfrågor och nya förmågor i särskilt hög grad. Tvärtom så ska i princip alla tyngre materiella system i Försvarsmakten vidmakthållas över tiden, där JAS 39E och ubåtar utgör de tydligaste av de få undantagen. Håkan Nilsson pekade på att här är en positiv text som sannolikt saknar resurser för att kunna förverkliga förslagen i den, åtminstone i närtid. Samtidigt är det i dag en icke obetydlig risk att inte omsätta materielen då bristerna redan nu är påtagliga och uppenbara.

KÖMS Ordförande, Thomas Engevall, påpekade att Försvarsberedningen har valt att inte ta någon större hänsyn till Försvarsmaktens svar på Regeringsbeslut 7 (RB7), där Försvarsmakten uttrycker ett direkt merbehov vad gäller materielinvesteringar på över 3 miljarder årligen under en tioårsperiod för att kunna nå ambitionerna i det förra försvarsbeslutet. Försvarsberedningens ordförande Cecilia Widegren har varit mycket tydlig med det inte varit beredningens uppgift att "lösa ut den frågan" utan att ansvaret för den åvilar Regeringen med Försvarsdeparte-

mentet samt beröda myndigheter (främst Försvarsmakten).

Orsaken till detta kan eventuellt stå att finna i att den politiska nivån inte avser att behålla Insatsorganisation 14 (IO14) som riktmärke utan nu syns istället konturerna av något nytt: "Försvarsorganisation 16".

Håkan Nilsson illustrerade vad han saknade i slutrapporten ur ett materiellt perspektiv. Först nämndes fjärrstridsmedel (dvs. kryssningsrobotar) och att försvarsberedningen har valt att sätta dessa på JAS. Dessa borde ju även finnas på t.ex. ubåtar. Det är en svaghet i sig att ha ett kvalificerat verkanssystem vid endast en förbandstyp. Genom att placera kryssningsrobotar på ubåt säkras tillgänglighet och en högre tröskeeffekt. Tekniken finns utvecklad och är efterfrågad internationellt.

Därefter så föreslog Håkan Nilsson ett mer utvecklat marint luftvärn. Det skulle öka överlevnad i det inledande krigsskedet, vilket är viktigt givet det låga antalet plattformar. Ett marint luftvärn skulle samtidigt kunna avlasta och komplettera arméns luftvärn och Flygvapnet. Denna förmåga är användbar i sjöfartsskyddsoperationer samt fredstida kriser och är samtidigt efterfrågad av andra länder och organisationer. Ett marint luftvärn skulle också ge en tydlig och ökad tröskeeffekt.

Slutligen bör marinen få chans att förverkliga de redan framtagna planerna på att utveckla obemannad minröjning. Håkan Nilsson avslutade med att peka på att vi idag i många stycken har ett mindre men mycket vassare försvar, till skillnad från förr då vi även satsade stort på kvantitet och volym. Utan utveckling är risken att vårt mindre försvar inte får den vassa egg den behöver för att bli trovärdigt avskräckande och krigsavhållande.



## Strategi, operationer och taktik

Stefan Larsson tog därefter vid och presenterade strategiska och operativa aspekter. Först konstaterades att sjöfartsskydd är en ”ny” och prioriterad uppgift. Marinen får nu tydliga uppgifter i samtliga konfliktnivåer: fred, kris och krig. Marinen har här två tydliga ben att stå på, två tydliga roller: Den ena är att delta i skyddet av globala flöden och därmed säkra landets försörjning, vilket kräver agerande både globalt och regionalt. Den andra är att delta i och kunna bidra till en regional säkerhetsstruktur och där verka krisstabiliserande och krigsavhållande.

Den riktigt tunga delen i Försvarsberedningens försvarspolitiska rapport var den om samarbeten, såväl med andra stater och organisationer som med civila myndigheter. Kustbevakningen nämns tydligt och mycket konkret där Försvarsmakten får en ledande roll. Det är tydligt att den politiska nivån önskar kompensera fåtalighet med ökad samverkan för bättre effekt. Beredningen gör ett tydligt

politiskt val för ett ökat samarbete och NATO ges en särställning i rapporten: den transatlantiska länken framhålls som mycket viktig, de baltiska ländernas försvar måste vara starkt och trovärdighet i NATO:s Artikel 5 är i svenskt intresse. Från svensk sida återupprepas värdet av den svenska solidaritetsförklaringen. En viktig nyhet är att den solidariska säkerhetspolitiken ska vara grunden för försvarsplaneringen, dvs. Försvarsmaktens operativa planläggning. Detta kommer i sin tur påverka förmågeutvecklingen eftersom planeringen brukar visa på brister och förtjänster med olika system. Tar man ett steg tillbaka kommer direkt frågan om hur länge detta kan fortgå: Vi bejakar andras risktagning och alliansansträngningar, vi deltar i arbetet och formar vårt försvar därefter. Samtidigt säger vi oss inte kunna ställa upp på försvarsförpliktelser till andra eller gå med i alliansen. Är detta konstruktiv och trovärdig politik eller psykologiska blockeringar? Resonemanget verkar halta och kan knappast vara en lösning på lång sikt: Nya turer att vänta?

Stefan Larsson fortsatte med frågan om definitioner av ”stående förband” och ”omedelbart tillgängliga förband”. Försvarsberedningens rapport förtydligar till del det som skrevs i propositionen 2009 och indikerar tydligt att Försvarsmakten har behov av att justera vald lösning. Samtidigt uttrycks inte särskilt tydligt vilken effekt och vilket medel man vill ha. Marinen bör här först glädjas över att beredningen så tydligt pekar på ett behov av inte bara mer övningar utan även mer personal till fartyg och förband i syfte att skapa ökad tillgänglighet. Att öka bemanningen med 100-150 personer är en ändamålsenlig åtgärd som, väl genomförd, borde ge betydlig effekt. Samtidigt måste vi själva titta på vad som kan göras. Hur kan trösklar sänkas för att utnyttja Försvarsmaktens resurser när så beordras? Är våra arbetstidsavtal och beredkapsrutiner ändamålsenliga om säkerhetspolitiken med kort förvarning önskar markera svenskt intresse? Kostnader ska inte behöva diskuteras när det är dags förberedskapshöjning och/eller insats, utan bör finnas med i budgeten från första början. Alla fartyg och förband ska inte ständigt hålla högsta beredskap men vissa utpekade enheter bör ha både högre beredskap och bättre möjlighet att både öva och vara insatta under längre perioder. Här finns många internationella exempel att studera.

## Perspektivstudier mm.

Fredrik Hesselman presenterade därefter mycket förtjänstfullt en jämförelse mellan 2009 års Inriktningsproposition och Försvarsberedningens slutrapport. Som rubriker och jämförelseobjekt använde Fredrik prioriterade utvecklingsområden från Perspektivstudiens rapport från ok-

tober 2013. Inledningsvis pekade han på det uppenbara: Ett tydligt ökat intresse för närområdet och en tydligare fokusering på krigsförband, beredskap och väpnad strid. Fredrik Hesselman beskrev därefter arbetet med att bättre definiera ”tröskeleffekt” och vad som är krigs-avhållande, vilket har sina utmaningar då detta ofta sitter i betraktarens ögon. Därefter förde han ett resonemang om marinens möjligheter att ta till sig och utnyttja fördelar av de nya förmågorna som bedöms vara av speciell betydelse i framtiden. Förmågorna är obemannade system, system i samverkan, sensorteknik och fjärrstridsmedel. Marinen som historiskt alltid varit intresserad av ny teknik och som givet närområdets karaktär nästan alltid arbetat med system av system, borde vara väl placerat för att dra nytta av denna teknikutveckling.

Marinen har också lång erfarenhet av obemannade farkoster, främst från minröjning, och nu anskaffas UAV till amfibiekåren och prover med andra typer ska påbörjas. Främst gäller det att utveckla kompletterande bärare av sensorer i syfte att kunna skapa och vidmakthålla en god omvärldsuppfattning. Sensitivekniken kommer att spela en huvudroll, framför allt tillsammans med precisionsvapen med allt längre räckvidd: Hur sker klassificering och identifiering av mål i ett allt hårdare trafikerat inlandhav? Kraven på sensorer och på måldataöverföring kommer att öka.

För marinen innebär således Försvarsberedningens slutrapport nya möjligheter och utmaningar för Marinen. Men samma dilemma som Håkan Nilsson pekade på finns även här: Ny teknik kräver också investeringar. För att frigöra resurser för sådana krävs avdömmingar. Denna fråga äger Marinen inte själv.

## Diskussion

Därefter öppnades det upp för diskussion och nu kom Skylla och Karybdis. Regeringsalliansens program och Försvarsberedningens rapport måste ses som ett trendbrott. Den politiska nivån har inte diskuterat försvarsfrågan på det här sättet på många år. Texten i försvarsberedningens rapport är marinpositiv och tar många stycken hänsyn till de marina problem vi haft de senaste åren. Samtidigt är Försvarmakten fortsatt underfinansierad, Regeringsbeslut 5 (RB5) ligger kvar och finansieringen av förslagen i rapporten ligger ganska långt fram. Ska vi hurra eller kräva mer? Under förseminariet diskuterades att om KÖMS å ena sidan vill få medias och bloggarnas uppmärksamhet behövs mer alarmism och one-liners. Om KÖMS å andra sidan vill delta i en mer långsiktig diskussion med beslutsfattare och "practitioners" så behövs en mer balanserad ton, och kanske mindre om antal fartyg och mer om förmågor och krav. Spannet är stort idag: från väl insatta och aktiva ledamöter blandas uttryck som "systemkollaps" med lovord till våra nuvarande system som något av det bästa marinen någonsin haft. Om vi hurrar för mycket framstår vi då som för nöjda? Om vi klagar alltför högljutt blir vi då mindre trovärdiga och mindre lyssnade till? Det upplevs som att den som skriker högst får mer. Ja, svensk förvaltningskultur har likheter med barnuppfostran. Det verkar också svårt om, det ens är önskvärt, att undvika att diskutera plattformar och enskilda fartyg: Det är till syvende og sidst genom plattformarna och fartygen som utvecklingen sker och det är de som genomför och verkställer de ålagda uppgifterna.

Flera ledamöter efterfrågade ett slags

ansvar eller ledarskap från den politiska nivån: rapporten bör nu omvandlas till tydliga uppdrag som inte kan vantolkas alltför lätt. Följ upp med handling. Detta är å andra sidan i strid med svensk förvaltningskultur där Regeringen ger verkscheferna "fria händer". Men det fanns också röster som sade att det kanske var myndigheten som tidigare inte fullt tagit sitt ansvar och som nu måste bättre förstå vad den politiska nivån faktiskt vill ha levererat. Diskussionen handlade också om vad syftet med försvaret är och hur detta verkställs. Flera ledamöter pekade på uppgiften att vara krigsavhållande och dämpande, att vara närvarande till sjöss, och att kunna ha hög beredskap. Måndagen den 9 juni talade den amerikanske marinministern Ray Mabus på besök i Stockholm och ett stycke är värt att citera. Inte för att vi ska härma vad amerikanerna gör, men för att vi ska kunna förhålla oss till vad USA värdesätter och hur USA skulle kunna agera om det väljer att engagera sig i vårt närområde. Citatet nedan återspeglar inte bara internationellt marint tänkande (inklusive ryskt) utan även i mångt och mycket karaktären på KÖMS miniseminarium den 10 juni:

*"What our naval forces provide uniquely, what they provide in military terms, is presence. Presence means being at the right place not just at the right time, but all the time. Presence means being there to deal with whatever threats and challenges we may face. Presence helps deter potential conflicts, and it avoids escalating the situation when tensions rise. Naval presence is persistent. It does not infringe on national sovereignty. As a result, it offers leaders options, options from supporting diplomacy to providing stronger measures."*



www.stena.com

  
**Stena**

## VI ÄR PÅ RÄTT KURS DÄRFÖR ATT DET ÄR DU SOM STYR

Sedan starten 1939 har Stena hållit stadig kurs mot målet att våra egna framgångar aktivt ska bidra till våra kunders och samhällets utveckling. En filosofi som är den dagliga ledstjärnan för våra 20 000 medarbetare.

FÄRJELINJER, REDERIVERKSAMHET, OFFSHORE, FASTIGHETER, FINANS SAMT INVESTERINGAR



Fänrik  
HELENA ANDERSSON

*Helena Andersson tog officersexamen våren 2013 från MHS Karlberg. För tillfället läses avslutande nautiska kurser på Sjöfartshögskolan i Kalmar inom ramen för SSS utbildning YBK OF1. Helena är anställd på 4.sjöstridsflottiljen och har bakgrund som signalspanare på 41.korvettdivisionen. Efter avslutad utbildning kommer hon att påbörja tjänstgöring på 42. minröjningsdivisionen på Berga.*

## **Barents hav - rysk och norsk strategi och marina styrkeförhållanden**

*(Artikeln är valda delar från studien Barents hav-En studie av rysk och norsk strategi och marina styrkeförhållanden, vilken belönades av Kungl. Örlogsmannasällskapet med ett stипendium ur Marinlitteraturföreningens fond 2013. Uppsatsen skrevs av Helena Andersson som ett självständigt arbete på officersprogrammet, Försvarshögskolan våren 2013. Efter vårens händelser i Ukraina stärks analysen om Rysslands frammarsch. Nu vänds blickar återigen mot Arktis som ett högaktuellt ekonomiskt intresseområde. Hela studien återfinns på: <http://fhs.diva-portal.org>*

***Trettiofem mil från den svenska gränsen börjar havsgränsen genom Barents hav mellan Ryssland och Norge. Under kalla kriget var denna gräns en skiljelinje mellan öst och väst. En ökad arktisk klimatpåverkan och smältande havsisar leder till nya ekonomiskt värdefulla fyndigheter i området. Forskare spår att hela det arktiska havet kan komma att vara isfritt sommartid om bara 30-40 år.<sup>1</sup> Den nya miljön innebär nya möjligheter men även nya utmaningar för de arktiska länderna. När isen smälter uppkommer nya möjligheter för fiske och utvinning av naturresurser såsom olja och gas. De första internationella handelsfartygen färdades norr om Ryssland, via Nordostpassagen, mellan Europa och Asien år 2009.<sup>2</sup>***

Passagen förväntas ge sjöfarten ett uppsving och bringa in stora summor pengar. De ekonomiska vinningar som kommer när isarna smälter är många, därför ritas sjökorten just nu om, när de arktiska länderna hävdar nya havsterritorier och markerar sina intressen. Detta skapar både nya samarbets- och konfliktområden. Den gränstvist som rådde i Barents

hav mellan Norge och Ryssland blev upplärd genom ett avgränsningsavtal den 7 juli 2011. Detta bidrar till ny och utökad olje- och gasprospektering på båda sidor om gränsen. Ekonomiska intressen leder till ökad militär verksamhet. Från den svenska gränsen till den norsk-ryska havsgränsen vid Barents hav är det 35 mil fågelvägen. Den geografiska närhe-

ten till denna gräns påverkar Sverige vid en eventuell konflikt, då Sverige räknar Barentsregionen som sitt närområde.

## Syfte och problemformulering

Syftet med studien var att belysa det säkerhetspolitiska läget i Barents hav, sett ur ett marint, militärt perspektiv. Studien fokuserade därför på de två stora arktiska aktörerna i vårt närområde som har kuststräcka mot Barents hav, Ryssland och Norge.

Jag ville i studien, genom en övergripande strategianalys, utforska likheter och olikheter i Rysslands respektive Norges arktiska strategier. Utifrån detta kunde sedan ländernas intressesfärer, syften och ambitioner i Barentsområdet analyseras. Finns det typiska olikheter och likheter mellan strategier för en småstat och en stormakt?

Strategianalysen låg till grund för en djupdykning ner i den militära, marina sektorn med syftet att lokalisera förskjutningar i marinernas tyngdpunkter. Finns en koherens mellan politik och förmågeutvecklingen i området? Jag ville i studien synliggöra eventuella konflikter mellan uttalade strategier och syften med använda medel. Militärt har en marin alltid varit ett politiskt redskap för att kunna föra ut den politik som bedrivs i landet.<sup>3</sup> På grund av detta var det av intresse att fokusera på just marinen. Syftet ledde fram till två frågeställningar:

1. *Vilka likheter och olikheter finns mellan Rysslands respektive Norges strategier för Arktis?*
2. *Var ligger tyngdpunkten i respektive lands marina förmåga och hur korrelerar detta med ländernas uttalade marina strategier?*

Studien avgränsar sig i analysen enbart till marina enheter inom varje lands väpnade styrkor. T.ex. så räknas den ryska kustbevakningen som en egen myndighet och inte som i Norge, där kustbevakningen organisatoriskt ingår i landets försvarsmakt.

Ryssland har fyra mariner och en flottilj; Östersjömarinen, Stillahavsmarinen, Norra marinen, Svartahavsmarinen och Kaspiska flottiljen, varav Norra marinen var den som analyserades i denna studie. Norra marinen är baserad i Murmansk och var därför relevant för studien pga. sin geografiska placering i Barentsregionen.

Studien tar avstamp i tre teorier; Fullständig strategi, småstatsteori samt strategisk kultur.

Materialet som studien behandlar är i första hand de två arktiska strategierna för Ryssland, respektive Norge. Som komplement till detta används den ryska säkerhetsstrategin och uttalanden från ryska politiker, propositioner från den norska regeringen, forskningsrapporter och artiklar hämtade från media.

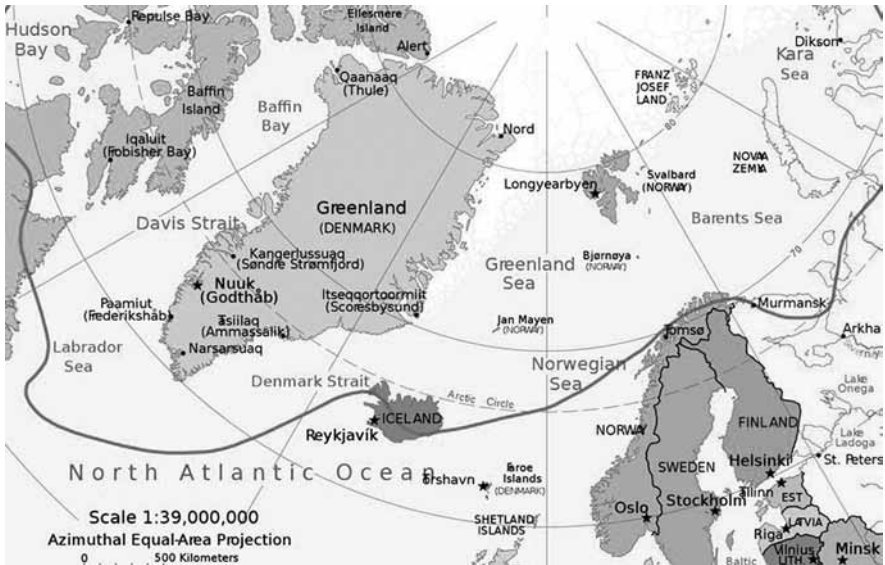
För de norska resurserna används landets försvarsmakts officiella siffror. De ryska resurskällorna är inte lika öppna och är ofta censurerade. Därför användes olika typer av öppna källor som läggs i ett pussel. Bl.a. används FOI:s öppna rapporter som grund för jämförelse. Siffror som bedöms relevanta från ryska militäranalyser och militäranalyser från andra länder rörande Rysslands marin, används för komplettering då FOI:s källor var något äldre och därför inte lika aktuella.

## Diskussion

### Likheter och olikheter

I grunden har Norge och Ryssland två helt olika strategiska kulturer som påverkar





hur ländernas förhållningssätt gentemot problemlösning, strategiskt tänkande och sätt att utforma strategier ser ut. Utifrån ett småstatsteoretiskt perspektiv kan man tydligt se hur Norge handlar utifrån sina tidigare erfarenheter som småstat under andra världskriget och kalla kriget. Detta visar sig genom ett defensivt förhållningssätt i utformningen av de norska strategierna. Norge har tydliga strategiska mål och intressen, men uttrycker sig diplomatiskt och med ett tydligt samarbetsfokuserat förhållningssätt gentemot Ryssland och resten av sin omvärld.

De ryska strategidokumenterna är offensiva, raka och direkta. De har tydliga mål och medel och visar tydligt på en vilja att dominera i det Arktiska området. Landet uppvisar ambitioner om att det egna arktiska området skall bli en ledande resursbas innan 2020. Ryssland räknar sig själva som en stormakt, i jämförelse med USA och Kina. Det är tydligt att de i sina strategier och ambitionsnivåer, prio-

riterar sina ekonomiska intressen i första hand. Samarbete med grannländer nämns i strategierna, bl.a. när det gäller teknikutveckling, fiskeri- och kustbevakningsfrågor. Fokus för Ryssland militärt, ligger i det egna agerandet som federation. Fred och säkerhet i området är viktigt och Ryssland är beredd att agera med militärmakt, trycka ned konflikter och hävda sina ekonomiska intressen i sitt närområde. Så även i Arktis om det skulle anses nödvändigt. Rysslands offensivitet går hand i hand med den strategiska kultur som har präglat federationen genom tiderna. Ekonomiska intressesfärer påverkar den expansiva viljan hos Ryssland och det visar sig tydligt i utformningen av de arktiska strategierna.

### Ekonomisk strategi

Både Norge och Ryssland har stora ekonomiska resurser i Arktis och i Barents hav. Fiske, olja och gas är för de båda länderna stora ekonomiska inkomstkällor.

Det är tydligt i båda ländernas strategier att den ekonomiska frågan är huvudfokus för intresset i nordområdena. Norge är en sjöfartsnation och är helt beroende av sin kust och sina havsområden för att trygga sin ekonomi. Olja, gas, handelssjöfart och fiske är landets största, ekonomiska prioriteringar i Barentsområdet. Norge visar en offensivitet gällande sina ekonomiska intressen. Trots sin stämpel som småstat tar de för sig och visar framfötter. Detta kan bero på deras beroende av de marina resurserna för tryggheten av sin framtida ekonomi, men även pga. den trygghet som FN ger som domare i havsrättsfrågor och erkännandet av UNCLOS (havsrättskonventionen) i de Arktiska länderna (utom från USA). Detta ger småstaten Norge en helt annan ställning, säkerhet och helt andra möjligheter i förhållande till de stormakter som står ansikte mot ansikte i Arktis. Norges offensiva, ekonomiska agerande i nordområdena skulle därför kunna sägas vara något stormaktsinfluerad och inte traditionellt småstatsbetende.

En stor del av Rysslands BNP kommer från resurser i det Arktiska området. Ryssland är på grund av detta helt beroende av Arktis för att nå sina ekonomiska stormaktsambitioner. Dessutom är Ryssland helt avhängig av sin ekonomiska tillväxt för att kunna fortsätta att genomföra sina militära reformer och för att kunna bygga upp en infrastruktur i det arktiska området. Tryggheten av kommunikation, infrastruktur och säkerhet är i sin tur helt nödvändiga för att federationen skall kunna fortsätta att genomdriva sina ekonomiska målsättningar. Ryssland visar tydligt i sin strategi att internationellt samarbete i regionen är avgörande för den tekniska utvecklingen inom olje- och gasindustrin, som i sin tur bidrar till den

ekonomiska resursutvinningen och därmed även den militära utvecklingen. För Rysslands del handlar det om att kunna balansera mål, medel och metoder genom sunda ekonomiska prioriteringar, för att inte hamna i en nedåtgående spiral. Ryssland står inför stora ekonomiska utmaningar i det arktiska området.

