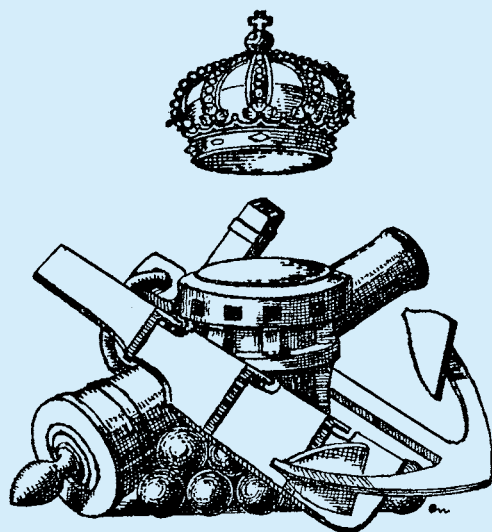


TIDSKRIFT I *SJÖVÄSENDET*



1771

MED FÖRSTÅND OCH STYRKA

UTGES AV

KUNGL ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

N:r 5 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. En årsprenumeration kostar 250:- för prenumeranter med postadress inom Sverige och 350:- för prenumeranter med utrikes postadress. Avgiften betalas till plusgiro nr 125 17-9.

Innehåll nr 5/14

Meddelande	377
Belöningar utdelade vid högtidssammanträdet	381
Redaktörens spalt	389
Sammanträdesplan för Kungl. Örlogsmannasällskapet verksamhetsåret 2015	390
Högtidsanförande	393
Av Jacob Wallenberg	
Inte längre till Kiev än till Luleå	397
Av Thomas Engevall	
Tal vid upptagandet av ämbetet	403
Av Michael Zell	
Året som gått	407
Av Bo Rask	
Anne Bonnys efterträdare - Några nedslag i nutida maritim säkerhet, del 2	412
Av Christopher Werner	
N.O.-passagen förbi Sibiriens nordkust och genom Beringssundet utförd under Svenska ishafsexpeditionen åren 1878-1879	429
Af Louis Palander	
Kungl. Örlogsmannasällskapet vid det 244:e verksamhetsårets början	455
Nya ledamöter invalda 2014	456
Minnesteckningar för år 2014	458
Matrikel för Kungl. Örlogsmannasällskapet	464
Innehållsförteckning för Tidskrift i Sjöväsendet 2014	469



Meddelande från Kungl.Örlogsmannasällskapet

Nr 10/2014. Kungl. Örlogsmannasällskapets 243:e högtidssammanträde i Karlskrona måndagen den 17 november 2014.

(För TiS anpassat utdrag ur protokoll)

Sammanträdet ägde rum i Modellsalen, Marinbasens stabsbyggnad i Karlskrona måndagen den 17 november 2014 i närvaro av 87 ledamöter och inbjudna gäster. Hedersgäster var Landshövding Berit Andnor Bylund och ordföranden Investor AB, ledamoten Jacob Wallenberg.

- § 1 Förklarades det 243:e högtidssammanträdet för öppnat.
- § 2 Föredrog sekreteraren Bo Rask verksamheten under året som gått.
- § 3 Föredrog ledamoten Sten Göthberg utdrag ur minnesteckningar över de ledamöter som har avlidit sedan föregående högtidsdag; Hans G. Frisk, Nils Dellgren, Sven Carlsson, Gunnar Nordanfors, Bengt Dahlgren samt Sten Swedlund.

§ 4 Presenterades nya ledamöter av vice ordförande Jonas Haggren varefter ordföranden överlämnade diplom. Som hedersledamot presenterades Lena Erixon. Som ordinarie ledamöter presenterades Jens Nykvist, Evelina Hedskog, Göran Arrius och Anders Widén. Som korresponderande ledamot presenterades Geoffrey Till. Lena Erixon och Geoffrey Till var tyvärr förhindrade att närvara vid högtidssammanträdet.

§ 5 Upplästes styrelsens bedömning av prisbelönta skrifter och övriga belönade arbeten och insatser samt utdelades beslutade belöningar (motiv mm, se sidorna 382-389).

Akademien har beslutat att tilldela örlogskapten Niklas Wiklund akademiens medalj i guld.

Akademien har efter förslag från marinens samtliga förbandschefer beslutat att akademiens medalj i brons i Kvinnoförbundet för Sveriges Sjöförsvars anda ska tilldelas följande soldater, sjömän och gruppbefäl.