Målen som länderna utstakat i sina strategier stävar åt samma håll. Norge vill öka värdeskapandet i hela landet, öka sysselsättningen, samt trygga en hållbar resursutvinning. Ryssland har liknande mål, men uttrycker sig i sin strategi mer storskaligt. Detta kan bero på att Ryssland befinner sig på en lägre utvecklingsnivå i sitt arktiska område, än vad Norge gör och därför kräver vidare målformuleringar. Hotbilden mot den ekonomiska sektorn ser Ryssland som förlust av kontroll av sina naturresurser. Detta är en säkerhet för Norge, som redan fått sina territoriella krav godkända av UNCLOS. Rysslands territoriella krav är ännu inte godkända. Båda länderna är högst angelägna om att samarbeta i frågor gällande fiske i Barents hav.

Motsättningar finns mellan de båda länderna när det gäller Svalbard. Norges upprättande av fiskevårnszonen utanför ögruppen motsätts starkt av Ryssland, som stärker sin ekonomiska aktivitet på ön. Ryssland hävdar att Norge bryter traktatet i och med upprättandet av zonen. Denna fråga är ett känsligt kapitel för de båda länderna och skulle eventuellt kunna utvecklas till en konflikt i framtiden. Norge och Ryssland har likartade ekonomiska intressen i nordområdena. Genom lösandet av den tidigare gränstvisten genom Barents hav, visar dock båda länderna på en samarbetsvilja som är gynnsam i framtida eventuella konflikter.



*KV Svalbard, ett isgående fartyg på dryga 6000 ton som opereras av den norska kystvakten (som är en del av marinen) i farvattnen kring Svalbard. Foto: Norska marinen.*

### **Civil strategi**

Både Norge och Ryssland har i sina strategier uttalade mål för miljöfrågor. Båda länderna är medvetna om miljö- och klimatfrågor och båda länderna satsar pengar för forskning och utveckling inom dessa spörsmål. De skillnader som är synliga i strategierna är det norska fokuset på klimat- och miljöforskning och det ryska fokuset på återställning och bevarande av miljön efter sovjettiden. Båda länderna fokuserar på forskning och teknikutveckling, både inom klimatforskning, men även teknik och systemutveckling inom frågor som rör de ekonomiska intressena, som t.ex. olja och gasutvinning. Inom detta område ses inga skillnader när det gäller småstatsteori, utan båda länderna har liknande mål och metoder. Däremot befinner sig de båda länderna på olika utgångspunkter när det gäller de samhälle-

liga områdena såsom infrastruktur, hälsa och kommunikation. Ryssland har stora brister inom dessa områden och lägger i sin civila strategi, stor vikt vid införandet av detta. Ryssland behöver bättre levnadsförhållanden för människor som bor i Arktis och bättre infrastruktur, dels för att kunna befolka sitt arktiska område, men även för att kunna ta tillvara på de resurser som utvinns och för att kunna öppna och underhålla Nordostpassagen. Både Norge och Ryssland trycker på vikten av samarbete på samhällelig basis, både internationellt och nationellt.

### **Militär strategi**

Skillnader i de marina militära medlen hos de båda länderna är många. Detta beror dels på det geopolitiska och strategiska läget, ländernas storlek och på den strategiska kultur som finns i länderna.

Norge är en småstat och Ryssland är en stormakt. Norge har en strategisk militär kultur som genom historien varit defensiv i förhållande till grannlandet och stormakten Ryssland. Ryssland i sin tur har haft en militär strategisk kultur som varit inriktad på expansion och offensivitet och Ryssland har även genom historien haft ett anspänt förhållande till NATO.

Norges marina styrkor har på senare år fått en allt mer Arktisk profil. Större enheter har anskaffats, Kystvaktsfartyg med hög isklass och isbrytarförmåga patrulleras i Barents hav signalerar tydligt till omvärlden att Norge satsar på Arktis och att Norge ser Arktis som sin huvudprioritering. Norge kan visa denna typ av offensivitet pga. att de har stöd av NATO:s atomvapen, samt FN:s allmänt erkända beslutanderätt genom UNCLOS. Läget i Barents hav hade antagligen sett annorlunda ut om Norge inte varit i allians och om inte FN hade funnits. Småstaten Norge har genom dessa organ kunnat hävda sig i området och kunnat agera med en helt annan frihet.

Rysslands norra marin är huvudbas för de marina delarna av kärnvapentriaden. Huvudsyftet för den norra marinen är att vara bas för de strategiska ubåtarna och för marinens ytfartyg är huvuduppgiften att säkra vatten för sina ubåtar. De stora isarna i Arktis ger ett gott skydd för de strategiska ubåtarna att gömma sig undan avlyssning och upptäckt, både för de ryska och NATO:s ubåtar. Med smältande isar försvinner detta skydd och risken för upptäckt av ubåtarna ökar. För att förebygga detta krävs säkrande av hav genom ytfartyg. Ryssland ökar sin numerär av mindre och mellanstora fartyg, så som korvetter och fregatter i sitt beväpningsprogram. Att prioritet läggs på Barents hav visas även i planerna om

ett nytt operativt kommando i flottiljen på Kolahalvön, där större, oceangående fartyg kommer att ingå, för patrull av större vattenområden. Detta visar på en ny typ av strategiskt tänkande avseende arktisregionen från Rysslands sida. Från att enbart vara hemvist för strategiska ubåtar, är Arktis nu även ett område med stora ryska ekonomiska intressen, värt att försvara. Dock finns inga öppna uppgifter i beväpningsprogrammet som styrker inskaffandet av större fartyg, så som jagare, till detta nya operativa kommando.

Ryssland stärker även sin landstigningsförmåga genom inköp av nya landstigningsfartyg. Genom detta går det att dra slutsatsen att Ryssland följer sin strategiska kultur. Landstigningsfartyg används för att transportera markförband och signalerar expansionstänkande och offensivt handlande. Detta offensiva tänkande går helt i enlighet med småstats-teorins beskrivning av stormakter.

Likheterna mellan norska och ryska tendenser i strategier skulle, på grund av detta, kunna ses som båda ländernas tydliga nya fokus på arktisområdet genom uppbyggandet av fartygsflottor med syfte att säkra stora havsområden långt från land och införskaffande av mellanstora ytfartyg. Norges Kystvakt är en integrerad del i den norska försvarsmakten. Denna integrering signalerar därför även till omvärlden att Norge till stor del använder fredliga, och polisiära medel för att hävda sin territoriella integritet i nordområdena. Det ryska försvaret har en mer offensiv, militär framtoning, med syfte att försvara den ryska statsgränsen. Landets militärmakt spelar en betydligt större roll i den ryska strategin, än i den norska.

Säkerhetsmässigt ser Ryssland bl.a. NATO:s utbredning som en fara och detta

betonas med tydlighet i den ryska säkerhetsstrategin. Norge å andra sidan, ser inte Ryssland som ett officiellt hot, men förhållandet skulle kunna bli spant om Ryssland hamnar i en dispyt med något annat NATO-land. Norge visar en medvetenhet om sin roll som NATO-land i gränzonen. I strategin trycker de på att visa förutsägbarhet och tydlighet, samt specifikt på samarbete med Ryssland för att stärka relationerna.

En tydlig skillnad mellan länderna är att Norge i huvudsak är färdig med utformningen av sin marin. Detta medför att Norge, med hjälp av sina marina medel, har möjlighet att följa den arktiska strategi de utstakat och stötta de civila och ekonomiska delarna med skydd och säkerhet. Rysslands beväpningsprogram förväntas inte vara klart förrän år 2020 och bedöms av bl.a. FOI att få stora förseningar, eller inte helt fullföljas. Detta pga. föråldrad varvsindustri och dålig ekonomi. De marina medlen ligger därför inte i fas med resten av sin fullständiga arktiska strategi, som enligt de ekonomiska och civila målsättningarna skall vara helt implementerade år 2020. Kopp-lat till teorin om den fullständiga strategin, skulle förseningar inom en sektor, (i det här fallet den militära), innebära att hela det politiska projektet blir försenat. Detta skulle kunna bli fallet för den ryska arktiska strategin.

### **Tyngdpunktsanalys**

Den norska marinen är i grunden uppbyggd på ett sådant sätt som en småstat traditionellt har varit. Små, snabba fartyg för operationer i närheten av kust och fjordar, samt mindre konventionella ubåtar för underrättelseoperationer och minröjningsfartyg för röjning av minor i SLOC:ar. På detta sätt kunde den mindre

staten i defensivt syfte, hantera och skapa handlingsfrihet med avskräckningsförmåga, en så kallad defensiv offensiv. Tendensen hos norrmännen har varit att de, på grund av sina vidgade farvatten, tvingats öka storleken på sina fartyg genom anskaffandet av fregatter, för att på så sätt skapa oceangående fartyg. Detta ändrar karaktären en aning hos det norska traditionella försvaret, som på grund av sina ekonomiska intressen, måste hävda sig mer offensivt och längre ut från land. Det planerade inskaffandet av ett nytt stödfartyg ökar även detta uthålligheten hos både korvetter samt fregatter och ger utformningen av försvaret en mer oceangående karaktär.

Norge har i dagsläget fem fregatter och nio kystvaktsfartyg av oceangående storlek. Tillsammans med stödfartyget, innebär detta att 38 % av den totala fartygsarsenalen är oceangående. Sex korvetter (MTB), sex mindre kystvaktsfartyg samt sex minröjningsfartyg finns att tillgå för kust- och skärgårdsoperationer. Detta innebär att 49 % av fartygen är byggda för att operera i kust och fjordar. Av statistiken att döma, görs bedömningen att Norge har en numerär tyngdpunkt i fartyg av mindre storlek. Dock skall nämnas att minröjningsfartygens huvuduppgift består av att röja minor, men att de även kan användas för övervakningsuppgifter. Tyngdpunkten i förmåga ligger hos norrmännen i övervakning och patrullering, samt i ytstrid. Konklusionen är att en mycket stor procentuell del av det norska sjöförsvaret är av oceangående karaktär och anpassade för arktiska förhållanden. Norge har även valt att ge marinen en mindre militär framtoning på grund av antalet stora kystvaktsfartyg. Norges marin är planerad att se ut på detta sett i 20 år till, med den skillnaden att öka ut-

Typ	Klass	Antal 2013 <sup>vi</sup>	Ytstrid	UV-strid	Luft-försvar	Min-jakt	Patrull Kust	Patrull Ocean	Strategiska kärnvapen
(SSBN)	Delta IV	6	x	x					x
	Typhoon	1	x	x					x
(SSGN)	Oscar II	3	x	x					
(SSN)	Akula	6	x	x					
	Sierra I	3	x	x					
	Victor III	4	x	x					
(SSK)	Kilo	7	x	x					
Hangar-fartyg	Kreml	1	x	x	x			x	
Kryssare	Kirov	1	x	x	x			x	
Jagare	Udaloy I	3		x	x			x	
	Udaloy II	1	x	x	x			x	
	Sovremenny	1	x		x			x	
Korvetter	Grisha	6		x	x		x		
	Nanuchka	3	x		x		x		
Minröjnings-fartyg	Gorya	1			x	x	x		
	Sonya	6			x	x	x		
	Natya	2			x	x	x		
LS-fartyg	Ropucha	3			x				
Totalt antal fartyg:		58	37 (64%)	42 (72%)	25 (43%)	9 (16%)	18 (31%)	7 (12%)	7 (12%)

Tabell 1. Tabell från tyngdpunktanalys av ryska marinstridskrafter.

hålligheten ytterligare med ett nytt stabs-fartyg.

Rysslands marina tyngdpunkt ligger i dagsläget oavkortat på ubåtsförmågan. Totalt har den norra marinen 30 ubåtar av olika typer (se tabell ovan) varav stommen är av strategisk karaktär. Övriga fartyg tjänar i dagsläget som skydd för de strategiska ubåtarna och finns till för att öka deras rörlighet och säkra inlopp och baser. I dagsläget har den norra marinen nio korvetter, nio minkrigsfartyg, vilket innebär att 31 % av de ryska fartygen opererar i kustområden. Sju större fartyg, varav ett av dem är ett hangarfartyg innebär att endast 12 % är oceangående. Den stora numerären mindre fartyg tyder just på syftet att säkra hamnar, bassystem och skärgårdsmiljö. Ryssland har ett stort antal logistikfartyg att tillgå som indirekt utökar en korvetts operationsområde och

uthållighet, dock är korvetten begränsad av sin storlek och inte byggd för tuffa oceanförhållanden, utan snarare för kust-operationer. Av fartygens bestyckning och syften att döma, görs bedömningen att tyngdpunkten ligger i bekämpning av ubåtar, samt ytfartyg av större karaktär, t.ex. hangarfartyg med tillhörande stridsgrupper.

Rysslands marin kommer inom en 20-årsperiod att förändras och tillföras fler mindre och mellanstora ytfartyg. Många äldre marina plattformar kommer att bytas ut och moderniseras. Fartyg av fregattstorlek är multifunktionella och utmärkta plattformar för bl.a. havsövervakning. 14 fregatter är beställda, dock finns ännu inga uppgifter om i vilka mariner dessa kommer att placeras. Vid eventuell framtida tillförsel av fregatter till norra marinen, skulle detta kunna ses

som ett tecken på att Ryssland vill främja sin havsövervakning och markera sina arktiska intressen. Ryssland rustar även upp sin landstigningsförmåga. För eskortuppgifter krävs större, multifunktionella fartyg, storleksmässigt som fregatt eller jagare, som kan färdas på större hav, snarare än små korvetter. Fregatter är därför, traditionellt sett, bra plattformar för utövandet av skydd och eskort av den typen av fartyg. För tillfället ligger den norra marinens tyngdpunkt, som tidigare nämnts, på den strategiska ubåtsförmågan. Med det nya beväpningsprogrammet skulle inköp av nya typer av fartyg även kunna tillföra nya uppgifter till den norra marinen, så som ökad havsövervakning för de arktiska farvattnen.

### Slutsatser tyngdpunktsanalys

Norges fartygsflotta återspeglar i stor grad den arktiska politik som förs. Fartygsflottan är mångsidig och jämt fördelad, mellan kust- och oceangående fartyg. Den numerära tyngdpunkten ligger på mindre fartyg, men tittar man på syften så ligger tyngdpunkten på ytstrids- och patrulluppgifter. Den norska arktiska strategin är militärt defensiv med stort fokus på de ekonomiska och civila strategierna samt på militärt samarbete med andra länder och lösandet av konflikter med mindre militära medel så som Kystvakten. De norska marina systemen är istället offensiva i sitt upplägg med många stora oceangående fartyg och operationer långt från land, men defensiva i den icke-militära framtoningen.

Rysslands fartygsflotta i Barents hav återspeglar i dagsläget inte helt den arktiska politik som förs. Strategin sträcker sig från dagens läge fram till 2020 och vidare och de ryska marina styrkorna i Barents hav är i dagsläget inte rustade för

arktiska övervakningsuppgifter och patrullering långt från land. Majoriteten av de ryska ytstridsfartygen är i korvett- och minjaktstorlek och är inte isförstärkta. Marinen är offensiv med huvudsyfte att förgöra en eventuell fiendes hangarfartygsstyrkor och bära strategiska kärnvapen i avskräckningssyfte. Dock skulle strategin möjligen kunna samspela bättre år 2020, när det ryska beväpningsprogrammet genomförts, beroende på om det tillförs fregatter eller större fartyg. Rysslands arktiska strategi är, till skillnad från den norska, militärt offensiv och fokuserar tydligast på de ekonomiska och militära delarna. De ryska arktiska, strategiska målen skulle kunna sammanfattas som upprättandet av Nordostpassagen som en internationell transportväg, samt exploatering av naturresurserna i området. Denna slutsats delas även av FOI.<sup>4</sup> Den ryska strategin pekar även, på grund av detta, på vikten av ökad närvaro, kontroll av farvatten och övervakning, dels av fiske men även av den kommande Nordostpassagen. Ökad ekonomisk aktivitet i området kräver fler större marina ytstridsresurser som kan patrullera stora hav, men detta krockar med den ryska tyngdpunkten i den strategiska ubåtsförmågan, som i sin tur kräver små fartyg för säkrande av baser och inlopp. I strategin pekas instabilitet inom den strategiska stabiliteten ut som ett hot och president Putin har även uttalat att de nya strategiska ubåtarna skall bli hörnstenen i rysk marin. Det nya operativa kommandot på Kolahalvön med arktiska specialuppgifter skulle eventuellt bildas på sikt. Denna slutsats, tillsammans med FOI:s bedömning om förseningar i det militära beväpningsprogrammet, pekar i studien åt att den ryska arktiska strategin år 2013 har en obalans mellan civil, ekonomisk och



*Den ryska ubåten K-18 Karelia (Klass Delta IV) under modernisering.*

militär strategi. Detta innebär att mål, handlingsvägar och medel inom dessa spektra, inte helt är i fas med varandra.

## **Slutsatser**

De slutsatser som dras för första frågeställningen är att Norges och Rysslands strategier till stor del följer deras respektive strategiska kulturer. De likheter och skillnader som finns i strategier är snarare kopplade till strategisk kultur, än till småstatsteorins beskrivning om skillnader mellan småstat och stormakt, något som kan styrkas i Norges marina, militära offensiva tendenser. Norges agerande är emot småstatsteorins beskrivning av defensivitet och ett traditionellt småstatsbeteende. FN och NATO har alltså stor betydelse för en småstats strategiska handlanden, förhållningssätt och ambitioner. Kanske börjar småstaten Norge att lämna den gamla strategiska

kulturen, uppbyggd från erfarenheter av krig och istället bygga upp en ny strategisk kultur, uppbyggd på en trygghet av allianser. Typiska skillnader mellan strategier skulle kunna ses som den militära strategins olika fokus. Rysslands agerande följer både landets strategiska kultur och småstatsteorins beskrivning av stormakter, med den militära tyngdpunkten i den strategiska ubåtsförmågan. Den ekonomiska strategin och den civila strategins innehåll är förvånansvärt lika mellan länderna. Den stora skillnaden är strategiernas offensiva respektive defensiva utformning.

För andra frågeställningen dras slutsatsen att tyngdpunkten i de norska marina styrkorna, med liten marginal, numerärt fortfarande ligger i mindre fartyg. Enligt Mahan symboliserar detta defensivitet. Slutsatsen av detta är att, trots landets innehav av stora fartyg och en



ambitiös ekonomisk och civil strategi, så har landet kvar ett arv i sin fartygsflotta. Ett arv som både kan kopplas till Norge som småstat och den strategiska kulturen. Dock görs ändå bedömningen att Norge följer sin arktiska politik, med sin procentuellt sett stora numerär av stora fartyg med övervaknings och ytstridskapacitet. Den norska marina förmågan är väl anpassad för uppgifter i fred och för att stödja norska intressen i det arktiska området.

Den ryska strategiska ubåtsförmågan symboliserar offensivitet och stormakts-tänkande, med en stor numerär mindre fartyg för defensivt agerande i hamnar

och skärgård. Den ryska marinen tyngs av ett stort sovjetiskt arv och förmåga till en stormaktskonflikt. En förmåga som de mot förmodan inte vill avlägsna, kopplat till de uttalade stormaktsambitionerna. Detta stämmer i dagsläget inte helt överens med Rysslands behov av isförstärkta, större övervakningsplattformar, som den arktiska strategin kräver, för hävd av havsterritorier och övervakning av Nordostpassagen. Rysslands marin är i dagsläget inte gjord för att operera i isiga, arktiska förhållanden under lågkonflikt. Dock skulle framtida fartygsprojekt inom beväpningsprogrammet, kunna släta ut frågetecknen.

---

#### Noter

1. Kramer, Andrew E. Global warming revives old dream of sea route in russian arctic, The New York Times, 2011-10-17 [http://www.nytimes.com/2011/10/18/business/global/warming-revives-old-dream-of-sea-route-in-russian-arctic.html?pagewanted=1&\\_r=0&hp](http://www.nytimes.com/2011/10/18/business/global/warming-revives-old-dream-of-sea-route-in-russian-arctic.html?pagewanted=1&_r=0&hp) (Hämtad 2013-05-26)
2. Ibid
3. Werner, Christopher, Den blå boken: marina stridskrafter ur ett militärteoretiskt perspektiv, Krigsvetenskapliga institutionen, Försvarshögskolan, Stockholm, 2002 s.34
4. Carlsson, Märta, Granholm, Niklas, Russia and the arctic: Analysis and Discussion of Russian Strategies. Rapport/FOI. Stockholm:FOI, 2013 s.32



VI ERBJUDER ALLT I UNIFORMER  
OCH TILLBEHÖR FÖR MARINEN



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



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

## **Krim – förtrollad kust**

***Chauffören Dima väntar på Simferopols flygplats. Intill förarplatsen hänger en amulett med den muslimska trosbekännelsen. Han bekräftar vad jag anar. Dima är krimtatar, ättling till det mongolisk-turkiska folk som härskade över Krim från medeltiden till den ryska erövringen på 1770-talet. Därmed är han en omistlig del av halvöns kulturhistoriska arv. Det leder till spännande samtal under vår drygt timslånga färd över de sydkrimska bergen (artikeln skrevs innan Krim annekterades av Ryssland).***

Krim skulle kunna vara kulturernas mötesplats, där välljud från balalajkan och Orientens luta blandas. Så har det inte blivit. När ryssarna tågade in på halvön 1777 skedde det utan inbjudningskort i hand. Krimtatarerna har heller inte glömt sina umbäranden i påtvingad exil efter andra världskriget.

Många av deras geografiska namn lever kvar. Väg M18 slingrar sig först åt sydost – längs Salgir-ån, förbi det mäktiga Chatyr Dag och genom Angarskijpasset. Scharlakansröda vallmoblommor passerar revy. Vägen sluttar ned till Alushta vid kusten och drar vidare till resmålet Jalta i sydväst. Landskapet är bedövande vackert, men de fula fläckarna är många. Här finns inget skönhetsråd som bromsar en hejdlös byggboom.

Vägen leder förbi Ayu Dag, Björnberget. Det liknar en liggande jättebjörn som

dricker ur havet. Legenden berättar om en jätte i björnskepnad som brukade ge sig på invånarna i en närbelägen by. Han lovade att lämna dem i fred om han fick gifta sig med byns vackraste flicka. När flickan fick reda på detta flydde hon och hennes pojkvän i en båt. Det var då jätten lade sig och började tömma Svarta havet på dess vatten för att stoppa rymlingarna. Men en god fé såg till att jättebjörnen i stället blev förstenad intill tidens ände.

Längs bergens sydslutningar trängs monstruösa betongkolosser i allt tätare led, ända ned till strandkanten. Väl framme i Jalta ser jag från min balkong en 14-våningars bjässe resa sig så högt i skyn, att den skymmer en del av det 1.400 meter höga Mogabibergets topp. Sydkrims unika skönhet offras på girighetens och korrupsionens altare.

Det var på Krim som furst Potemkin



*Krim*

enligt myten lät uppföra vackra kulisser för att behaga sin mäktiga älskarinna, Katarina den stora. Begreppet potemkin-kulisser myntades.

Till ytan motsvarar Krim danska Jylland. Merparten är platt stäppland med centraleuropeiskt klimat. Men längst i syd reser sig en bergskedja från halvöns sydspets Kap Sarytj i västsydväst till gudadåvan Feodosija – forngrekernas Theodosia – i ostnordost.

På sydsidan faller bergen brant ned mot Svarta havet och lämnar rum åt en 15 mil lång, smal kustremsa som prunkar av frodig växtlighet. I lä för nordanvinden råder ett subtropiskt medelhavsklimat. Här trivs pinjen, judasträdet, kermeseken och fikonträdet. Så även aleppotallen, som halvöns forngreker byggde sina skepp av. Skillnaden mot stäpplandet några mil norröver är himmelsvid.

I Theodosia etablerade genuesarna år 1266 en koloni, som de kallade Kaffa. Deras venetianska konkurrenter satsade på Tana (dagens Asov) vid floden Dons

utlopp i nordost, där Sidenvägen hade sin ändstation.

1347 kom den östasiatiska pestloppan Yersinia pestis till Kaffa, troligen förmedlad av svartråttor på ett skepp från Tana. När två skepp därifrån senare samma år ankom till Messina var alla i besättningen döende eller redan döda. Böldpesten spreds snabbt norröver till Skandinavien, där den kallades digerdöden.

Någonstans i trakten av Tana placerade vikingatidens hävdatecknare Snorre floden Dons biflöde Tanakvisl, där asar som Odin och Tor höll hov innan de blev våra förfäders gudar.

Kring år 1040, då vikingatiden höll på att ebba ut, drog svenske Ingvar Vittfarne ut på en sista ledung. Ett trettioal skepp med några hundra vikingar tog sig fram längs det ryska flodnätet ner till Svarta havet. Gissningsvis siktade de Kap Sarytj, som lär ha kallats "Vädurskallen", och lade till någonstans längs Krims sydkust för plundring eller handel och proviantering. Sedan fortsatte de sin färd mot



*Björnberget Ayu Dag.*

Särkland, med början på floden Phasis i dagens Georgien.

Ingvarstågets vikingar decimerades av sjöslag och andra strapatser samt sjukdomar och inbördes splittring. Enligt Ingvarssagan tog sig endast ett av skeppen tillbaka hem till Svithiod, där Mälardalens runstenar vittnar om expeditionen: ”De for manligen...dog söderut i Särkland.”

Distansen mellan Kap Sarytj och Kap Kerempe i syd – Svarta havets trångaste del – är endast 142 nautiska mil. Här är gasledningen South Stream planerad; från ryska kusten sydost om Novorossijsk till bulgariska Varna och vidare på land över Balkan till Adriatiska havet.

Den 11 september 1927 bröt en kraftig jordbävning ut i havet strax utanför Jalta. Enorma eldflammer observerades över havsytan. Fenomenet tros ha berott på förbränning av uppvällande metangas, som hade frigjorts av skalvet.

Vetenskapsmän har pekat på oroande samband med en tickande bomb i havets djup. Svarta havet har ett halvdussin

större floder som för med sig långt mer organiskt slam än vad det begränsade innanhavet förmår bryta ned. Slammasorna anhopas i djupet och bildar dödligt giftigt svavelväte. Nedanför 150-200 meters djup finns inga levande varelser. Om någonting får delar av svavelväteskiktet att nå upp till havsytan kan det leda till katastrofala följder för allt liv i och runt havet.

Nära Kap Kerempe ligger fornstaden Sinope, som påstås ha fått sitt namn efter en amasondrottning. Amasonerna var legendsusade kvinnliga krigare, som skall ha levt just här. De dyrkade månens och jaktens gudinna Artemis. En gång om året vänslades de med grannfolkens män, för återväxtens skull. Döttrar togs väl om hand, medan gossebarn sattes ut i skogen eller förpassades till sina fäder. Till sist besegrades amasonerna av greker och fördes bort i galärer. De gjorde myteri och klev iland vid Asovska sjön i nord. Där parade de sig med skyter och gav upphov till detta nomadfolks avlösare på Krim med omnejd, sarmaterna.



*Den balttyske oljebaronen von Steingel lät bygga Svalboet åt sin älskarinna på udden Ai-Todor vid Jaltabuktens västra inlopp. I fonden det 1.320 meter höga Ai-Petri.*

På en udde i trakten av Kap Sarytj fanns ett Artemistempe, dit gudinnan förde den grekiska kungadottern Ifigenia för att rädda henne från att offras av sin far. De taurier som höll till längs klippkusten offrade till Artemis genom att kasta skeppsbrutna utländska sjömän utför stupet.

Kap Sarytj är sedan länge ryskt militärt område. Utöver militära installationer finns där ett 15 meter högt fyrtorn anno 1911, med lyshöjden 38 meter. Den närmaste orten grundades av grekiska köpmän under namnet Faros ("fyr"), numera förryskat till Foros. I augusti 1991 hamnade udden i centrum för världens blickar. En statskupp iscensattes och Sovjetunionens ledare Michail Gorbatjov hölls i husarrest i sin datja, som ligger just där. Kuppen misslyckades och unionen upplöstes.

På kullen Polikurov i nordöstra Jalta restes det guldakupolprydda klocktornet till Sankt Johannes Krysostomos ortodoxa kyrka 1837. Polikurov är ett förryskat grekiskt namn som betyder "gamal plats".

I en av Krims många legender berättas om grekiska sjömän som seglade in i Pontos Euxinos, "Det ogästvänliga havet". De hamnade i överhandsväder och beredde sig på det värsta. Så siktade en av dem land och skrek Jalos! – strand! Så sägs den skyddade bukten, formad som en naturlig amfiteater, ha fått sitt namn. Staden har lyckats behålla namnet, även om Lenins folk i revolutionär yra försökte döpa om den efter Röda armén till Krasnoarmejsk.

Lenin själv står kvar som pampig staty framför Jaltas berömda strandpromenad Naberezjnaja, men i dagens förändrade



*Över Jaltas lilla godshamn framstår Sankt Johannes klocktorn som det landmärke det alltid varit, men skenet bedrar.*

verklighet har han blicken riktad mot en MacDonald-restaurang. Den allmänna meningen tycks vara att han kan få stå kvar, som en del av halvöns historia. Dessutom förkroppsligar han det gamla imperiets kulturella smältdegel; med svensk mormor, tysk morfar och på fädernet kalmuckiska, judiska och lågadeliga ryska anor.

Ända sedan klocktornet på Polikurov byggdes har det varit känt som hamnstadens karaktäristiska landmärke. Krigsåret 1941 raserades själva kyrkan medan klocktornet hade änglavakt. Så är det också självskrivet i seglingsbeskrivningar över farvattnen.

Ombord på m/s Konstantin Paostovskij kan jag konstatera att landmärket under hela inseglingen från väst är totalt skymt bakom det anskrämliga lyxbostadskomplexet Edinburgh Tower. Sankt Johannes roterar nog vilt i sitt hinsides vilorum, som den moralens väktare han gjorde sig känd som. Det var just för sin kamp mot sedernas förfall hemma i Konstantinopel

han år 407 skulle landsförvisas till Krim. Han dog under resan dit, 60 år gammal.

Emellertid sitter helgonglorian på sned. Johannes var en uttalad antisemit, som gav judarna kollektiv skuld för Jesu död på korset. Därmed skänkte han näring åt sådan förföljelse som långt senare skulle få det ryska ordet pogrom införlivat i världens språk.

På Krim har det funnits judar ända sedan Israels förlorade stammar skingrades för vinden. Efter revolutionens seger 1920 fanns det rentav planer på att göra halvön till ett judiskt bosättningsområde. Lenin lanserade begreppet korenizatsija, ”rotfäste”. Sovjetmakten skulle stödja minoritetsfolkens kulturella särart. Men Stalindiktaturens paranoia drabbade även judarna, och under den nazityska ockupationen 1941-44 utplånades halvöns talrika judiska befolkning nära nog fullständigt.

Det drabbade både de ”vanliga” judarna och krymchak, en grupp turkisktalande krimjudar. Däremot skonades

den judiska sekten karaiterna, eftersom nazisterna inte betraktade dem som ”rik-tiga” judar.

150 år tidigare hade tsar Alexander I bjudit in sydtyska bönder att bosätta sig på Krim; dels för att befolka över-givna krimtatariska byar och dels för att – mycket framgångsrikt – introducera vinodling längst i syd. Ända till andra världskriget fanns där byar med namn som Kronental och Heilbrunn. När Tyskland angrep Sovjetunionen 1941 deporterades de 60.000 krimtyskarna till Centralasien och Sibirien.

Wehrmacht intog Krim och nazisterna fattade intresse för en gotisk folkspillra, som hade lyckats övervintra i skydd av de sydkrimska bergen ända in på 1600-talet. Jag gissar att vattendraget Belbec (”-bäck”) nära deras huvudort Mangup-Kale vittnar om det språk kringoterna talade. Nazisterna såg dem som bevis på Krims ”ariska” förflutna. Planen var att tömma halvön på folk. Under nya namnet Gotaland skulle den återbefolkas med de tysktalande sydtyrolare som Hitler hade tvingats lämna utanför Tredje riket, av hänsyn till vapenbrodern Mussolini.

Efter att de tyska ockupanterna kastats ut 1944 deporterades även de uppemot 200.000 krimtatarerna österut; kollektivt anklagade för att ha varit ockupations-maktens kollaboratörer. Samma väg gick halvöns urgamla grekiska och armeniska kolonier.

Folkgrupperna rentvåddes så småningom, men först 1989 tilläts de återvända hem. Att så skett i viss utsträckning om-vittnas av böneutropan från krimtatarernas moské på Kievskajagatan i Jalta, och av den storslagna armeniska Santa Hripsimekyrkan med dess hundra trappsteg uppåt Darsankullen. Dock hamnar båda i skuggan av halvöns rysk-ortodoxa inslag.

Omkring 60 procent av befolkningen är etniska ryssar med ryska som moders-mål.

Framför hamnporten står ett kapell helgat åt sjömannens skyddshelgon Nikolaj. Vid ett annat kapell längs strandpromenaden gör en svartklädd gumma korstecken om och om igen. Ett stycke därifrån reser sig den pråliga Alexander Nevskij-katedralen, med tiggare framför grinden och surrande cikador i trädgården. Invändigt lyser en neonskylt med texten KRISTUS ÄR UPPSTÅNDEN. Mammon styr dock – här som i den upp-lösta unionens övriga beståndsdelar.

Desto större själsfrid finner jag under långpromenad på Polikurovkullen, där både naturområden och en del av Jaltas äldsta bebyggelse har bevarats. Rosmarin prunkar bland magnolior, cedrar och cypresser – den sydkrimska rivierans lungor.

I ett uppslagsverk från sovjetisk tid kallas Khristian Khristianovitj Steven ”ryske botanist av svensk nationalitet”. Mera korrekt än russkij vore att kalla honom russijanin, ”ryssländare”. Det inkluderar alla de icke-ryska nationaliteter som på hans tid rymdes i moder Rysslands väldiga famn.

Christian von Steven föddes 1781 i Fredrikshamn i det som på den tiden var det svenska rikets finska hälft. Hans modersmål var svenska, men han skrev sina vetenskapliga arbeten på tyska och hade nog senare i livet ryska som vardags-språk.

Unge Christian inledde sina studier i Åbo och fullföljde dem i Sankt Petersburg, där han blev medicine doktor vid endast 18 års ålder. 1799 flyttade han till Kaukasus för att bli assisterande inspektör över områdets silkesmaskodling.

Steven var en mycket framstående bo-



tanist i sin landsman Linnés anda (och därtill entomolog, expert på insekter). Hans arbeten handlar främst om floran på Krimhalvön och i Kaukasus.

1812, tre år efter att hans gamla hemtrakter hade ryckts loss från Sverige och blivit en del av Ryssland, grundade Steven det som vid sidan av kartläggningen av Krimhalvöns flora skulle bli hans främsta livsverk: Nikita Botaniska Trädgård i den krimgrekiska byn Nikita. Trädgården, som var en av Rysslands allra första, är anlagd i terrasser längs en naturskön bergssluttning mellan semesterparadisen Jalta och Gurzuf.

Rundvandringen på Stevens mark är en lisa för själen, och jag uttrycker min förhoppning att de giriga krafter som gradvis förstör den krimiska sydkustens skönhhet med anskrämliga betonghotell och bostadskomplex för nyrika ryssar aldrig någonsin får inkräkta på Christian von Stevens livsverk.

– Det har redan skett! berättar lokala vänner.

Nikita Botaniska Trädgård har under merparten av sin existens sträckt sig ända ned till havsstranden, men för kanske ett tiotal år sedan lyckades någon muta sig till avstyckning av strandområdet för nybyggnation. Stevens odlingar närmast havet skövlades.

Med ett undantag, dock. Nedanför trädgården sticker den sedan 1973 totalt fridlysta udden Kap Martjan ut i havet. Den har kallats Mont d'Or ("Guldberget") för sina vilda citrusfrukter. Denna lilla exklav utanför trädgårdens återstående område har hittills klarat sig undan Krimkustens mutkolvar och marodörer.

Christian von Steven är sedan länge bortglömd i sitt gamla hemland. Men under glansåren duggade utmärkelserna tätt för hans insatser som Krimhalvöns Lin-



*Christian von Steven, "Krim Linné".*

né. Exempelvis utsågs han till ledamot av Kungliga Vetenskapsakademien och hedersledamot i motsvarande akademi i Sankt Petersburg. Bland annat har han fått orkidén Steveniella och kälväxten Stevenia uppkallade efter sig. 1863 dog Steven i Krimns huvudstad Simferopol, 82 år gammal.

Redan på tsartiden kom man på att Sydkrim inte enbart välsignades av solen utan även av hälsosam luft utifrån havet. Den smekande sjöbrisen gör att värmen sällan blir alltför tryckande. Författaren Anton Tjechov tog konsekvensen av sin lungshot och bosatte sig permanent i Jalta, med en datja i den närliggande kurorten Gurzuf som skrivarlå. Här skrev han pjäserna Onkel Vanja och Tre systrar samt novellen Damen med hunden. Vid strandpromenaden står han staty tillsammans med novellens titelfigurer. De lång-



*Damen med hunden och författaren Anton Tjechov.*

väga gästerna Dimitrij Gurov och Anna Sergejevna har en kärleksaffär i Jalta, båda gifta på var sitt håll:

”...Under promenaden pratade de om hur underligt ljusst det var över havet. Vattnet var syrénfärgat och såg mjukt och varmt ut, och över det gick en gyllene strimma från månen...”

Även en sentida besökare betraktar havet och den omgivande naturen. När ett tjockt moln lägrar sig över Mogabiberget faller snart störtregn över Jalta. Och när Svarta havet värms upp till en viss nivå täcks staden av tjocka. Mycket förtjänar att gömmas i dimman, men Jalta och Krim lockar ändå oemotståndligt.



Ledamoten  
KENNETH GUSTAVSSON

*Fil.dr Kenneth Gustavsson, f. 1954, är sedan många år verksam vid Ålands Museum i Mariehamn och forskar bland annat kring Ålands strategiska betydelse i norra Östersjön. År 2013 utsågs han även till docent i nordisk historia vid Åbo Akademi.*

## Åland 1940 – demilitarisering under sovjetisk kontroll, del 1: Den diplomatiska linjen

*Inträdesanförande hållet vid Kungl. Örlogsmannasällskapets ordinarie sammanträde i Stockholm den 26 mars 2014.*

***Det är ett välkänt faktum att den på sin tid mycket inflammerade Ålandsfrågan löstes av Nationernas förbund år 1921, där ett av resultaten blev att öarna skulle vara demilitariserade i fredstid och neutraliserade i krigstid. Konventionen är fortfarande i kraft och räknas idag som en av hörnstenarna i den åländska självstyrelsen. Mindre känt är däremot att demilitariseringen även regleras av ett annat fördrag, undertecknat hösten 1940 efter påtryckningar från Sovjetunionen och präglat av den dåvarande militära utvecklingen i Östersjöområdet.***

I en tvådelad artikel ges här för första gången en mer detaljerad översikt över Moskvafördraget, utgående från nytt källmaterial.<sup>1</sup> Tyngdpunkten i denna första del ligger dels på bakgrunden, dels på etableringen av ett sovjetiskt konsulat i Mariehamn vars uppgift det var att övervaka demilitariseringen. I en andra del, vilken publiceras i nästa nummer av TiS,

1. Det nya källmaterialet härrör framförallt från Utrikesministeriets arkiv och fd. Krigsarkivet (nu Riksarkivet), båda i Helsingfors, samt i viss mån från Ålands landskapsarkiv och Länsstyrelsens arkiv, båda i Mariehamn. Detaljerad källförteckning kommer att redovisas i annat sammanhang.

redovisas den militära planeringen som drevs parallellt i riktning Åland, och som – om den hade förverkligats – skulle ha fått ödesdigra konsekvenser, inte bara för Åland och Finland, utan även för Sverige.

### **Ryssland, Sovjetunionen och Åland**

Vid freden i Fredrikshamn 1810 hade Sverige för alltid förlorat Åland tillsammans med Finland. Den nya gränsen drogs i Ålands hav, vilket medförde att öarna från och med nu fick strategisk betydelse som potentiell språngbräda i norra Östersjön. För Rysslands säkerhetspolitik

blev dock Åland ett misslyckande. De allierades erövring av fästningen Bomarsund 1854 ledde till att man två år senare tvingades gå med på att öarna pålades sin första demilitarisering, det sk. *Ålands-servitutet*. I början av 1900-talet försökte visserligen Ryssland på diplomatisk väg bli kvitt bestämmelserna, men utan större framgång.

Krigsutbrottet 1914 innebar dock en vändpunkt, och Ryssland kunde i fortsättningen föra en aktiv militärpolitik på Åland, med trupper, befästningar, marin-flyg och lätta sjöstridskrafter. Den ryska överhögheten bröts i och med Finlands självständighetsförklaring i december 1917, även om ca 2000 man trupper ännu fanns kvar. Det definitiva slutet kom dock i februari-mars 1918, då först Sverige och därefter Tyskland intervenerade, och de kvarvarande ryssarna rent handgripligen fördes bort.

Trots det släppte inte Moskva sitt intresse för Åland, men eftersom inget västland ännu hade diplomatiska förbindelser med bolsjevikregeringen var det politiska inflytandet obefintligt. När Ålandsfrågan under 1919 började diskuteras på internationell nivå, sände utrikeskommisarie Tjitjerin flera gånger protestnoter runt världen. Där angavs att Ålandsöarna fortfarande var av vitalt intresse för Ryssland, samtidigt som västmakterna anklagades för att blanda sig i andra staters angelägenheter. I en motsvarande not från juni 1920 konstaterade Tjitjerin därför att varje beslut gällande Ålandsöarna utan rysk medverkan var ogiltigt.

Ur sovjetisk synpunkt avgjordes Ålands statstillhörighet istället av det finsk-ryska fredsfördraget som slöts i Dorpat i oktober 1920, till Finlands fördel. I fördraget ingick visserligen ingen separat skrivning om Åland, men under

förhandlingarna betonades att Sovjet-Ryssland (från 1924 Sovjetunionen) i egenskap av Östersjömakt måste kräva rätt att bli hörd om Finlands suveränitet över öarna skulle brytas eller om deras internationella status skulle ändras.

När förhandlingarna om Ålands nya demilitarisering inleddes i Genève under augusti 1921, skedde det fortfarande helt utan sovjetiskt deltagande – vilket föranledde nya protestnoter där det åter underströks att ”intet beslut om ögruppens internationella ställning kan tillerkännas giltighet utan Rysslands medverkan”. I oktober, flera veckor efter att de tio signatärmakterna undertecknat *Ålandskonventionen*, återkom Tjitjerin med nya noter till Sverige och Finland. Han betonade än en gång det speciella intresse dessa öar hade för Rysslands arbetande massor, samt konstaterade avslutningsvis:

*”Ryska regeringen ingår icke ens på diskussion om ett eventuellt biträdande av de av andra fördragsslutande parter fattade besluten och förklarar helt enkelt, att konventionen av den 20 oktober icke existerar för Ryssland.”*

Detta sammanfattar de tre huvudpunkterna i Sovjetunionens syn på Åland under större delen av mellankrigstiden: man vägrade erkänna att Ålandskonventionen existerade, liksom man vägrade godkänna att västmakterna skulle ges folkrättsligt inflytande över Åland. Detta samtidigt som man betonade att öarna var av större intresse för Sovjetunionen än för någon annan Östersjömakt, med undantag för Finland.

När Sovjetunionen år 1937 slutligen blev medlem av Nationernas förbund tvingades man i viss mån mildra sin syn på konventionens existens. Men åsikten om att Ålandsöarna var av vitalt intresse

för Sovjetunionen fanns dock oförändrad kvar, vilket inte minst framkom när Sverige och Finland våren 1939 försökte driva igenom sin gemensamma Stockholmsplan gällande försvaret av Åland.<sup>2</sup>

## Vinterkriget

Trots demilitarisering och neutralisering drogs Åland redan från början in i Vinterkriget. När krigshandlingarna bröt ut den 30 november 1939, fanns endast smärre finska enheter på plats, närmast tillhörande det förstärkta sjöbevakningsdistriktet. Den 2 december överfördes därför en förstärkt cykelbataljon (PPP 8) från Åbo, samtidigt med huvuddelen av den finländska Kustflottan med pansarskeppen, kanonbåtarna och de större ubåtarna. Under de följande veckorna anlände kustartilleri som uppställdes i provisoriska värn. Från finländsk sida bedömdes risken för ett sovjetiskt landstigningsförsök vara överhängande, men i verkligheten fanns i detta skede ännu inga sådana planer. Finland skulle erövrans landvägen från öster, och uppenbarligen var tanken att Åland skulle följa med på köpet.

De direkta krigshandlingarna kring Åland fördes istället i blockadzonen till havs och i luften, där den sovjetiska Östersjöflottan under december och januari opererade med ubåtar och marinflyg. Trots ett flertal anfall blev resultatet ändå rätt magert: ångaren *Notung* som 24 januari sänktes av bombflyg öster om Sottunga, samt eskortfartyget *Aura II* som 13 januari förolyckades av egen sjunkbomb under ubåtsjakt i norra Ålands hav. De sovjetiska förlusterna var

2. Sovjetunionens syn på Åland har redovisats i Gustavsson (2012): *Ålandsöarna – en säkerhetsrisk? Spelet om den demilitariserade zonen 1919-1939*, PQR, Mariehamn.



*Privathus i Mariehamn svårt skadat efter bombanfall mot Västra hamnen 20 januari 1940.*

närmast ubåten *S-2* som 3 januari minsprängdes öster om Märket. Under flygkriget sköts därtill åtminstone tre bombplan ner av finskt jaktflyg över Skiftet.