- Kadett Andreas Blomkvist - 1.ubåtsflottiljen
- Vicekorpral Elin Åsell - HMS Malmö, 3.sjöstridsflottiljen
- Korpral Viking Wulff, 4.sjöstridsflottiljen
- Kadett Robin Ivarsson, HMS Falken, Sjöstridsskolan
- Korpral Martin Nilsson, Basskyddskompaniet, Marinbasen
- Sergeant Andreas Toresson, 1.amfibieregementet

Akademien har beslutat tilldela kommendörkapten Bernt Andersson, löjtnant Kristofer Bengtsson samt kapten Johannes Johansson akademiens hedersomnämnannde samt penningbelöning ur Fabian och Ewa Tamms stipendiefond.

Akademien har beslutat tilldela fänrik Rikard Aldén hedersomnämnannde samt penningbelöning ur Marinlitteraturföreningens fond.

Akademien har beslutat tilldela Kmd 1.gr Nils-Ove Jansson ett tryckningsbidrag ur marinlitteraturföreningens fond för tryckning av en bok om ubåtskränkningarna.

Akademien har beslutat tilldela kommendörkapten Per Edling ett stipendium ur Fabian och Ewa Tamms stipendiefond för stöd till forskarstudier i historia vid Åbo akademi om övergången till den lätta flottan.

§ 6 Höll ordföranden Investor AB Jacob Wallenberg högtidsanförande.

§ 7 Höll Kungl. Örlogsmannasällskapets ordförande Thomas Engevall anförande vid avslutning av verksamhetsåret och nedläggning av ämbetet. Därefter överlämnades ordförandeklubban samt ordförandeskapet i Kungl. Örlogsmannasällskapet till Michael Zell.

§ 8 Höll Kungl. Örlogsmannasällskapets nytillträdde ordförande Michael Zell anförande efter övertagandet av ämbetet.

Tilldelades den nyss avgångne ordföranden, ordinarie ledamoten Thomas Engvall, akademiens medalj i guld.

§ 9 Uttryckte ordföranden akademiens varma tack till Marinens Musikkår för som vanligt väl genomförd musikalisk inramning vid akademiens högtidssammanträde.

Förklarades Kungl. Örlogsmannasällskapets 243:e högtidssammanträde för avslutat varefter vidtog högtidsmiddag på Sjöofficersmässen med 85 ledamöter och inbjudna gäster.

Vid protokollet

Bo Rask

Akademiens sekreterare

Under högtidssammanträdet framförde en förstärkt oktett ur Marinens Musikkår följande musik:

Kungl. Örlogsmannasällskapets marsch — Å. Dohlin

Med Örlogsmän — G. Ringvall

Abide with me — William Henry Monk

Under blågul fana — Viktor Widqvist

The Winner Takes it All — B. Andersson & B. Ulveaus

Colonel Bogey — Kenneth J. Alford

Kungl. Flottans defileringsmarsch — E. Urbach

Till middagen i Sjöofficerssällskapets lokaler serverades:

Styckjunkarröra på surdegstoast med dillolja och örtsalldstrassel

Hjortytterfilé med potatis- och ramlökskaka samt sherrysås

Björnbärssorbet med chokladmousse och kanderade hasselnötter

Öl och ett urval av svenska snapsar

Les Jamelles Syrah

Braida Moscato Vigna Senza Nome

Avec

Kaffe eller te

Nr 11/2014. Anmälan hos HM Konungen inför ordförandeskifte.



Foto: Kungahuset.se

I enlighet med vedertagen praxis genomförde av- och pågående ordförande i Kungl. Örlogsmannasällskapet (konteramiral Thomas Engevall och direktör Michael Zell) anmälan hos HM Konungen, akademiens 1.hedersledamot och beskyddare. Anmälan genomfördes den 29 oktober och inkluderade diskussioner kring akademiens verksamhet, utveckling mm.

Belöningar utdelade vid Högtidssammanträdet Akademiens medalj i guld



Kungl. Örlogsmannasällskapet har beslutat tilldela örlogskapten *Niklas Wiklund* akademiens medalj i guld. Örlogskapten Niklas Wiklund har under flera år initierat och kunnigt engagerat sig i försvarsdebatten under pseudonymen ”Skipper”. Wiklunds engagemang i försvarsdebatten imponerar och de brister, främst marina, i Sveriges försvarsförmåga som ”Skipper” har redovisat och även de förslag till åtgärder som ”Skipper” har föreslagit, har bidragit till att skapa en försvarsdebatt värd namnet samt har medfört att försvarsfrågan har kommit upp på agendan inför årets riksdagsval. Samtidigt har debattviljan hos Försvarsmaktens personal ökat och öppenheten för en debatt om försvaret synes har ökat.