## Våren 1940

I fredsavtalet den 13 mars nämndes ingenting om Åland, och Finland höll kvar trupperna på öarna. Efter det tyska överfallet på Danmark och Norge förstärktes de betydligt med bland annat ett infanteriregemente (JR 9), fältartilleri och luftvärn, helt enligt tidigare planer. I slutet av maj räknade därför *Ålands försvar* (AP) nästan 10 000 man på plats, inklusive den åländska enheten *Ålands hemvärn* på 1 800 man. Från finländsk sida ansågs 1921-års konvention ha upphört att gälla, och man började därför bygga ut kustbefästningarna till permanenta anläggningar.

Redan den 14 mars slöt Sjöstridskrafterna kontrakt med Skånska Cement-



*Kökar juni 1940: Kanonställning byggd av Skånska Cementgjuteriet och avsedd för 152 mm pjäs av typ Canet. Den glada damen är troligen fortchefens fru.*

gjuteriet (dagens Skanska) om att bygga kustforten på Kökar och på Signilskär/Enskär. Under april anlände till vardera platsen ingenjörer och 30 byggnadsarbetare direkt från Sverige, tillsammans med monteringsfärdiga baracker samt fullständig maskinpark med kompressorer och bormaskiner. Från slutet av april pågick byggnadsarbetena dygnet runt i treskift, med understöd av lokal arbetskraft. I slutet av juni hade man på Kökar färdigställt en stor betongställning för en 152 mm pjäs, liksom en tillhörande 20 m lång bunker. Ytterligare tre likadana pjäsställningar var under arbete, liksom ett elldledningstorn och en mindre tunnelanläggning.

På övriga Åland byggde Sjöstridskrafterna med egna resurser motsvarande

permanenta kustfort på Herrö, Nyhamn, Hammarudda och Tellholm, om än i långsammare takt. Parallellt förstärkte och utvidgade infanteriet de fältbefästningar som under vintermånaderna färdigställts längs södra och västra kusten, dvs. i Mariehamn, Jomala, Hammarland och Eckerö. Militära byggnadsarbeten pågick även på ett flertal andra platser, inte minst gällande en utvidgning av Mariehamns flygfält som avsågs få sex korsande start- och landningsbanor.

## Sovjetunionen blickar västerut

I Östersjöområdet inleddes i detta skede stora omvälvningar, i skuggan av det nära sammanbrottet på den franska fronten. Den 15 juni överlämnade Sovjetunionen ett ultimatum till Lettland med krav på politiska förändringar och rätt för Röda armén att marschera in. Följande dag erhölet Lettland och Estland motsvarande krav. Alla tre såg sig tvingade att ge vika, inte minst med tanke på att Sovjetunionen redan hade omfattande baser och trupper inne i dessa länder. En vecka senare hade de ryska styrkorna fullständig militär och politisk kontroll. Den 26 juni vände man sig mot Rumänien med motsvarande krav på Bessarabien, dagens Moldavien. Rumänerna försökte vinna tid, och meddelade följande dag att man var villiga att förhandla.

På kvällen den 27 juni, några timmar efter Rumäniens svar, kallades Finlands sändebud i Moskva, Juho Paasikivi, till Kreml för att – som han trodde – underteckna ett handelsavtal. I själva verket visade det sig att Moskva nu riktade sitt intresse mot Åland. Utrikeskommissarie Molotov inledde mötet med att fråga vad Finland höll på med på Åland, samt fortsatte:

*Sovjetunionens hållning är nu densamma som i fjol våras, nämligen den, att Åland ej får befästas; men om Finland vill befästa Åland, bör detta ske i samråd med Sovjetunionen och på basen av en gemensam överenskommelse mellan Sovjetunionen och Finland. Sovjetunionen vill även kontrollera att Åland är obefäst, om detta skall överenskommas mellan Sovjetunionen och Finland.*

För finländsk del kom kraven som en total överraskning, och den 1 juli höll regeringen krismöte i Helsingfors. Beslutet blev demilitarisering och ett omedelbart bortdragande av trupper och materiel från Åland, men förhoppningen var att tillsvidare kunna hålla kvar de tömda, halvfärdiga ställningarna. Vid utgången av månaden var evakueringen slutförd, vilket meddelades Moskva.

## **Moskvafördraget**

Förhandlingarna om ett avtal kring Åland inleddes i mitten av juli 1940, men gick långsamt på grund av divergerande åsikter. Från finländsk sida hade man nu ändrat åsikt om 1921-års konvention, och begärde en skrivning om Finlands rättigheter och skyldigheter i enlighet med denna. Molotov hävdade dock envist att konventionen upphört att gälla, med motiveringen att av de ursprungliga signatärmakterna hade Estland, Lettland och Polen försvunnit, hade Danmark förlorat sin betydelse och hade vare sig England, Frankrike och Italien några intressen i Östersjön. Steg för steg tvingades Finland ge vika på i stort sett alla punkter, och den 11 oktober undertecknades det nya fördraget i Moskva. Utseendemässigt fanns likheter med 1921-års konvention, men innehållsmässigt var de olika. Till skillnad mot konventionen hade Finland nu inga rättigheter gällande Åland, bara

skyldigheter. Under Artikel 1 angavs:<sup>3</sup>

- Finland förbinder sig att demilitarisera Ålandsöarna och icke befästa dem.
- Finland förbinder sig att icke ställa dem till främmande staters beväpnade styrkors förfogande.

Det senare stycket innebar att det numera var omöjligt att begära svensk hjälp för Ålands försvar. Viktigt var även att fördraget inte innehöll någon skrivning om öarnas neutralisering i krigstid – vilket gav öppning för eventuella anfallsföretag i framtiden. Under artikel 3 gavs istället Sovjetunionen följande rättigheter:

- Sovjetunionen tillerkännes rättighet att upprätthålla ett eget konsulat var uppgift är att [...] övervaka att de fastställda förbindelserna angående Ålandsöarnas demilitarisering fullgörs.
- Den konsuläre representanten är berättigad att begära gemensam undersökning [...] vars resultat upptecknas i ett protokoll i fyra exemplar på finska och ryska, samt meddelas vardera partens regering för vidtagande av nödvändiga åtgärder.

## **Konsulatet anländer**

Redan i slutet av augusti 1940, medan förhandlingarna ännu pågick, begärde Moskva visum för fem personer som man omedelbart ville sända till Åland, och några dagar senare begärde man även exekvatur för en konsul. I Helsingfors behandlades frågan i brådskande ordning och önskemålen beviljades.

Den 17 september anlände till Marie-

3. Fullständig fördragstext publicerad i finl. *FördrS 24/1940*; och i t.ex Björkholm & Rosas (1990): *Ålandsöarnas demilitarisering och neutralisering*, Åbo Akademis förlag, Åbo (sid. 136-137).

hamn konsul Andrei Orlenko med hustru Antonia, vicekonsul Nikolai Pirogov, samt sekreterare Anatolij Savvin med hustru Jelena. Tillsammans med dem anlände för några dagar även legationsrådet Jelisei Jelisejev – som i själva verket hette Jelisei Sinitsyn och hade befattning som statssäkerhetstjänsten NKVD:s resident i Finland. Under de följande veckorna anlände ytterligare grupper av personal, och i början av oktober räknade man 29 personer på plats i Mariehamn. Ett 15-tal av dessa tycks ha varit tjänstemän av olika slag, medan de övriga närmast var hustrur och barn. Lokal kontaktperson var i fortsättningen landshövding Ruben Österberg, och med dennes hjälp lyckades man rätt snart hyra två större byggnader i Mariehamn, varav den ena inrättades till huvudbyggnad och den andra till bostadsbyggnad. Samtidigt levererades även konsulatets motorbåt, *Burevestnik*, som bogserades över från Estland. I samma skede fick man även en egen personbil av märket *Limousine*.

Konsuln och han medhjälpare inledde genast arbetet ute på fältet, och intresset riktades såväl mot de nya finska anläggningarna som mot de gamla ryska från första världskriget – vilka demolerats redan år 1919. Som första punkt inspekterades anläggningarna på Herrö fort den 20 september, tillsammans med representanter för de finländska myndigheterna.

## Demoleringen

Redan tidigt insåg man i Helsingfors att det var orealistiskt att försöka hålla kvar de tomma pjasställningarna som planerat. Den 5 augusti gjorde därför Sjöstridskrafterna upp ett översiktligt schema över hur mycket sprängämnen som skulle behövas för att fullständigt förstöra kustforten. För Kökars del räknade man med

3 840 kg *dinit* eller *nitrolit* för att spränga den färdigställda kanonställningen, och lika mycket för manskapsbunkern. Till de tre påbörjade ställningarna behövdes sammanlagt bara 1 320 kg. Räknat på hela Åland behövdes 35 ton sprängämnen.

I en skrivelse den 9 augusti föreslog emellertid chefen för Sjöstridskrafterna, general Valve, att demoleringen borde utföras så varsamt som möjligt för den händelse att Åland måste besättas på nytt och man snabbt behövde få nya kanoner på plats. Pjäsgröpar och tunnelymningar borde före sprängningen fyllas med sprängsten så att vitala delar skulle skadas så lite som möjligt. Valve rekommenderade därför att arbetet borde inledas så fort som möjligt ”på grund av att det krävs betydligt mera tid att ändamålsenligt utföra en sådan vilseledande demolering”, samt att en sådan i ett senare skede kanske var omöjlig ”på grund av möjlig kontroll”. Uppenbarligen var detta inte endast Valves egna idéer. I den ovannämnda översikten anges att *partiell demolering* skulle kräva 8,5 ton sprängämnen räknat på hela Åland, samt *vilseledande demolering* endast 4,5 ton. Något svar på Valves skrivelse har inte påträffats, men i praktiken tycks man rätt långt ha följt hans rekommendationer.

Den 23 augusti fattade regeringen slutgiltigt beslut att befästningarna skulle demoleras, och att ett pionjärkommando omgående skulle sändas till Åland. Under ledning av kapten Kuumola skulle arbetena inledas på morgonen den 25 september och avslutas senast den 8 oktober. Dessvärre har hittills inga dokument påträffats som konkret beskriver demoleringen, men arbetet tyckts ha gått raskt undan och redan den 7 oktober var kommandot tillbaka i Åbo. Kvar på Åland fanns bara en sprängämnespräm





*Kökar juli 1940: All lös materiel från fortet lastas på pråmar och transporteras till Alskär strax öster om landskapsgränsen, för att där ingå i en ny huvudförsvarslinje.*

som lämnats ifall arbetena måste kompletteras.

I en kortfattad rapport samma dag meddelade Kuumola att alla befästningar av permanent natur nu var fullständigt demolerade. Eventuella tilläggskrav från motpartens sida skulle antingen bero på svepskäl eller bristande sakkunskap. Kvar fanns dock alla bevakningstorn, liksom ett antal baracker på Enskär, Hammarudda, Herrö, Nyhamn och Kökar. I flera av dem bodde nu personal ur sjöbevakningen. Kvar fanns också alla fältbefästningar som infanteriet byggt längs syd- och västkusten, men som Sjöstridskrafterna inte hade någon kunskap om.

## **Diplomatiska komplikationer**

Den 25 september gjorde konsulatet ett nytt besök på Herrö, denna gång för att följa det påbörjade demoleringsarbetet, men i fortsättningen tycks inte konsu-

latets personal ha fått övervaka dessa arbeten runtom Åland. Lördagen den 28 vände sig konsul Orlenko därför till landshövdingen och krävde att ”få närvara vid sprängningen av befästningsverken”, detta eftersom arbetet inlemts men där ”representanter för konsulatet förvägrats tillfälle att närvara”. Konsuln krävde att Utrikesministeriet i Helsingfors omedelbart skulle ordna saken, i annat fall skulle han meddela Utrikeskommissariatet i Moskva. På måndagsmorgonen, innan landshövdingen hunnit åtgärda frågan, tog Orlenko kontakt på nytt och krävde att inom två timmar få ett positivt svar. Till slut nöjde han sig dock med beskedet att man från de militära myndigheternas sida skulle sända överstelöjtnant Niilo Saario till Åland, och att konsuln skulle få överenskomma med honom. Under de följande veckorna gjorde konsulatets tjänstemän ett flertal inspektionsturer runtom Åland. Dessa



*Konsulatets huvudbyggnad, den sk. Furstenborgska villan vid Nygatan i Mariehamn. Till vänster hörnet av Ålandsbanken.*

skedde dels med båt, där man alltid åtföljdes av finländsk personal, dels med den egna bilen utan någon övervakning. Under resorna ägnades stort intresse åt fältbefästningarna, som i mer eller mindre gott skick fanns kvar längs kusten.

Den 11 oktober, samma dag som fördraget undertecknades i Moskva, sände Orlenko en formell skrivelse till landshövdingen adresserad ”Finlands regerings företrädare på Åland, herr Österberg”. Där konstaterades att demoleringsarbetet av okänd anledning avbrutits, trots att taggtrådshinder, baracker och torn ännu fanns kvar. Därtill hade kanonfundament påträffats på Eckerö, liksom ett stort antal fältbefästningar längs västra kusten, särskilt i området mellan Hammarudda och Tellholm. Landshövdingen ombads be regeringen att så fort som möjligt av-

sluta dessa arbeten, samt sända en representant för att granska anläggningarna och göra upp en demoleringsplan.

I själva verket hade inte arbetet avbrutits helt. Pionjärskommandot hade visserligen sänts iväg, detta eftersom man fruktade att en reguljär truppenhet på Åland i fortsättningen kunde leda till politiska förvecklingar. Nu fanns istället ett civilt kommando på plats för att förstöra fältbefästningarna. Tanken var att taggtråd och användbart trämaterial antingen skulle säljas till markägarna eller överlåtas gratis som ersättning. Torn och baracker behövdes däremot för sjöbevakningens behov.

Men eftersom arbetet gick långsamt begärde Orlenko den 17 oktober att den finländska regeringen skulle utse ett befullmäktigt ombud som i enlighet med

fördragets artikel 3 skulle ha rätt att genomföra en gemensam undersökning. Ärendet överlämnades till Huvudstaben som utsåg två personer, överstelöjtnant Sario och major L. Lundenius. Den 22 oktober genomfördes sålunda en första gemensam fältbesiktning längs stränderna i västra Hammarland. De påträffade anläggningarna markerades på en karta som bifogades ett undersökningsprotokoll som undertecknades samma dag i fyra exemplar, två på ryska och två på finska. Följande dag gjordes en motsvarande besiktning i Eckerö Skeppsvik och Degersand, varefter ett liknande protokoll upprättades och undertecknades.

Besiktningarna visade att demolering med enbart lokal arbetskraft gick alltför långsamt, och att arbetsstyrkan dessutom var för alltför svag. Orlenko krävde att ett kompani pionjärer och annat yrkeskunnigt folk omedelbart skulle sändas till Åland. Så skedde också, och den 27 oktober anlände 5 underofficerare och 75 man till Mariehamn, där de inkvarterades i nya Navigationsskolan.

Som ledare för det fortsatta arbetet utsågs överstelöjtnant L. Ehrnrooth, som även gavs uppdraget att hålla kontakten till konsulatets företrädare, samt informera konsuln i alla frågor rörande demilitariseringsarbetet.

Frågan om fältbefästningarna var dock inte löst i och med detta, utan skulle förbli en av de stora tvistefrågorna ända fram till årsskiftet. Betydelsefullt var emellertid att man nu för första gången aktiverat Moskvafördragets artikel 3, dvs. Sovjetunionens rätt att begära gemensam undersökning. Inom kort skulle fler liknande krav komma.

## Sjöbevakningens båtar

Den 4 november 1940 sände konsul Or-

lenko följande skrivelse till landshövdingen:

*”Härmed har jag äran via Er informera Er regering, att i Ålands skärgård finnes bestyckade finska fartyg och katrar försedda med 45 mm kanoner, maskingevär och sjunkbomber. Närvaron av bestyckade fartyg i dessa vatten strider mot principen i det mellan Sovjetunionen och Finland slutna fördraget om Ålandsöarnas demilitarisering. Med stöd av ovannämnda fördrags artikel 3, ber jag att Er företrädare ofördröjligen kommenderas att utföra en gemensam undersökning i denna sak, samt sända mig en förteckning över alla fartyg som finns i vattnen i Ålands skärgård.”*

Anklagelsen var allvarlig och riktades mot den åländska sjöbevakningen och dess fartyg, som en månad tidigare flyttats tillbaka under civilt styre. Före kriget hade hela sjöbevakningsväsendet varit underställt Inrikesministeriet, där fartyg och båtar endast haft lättare beväpning, främst maskinpistoler och gevär, ifråga om VMV-båtarna även 20 mm automatkanoner. Senhösten 1939 hade dock sjöbevakningen underställts Sjöstridskrafterna, varefter särskilt det åländska distriktet fått kraftig förstärkning. Först den 8 oktober 1940, samma dag som riksdagen beslutade godkänna Moskvafördraget, beordrade Mannerheim att *Ålands sjöbevakningsdistrikt* omedelbart skulle lösgöras och ensamt på nytt underställas Inrikesministeriet. Först då började den krigstida beväpningen avlägsnas.<sup>4</sup>

Överstelöjtnant Sario utsågs nu för andra gången till finländsk befullmäktigad,

4. För närmare uppgifter om sjöbevakningens historia, se Gustavsson (2010): *80 år på havet. Sjöbevakningen på Åland 1930-2010*, PQR, Mariehamn.

och sändes den 12 november till Mariehamn, tillsammans med juridiske rådgivaren Tauno Suontausta från Utrikesministeriet och en auktoriserad tolk. Under eftermiddagen hölls ett första möte med Orlenko, Pigorov och Savvin, där man lade upp riktlinjerna. De egentliga förhandlingarna fördes under de två följande dagarna. Från finländsk sida överlämnades en fullständig förteckning över sjöbevakningens enheter, deras storlek, maskinstyrka, beväpning osv. Därefter genomfördes detaljgranskning på plats i hamnen i Mariehamn och i Eckerö.

I sin reserapport konstaterade Sario senare att det inte varit fråga om förhandlingar i egentlig mening. Konsul Orlenko hade behållit hävdats att inga som helst finländska beväpnade eller för militära ändamål lämpade fartyg skulle få finnas inom Ålandszonen, och att sådana inte ens skulle få besöka zonen. Trots förklaringar om att det i detta fall rörde sig om den civila sjöbevakningen, som enligt 1921-års konvention gavs rättighet att upprätthålla sjöpolis-, tullövervaknings- och räddningstjänst på Åland, gav inte Orlenko med sig en tum utan försökte tydligt ignorera hela konventionen. När det gemensamma undersökningsprotokollet skulle sammanställas var positionerna därför helt låsta. Till sist löstes det hela genom att vardera parten under varsin paragraf fick lägga fram sina vitt skilda åsikter, varpå de fyra exemplaren kunde undertecknas den 14 november.

## **Sjöbevakare och lotsar**

Den 20 november 1940 sände Orlenko en ny skrivelse till landshövdingen, där han hävdade att "på Ålandsöarna finns nu ett stort antal militärpersoner i sjöbevakningens och lotsverkets tjänsteuniformer". Han krävde därför snarast möjligt

en ny gemensam undersökning enligt artikel 3. Regeringens befullmäktigade blev denna gång enbart Tauno Suontausta från Utrikesministeriet, biträdd av statssekreterare Erik Gabriëlsson från Inrikesministeriet.

Den 28 november hölls ett första möte i konsulatet i Mariehamn. Konsul Orlenko uppträdde visserligen vänligt, men redan från början märktes djupa meningsmotsättningar. På en direkt fråga erkände emellertid Orlenko att han inte kände till några konkreta fall där militärer skulle ha gått omkring förklädda till sjöbevakare eller lotsar, utan att hela affären främst syftade till att få fram detaljerade uppgifter om sjöbevakningens och lotsverkets personalstyrka på Åland.

Ifråga om sjöbevakningen överlämnade Suontausta en detaljerad förteckning över den totala styrkan som för tillfället bestod av 177 man. Eftersom fem av fartygen inom kort skulle överföras till sina egna distrikt, skulle kvar inom det åländska distriktet finnas 144 tjänster, varav 10 för tillfället var obesatta och 4 andra innehades av kvinnor (telefonister). Detta skulle jämföras med hela sjöbevakningsväsendet som omfattade totalt ca 600 tjänster.

Från finländsk sida betonades särskilt att det var fråga om en civil sjöpolisstyrka som behövdes för att enligt gängse bestämmelser kunna upprätthålla ordning och säkerhet längs rikets havsgränser, samt att denna var helt i enlighet med 1921-års konvention. Enligt Orlenko var emellertid hela sjöbevakningen att betrakta som en militär styrka, varför "alla sjöofficerare, sjöunderofficerare och -tjänstemän som benämnes sjöbevakningen [...] samt deras beväpning (gevär, maskingevär, kanoner osv) omedelbart måste bortföras från Åland i enlighet

С. С. С. Р.

КОНСУЛЬСТВО СССР

на Аландских островах  
в гор. Мариенхамне

20. 11. 1940 г.  
№ 39

ПРЕДСТАВИТЕЛЮ ФИНЛЯНДСКОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА

на Ал ан д а х - г. ОСТЕРБЕРГ.

Настоящим имею честь через Вас сообщить Вашему Правительству о том, что на Аландских островах до сих пор остается большое число военных чинов в форме морской стражи и лодчанов.

На основании ст. III Соглашения между СССР и Финляндией о демилитаризации Аландских островов, прошу срочно выслать уполномоченного представителя для расследования этого вопроса на месте и установления по договоренности с Советским Консульством допустимого числа вышеупомянутых чинов на Аландских островах.

КОНСУЛ СССР В МАРИЕНХАМНЕ:

*Н. Орленко*

/ОРЛЕНКО/

г. Мариенхамн

20/XI-1940г.

*Konsul Orlenkos originalskrivelse till landshövding Österberg den 20 november 1940, med krav på undersökning gällande militära tjänstemän förklädda till sjöbevakare och lotsar.*

med fördragets artikel 1." Konsuln beto-  
nade även att det nya Ålandsfördraget var  
det enda dokument som ägde giltighet i  
denna fråga, och att han överhuvudtaget  
inte behövde fästa någon uppmärksamhet  
vid 1921-års konvention.

Som ett undantag kunde han dock

tänka sig att man på Ålandsöarna statio-  
nerade en sjöbevakning på maximalt 30  
man (1 sjöofficer, 4 underofficerare och  
25 man) utan tunga vapen. Alla övriga  
måste ofördrojligen bort. När Suontausta  
anmärkte att detta förslag skulle innebä-  
ra att sjöbevakningen på Åland skulle ha

ungefär samma personalstyrka som Sovjetunionens konsulat nu hade – som konsuln tidigare hävdade var otillräcklig för att kunna granska alla öar – svarade inte Orlenko, ”utan ryckte bara på axlarna”.

Ifråga om lotsdistriktets personal fördes bara kortare diskussioner. Suontausta överlämnade en lista över fartyg, lotsstationer och fyror liksom över den totala besättningen på 102 man. Här begärde Orlenko mer tid för att studera lotsarna och för att göra egna undersökningar. Uppenbarligen upptäcktes ingenting onormalt, och den 30 november kunde det formella protokollet undertecknas i fyra exemplar. Upplägget var detsamma som föregående gång: under paragraf 1 presenterades den finländska åsikten, under paragraf 2 den helt motsatta sovjetiska.

Den 17 december tog även sovjetiska legationen i Helsingfors upp bemaningsfrågan. Minister Zotov krävde nu att *både* sjöbevaknings- och lotsdistriktets personal måste minskas, och att dessa *tillsammans* skulle få omfatta högst 30 personer. I sin svarsnot den 28 december konstaterade dock Utrikesministeriet mycket tydligt att någon förminskning av personalen på Åland definitivt inte skulle komma på fråga, och att det hela inte var ett demilitariseringsärende. Tydligt nöjde sig motparten med detta svar eftersom ärendet ganska snart försvann från dagordningen.

## Mineringarna

Av de mineringar som hade lagts ut senhösten 1939 hade en del sveps redan under sommaren 1940. Två mineringar fanns dock fortfarande kvar, en mindre i Kökarsfjärden samt en större ute vid Märket. I början av oktober, strax innan fördraget undertecknades, hade Utrikesministeriet tagit upp frågan med Hu-

vudstaben och bett dem börja förbereda att svepa minorna. Men konsul Orlenko hann före. Den 12 oktober skrev han till landshövdingen:

*”[...] fördraget om Ålandsöarnas demilitarisering kan inte uppfyllas om man inte fullständigt förstör de minfält, som är utlagda under krigstillståndet. Jag ber därför att få mig tillsänt en minkarta samt en företrädare som känner de utförda mineringsarbetena och som är befullmäktigad att uppgöra en plan för hur minfälten skall förstöras.”*

En dryg vecka senare begärde Orlenko på nytt att få tillgång till minkartorna, samt att konsulatets kontrollanter på plats skulle få följa med minsvepningsarbetet. Minkartorna var dock en känslig fråga, sannolikt på grund av att motsvarande mineringar även ingick i de nya finländska planerna. Men efter att såväl Zotov i Helsingfors som Vysjinskij i Moskva tagit upp frågan, torde kartor över de två aktuella områdena ha överlämnats.

Arbetet med att svepa minorna inleddes väster om Kökar den 23 oktober och pågick i en dryg vecka, men av totalt 49 utlagda påträffades dock bara 13. Av dem flöt tolv upp till ytan och kunde desarmeras och bärgas, medan en exploderade i svepet. Övriga ansågs ha förstörts av isar och stormar. Vid en kontrollsvepning den 3 november fanns konsulatets representanter ombord. Oturligt nog påträffades nu ytterligare en mina, som av isen förts långt utanför det egentliga minfältet. Följden blev att det dröjde till den 17 december innan ett gemensamt protokoll kunde undertecknas.

Den 5 november inleddes motsvarande arbeten ute vid Märket i norra Ålands hav. På grund av dåligt väder och det faktum att vare sig fartyg eller utrustning

lämpade sig för minsvepning till havs, drog arbetet ut på tiden och kunde slutföras först några dagar före jul. Redan den 21 november hade emellertid Orlenko tröttnat på att vänta och sände åter en skrivelse till landshövdingen. Där påpekade han att arbetet gick alltför långsamt, och att av totalt 391 minor som lagts ut i området hade man dittills bara lyckats finna 18.

Konsuln krävde därför att ytterligare minsvepningsenheter måste sändas till Åland. Ärendet gick därefter vidare till Helsingfors där Zotov i en formell verbalnot krävde att styrkan med det snaraste måste ökas 2-3 gånger. Från finländsk sida var dock ett sådant krav omöjligt att uppfylla, all tillgänglig utrustning var redan insatt på Åland.

Först den 19 december kunde minröjningsarbetet äntligen avslutas ute i Ålands hav. Då hade man oskadliggjort totalt 65 minor, varav 50 hade flutit upp och kunnat desarmeras. Resten hade exploderat. De två sista dagarna hade tjänstemän från konsulatet kunnat följa arbetet på plats. Efter krav på ytterligare kontrollsvepningar i farlederna förbi Eckerö och Kökar, kunde ett gemensamt protokoll undertecknas den 21 december. I praktiken skulle det dock dröja till den 20 januari 1941 innan marinstaben i Helsingfors officiellt kungjorde att den åländska skärgården och vattnen runtom numera var helt fria från minor.

## Slutdokumenten

Efter ytterligare kontroverser gällande bevakningstorn och baracker – där de förstnämnda revs och en del av de senare lämnades kvar – hade man i slutet av december 1940 äntligen enats om att samtliga befästningar demolerats. Kvar fanns nu bara den svåraste frågan: hur skulle

man dokumentera att Åland verkligen var demilitariserat? Detta skulle visa sig bli ett besvärligt tvisteämne för månader framåt.

Under förhandlingarna i Mariehamn 13-15 november begärde Orlenko att demoleringsarbetet skulle konstateras i särskilda protokoll, som analogt med de tidigare undersökningsprotokollen skulle undertecknas av såväl den finländske som den sovjetiske företrädaren. Han ville också att protokollen skulle upprättas områdesvis, alltefter arbetet fortskred och enskilda områden blev klara. Detta gick regeringen i Helsingfors med på, och den 16 november gavs därför fullmakt åt överstelöjtnant Ehrnrooth, detta eftersom han redan ledde arbetena på plats på Åland.

Problemen började när Orlenko vid samma tid överlämnade sitt förslag till protokoll. Från finländsk sida kunde man inte acceptera att det i texten talades om *militära befästningar som finländska militärmyndigheter har uppvisat* – vilket kunde tolkas som att det ännu fanns kvar anläggningar som inte uppvisats. Därtill ville Helsingfors ha med en skrivning om att aktuella områden nu i sin helhet var demilitariserade i enlighet med fördraget. Orlenko höll emellertid behårt fast vid sina formuleringar. Han konstaterade också att om man efter undertecknandet påträffade ytterligare anläggningar skulle Finland anses ha brutit mot fördraget, varvid han skulle komma att kräva förnyad undersökning enligt artikel 3. Hela ärendet hamnade därmed i ett dödläge, varför Paasikivi i Moskva ombads diskutera textfrågan med Utrikeskommisariatet. Under tiden uppstod nya komplikationer.

I en skrivelse den 25 november meddelade Orlenko att finländska regeringens

befullmäktigade nyss hade försäkrat att det inte fanns några befästningar kvar i Ålandszonen – trots det hade konsulatets tjänstemän upptäckt sådana i Lemland Flaka den 11 och i Eckerö Torp den 23 november. Därtill hade man den 22 november uppmärksamrats på befästningar som höll på att demoleras på Bässkär i Kökars skärgård, och som tidigare inte redovisats. Konsuln krävde nu omedelbart förteckningar över vilka ytterligare anläggningar som inte visats, samt vilka som demolerats utanför konsulatets kontroll.

I verkligheten var det hela ganska oskyldigt. Vid stranden av Flakaviken hade man påträffat ca 40 små skyttegropar och en 120 m lång skyttegrav. I terrängen i Torp handlade det två stora gropar som var tänkta att byggas till manskapsskydd, och på Kökar om fyra enkla maskingevärnsnäten av jord och sten, som demoleringsmanskapet höll på att förstöra just vid konsulatets besök. Detta var definitivt inte anläggningar som finländska myndigheter medvetet försökt dölja.

I början av december hade man äntligen enats om att alla anläggningar slutgiltigt demolerats, varefter Huvudstaben överlämnade en ny, kompletterad lista över allt som man överhuvudtaget kände till. På begäran lämnade Ehrnrooth dessutom en skriftlig garanti att ingenting mer fanns att hitta.

Efter att problemet med barackerna även fått en lösning, hade man i mitten av januari 1941 slutligen kunnat enas om 29 av totalt 33 områden. De fyra kvarvarande stötestenarna gällde de områden i Hammarland och Eckerö där Orlenko i november hade krävt gemensam undersökning. Han vägrade nu underteckna dessa protokoll såvida det inte uttryck-

ligen angavs att *Sovjetunionens konsulat har uppdagat dessa befästningar* – en skrivning som den finländska motparten inte kunde godkänna eftersom den innehöll en underförstådd anklagelse. Å andra sidan kunde konsuln inte godkänna Finlands begäran att det i alla 33 protokoll skulle antecknas att området ifråga nu var demilitariserat i enlighet med fördraget. Därmed var läget åter helt läst.

Ännu i mitten av februari 1941 tycktes svårigheterna oöverstigliga, men efter ytterligare finländska eftergifter löstes det hela över en natt. Den 16 februari kunde äntligen Orlenko och Ehrnrooth gemensamt underteckna de 33 protokollen. Därtill undertecknades samma dag ett särskilt protokoll över de rivna luftbevakningstornen, samt ytterligare ett som endast bekräftade att texten i de ryskspråkiga och finskspråkiga protokollen överensstämde med varandra.

Därmed var Åland både formellt och i praktiken demilitariserat för tredje gången. Någon officiell skrivning om detta fanns dock inte – i de enskilda protokollen antecknades bara: *Demoleringen av ovanstående befästningar måste anses slutförd.*

## Några kommentarer

Demilitariseringsarbetet hade varit en synnerligen komplicerad och utdragen process, med många märkliga turer. Ifråga om konsul Orlenkos hårdnackade agerande måste man minnas att han knappast hade något eget manöverutrymme. Minsta eftergift eller felgrepp utanför direktiven kunde få ödesdigra personliga konsekvenser – redan tidigare hade ju en stor del av Utrikeskommissariatets personal rensats ut och delvis likviderats. Vicekonsul Pigorov hade också vid ett tillfälle konstaterat att vare sig han eller



konsuln kunde fatta beslut ifråga om protokollen, texterna kom färdiga från högre instans. Men inte heller Ehrnrooth kunde agera helt på egen hand, direktiven kom från Utrikesministeriet och från Huvudstaben, men han behövde i varje fall inte frukta personliga repressalier.

Från finländsk sida hade man inledningsvis gjort felet att bara koncentrera sig på de permanenta befästningarna, dvs. de som hade högst stridsvärde, och lämnat demoleringen av de enklare fältbefästningarna till andra hand. Så hade visserligen den svensk-finsk-tyska kontrollkommissionen agerat år 1919, men nu var motparten en helt annan, med helt andra krav. Finland tvingades därför till ständiga eftergifter och kompromisser, vilka klart försvagade förhandlingspositionen. I ett även i övrigt känsligt utrikespolitiskt läge gällde det därför att väga

varje textrad på guldväg för att inte skapa ytterligare oförutsedda problem – och framförallt att inte helt släppa kontrollen över Åland.

## **Fortsättning följer**

Sett i ett större sammanhang agerade naturligtvis Sovjetunionen enbart utifrån ett stormaktsperspektiv. Hösten 1940 hörde hela Finland inklusive Åland fortfarande till den sovjetiska intressesfären, och risken för ett nytt krig var uppenbar. I följande nummer av TiS skall vi därför studera Sovjetunionens militära planering i riktning Åland hösten 1940, med Östersjömarinen som tilltänkt huvudaktör. Där kommer även att ingå en kortare översikt över Moskvafördragets vidare öden efter kriget, och det faktum att fördraget fortfarande gäller ännu idag.

---

*Artikeln fortsätter i TiS nr 3 / 2014.*



Ledamoten  
MAGNUS HAGLUND

*Magnus Haglund var under åren 1986-1991 sekreterare i Kungl. Örlogsmannasällskapet och är en flitig debattör i försvarsfrågor med marin och maritim inriktning.*

***Ledamoten Magnus Haglund fick för flera år sedan amiralen Bengt Lundvalls uppdrag att skriva nästa band av "Allmän Sjökrigshistoria 1965 - 2000" och det arbetet föreligger nu i en första utgåva. Arbetet har följt disposition och allmän inriktning som de tidigare banden och särskilt de som författades av Magnus Stark, vilket har varit en god vägledning. Perioden som omfattar det kalla kriget skulle dock behöva något om de större kriser och incidenter, som skedde under perioden och som inte direkt omfattade sjökrig i en mera begränsad betydelse. I förra numret av TiS presenterades utkastet till kapitel VI och nedan presenteras det avslutande kapitlet VII. Eftersom detta kan anses vara en ny inriktning, vore synpunkter från KÖMS ledamöter av värde. Vad skulle behöva tillkomma?***

***Finns faktafel i framställningen?***

***Svar på dessa frågor mottages tacksamt senast 2014-07-31 inför slutförandet av boken på e-post: [margo.magnus@bredband.net](mailto:margo.magnus@bredband.net)***

## **Allmän sjökrigshistoria 1965-2000, kapitel VII. Avslutande punkter**

***Perioden innebar stora och omvälvande förändringar på flera sätt. Det kalla kriget intensifierades och kulminerade, vilket påverkade utvecklingen på många ställen och inom flera krishärदार. Sedan föll sovjetväldet samman och världen gick in i en ny utvecklingsfas. Vad detta kommer att innebära på längre sikt finns det ännu många och delade åsikter om. Den snabba teknikutvecklingen innebär också stora förändringar för all strid till sjöss.***

I grunden finns en inledd globalisering, som är en kombination av ekonomiska, teknologiska och sociokulturella faktorer och som resulterar i ett gränsöverskridande flöde av idéer, tjänster,

varor och människor. Detta binder samman stater på nya sätt och ett ömsesidigt beroende byggs upp, då de globala ekonomiska systemen fungerar i nya banor. Globaliseringen har också inneburit, att

icke-statliga aktörer av olika slag, alltifrån multinationella företag till gränsöverskridande kriminella nätverk och terroristgrupperingar, kan påverka eller marginalisera etablerade staters legitimitet och detta kan förorsaka instabilitet i systemet. Detta skulle sammanlagt kunna vara faktorer, som snarast skulle minska på riskerna för mellanstatliga krig, men samtidigt växer riskerna för att konflikter trappas upp i samband med att stater mer eller mindre faller sönder. Tiden efter det kalla kriget har i många avseenden präglats av just detta, mycket svårförutsebara, konfliktmönster.

En annan aspekt på den globala utvecklingen handlar om handel och sjöfart. Med en handel, som till 90 % går med fartyg till sjöss, knyts världens ekonomier samman i ett maritimt system och delvis på ett nytt sätt. Maritima verksamheter har därmed fått en tydligare och större roll och marina styrkor får därmed en ökande betydelse för att kunna påverka händelser och aktiviteter på haven och på land. Det ökande handelsutbytet är beroende av att havens frihet kan upprätthållas enligt den internationella folk rättens principer. Detta kan komma ställa anspråk på ett närmare samarbete mellan stater och deras mariner och kustbevakningar.

Även frågorna kring den maritima miljön blir alltmera framträdande. Huvuddelen av världens befolkning bor och verkar i kustområden, vilket kan bli problematiskt, då man betraktar, hur detta kan påverka miljön. Trycket från en överbefolkning kan också medföra en ökad kriminalitet och laglöshet. Vi har redan sett hur piratverksamheter växer fram i vissa kustområden, där den internationella sjöfarten av naturliga skäl kanaliseras och där svaga stater inte mäktar med att up-

pehålla den internationella ordningen till sjöss. Detta kan bli en utmaning för den mera stabila delen av världen, som måste skydda den sjöfart, som man är så beroende av, även i andra delar av världen än i de egna hemmafartvattnen. Detta uttalandes redan ganska snart efter det kalla krigets slut i USA, då man också noterade som en framtidsbild, att de marina styrkorna har förmåga, att påverka genom sin närvaro och därmed agera i sin stats intresse utan att ens behöva inlåta sig i våldshandlingar.

Marina förband har oftast en stor ut hållighet, då drivmedel och annat underhåll kan tillföras, och detta förhållande gäller såväl för fredbevarande som för mera stridsinriktade operationer. Örlogsfartyg kan dessutom snabbt avdelas till ett geografiskt område, som kan bli eller som redan har blivit av särskilt politiskt intresse för statens regering. De har dessutom fördelen av att kunna återkallas, om man gör nya bedömningar, medan insatser med markstridskrafter oftast får en mera definitiv karaktär. Detta mera marina synsätt har genom åren blivit en tydlig del av flera staters politiska agerande.

## Ledning av krig och konflikter

Tekniken ger möjligheter eller risker för snabbare förlopp på dagens politiska arena. Dagens och morgondagens IT-teknik ger dessutom krigs- och operationsledning möjlighet, att direkt ingripa i aktuella händelser och stridshandlingar i realtid. Vid några av de konflikter som inträffat under perioden, har detta redan skett i viss omfattning, mellan den politiska ledningen och den avdelade chefen för en pågående operation. I vissa fall kan detta vara rimligt, men det är inte tekniken som ska leda metoderna för hur in-



*Amerikanska flottan har, i syfte att försöka bryta kostnadsutvecklingen samt att möta delar av dagens och morgondagens asymmetriska hotbild, utvecklat fartyg, som ur ett amerikanskt perspektiv, är mindre och inte fullt så kostsamma jämfört med fregatter och kryssare. Här USS Independence (som är den ena av två typer av så kallade Littoral Combat Ships) vid kaj. U.S. Navy photo by Naval Air Crewman 2nd Class Nicholas Kontodiakos.*

satser bör ledas - utan strategin.

Utvecklingen har också medfört, att regeringar i högre utsträckning kommer att använda sig av tillgängliga örlogsfartyg och andra resurser för att snabbt uppnå politiskt viktiga mål. Under perioden har den amerikanska ”hangarfartygsdiplomatin” varit särskilt påtaglig och i många fall spelat en avgörande roll inför hotande utvecklingar av mera säkerhetspolitiskt slag. Nu har man även börjat använda hangarfartygsgrupper som baser för hjälpinsatser vid naturkatastrofer och för humanitärt bistånd i andra akuta situationer, och, av praktiska skäl dessutom, efter att ha kompletterat flygstyrkan ombord med ytterligare transporthelikoptrar.

## **Strategi och taktik**

Strategi i klassisk mening finns bara vid konflikter och i krig. Anskaffning av fartyg och vapen är i detta avseende ingen strategi, utan endast förberedelser inför att kunna fatta ett strategiskt beslut inför en hotande konflikt. Ju bredare en anskaffning kan vara, desto större blir förstas en regerings valfrihet vad avser handlingsalternativ vid en konflikt.

Några drag i den marina teknikutvecklingen bör särskilt lyftas fram. Den första är, att örlogsfartyg i traditionell mening börjar bli mycket kostnadskrävande, eftersom teknikutvecklingen kostar alltmer och dessutom ökar med upp till 10 % på årsbasis. Detta gäller i stort sett för all försvarsmateriel av modern teknisk

standard och visst blir fartygen betydligt bättre, men kostnadsökningen medför, att man inte har råd med så många fartyg längre. De alltmer kapabla moderna örlogsfartygen har numera möjlighet att verka över större områden och även över land, men de ökade kostnaderna innebär en bestämd nackdel. Ett fartyg kan bara vara på en enda plats i taget!

Trots detta kommer man på många håll att sträva efter att flera tekniska innovationer tillvaratas vid framtagningen av nya örlogsfartyg, så att man ligger före möjliga motståndare eller konkurrenter. Om, å andra sidan, motståndaren är en beväpnad terroristgrupp, som kan tillfoga ett tämligen dyrt örlogsfartyg svåra skador, minskar förstas beslutsviljan eftersom dem politiska risken kan bli betydande, om ett större och dyrt fartyg – exempelvis ett hangarfartyg – utsätts för mer eller mindre framgångsrika anfall från en klart underlägsen motståndare.

Den andra faktorn är att det tar längre tid, att konstruera och bygga tekniskt högkvalificerade örlogsfartyg och om man jämför med en allmän teknisk utveckling, kan tidsförhållandena bli avsevärda. Mycket av moderna och nya vapen- och stödsystem finns numera tillgängliga att anskaffa på den öppna marknaden; inte minst kommunikations- och spaningssystem och det öppnar för att flera modifieringar kan göras successivt och i en ganska snabb takt.

På vapensidan kan man också se en allvarligt påverkande trend och det handlar om att utveckling och tillverkning av sprängmedel kan bli nästan till var mans egendom via nätet. Detta kan utsätta örlogsfartyg för hot om eller rent av insatser från terroristgrupper i form av minor, snabba sprängbåtar, miniubåtar eller som vanliga bomber och granater i en svårbe-

dömd omfattning.

Det finns alltså flera och betydande anledningar, att komplettera morgondagens mariner med enklare örlogsfartyg, men att förse dem med reservdeplacement och andra förberedelser, så att snabba modifieringar eller ombestyrningar kan ske, om man bedömer, att så bör ske och om det strategiska läget påkallar en tydlig satsning på en förbättrad förmåga i något avseende.

En mycket tydlig tendens under den behandlade tiden handlar om hur krig i mera allmän mening genomförs. Det strategiska sambandet mellan sjökrig och krig på marken har framstått mycket tydligt vid flera av de konflikter som inträffat under perioden. Alldeles tydligt har inför de större krigen marinerna och de maritima resurserna spelat en stor roll för kraftsamling och uppbyggnad inför en mera markinriktad militär insats.

Då konflikten gått in i en militär fas, har å andra sidan, en större del av den marina krigföringen koncentrerats till att underhålla markstridskrafterna med direkt understöd med eld eller med amfibieföretag, men framför allt med mycket av all logistik till och från hela krigsskådeplatsen.

En del frågor har väckts rörande psykologiska operationer, PsyOps, men detta befinner sig ännu mest på ett preliminärt utvecklingsstadium, även om förstas en strategisk marin närvaro i grunden är en form av psykologiskt inriktad operation. Cyberförsvar har möjligen har kommit något längre, men är tekniskt ännu mest inriktat för andra plattformar än örlogsfartyg.

Under det kalla kriget och perioden därefter, har olika strategiska doktriner arbetats fram på flera håll. I Sovjetunionen försökte storamiralen Gorsjkov

## *Marina roller och uppgifter*

- Säkerheten i sjöterritoriet och i den ekonomiska zonen
- Humanitära insatser vid katastrofer
- Säkerheten vid handelsstråken
- Underrättelseinhämtning
- Marin medverkan i diplomatisk verksamhet
- Konventionell avskräckning
- Territorialförsvar
- Evakuering av icke-stridande personer
- Sjösäkring för militär intervention
- Överföring av militär kapacitet
- Stridsstöd för landoperationer
- Strategisk kärnvapenavskräckning

uttrycka en marin strategi, som kunde stödja statens globala ambitioner, men marinstrategiska diskussioner fördes främst i USA, där slutligen en ny maritim strategi i den globaliserade världen presenterades 1986 efter omfattande arbeten inom flera fora.

Grunderna för marin strategi består således, även om motståndaren numera kan få en annan karaktär än tidigare, då krig främst utspelades mellan stater.

Det nu något föråldrade sättet, att föreskriva det taktiska uppträdandet i specifika och långa manualer, får nog också förändras, eftersom man numera oftast

inte kan förutse, vilken motståndare man kommer ha i en eventuell sjöstrid. Taktiken bygger därför i allt högre grad på att särskilda handlingsregler fastställs av den operativa ledningen, Rules of Engagement, ROE, och att den taktiske cheffens förmåga snarare bygger på en djup kunskap om det egna förbandets förutsättningar – positiva och negativa – inför en stridskontakt.

Det är alltså av fortsatt betydelse att ha väl utbildade och övade besättningar ombord, men framför allt att ha fartygschefer, som själva kan fatta beslut – trots all ny teknik!



Teknologie doktor  
THORE HAGMAN

*Thore Hagman är verksam med forsknings- och utvecklingsfrågor inom SSRS. Han är även gästprofessor vid World Maritime University samt tidigare verksam inom sjöfartsnäringen.*

## WORLD MARITIME UNIVERSITY

*Most people don't know that World Maritime University (WMU) situated in Malmö is the only United Nations institution established in Sweden and that it now goes back to more than 30 years. Its also one of the few, maybe the only University to focus on post graduated studies in the maritime sector in the world. Dr Björn Kjerfve is the University president and the International Maritime Organization (IMO) governs the University. The IMO Secretary-General Mr. Koji Sekimizu is the Chancellor.*

### In Malmö since 1983

WMU was established in Malmö, Sweden, in 1983 by the IMO to increase the number of highly qualified specialist maritime personnel in countries across the world. This was especially evident in emerging developing countries where the lack of experienced people with knowledge in technology, law and policy issues, as well as administrators in port and government, who also had the competence in maritime affairs, could prevent the countries' development and competitiveness. Today WMU mission is to serve the global maritime community as the International Maritime Organization's institution for high-level maritime education and research, in furtherance of IMO's aims and objectives. Since 1983 the Uni-

versity has established an outstanding reputation as the global center of excellence for postgraduate maritime education, research. The WMU aspires to be the world's leading maritime university for post-graduate education and research.

### Focus on post graduated and Ph.D. studies

One of the University's aims is to educate people for the benefit of their countries. This will in the end lead to that international shipping will be safer, with higher security and more efficient operations to the benefit of all involved parts in the maritime sector of the world. Each year approximately 200 post-graduated student attend programs in; Maritime Environmental & Ocean Management, Maritime



*From left to right; Mrs. Catharina Elmsäter-Svärd, the Swedish Minister for Infrastructure, Admiral Robert Papp, the Commandant of the US Coast Guard, Admiral Efthimios Mitropoulos, former Secretary-General IMO and Chancellor WMU 2004-2011 and Dr Björn Kjerfve, President WMU at the graduation ceremony in 2013.*

Education & Training, Maritime Safety & Environmental Administration, Maritime Law & Policy, Port Management and Shipping Management & Logistics. These postgraduate programs could be followed by Ph.D. studies. The Ph.D. program involves 3-6 years study on a full-or part-time basis at WMU related to the IMO mission of safety, security and environmental protection. In 2014 the University will have almost 4,000 graduates, working in 164 countries around the world aiming to achieve the highest standards in safety, security, the protection of the marine environment, and efficient and effective management.

## **Malmö, Shanghai and Dailian**

The University is not only giving education in Malmö, in collaboration with universities in China, in Shanghai and Dalian one master program for post graduate students in International Transport & Logistics created specifically for the maritime market in China and a one in Maritime Safety & Environmental Management. The students can also by distance learning follow a post-graduate diploma program in Maritime Insurance. One of the successful factors for the University is the focus on post-graduate





*The class of 2013 at WMU*

students, the minimum general entrance requirements is a Bachelor degree in a relevant discipline, or Master Mariner/Chief Engineer certificate of competency. This gives the students a unique competence when they come together at WMU, they have experience from undergraduate studies from many countries around the world. The students in Malmö benefit from a unique field study program provided by host organization such as shipping companies, ports authorities, maritime administrations, and a range of other governmental and non-governmental organizations. These field studies link the student's theoretical knowledge to practical experience, so that they can gain valuable insight into professional practices around the world. A further unique element of the University is the involvement of Visiting Professors, each year, senior maritime experts come to the WMU from a very diverse range of countries and institutions giving the students knowledge on the latest theories, practices and technologies in the maritime world. The University and its faculty staff of 23 resident members, plus research associates, is also involved in research and international

projects with focus on maritime and environmental issues. Under 2014 the University participates as a partner or project leader in 15 research projects with the focus on safety, security, navigation and risk assessments.

## **New University building in 2015**

In 2015 the University will move to a new building, just opposite to the central train station in the centre of town, providing the University and its students with improved facilities. With a larger maritime library, a research laboratory, seminar and teaching rooms as well as an auditorium with seating for more than 200 people. During the post-graduated program, which will take 10 to 14 months depending on the chosen programs length, the majority of students in Malmö will live at the student accommodation at the Henrik Smith Residence located in the centre of town. Since its foundation in 1983, the University has been located in the centre of Malmö in the old navigating college, a building provided by the City of Malmö for the University after the college closed in 1982.



*The IMO Secretary-General Mr. Koji Sekimizu, the WMU chancellor at the graduation ceremony in 2012*



*The new WMU building in city of Malmö.*

## **WMU, a UN institution in Sweden**

The University is a United Nation and IMO institution but relies on voluntary contributions, Sweden as the host country, contributes with 30 to 40 percent of the total budget of approximately 15 million USD and Japan is also an important contributor and last but not least the City of Malmö which since the start in 1983 has provided for the buildings and hospitality for staff and students during their stay in Sweden.



Mariningenjör  
HENRIK STEPHENSON-MÖLLER

*Henrik Stephenson-Möller, f.d. Mariningenjör, har tjänstgjort i en lång rad olika befattningar på Försvarets materielverk. Numera pensionär och Medelhavsseglare.*

## VENEDIG-Den glömda sjömakten

*Den sjunkande örlogsstaden Venedig är i dag utsedd till världsarv. Den är samtidigt en väldig turistindustri. För detta är den väl placerad. Stora befolkningsgrupper i centraleuropa kan ta sig till Venedig med bil eller tåg på en dag. Det finns en uppsjö av guideböcker om Venedig utgivna på många olika språk. Dessa guideböcker saknar dock genomgående en förklaring till hur de rikedomar skapades som stadens palats, handelshus och helgedomar i dag vittnar om, mer än att det handlade om "handel". Det är svårt att få tag i information om hur Republiken Venedig bar sig åt för att dominera östra Medelhavet under ett årtusende.*

Inom den engelskspråkiga sjökrigslitteraturen är historien om Venedig sparsamt förekommande. Självaste *Mahan* berör inte alls den Venetianska flottans historia. I sitt stora verk "Sjömaktens inflytande på historien 1660-1783" nämns inledningsvis Romarrikets beroende av Medelhavet, men inte ett ord om Republiken Venedigs strider mot republiken Genua, det Byzantinska riket (Östrom) eller det Osmanska riket.<sup>1</sup>

Den nyfikne ställer sig en rad frågor som:

- Vad handlade man med?
- Med vem handlade man?
- Med vilka transportmedel bedrevs handeln?

I den här artikeln skall jag försöka be-

skriva Venedigs historia ur ett marint perspektiv. Ett årtusende är naturligtvis en väldig tidsperiod. Jag får därför begränsa mig till en summarisk översikt och beröra några likheter med och skillnader mot våra nordiska förhållanden.

### Statsskick

Kärnan i Republiken Venedig bestod av själva staden med omgivande provins, Venetien. Italienarna kallar det själva "Serenissima", under vilket namn republiken döljer sig i Italiensk litteratur. Staten styrdes av "Stora Rådet" på c:a 2000 personer som representerade de förnämsta familjerna. En så stor församling var opraktisk, så det dagliga arbetet sköttes av ett "Verkställande utskott"



*Fiskarens Venedig. Fasta redskap i lagunen. Foto förf.*

(Pregadi) på ca 60 personer, här kallat "Senaten".<sup>ii</sup> Som chef för statsapparaten valdes en "Verkställande direktör" enligt komplicerade regler på livstid. Denne titulerades liksom sin motsvarighet i den konkurrerande sjöfartsrepubliken Genua för "Doge".

## Det strategiska läget

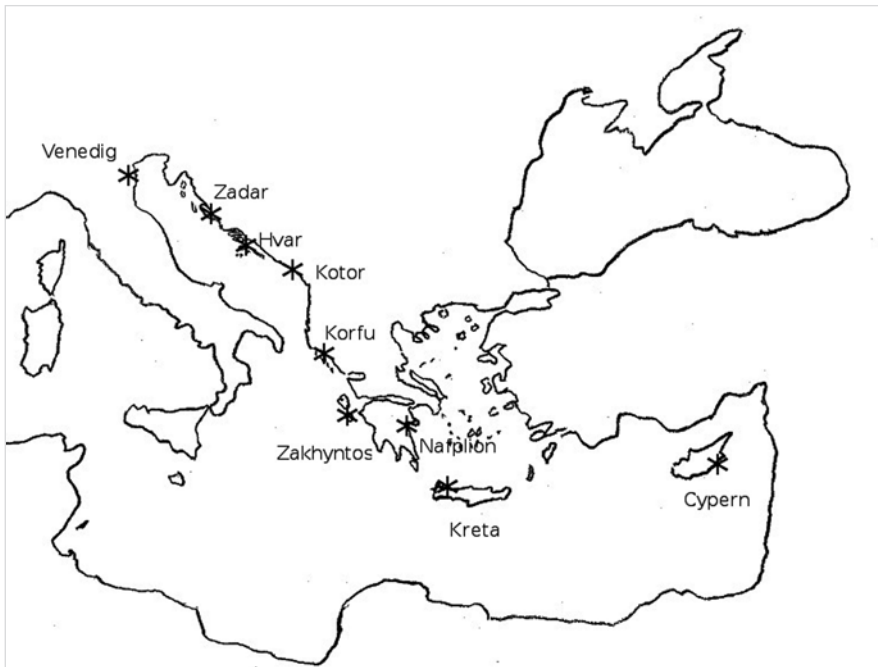
Republiken Venedig omfattade inte bara området runt själva staden Venedig, utan även under olika perioder kusten längs nuvarande Kroatien, Albanien, Korfu, de Joniska Öarna, hela Peleponesos, Kreta, I stort sett samtliga öar i Egeiska havet samt Cypern.

Den grunda lagunen runt staden Venedig med sitt tidvatten på upp till cirka en meter var mycket lämplig för salttillverkning genom avdunstning och med-

gav ett från havet skyddat fiske med fasta redskap. Det senare pågår fortfarande, men brukar inte tas med i turistbroschyrerna.

Själva staden Venedig hade som nämnts korta landtransportvägar från centraleuropa, kanske viktigast från metallgruvorna i södra delen av nuvarande Tyskland. Silver och guld var viktiga betalningsmedel i Mellersta Östen (Levanten). Åt andra hållet fraktades kryddor och tyger till hov och stora befolkningsgrupper i det tätbefolkade centraleuropa. Till Venedig kunde laster bekvämt forslas via Adriatiska havet från Levanten, där karavanvägar anslöt österut till Indien och till och med Kina.

Handelsvägarna behövde naturligtvis skyddas, både mot främmande makter och mot pirater. För detta behövdes längs



Bildtext: Det Venezianska bassystemet.

vägen österut skyddade stödjepunkter och sådana upprättades också vid nuvarande Zadar, Hvar och Kotor, i Adriatiska havet, på Korfu och Zakynthos i Joniska havet, i Nafplion på Peloponessos, på Kreta och Cypern m.fl ställen.<sup>iii</sup>

Kartskissen över baserna visar med avsikt inte de landområden som tillhörde Republiken. Jag har inte lyckats finna belägg för att Venedig verkligen administrerade dessa. Det verkar inte som om Venedig var angeläget att lägga under sig stora territorier och flottans uppgift var inte att stödja markoperationer. Basernas uppgift var att stödja sjöfarten.

## Var finns då det marina arvet?

Anders Franzén (1918-1993) lär oss att

det bara är i Östersjöns bräckta vatten som man kan hitta välbevarade fartygsvrak från medeltiden. I saltare vatten härskar Skeppsmasken (Teredo Navalis) som bokstavligen äter upp gamla träfartyg.<sup>iv</sup> Marinarkeologen i Medelhavet ställs därför inför stora utmaningar när det gäller att rekonstruera medeltida fartyg. Av de många vrak som i och för sig finns, återstår endast fragmenterade rester. Exempel finns på sjunkna fartyg från antiken som helt lösts upp och som endast kan lokaliseras genom att deras laster i form av lerkärl (amforor) står vackert uppradade på botten.

Vi är därför hänvisade till historiska källor. Enligt Dogen *Tommaso Mocenigo* (1343-1423) bestod den Venetianska Flottan år 1423 av:<sup>v</sup>

- 300 mindre segelskepp med en besättning på 17000 man
- 300 större skepp med 18000 man
- 45 galärer (25 för last, 15 för strid och 5 för passagerare med 11000 man samt
- 50 galärer i depå vid Örlogsvarvet i Venedig

Hjärtat i staten Venedig utgjordes av Arsenalen (örlogsvarvet) i staden Venedig. Detta styrdes med järnhand av Senaten som fattade beslut om alla frågor om varvsverksamhet från artilleri, övrig beväpning, trävirke och hampa till personal och avlöning.<sup>vi</sup> Man kan här göra den avundsjuka reflexionen att den politiska makten tydligen var väl förtrogen med de marina behoven!

Från 1500-talet var direktivet att i beredskap hålla 100 galärer och 12 större råsegelare. Åror betraktades tydligen som en förbrukningsvara, för dessa skulle finnas i dubbel uppsättning till fartygen. Även under perioder av fred upprätthölls en avsevärd byggnadsversamhet, sålunda byggdes mellan åren 1573 och 1591 inte mindre än 198 galärer, dvs ungefär en per månad. Dessutom byggdes 2 galeoner och 24 fregatter.

Den grunda lagunen kring staden Venedig innebar svårigheter att bygga riktigt stora fartyg. Sådana kom tidvis i stället att inhyras från Holland och England.

Skeppsvarv fanns inte bara i staden Venedig utan även på de baser som framgår av bilden.<sup>vi</sup> Dessa hade mera begränsade uppgifter som att ge väderskydd (läs solskydd för upplagda träfartyg) och möjligheter till bottenrengöring.

Om träfartygen inte längre finns kvar och kan vittna om Venedigs storhetstid så kan man däremot på många ställen vid Adriatiska och Egeiska haven hitta de be-

fästningar som Republiken byggde för att försvara sina baser.<sup>viii</sup>

## Fartygsmaterielen

### Galea sottile, ”Lätta galärer”

Standardgalären från 800-talet tom 1700-talet hade en längd på 45 m och en bredd på 5 m och drevs med åror från cirka 25 par roddbänkar.<sup>i</sup> Venedigs galärer byggdes på örlogsvarvet med statliga medel, men kunde när det politiska läget så medgav, chartas ut till civila rederier som bedrev handelssjöfart med dem.

Bilder av galärer visar tre rader med åror. Alla årorna användes dock bara vid ut- och inlöpande i hamn eller i vissa stridssituationer, och medgav då en maximal fart på 7 eller 7,5 knop för korta sträckor. Under förflyttning till sjöss tillämpades ett trevaktssystem, vilket möjliggjorde en uthållig rodd med 3 till 3,5 knops fart. Farten under segel kunde uppgå till 9-10 knop, enligt vissa källor upp till 12 knop.<sup>ix</sup>

Galären torde ha sitt ursprung i antikens roddfartyg. När artilleriet infördes ställdes kanonerna upp där det fanns plats, nämligen i fören som innehöll ett batteri på 3-5 pjäser, varav endast en var av tyngre kaliber.

### Galea bastarde ”Tunga galärer”

Ett fåtal galärer var av denna magnifika typ. De hade en längd på 50 meter och en bredd över ”sidobalkongerna” för roddarna på 12 meter. De var försedda med 60 st 12 meter långa åror, vardera betjänad av 8 roddare, dvs sammanlagt 480 man. Dessa galärer utnyttjades främst av chefer för en flottavdelning med stab

1. Man räknade fartygens storlek i antal roddbänkar och inte i antal åror. Jmf vikingarnas betecknings sätt, tex ”tjugo-sessa” för ett skepp med 20 par åror.

och torde ha använts som någon form av ”flottiljledare”.<sup>x</sup>

### **Galeazze**

Någon riktig översättning till svenska saknas. Det var här fråga om en hybridform mellan rodd- och segelfartyg, närmast motsvarande våra skärgårdsfregatter. Den avgörande skillnaden mot galären var att artilleriet var uppställt även i bredsideform, främst i för och akter. De användes för första gången av Venedig i Slaget vid Lepanto 1571 genom ombyggnad av befintliga handelsfartyg och hade där en avgörande betydelse för slagets utgång.

### **Karrak**

Karacken var en grundform för de råttacklade örlogskepp som vi känner dem under de succesiva beteckningarna, Galeon, Regalskepp och Linjeskepp. I Venedig byggdes de på grund det ringa djupet i lagunen i likhet med Holländska fartyg grundgående och storleken begränsade till högst 74 kanoner. Man beskriver även hur stora skepp kunde lyftas med ”kameleer” som bestod av en sorts dubbelpreamar som fästes på skrovsidorna och kunde fyllas och tömmas med vattenballast.

## **Personal**

Den Venezianska marinen förfogade över en allsidigt sammansatt personalstock<sup>xi</sup>. Utöver personalkategorier som officerare soldater och sjömän, förekom en bred representation av specialister som rorgångare/signalister, fältskärer, präster, barberare, skrivare, kvartermästare, profosser, intendenten, kanonkommendörer, skeppshantverkare, kockar och lotsar. De sistnämnda indelades i kompetensområden för Adriatiska havet respektive Levanten.

Till fartygschef utsågs den som tjänstgjort minst åtta år som officer eller



*Turistens Venedig: Kanaler, Palats och gondoler. Foto förf.*

kvartermästare. Till lots utsågs den som tjänstgjort som officer i 10 år eller övriga som tjänstgjort 25 år och som genomgått ett prov inför en amiral och tre erfarna lotsar.<sup>xii</sup>

Från 1573 var en av Venedigs sju skolor avsedd för blivande sjöfolk. Antalet elever uppgick inledningsvis till ett tusental, men sjönk successivt till att motsvara en större fartygsbesättning. Sjömansskolor fanns även i Chioggia vid södra inloppet till Venedigs lagun samt på ön Zakynthos på nuvarande Greklands västkust.

Söner till patricierfamiljer fick som tonåringar göra praktik på galärer för att lära sig sjömansyrket. Under 1500-talet uppgick dessa årligen till ca 200.<sup>xiii</sup>

## **Den sjöburna handeln.**

Som nämnts chartrades tidvis staten Venedigs galärer ut till civila rederier för handelssjöfart. Vi kan här ana en annan

inställning till staten än i de mer vanliga monarkierna. I dessa var Konungen självskrivnen chef för statsapparaten, vilket medförde en uppdelning i "Örlogsflottan" (Kungens skepp) och "Handelsflottan" (Kofferdister).<sup>2</sup> Republiken Venedig styrdes ytterst av "Stora Rådet" på c.a 2000 personer, troligen de mest välsituerade medborgarna. Dessa såg alltså staten som ett redskap för sina affärsintressen. Ett samutnyttjande av statens fartyg för krig och handel framstod således som naturligt.<sup>3</sup>

### **Galären som handelsfartyg.**

Det kan synas förvånande att man i Venedig använde galärer som handelsfartyg. De krävde en besättning på 200 man för en lastförmåga på bara 50 ton. Fenomenet säger mycket om Medelhavet som hav, med svaga eller oregelbundna vindar. Fördelen torde vara att roddfartyget är överlägset segelfartyget när det gäller att hålla en tidtabell.

Ordet "Galär" är intimt förknippat med "galärslav". Venedigs galärer bemannades dock av fria och avlönade venetianare. En författning från år 1412 stipulerade att besättningen skulle uppgå till 210 man, varav 170 roddare.<sup>xiv</sup>

Galärens stora besättning begränsade aktionsraden. Tungt kroppsarbete i medelhavsklimat innebär en stor dricksvattenförbrukning, vilket nödvändiggjorde strandhugg för komplettering. Beordrad underhållssäkerhet för Republikens galärer var fyra dygn.

Även i fredstid koncentrerades galär-

---

2. Jmf citatet som tillskrivs Ludvig XIV av Frankrike; "L'État, c'est moi" (Staten - det är jag).

3. Jmf det monarkistiska Storbritanniens omvända syn på samutnyttjande i form av "Ship Taken Up From Trade" STUFT.

trafiken i konvojer som säsongsmässigt var uppdelade på olika destinationer. Det framgår inte om dessa motiverades av sjösäkerhet eller av piratverksamhet. Fasta destinationer var Tunis/Tripoli, Barbarkusten och Aigues-Mortes i Frankrike, nuvarande Turkiet, Syrien, Beirut, och Alexandria. Dessutom gick en årlig konvoj ut i Atlanten, nämligen till Flandern.<sup>xv</sup>

## **Godstrafiken**

Basen för godstrafiken var till en början salt, som producerades i lagunerna kring Venedig. Saltet var på medeltiden nödvändigt som konserveringsmedel. Det såldes till andra städer i Italien och Republiken lyckades med tiden tillskansa sig monopolställning.<sup>xvi</sup>

När Europas städer växte, kunde de inte längre försörjas med livsmedel från den närmaste omgivningen. Spannmål blev därför en viktig vara att transportera och Republiken Venedig hämtade denna från länderna norr om Svarta havet i stark konkurrens med Genua. Andra importvaror var vin från Kreta, socker bl.a. från Egypten. Sockret raffinerades i Venedig, där man även förädlade inköpta skinnvaror.

Från Mellersta östern och Indien samt till och med från Kina hämtades kryddor som lastades i Levanten dvs länderna kring östra Medelhavet, dit de fraktats över land med karavaner. I början av 1400-talet stod Venedig för 3/4 av kryddimporten till Europa. 2/3 av detta var vanligt peppar. Andra kryddor var tex kanel. Betalning av importvarorna från orienten skedde mestadels med silver och guld.<sup>xvii</sup>

## **Passagerartrafiken**

Under perioden 1096 till 1272 genomför-



des nio större och ett antal mindre korståg i avsikt att befria det heliga landet från Muhammedanerna.

Det två första tog landvägen över nuvarande Turkiet. Efter detta torde Kristenheten ha insett värdet av sjötransporter. Det blev sålunda Venedigs fartyg som fraktade korsfararna, deras hästar och övrig utrustning till Mellersta östen. Till skillnad från den Katolska kyrkan och korsfararna, ansåg Venezianarna inte att detta var att betrakta som ideell verksamhet, utan tog marknadsmässigt betalt för sina transporttjänster.

För fjärde korståget (1202-1204) där Dogen *Dandolo* själv engagerade sig finns uppgifter på den transportvolym som Venedig kontraktsmässigt åtog sig: 4500 hästar, 4500 riddare 9000 väpnare, och 20 000 man infanteri.<sup>xviii</sup> Det är dock oklart hur många som verkligen transporterades med hänsyn till uppdragsgivarnas svårigheter med att få fram korsfarare.

Utöver själva trupptransporterna gav korstågen upphov till en omfattande trafik med pilgrimer som skulle besöka Det heliga landet.

Att stödja korstågen kan inte ha varit ett lätt beslut för republiken att fatta. Handeln mellan Europa och Indien upprätthölls med hjälp av venezianska fartyg och arabiska kamelkaravaner. Kristna och Muslimer hade därför ömsesidig nytta av varandra. Ett krig i Mellersta östen var naturligtvis inte bra för affärerna.

## Venedigs Fiender

### Byzantinska riket

Vid uppdelningen mellan Väst- och Öst-rom hamnade Venedig på den östra sidan. Med hjälp av *Karl den Store* (747-814) lyckades man uppnå självständighet. Långe rådde fredliga förhållanden mellan

Byzans och Venedig som idkade sjöfart i området och det bildades en koloni av venezianska köpmän i Konstantinopel. År 1082 utfärdade Östromerska kejsaren en bulla som gav Venezianska köpmän privilegierad ställning inom Imperiet. Mot slutet av 1100-talet inträffade en vändning genom att den Venezianska kolonien i Konstantinopel vid två tillfällen utsattes för plundringar och massakrer.<sup>xix</sup>

I samband med Fjärde Korståget 1204, kunde inte korsfararna betala för sin transport. Dogen *Enrico Dandolo* (1107-1205) lyckades då övertala korsfarararmén att i stället för att landstiga i Egypten som planerat, hjälpa Venedig att inta Zadar i Dalmatien samt självaste Konstantinopel. Dessa tilltag att anfälla kristna städer framkallade naturligtvis Påvens i Rom vrede i form av en bannlysning av Republiken. Venezianarna tycks dock ha tagit detta med jämnmod. Även om man blev tvungna att släppa från sig Zadar, lyckades man lägga sig till med Kreta och öarna i Egeiska havet.<sup>xx</sup>

### Genua

De norditalenska republikerna Genua och Venedig var framstående sjöfartsnationer och båda bedrev handel på Medelhavet, Svarta havet samt i Atlanten upp till de Brittiska öarna. Konkurrensen mellan dem ledde under perioden 1256 till 1381 till inte mindre än fyra krig.<sup>xxi</sup> Under det sista intog Genua Venedigs grannstad, Chioggia som ligger vid ett av inloppen till lagunen runt själva Venedig. Troligen var denna åtgärd inte avsedd att invadera själva staden Venedig utan att pressa fram förmånliga fredsvillkor. Samma idé tillämpades av Tsar Peter (1682-1725) 360 år senare genom att han sände sin skärgårdsflotta att plundra och bränna Stockholms skärgård åren 1719-1721.<sup>xxii</sup>

Genua hade dock här övertrasserat sina krafter och Chioggia återtog av Venedig 1381. Efter detta gjordes en uppdelning så att Venedig härskade i Adriatiska havet, medan Genua i gengäld fick kontroll över Tyrrenska havet väster om Italien.<sup>xxiii</sup>

De två ”Italienska” republikerna kämpade således mot varandra om handelsvägarna i Medelhavet. Likheten med de två skandinaviska monarkierna Danmarks och Sveriges kamp om handelsvägen genom Öresund är slående. Skillnaden är dock att Italien enades till en stat under 1860-talet, medan de skandinaviska staterna återstår att förena.

### Osmanska riket

Under 1400-talet började det muslimska Ottomanska riket expandera västerut. År 1453 föll Konstantinopel, vilket innebar slutet för det Östromerska riket. År 1529 lyckades de Ottomanska styrkorna med hjälp av floden Donau samla 120 000 man utanför Wien, men tvingades av den analkande vintern att dra sig tillbaka. År 1570 invaderade de och intog Venedigs koloni Cypern.

För att hejda den Ottomanska expansionen mot Europa mobiliserade de kristna genom Påvens försorg ”Den heliga ligan” bestående av Genua, Malta, Neapel, Savojen, Spanien, Toscana och Venedig. Av ligans 210 fartyg var dock 109 Venezianska och dessa stod för 2/3 av den samlade artillerikraften.<sup>xxiv</sup>

Flottorna möttes i Korintiska viken utanför staden Lepanto som nu kallas Naupaktos. Totalt deltog 470 fartyg. Vardera sidan förfogade över runt 30 000 soldater, samt minst lika många roddare och sjömän.<sup>xxv</sup> Även i jämförelse med stora slag till lands torde detta vara bland det större ända fram till Napolenkrigen, då Franska revolutionen inför värnplikts-

arméer. Detta torde ha sin förklaring i svårigheterna att försörja så stora koncentrerade truppstyrkor till lands. Med fartygen kunde man samla proviant inom ett mycket större område.

Slaget blev epokgörande då Venedig hade utrustat sex tyngre fartyg med bredsidartilleri ”Galeazze” som för första gången användes i taktisk samverkan med roddflottan. En breddsida på 12-16 skott torde räcka för att förstöra en galär. Detta tillsammans med att den ottomanska flottan saknade flyktväg gjorde att den Heliga ligan kunde vinna en förkrossande seger, endast ett 50-tal osmanska fartyg kunde slå sig igenom och undkomma till hemlandet.

### Ledningssystem

Man inser omedelbart ledningsproblemen med styrkor som omfattade hundratalas fartyg. Ledning på dagen skedde med hjälp av signalflaggor som hissades enställigt. På natten användes ljus i kombination med kanonskott, upp till fem i rad.<sup>xxvi</sup>

### Nedgång och fall

Men varför gick då Republiken under? Formellt skedde det år 1797 genom att *general Bonaparte* (1769-1821), han var då ännu inte fransk kejsare, invaderade republiken från landsidan. Venedig blev därefter en bricka i maktspellet mellan Frankrike och Österrike och kom efter Wienkongressen 1815 att tillhöra Österrike.

Den verkliga orsaken till nedgången hade dock börjat flera århundraden tidigare. År 1498 lyckades nämligen en portugis, *Vasco da Gama* nå Indien genom att kringsegla Afrika och lyckligt återvända året därpå. Det innebar att östra medelhavet inte längre var den enda vä-

gen till Indien, Bortre indien och Kina. De mödosamma och riskabla transporterna över land genom Mellersta östern kunde ersättas med transocean handel. Detta blev ett svårt slag för Rialtobörsen i Venedig. Man övervägde möjligheten att med en kanal förbinda Nilen med Röda havet, men detta översteg förmågan på medeltiden.<sup>xvii</sup>

Det som fick republiken Venedig att blomstra, dvs att sjötransporter är många gånger billigare och ofta även snabbare än dito till lands även om vägen är längre, blev således även dess undergång.

---

#### Slutnoter

- i. Sjömaktens iflytande på historien 1660-1783, A.T Mahan, Översättning av L. Åkerhielm, Marinelitteraturföreningens förlag, Stockholm nr 80.1, 1899
- ii. Storia della Repubblica Veneta, Guiseppa Gullino, Editrice La Scuola 2010, ISBN 978-88-350-2630-3 sid 35.
- iii. Storia della Marina Veneziana da Lepanto alla caduta della Repubblica 1571-1797 Volume 1, Mario Nani Mocenigo, Dario De Bastiani Editore, Vittorio Veneto 2011, ISBN 978-88-8466-217-0 sid 8.
- iv. Wasas historia 1956-64, upptäckt, bärgning, utgrävning, Gillis Claus, Sjöhistoriska museet Stockholm 1986, ISBN 918526-25-9, Sid 21.
- v. Historisk Guide till Italien, Valerio Lintner, Historiska Media, Lund 1999, ISBN: 91-88930-49-1 sid 100.
- vi. Storia della Marina Veneziana da Lepanto alla caduta della Repubblica 1571-1797 Volume 1, Mario Nani Mocenigo, Dario De Bastiani Editore, Vittorio Veneto 2011, ISBN 978-88-8466-217-0 sid 3.
- vii. Ibid sid 8.
- viii. Greek Waters Pilot, Rod Heikell, Imray Laurie Norie & Wilson Ltd, Cambridgeshire 2009, ISBN 978 085288 971 8
- ix. Lepanto 1571 La Lega santa contro l'Impegno ottomano, Niccolò Capponi, il Saggiatore S.P.A. Milano 2010, ISBN 978-885650202-2, sid 162.
- x. Se not vi sid 13.
- xi. Ibid sid 30-56.
- xii. Ibid sid 33.
- xiii. Ibid sid 27.
- xiv. Pengar och makt. Medeltidens handelsmän i Europa, Peter Spufford, Albert Bonnier 2003, ISBN 91-0-058060-0 Översättning av Margareta Eklöf. Sid 397.
- xv. Ibid sid 398-401.

- xvi. Se not ii sid 145.
- xvii. Se not xiv sid 310.
- xviii. Korståg Västerlandets heliga krig, Sören Wibeck, Scandbook, Falun 2005, ISBN 95-85057-96-7 Sid 225.
- xix. Se not ii sid 335.
- xx. Ibid sid 30 och 336.
- xxi. Ibid sid 42-47.
- xxii. Illustrerad svensk sjökrigshistoria senare delen omfattande tiden 1680-1814, Gunnar Unger, Albert Bonniers förlag, Stockholm 1923 sid 88-98.
- xxiii. Se not ii sid 42-47.
- xxiv. Lepanto 1571 La Lega santa contro l'Impero ottomano, Niccolò Capponi, il Saggiatore S.P.A. Milano 2010, ISBN 978-885650202-2 Appendix I sid 271-273.
- xxv. Ibid sid 222-223.
- xxvi. Se not ii sid 56-57
- xxvii. Se not ii sid 151.



Jur. kand.  
MATTIAS WIDLUND

*Mattias Widlund är sjörättsjurist och verksam vid Skarp Stockholm Advokatbyrå.*

## **Sjöfartsskyddets civilrättsliga implikationer**

*Den 1 juli innevarande år har det förflutit tio år sedan ISPS-koden (International Ship and Port Facility Security Code, 2004) trädde ikraft. Regelverket, som utgör ett omfattande rättsskyddssystem för fartyg, rederiet och hamnanläggningar, är förknippat med höga kostnader för sjöfartens aktörer. Dessa kostnader landar i slutänden på konsumenten, men måste dessförinnan fördelas mellan redare, befraktare, sjöassuradörer med flera. Trots att det alltså är ett decennium sedan regelverket introducerades saknas fortfarande relevant rättspraxis. Det finns därför anledning att närmare analysera några centrala civilrättsliga frågeställningar som har uppstått eller kan antas komma att uppstå med anledning av upprätthållandet av sjöfartsskyddsbestämmelserna. Denna artikel är den tredje och sista i en serie om sjöfartsskydd publicerad i TiS. De tidigare avser befälhavarens ansvar (N:r 1 2012), respektive lagen (2013:283) om bevakning ombord på svenskt fartyg (N:r 2 2013).*

### **Inledning**

Sjöfartsskyddsbestämmelserna är i sig inte avsedda att ligga till grund för bedömning av utomobligatoriskt skadeståndsansvar och innehåller heller inte några element av kontraktuella förpliktelser. Efterlevnaden av bestämmelserna är dock relevant ur ett civilrättsligt perspektiv eftersom de i stor utsträckning är föremål för förvaltnings- och straffrättsliga sanktioner. Därmed ses de som *handlingsföreskrifter*, vilkas åsidosättande konstituerar vårdslöshet i utomo-

obligatoriska förhållanden.<sup>1</sup> Krav på att ISPS-koden efterlevs finns också införda befraktningsavtal och försäkringsvillkor och får därmed även inomobligatoriska implikationer

### **Sjöfartsskyddets inordnande under sjövärdighetsbegreppet**

En fråga av stor betydelse är huruvida sjöfartsskyddsbestämmelserna kan inordnas under det civilrättsliga *sjövärdighetsbegreppet* och om en bristande

efterlevnad följaktligen skulle resultera i att fartyget blev att betrakta som icke sjövärdigt. Denna diskussion tar främst sin utgångspunkt i *resesjövärdigheten*, det vill säga de krav som uppställs för fartygs resa avseende bland annat utrustning och bemanning.

Beträffande sjötransportavtal angavs i förarbetena till 1994 års sjölag att innebörden av begreppet sjövärdighet är ”relativt” och måste bestämmas ”utifrån det sammanhang eller den avtalstyp det är fråga om.”<sup>vi</sup>

Svensk praxis tillmäter i viss utsträckning engelsk rättspraxis betydelse som vägledande på sjötransporträttens område, mot bakgrund av den dominans engelsk rättspraxis har haft beträffande transportdokument och certepartier.<sup>iii</sup> Dessutom är hänvisning till engelsk rätt och engelsk skiljedomstol i förekommande avtal mycket vanligt på sjötransportmarknaden. Således är det även för svenskt vidkommande motiverat att utreda hur frågan skulle lösas under engelsk rätt. Sjövärdighetsbegreppets omfattning har särskilt belysts i två engelska rättsfall, relevanta i detta sammanhang.

År 1929 uttalade Lord Sumner i rättsfallet *Baradley & Sons v. Federal Steam Navigation Co.*<sup>iv</sup>

”[I]n the law of carriage of goods by sea neither seaworthiness nor due diligence is absolute. Both are relative, among other things, to the state of knowledge and standards prevailing at the time ...”

Denna hållning bekräftades sedermera av Mr Justice Cresswell år 2002 i rättsfallet *The Eurasian Dream*.<sup>v</sup>

“Seaworthiness must be judged by the standards and practices of the industry at the relevant time, at least so long as

those standards and practices are reasonable ...”

Såväl svensk som engelsk rätt har alltså givit begreppet sjövärdighet en bred och dynamisk innebörd och det är därför högst sannolikt att praxis kommer att låta begreppet täcka inte endast de sjöfartsskyddsbestämmelser som kan sammanlänkas med allmänna krav på fartygssäkerhet, utan även mer specifika materiella sjöfartsskydds krav.<sup>vi</sup>

### **Förpliktelsen att upprätthålla sjövärdigheten och utföra transport med tillbörlig omsorg**

Förutsatt att de materiella sjöfartsskyddsbestämmelserna inordnas under det kontraktuella sjövärdighetsbegreppet avsluter skyldigheter och rättsföljder som placeras på redaren i detta sammanhang till redan etablerade ansvarsstrukturer

Vad gäller exempelvis *resesjövärdigheten* föreskriver den svenska sjölagen att redaren ska se till att fartyg är sjövärdigt, vari också innefattas att det är behörigen bemannat och utrustat.<sup>vii</sup> Brott mot dessa förpliktelser är grund för skadeståndsansvar eller hävande av avtal.

Redaren ska också utföra själva transporten med *tillbörlig omsorg* (due diligence).<sup>viii</sup> Att inte uppfylla de materiella krav som ställs under sjöfartsskyddslagstiftningen måste rimligen vara ett bevis för att transporten inte har utförts med tillbörlig omsorg.

## **Befraktning**

### **Rätten att vägra att anlöpa en hamnanläggning som opererar under skyddsnivå 2 eller 3 – Unsafe Port och War Risk-klausuler**

I både rese- och tidsbefraktning förutsätts befraktaren nominera en säker hamn (Safe Port). Om så inte sker har redaren (bortfraktaren) rätt att vägra att

anlöpa den av befraktaren anvisade hamnen.<sup>ix</sup> Den relevanta frågan som uppstår i detta sammanhang är huruvida en hamnanläggning som tillämpar skyddsnivå 2 eller 3 – dvs. om en förhöjd respektive omedelbart överhängande hotbild föreligger – är att beteckna som en *osäker* (Unsafe Port); och om redaren därmed är skyldig att acceptera den eller inte. Frågan torde i praktiken bli löst av en annan anledning beträffande skyddsnivå 3; då hamnanläggningen, i enlighet med dess skyddsplan, sannolikt över huvudtaget inte betjänar fartyg som inte redan ligger förtöjda i hamnanläggningen. Hamnen torde då istället bli en *omöjlig hamn*. Även utan ett sådant hinder mot anlöpande måste det anses självklart att de förhållanden som kan leda till en höjning till den exceptionella skyddsnivå 3 medför att hamnen inte kan anses säker.<sup>x</sup> Vid skyddsnivå 2, då en förhöjd men inte förväntad eller sannolik risk för ett säkerhetstillbud föreligger, kan frågan bli svårare att lösa.<sup>xi</sup> Engelsk rätt har här utgått från en form av *bonus pater familias*-grundsats där det hypotetiska testet är hur en ”förnuftig” redare eller befälhavare skulle handlat i sammanhanget. Denna princip etablerades genom rättsfallet *Saga Cob* där domstolen fastslog att:<sup>xii</sup>

“[The Port] will not be regarded as unsafe unless the ‘political’ risk is sufficient for a reasonable shipowner or Master to decline to send or sail his vessel there.”

Samma princip återspeglas i *The Product Star*, där Judge Diamond uttalade:<sup>xiii</sup>

”The test is whether the owners consider it dangerous, not whether in fact it was obviously dangerous ... it must be shown that the owners bona fide

believed the port to be dangerous ... I would construe the word “dangerous” as meaning “dangerous by reference to the standards and circumstances which existed at the date of the charterparty ...” [Understrykning tillagd]

Sammanfattningsvis måste en bedömning göras från fall till fall av huruvida redaren eller befälhavaren rent subjektivt hade anledning att anta att hamnen inte var säker.

Redaren eller befälhavaren torde också kunna vägra att anlöpa en hamn där skyddsnivå 3 råder med stöd av tillämpliga *krigsriskklausuler* i det fall krigsriskerna – och därmed även den sannolika eller överhängande risken för ett säkerhetstillbud – består i ett terroristhot eller hot med koppling till sjöroveri eller väpnat rån mot fartyg.<sup>xiv</sup> Exempelvis föreskriver BIMCO:s *VOYWAR 2013* (War Risks Clause for Voyage Chartering, 2013) följande rättighet under ett certeparti i detta avseende:<sup>xv</sup>

“(b) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, performance of the Contract of Carriage, or any part of it, may expose the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks, the Owners may give notice to the Charterers cancelling this Contract of Carriage, or may refuse to perform such part of it as may expose the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks; provided always that if this Contract of Carriage provides that loading or discharging is to take place within a range of ports, and at the port or ports nominated by the Charterers the Vessel, cargo, crew, or other persons on board the

Vessel may be exposed to War Risks, the Owners shall first require the Charterers to nominate any other safe port which lies within the range for loading or discharging, and may only cancel this Contract of Carriage if the Charterers shall not have nominated such safe port or ports within 48 hours of receipt of notice of such requirement.” [Understrykning tillagd].

### ”Off hire”

Tidshyra vid tidsbefraktning ska enligt sjölagen inte utgå under den period då ett fartyg inte kan användas ”... på grund av förhållanden på tidsbortfraktarens sida.”<sup>xvi</sup> Detta innebär att fartyget är ”off hire”, vilket inte förutsätter vårdslöshet på redarens (tidsbortfraktarens) sida. Förekommade standardformulär innehåller regelmässigt klausuler med motsvarande innehåll. Ett exempel är klausul 15 i New York Exchange (NYPE) Form 1946:

“That in the event of the loss of time ... by any other cause preventing the full working of the vessel, the payment of hire shall cease for the time thereby lost”.

Såväl relevant nordisk som engelsk praxis saknas helt på detta område.<sup>xvii</sup> Det finns dock inte anledning att anta att tid som går förlorad på grund av en bristande efterlevand av sjöfartsskyddsbestämmelserna inte skulle räknas som off hire.<sup>xviii</sup>

### Notice of Readiness

I samband med hamnanlop ska viss sjöfartsskyddsrelaterad information lämnas från fartygen, genom en *förhandsanmälan* (notification), till kuststatens kontaktpunkt (i Sverige Kustbevakningen).<sup>xix</sup> Skulle man vid kontaktpunkten, efter att ha mottagit denna information, ha grun-

dad anledning att tro att ett fartyg inte uppfyller föreskrivna sjöfartsskyddskrav ska kontaktpunkten försöka upprätta en förbindelse med fartyget i syfte att åtgärda bristen.<sup>xx</sup> Med ”grundad anledning” avses bevis på eller tillförlitlig information om att fartyget inte uppfyller kraven.<sup>xxi</sup> I det fall kommunikationen inte leder till rättelse eller om kontaktpunkten fortfarande misstänker att det finns brister i sjöfartsskyddet får kontaktpunkten vidta ett antal kontrollåtgärder, bland annat vägra tillträde till viss hamn.<sup>xxii</sup> På samma sätt kan kontrollåtgärder, såsom fördröjning av ett fartyg, vidtas när fartyget redan befinner sig i hamn.<sup>xxiii</sup>

Vid resebefraktning används regelmässig så kallade *cancelling clauses*, som föreskriver att befraktaren ska ha en möjlighet att frånträda ett certeparti (sjötransportavtal) i händelse av att en så kallad *Notice of Readiness* (NOR) vid avtalad tidpunkt inte har kunnat utfärdas.<sup>xiv</sup> Ett fartyg som vägrats förtöjning, fördröjts eller avvisats från en hamn på grund av brister i sjöfartsskyddet, kan inte avge NOR vid avtalad tidpunkt, vilket därmed ger befraktaren en grund för frånträdan- de av certepartiet.<sup>xv</sup>

Vidare följer av engelsk praxis, genom rättsfallet *Johanna Oldendorff*<sup>xxvi</sup>, att ett fartyg som av en hamnmyndighet förelagts att vänta utanför en hamn inte är ett ”*arrived ship*”, vilket skulle innebära att NOR inte heller kan lämnas i det fall hamnanläggningen inte kan betjäna fartyg på grund av exempelvis en förhöjd skyddsnivå. Det finns tre skyddsnivåer, 1-3, där skyddsnivå 1 är normalnivån och skyddsnivå 3 innebär att ett omedelbart överhängande hot föreligger mot ett fartyg, en hamnanläggning eller en hamn. Skyddsnivån sätts av staterna utifrån föreliggande hotbild.



BIMCO har tagit fram en särskild ISPS-klausul för resebefraktning, *ISPS/MTSA Clause for Voyage Charter Parties 2005*, som dock reglerar NOR och liggetidens början på följande sätt till redarens förmån:<sup>xxvii</sup>

(c) Provided that the delay is not caused by the Owners' failure to comply with their obligations under the ISPS Code/MTSA, the following shall apply:

(i) Notwithstanding anything to the contrary provided in this Charter Party, the Vessel shall be entitled to tender Notice of Readiness even if not cleared due to applicable security regulations or measures imposed by a port facility or any relevant authority under the ISPS Code/MTSA.

(ii) Any delay resulting from measures imposed by a port facility or by any relevant authority under the ISPS Code/MTSA shall count as laytime or time on demurrage, unless such measures result solely from the negligence of the Owners, Master or crew or the previous trading of the Vessel, the nationality of the crew or the identity of the Owners' managers. [Understrykning tillagd]

Klausulen föreskriver alltså att så länge en försening inte orsakats av fel på redarens sida får NOR lämnas och liggetiden börja.

## Säkerhetsföreskrifter i försäkringsavtal

Redaransvaret försäkras, enkelt uttryckt, genom redarens P&I-försäkring (Protection and Indemnity). Till försäkringstagarens allmänna skyldigheter under ett försäkringsavtal hör att följa uppställda *säkerhetsföreskrifter*. Beträffande P&I-försäkring kan en sådan säkerhetsföreskrift avseende sjöfartsskyddsbestäm-

melserna utläsas exempelvis ur Swedish Clubs villkor 2014/15, regel 10 § 1.2:<sup>xxviii</sup>

”Försäkringstagaren skall efterkomma förpliktelser och krav som det försäkrade fartyget är underkastat av registreringslandets lag eller av andra behöriga myndigheter beträffande fartygets konstruktion, utförande, anpassning, inredning, skick, utrustning, bemanning, säkra operation och drift samt sjöfartsskydd.

Giltigt certifikat gällande sådana förpliktelser, inklusive ISM- och ISPS-certifikat, skall alltid finnas. Underlåter försäkringstagaren att fullgöra sina förpliktelser enligt denna punkt, kan Föreningen avvisa krav på ersättning för ansvar, kostnader eller utgifter som orsakats av sådan underlåtelse.” [understrykning tillagd]

Regeln föreskriver alltså en uttrycklig skyldighet att följa gällande författningar, vilket innefattar bestämmelserna om sjöfartsskydd. Vidare anges att giltigt ISPS-certifikat alltid ska finnas. Följden av att förpliktelserna inte efterlevs kan bli att krav på ersättning avvisas eller sätts ned.

## Ansvarsbegränsning, förlust av ansvarsbegränsningsrätten och identifikation

Redarens skadeståndsansvar kan normalt begränsas till ett visst maxbelopp. Denna rätt föreligger dock inte för redare eller annan som kan åberopa ansvarsbegränsning, som uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet och med *insikt* om att skadan sannolikt skulle uppkomma, *själv* anses ha vållat skadan.<sup>xxix</sup> Rekviritet att skadevällaren ska ha ”insikt” i att skadan

sannolikt skulle uppkomma innebär ett särskilt kvalificerat vållande, så kallad *medveten culpa*, på gränsen till uppsåt.<sup>xxx</sup>

I personkretsen av vilka som ska kunna identifieras (jfr formuleringen ”själv”) med redaren ingår rederiets företagsledning, men även andra i chefsbefattning som har en självständig ställning och långtgående befogenheter att företräda redaren. Dock kan befälhavaren aldrig identifieras med redaren.<sup>xxxi</sup>

Mot bakgrund av de uppgifter *rederiets skyddschef* – alltså den befattningshavare vid rederiet som har ett särskilt övergripande ansvar för sjöfartsskyddet i rederiets flotta – innehar samt att denne förutsätts vara en senior befattningshavare vid rederiet är det inte uteslutet att en identifikation kan föreligga.<sup>xxxi</sup>

Frågan om identifikation är även grundläggande inom försäkringsrätten, som då rör vilka som ska omfattas av begreppet *försäkringstagaren*. Om försäkringsfallet framkallats av försäkringstagaren är följden nämligen den att ersättning inte lämnas eller sätts ned. I regel omfattas individer i företagsledande ställning av begreppet försäkringstagare i detta avseende.<sup>xxxiii</sup>

## Handling med fartygs-historik – Ett *prima facebevis*?

Fartyg ska medföra ombord en *handling med fartygshistorik* (Continuous Synopsis Record, CSR), som alltid ska kunna kontrolleras.<sup>xxxiv</sup> Denna ska bland annat innehålla uppgift om fartygets flaggstat, IMO-identifikationsnummer, namn, hemmahamn, ägare och klassificerings-

sällskap.<sup>xxxv</sup> Syftet är bland annat att förhindra att spökskepp uppstår. Handlingen utfärdas av flaggstatens behöriga myndighet, i Sverige Transportstyrelsen, och utgör därmed ett formellt bevis om bland annat ägarförhållanden. Man måste rimligen kunna utgå från att vad som står i handlingen gäller så länge annat inte visas och således torde handlingen ha karaktär av *prima facebevis* beträffande äganderätten till ett fartyg. Handlingen skulle därmed kunna åberopas i samband med begäran om kvarstad på ett fartyg.<sup>xxxvi</sup>

## Avslutande kommentar

Det är uppenbart att ISPS-koden och dess anslutande internationella och nationella lagstiftning kommer att få civilrättsliga implikationer. Relevant rättspraxis saknas emellertid på området, inte bara i Sverige utan även internationell. För att få svar på frågan om vilken påverkan regelverket faktiskt har på svensk rätt krävs naturligtvis ett mer omfattande säkerhetstillbud eller ett genomfört attentat med koppling till svenska intressen. Följaktligen är lösningen på de ifrågavarande frågeställningarna, som skulle kunna utmejslas i rättspraxis, i sig högst önskad och i bästa fall får vi aldrig svar på vilka civilrättsliga implikationer sjöfartsskyddet skulle få.

Avslutningsvis ska också påpekas att en begränsning beträffande rättsutvecklingen i Sverige ligger i det att förekommande sjötransportavtal, som nämnts inledningsvis, avseende internationella transporter i regel hänvisar till skiljeförfarande i London och föreskriver engelskt rätt som tillämplig.

## Slutnoter

- i. Jfr Hellner, Jan och Radetzki, Marcus, Skadeståndsrätt, 8 u., 2010, sid. 129 ff.
- ii. Prop. 1993/94:195 Om ny sjölag, sid. 166.
- iii. Gorton, Lars, Transporträtt – En översikt, 2 u., 2003, sid. 25 f., med referens till rättsfallen NJA 1954 s. 573 och NJA 1971 s. 474.
- iv. Lord Sumner, F. C. Bradley & Sons, Ltd. v. Federal Steam Navigation Company, Ltd. (1925) 22 Ll.L.Rep. 424, (1926) 24 Ll.L.Rep. 446, (1927).
- v. Mr Justice Cresswell, Patera Traders Co. Ltd. and Others v. Hyundai Merchant Marine Co. Ltd. and Another, (The Eurasian Dream). [2002] 1 Ll.L.Rep. 719.
- vi. Notera att den svenska lagstiftaren har valt att överföra vissa materiella sjöfartsskyddsbestämmelser från sjöfartsskyddslagen till fartygssäkerhetslagen. Detta gäller föreskrifter om handling med fartygshistorik och IMO-identifikationsnummer (jfr 6 kap. 1 § 9-10 pp. fartygssäkerhetslagen (2003:364), samt prop. 2004/05:156 Åtgärder inom sjöfartsskyddet, m.m.). Under alla omständigheter måste detta innebära att dessa bestämmelser täcks av det offentligt rättsliga sjövärdighetsbegreppet (1 kap. 9 § sjölagen (1994:1009)samt 2 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen).
- vii. 13 kap. 12 § 2 st. sjölagen.
- viii. 13 kap. 12 § 1 st. sjölagen. Jfr 14 kap. 7 och 52 §§ sjölagen.
- ix. Jfr 14 kap. 8 § 1 st. resp. 65 § 1 st. sjölagen.
- x. Jfr avsnitt 2.1.11 i bilaga 2 till förordning (EG) nr 725/2004.
- xi. Jfr avsnitt 2.1.10 i bilaga 2 till förordning (EG) nr 725/2004.
- xii. [1993] 1 Ll.L.Rep. 508. Se Jones, Maritime Security – A practical guide, sid. 72 f.
- xiii. [1991] 2 Ll.L.Rep. 468, sid. 478. Se närmare Michele, Keith, Maritime Security Conflict of the High Sea, i Schelin, Johan (red.), General Trends in Maritime and Transport Law, 2009, sid. 78.
- xiv. Se Jones, Steven, Maritime Security – A practical guide, 2010, sid. 73.
- xv. Jfr (a)(ii) i klausulen som anger att begreppet War Risks täcker "... any actual, threatened or reported: ... acts of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure (hereinafter "Piracy"); acts of terrorists ...". Klausulen kommenteras i BIMCO Special Circular No. 5, 16 July 2013 (tillgängligt på BIMCO:s hemsida).
- xvi. Jfr. 14 kap. 72 § 1 st. sjölagen.
- xvii. Jfr Michele, War, Terror and Carriage by Sea, 2004, sid. 806 f.
- xviii. Se Soyer, Baris och Williams, Richard, Potential legal ramifications of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code on Maritime Law, (2005), Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, sid. 533. Notera här att innehållet i BIMCO:s ISPS/MTSA Clause for Time Charter Parties 2005 inte medför någon ändring i detta avseende. Klausulen är dock "redarvänlig" beträffande placeringen av ansvar för förseningar och kostnader som uppstår pga. beslut eller förhållanden från en hamnanläggnings eller behörig myndighets sida.
- xix. Jfr regel 9.2 i bilaga 1 till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (nedan förordning (EG) nr 725/2004), samt artikel 6 i förordning (EG) nr 725/2004.
- xx. Regel 9.2.4 i bilaga 1 till förordning (EG) nr 725/2004.
- xxi. Se närmare punkt 4.32-4.33 i bilaga 3 till förordning (EG) nr 725/2004.
- xxii. Regel 9.2.4 samt 9.2.5 1 st. i bilaga 1 till förordning (EG) nr 725/2004.
- xxiii. Jfr regel 9.1.2-9.1.3 i bilaga 1 till förordning (EG) nr 725/2004.

- xxiv. Jfr 14 kap. 28 § sjölagen, samt t.ex. klausul 9(a) GENCON 94 (BIMCO General Voyage Charter Party).
- xxv. Se Soyer, Potential legal ramifications of the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code on Maritime Law, sid. 526 f, med referens till rättsfallet BS & N Ltd (BVI) v. Micado Shipping Ltd (Malta) (The Seaflower). [2001] 1 L.L.Rep. 341. Jfr t.ex. klausul 10 i GENCON 94.
- xxvi. [1973] 2 L.L.Rep. 285.
- xxvii. Klausulen behandlas närmare i BIMCO Special Circular, No. 5, 2005, 15 June 2005 (tillgänglig på [www.bimco.org](http://www.bimco.org)).
- xxiii. Tillgängliga på [www.swedishclub.se](http://www.swedishclub.se).
- xxix. 9 kap. 4 §, 13 kap. 33 §, resp. 15 kap. 23 § sjölagen.
- xxx. Se Blom, Birgitta, Sjölagens bestämmelser om redaransvar, 1985, sid. 97 f., samt Falkanger, Thor, Bull, Hans J. och Brautaset, Lasse, Scandinavian Maritime Law, 3 u., 2011, sid. 168 f. och 193 ff.
- xxxi. Jfr prop. 1993/94:195, sid. 244, resp. SOU 1981:8 Översyn av sjölagen 1, sid. 139.
- xxxii. Ännu tydligare blir detta beträffande rederiets säkerhetsansvarige (DP) som ju förutsätts ha en ”direktkontakt med den högsta företagsledningen.”
- xxxiii. Se Bengtsson, Bertil, Försäkringsavtalsrätt, 2 u., 2010, sid. 367 f. samt Falkanger, Thor, Bull, Hans J. och Brautaset, Lasse, Scandinavian Maritime Law, 3 u., sid. 193 ff. samt 523 ff., med vidare referenser.
- xxxiv. Regel 5 i kap. XI/1 SOLAS 74. Bestämmelsen är implementerad genom 21 § Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2004:13) om sjöfartsskydd. Jfr 5 kap. 30 § fartygssäkerhetslagen.
- xxxv. Jfr IMO Resolution A.959(23) samt IMO Resolution MSC.198(80).
- xxxvi. Jfr Michele, War, Terror and Carriage by Sea, 2004, sid. 750 f.

**Small Navies**

*Strategy and Policy for Small Navies  
in War and Peace*



Edited by  
Michael Mulqueen, Deborah Sanders  
and Ian Speller

***Small Navies. Strategy  
and policy for small navies  
in war and peace***

This book addresses the roles and activities of small navies in the past and the present at the national, regional and inter-national level. It focuses, in particular, on the different ways in which such navies have identified and addressed national and international security challenges and the way in which they interact with other navies and security agencies. In addition to examining traditional ‘hard security’ roles the book also examines the relationship of such navies with non-military organisations, institutions and bodies in pursuit of goals relating to broader maritime security and also to other national goals not directly related to security.

The book adopts an inter-disciplinary approach, drawing on research from the fields of international relations, security studies, strategic studies and maritime history in order to examine the diversity of experience amongst different smaller navies and also to establish areas of similarity. The book includes chapters that are theoretical in nature in part one and then a number of case studies in part two that provide a more regional focus and that include analysis of the challenges facing contemporary navies and also historical case studies designed to reveal something useful about the experience of small navies over time.

Small navies have always outnumbered their larger counterparts but this is not reflected in the bulk of popular, academic and professional literature on naval history and maritime strategy which focuses very heavily on the experience of large navies. Any focus on small navies usually identifies them only through their engagement with their larger counterparts, as potential allies or enemies, and often fails to understand them in their appropriate context. Furthermore, there is an enduring tendency to judge such navies by metrics designed for larger navies, both in terms of role and also capability, even though it is far from obvious that such approaches are valid. There is also a tendency to judge small navies within the framework set by traditional maritime strategy, an approach built from an examination of the history of large navies (in the case of the

Anglo-American tradition associated with Mahan and Corbett) or, alternately, a tradition in which the small navy seeks asymmetric advantage against a larger opponent. Such approaches may be appropriate for some navies in some circumstances, but are clearly inadequate for others – and perhaps even for most. This book seeks to set the record straight and to examine small navies within their own right, without prior assumptions about their roles and activities. This will allow for a more balanced understanding of their role in terms on national security and in their relationship with other international actors, including large navies.

The book is divided into two parts: part one focuses the idea of the small navy, with chapters 1 to 3 tackling the issue of definitions. Chapters 4 and 5 focus on the idea of innovation, in role and function, challenging existing assumptions and addressing an aspect of the experience of small navies that is rarely if ever discussed in the existing literature. Chapter 5 translates theory into practice with an analysis of the organisational remodelling underway to facilitate systematic innovation practices in Ireland's navy. Part two examines the experience of small navies through a series of case studies that explores the history, role and activity of a number of navies from East Asia, Europe and North America in order to draw out issues of enduring importance. Each chapter stands on its own merits and offers an authoritative discussion of the matter at hand whilst also contributing to the central theme of the book.

## **CONTENTS**

INTRODUCTION: Ian Speller, Deborah Sanders & Michael Mulqueen

1. THE RANKING OF SMALLER NAVIES REVISITED. Eric Grove
2. ARE SMALL NAVIES DIFFERENT? Geoffrey Till
3. SMALL NAVIES IN PERSPECTIVE: DECONSTRUCTING THE HIERARCHY OF NAVAL FORCES. Basil Germond
4. TRANSFORMING SMALL NAVIES BY SYSTEMATIC INNOVATION: A FRAMEWORK FOR PRODUCTIVITY, EFFICIENCY AND EFFECTIVENESS. Michael Mulqueen and Terry Warburton
5. ADAPTATION THROUGH AGILITY AND INNOVATION: THE KEY FOR SMALL NAVIES PROTECTING NATIONAL INTERESTS AT AND FROM THE SEA. Mark Mellett
6. SMALL NAVIES IN ASIA: THE STRATEGIC RATIONALE FOR GROWTH. Michael McDevitt
7. THE REPUBLIC OF KOREA NAVY – A 'BIG' SMALL NAVY. Ian Bowers
8. 'BEST LITTLE NAVY IN SOUTHEAST ASIA': THE CASE OF THE REPUBLIC OF SINGAPORE NAVY. Swee Lean Collin Koh
9. SMALL NAVIES AND BORDER AND IMMIGRATION CONTROL: FRONTEX OPERATIONS IN THE MEDITERRANEAN. Giampiero Giacomello & Chiara Ruffa
10. SMALL NAVIES IN THE BLACK SEA: A CASE STUDY OF ROMANIA'S MARITIME POWER. Deborah Sanders

11. A SMALL NAVY IN A CHANGING WORLD: THE CASE OF THE ROYAL SWEDISH NAVY. Niklas Granholm\*
12. THE STRATEGIC VALUE OF SMALL NAVIES: THE STRANGE CASE OF THE CONFEDERATE NAVY. Christopher Tuck
13. LEARNING TO BE SMALL: THE EXPERIENCE OF THE BRITISH PACIFIC FLEET, 1944–45. Jon Robb-Webb

**Small Navies. Strategy and policy for small navies in war and peace**

Redaktörer: Michael Mulqueen, Deborah Sanders och Ian Speller

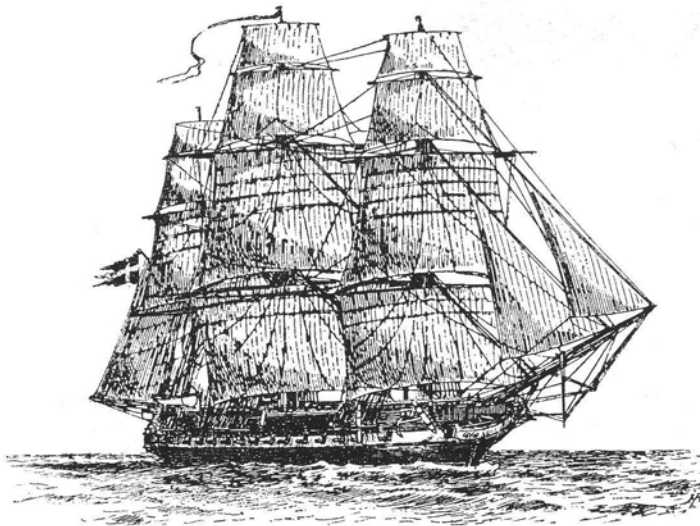
Förlag: Ashgate

Antal sidor: 266

Utgivningsår: 2014

ISBN: 978-1-4724-1759-6

\* Niklas Granholm är ledamot av Kungl. Örlogsmannasällskapet.



# Landkänning: Cabo San Lucas

*Under rubriken «Landkänning» presenteras, i ett antal kortare artiklar, intressanta landmärken för sjöfarare genom seklerna av ledamoten Torbjörn Dalnäs.*

Den 125 landmil långa Californiska halvön i västra Mexiko kallas på spanska Baja California, ”Nedre Kalifornien”. Alta California, ”Övre Kalifornien”, syftade förr på det som sedan 1850 är en av USA:s delstater.

Halvöns sydspets är udden Cabo San Lucas. Där finns en stad med samma namn och en vid namn San José del Cabo, med omkring 70.000 invånare vardera. Tillsammans utgör de storkommunen Los Cabos, ”uddarna”.

Evangelisten Lukas, som udden är uppkallad efter, var en läkare av grekisk börd och följeslagare till Paulus. Som helgon är han målarnas skyddspatron.

I den spanska ridrarberättelsen Esplandiás äventyr är California en klippig ö i närheten av det jordiska paradiset, någonstans öster om Ostindien. Ön befolkas av vackra mörkhyade amasoner, styrda av drottning Califia. När boken gavs ut 1510 hade Spanien ännu inte kommit igång med regelbunden Transpacific-sjöfart mellan sina blivande kolonier Filippinerna och Nueva España.

Den senare kolonin – som Spanien erövrade först senare under 1500-talet – döptes i samband med sin frigörelseprocess i början av 1800-talet om till Mexiko, efter aztekernas krigsgud Mexitli.

Namnet California anses kunna ha arabiskt ursprung. Ghal furun betyder ”het ugn”. La Reconquista – de kristnas återerövring av Iberiska halvön – hade just avslutats med det moriska Granadas fall 1492, men kunskaper i arabiska levde kvar bland lärda spanjorer. I den franska hjälte-dikten Rolandssången från tiden kring 1100 förekommer det geografiska namnet Califerne, som kan ha samma arabiska ursprung.

Det var Hernando de Alarcón som 1540 gav den i hans ögon ogästvänliga halvön namnet California, med tydlig anspelning på fantasin i Esplandiás äventyr. Redan sju år tidigare hade Fortún Ximénez ”upptäckt” den sydligaste delen av halvön, som då ännu ansågs vara en havsomfluten ö. Först när Francisco de Ulloa 1539 trängde fram till Coloradoflodens mynningsdelta längst in i Californiabukten kunde villfarelsen rättas till.

1841 löpte fiskebåten Eiju Maru ut från sin japanska hemmahamn. Vid Kap Inubo, där den mäktiga floden Tone löper ut i Stilla havet, ledde vind och ström till att båten kom i drift sydostvärt. Efter ett halvår på havsvidderna fick de sju japanerna ombord kontakt med ett spanskt skepp, som lotsade dem till Cabo San Lucas. Först efter tre år lyckades några av dem ta sig hem till Japan. Deras äventyr skildras i boken Kaigai ibun, ”En sällsam berättelse från havet”.

En långfärd i motsatt riktning gjorde en oäkta karetsköldpadda. Hösten 2005ID-märktes den i trakten av Cabo San Lucas och sommaren 2013 påträffades den i Japan. Forskarna drar slutsatsen att oäkta karetsköldpaddor som kläckts i Japan tar sig till den mexikanska stillahavskusten via Kurushioströmmen och sedan återvänder till födelseorten för att själv lägga ägg.





*Omgivningarna vid Cabo San Lucas. Foto: Lisa Andres.*

Udden Cabo San Lucas ligger just syd om Kräftans vändkrets och således inom tropikerna, vändkretsarna. Just där möter Californiabuktens varma vatten den sydgående kalla Californiastrommen. Det ger ett rikt liv i havet. Mycket riktigt uppstod orten Cabo San Lucas som ett fiskeläge, som lär ha grundats kring 1828 av engelsmannen Thomas "Old Tom" Richie.

När de spanska conquistadorerna letade sig hit på 1500-talet möttes de av jägar- och samlarfolket pericú, som kallade sin udde Yenecamú. Pericúernas gener lever vidare hos delar av dagens sudcalifornianos, men deras eget språk och egen kultur gick i graven redan på 1700-talet.

Californiahalvön präglas av ogästvänliga berg och kaktusbevuxen sandöken. Den kantas av ett myller av öar.

1981 köpte en vit makt-profet från Santa Barbara i US-delstaten California en liten ö någonstans i östra Stilla havet. Där skulle han bygga upp mikrostaten Aryana alias Nation of Aryan-Pacific (eller United Kingdom of Aryan-Pacific). För de garanterat renrasiga kolonistörerna utlovades fri mat, bostad, sjukvård och utbildning. Den exakta positionen var en väl förborgad hemlighet, men det skulle kunna röra sig om någon av öarna utanför Californiahalvön. Hur som helst lär projektet ha runnit ut i sanden.


Innan så skedde gjorde Aryana även anspråk på ett stort område i Antarktis, som händelsevis brukar kallas den vita kontinenten. Där hade krigsårens tyska lärofäder utropat sitt eget anspråksområde under namnet Neu-Schwabenland. En legend berättar att själve föhrern flydde dit vid krigsslutet för att gömma sig på en underjordisk SS-bas. Men det är en helt annan historia, fjärran från det tropiska Cabo San Lucas.

*Torbjörn Dalnäs*

Ledamot av Kingl. Örlogsmannasällskapet



13 m/s om du sitter i båten.



13 m/s om du ligger i vattnet.

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

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

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

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

du riskerar att hamna i sjönöd.

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

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



# STÄRKT GENOM PARTNERSKAP

Saab, Försvarsmakten och Försvarets Materielverk har i partnerskap flyttat gränserna för vad som är möjligt och löpande tagit fram lösningar som är väl anpassade för våra svenska förhållanden.

Vi har tillsammans skapat starka band där vi delat teknik ambition och stolthet.

Band som har skapt produkter och lösningar av världsklass och band som idag har placerat Saab i framkanten av marina lösningar globalt.

Vi på Saab vet att det är partnerskap och samarbete som utgör grunden för nya och innovativa lösningar.

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



**SAAB**

Returadress:  
TiS  
c/o Engevall  
Junibacken 9  
135 54 Tyresö

kockums.se



# Mästare på smygteknik



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

**ThyssenKrupp Marine Systems**



Thyssenkrupp