Kungl. Örlogsmannasällskapet har beslutat tilldela konteramiral *Thomas Engevall* akademins medalj i guld. Thomas Engevall har under dryga tolv år deltagit i akademins styrelse. Han har verkat som akademins ordförande sedan 2010. Samtidigt har han varit akademins redaktör för *Tidskrift i Sjöväsendet*. Under Engevalls ledning har akademins arbete fortlöpande vitaliserats och utvecklats där fokus har legat på att skapa ordning och reda samt att ta plats i försvarsdebatten. Det har bl.a. gjorts genom ett stort antal riktade seminarier i för akademien viktiga ämnen. Ekonomin har förbättrats genom klok resurshushållning. Samtidigt har akademien fortlöpande moderniserats genom att ta initiativet till nya stadgar vilka fastställdes av regeringen 2013 efter ett omfattande förarbete. Engevall har under sitt ordförandeskap väl svarat för att Kungl. Örlogsmannasällskapet fortsatt har utvecklas i enlighet med stadgarnas § 1 där det bl.a. anges att akademien ”har till syfte att följa och aktivt verka för utvecklingen av sjökrigsvetenskapen och sjöväsendet i allmänhet”.

Akademiens medalj i brons



Akademien har efter förslag från marinens samtliga förbandschefer beslutat att akademiens medalj i brons i Kvinnoförbundet för Sveriges Sjöförsvars anda ska tilldelas följande soldater och sjömän (från vänster till höger i bild).

Andreas Blomkvist, HMS Uppland, 1.ubåtsflottiljen. Kadett Andreas Blomkvist har varit sjöman som motortekniker ombord på ubåt från 2009 t.o.m. augusti 2014. Blomkvist har precis påbörjat sin utbildning för att bli specialistofficer på ubåt. Blomkvist har skött sina arbetsuppgifter på ett föredömligt sätt, med stort engagemang och intresse för tjänsten. Blomkvist har dessutom varit en mycket god mentor och stöd för nyanlända sjömän och nya specialistofficerare. Under sin tid på Ubåtsflottiljen har Blomkvist genomfört både teoretiskt och praktiskt prov för att erhålla utbildnings-tecken för ubåtspersonal i guld (guldhajar). Han var den första sjömannen någonsin att erhålla guldhajarna. Blomkvist har bidragit till en god stämning och arbetsklimat ombord och har varit en tillgång i besättningen. Blomkvist uppskattas för sin noggrannhet och sitt goda humör. Blomkvist kan sammanfattas som positiv, framåt och noggrann som varmt rekommenderas för KÖMS medalj.

Elin Åsell, HMS Malmö, 3.sjöstridsflottiljen. Vicekorpral Elin Åsell löser sina arbetsuppgifter på ett mycket förtroendeingivande sätt. Utöver sin huvudtjänst som ledningssystemoperatör ombord har Åsell ett antal tillikauppgifter ombord. Åsell har vid ett flertal tillfällen tjänstgjort som instruktör på SSS och har varit mycket uppskattad av elever och lärare för sina kunskaper och färdigheter. Åsell arbetar ofta på bekostnad av egen bekvämlighet och är en mycket god kamrat.

Viking Wulff, 4.sjöstridsflottiljen. Korpral Viking Wulff har sedan sin första arbetsdag på förbandet haft en positiv inställning till varje arbetsuppgift som ska genomföras. I

sin egen tjänstegren intendentur har Wulff hållit en väldigt hög klass. Oavsett väder och tilldelad uppgift för fartyget har Wulff serverat måltider på exakt rätt tid samt med en kulinarisk finess. Vid ett flertal tillfällen har Wulff förmåga att prestera måltider av en hög kaliber varit den viktigaste faktorn för att fartyget kunnat lösa tilldelade uppgifter med hög svansföring. Förutom Wulffs förmåga i den egna tjänstegren samt hans aldrig sviktande positiva inställning till lösandet av uppgiften är han även en god kamrat som alltid är villig att lämna en hjälpande hand till övriga skeppskamrater oavsett om han i sitt eget yrkesutövande har mycket eller litet att göra.

Robin Ivarsson, HMS Falken, Sjöstridsskolan. Kadett Robin Ivarsson är en synnerligen pålitlig, ambitiös och omtänksam person. Dessa karaktärsdrag återspeglas både i tjänsten ombord där han utmärkt sig och tagit mycket stort ansvar, men också på det privata planet. Ivarsson har sedan han startade sin tjänstgöring ombord på HMS Falken blivit en mycket viktig del av besättningen. Han har genom sin omtanke och sociala förmåga sett till att vi alla har trivts och känt en stark gemenskap. Utöver sin kocktjänst ombord har han genom stort engagemang även deltagit i utbildning av våra elever, både i rollen som skeppare på däck men också som hjälpinstruktör inom astronomisk navigation. Ivarsson sökte och blev i hård konkurrens antagen till officersprogrammet som han har startat hösten 2014. Vi tycker det är mycket glädjande Ivarsson nu kommer att läsa till officer. Han kommer bli den kollega alla vill ha i sin besättning!

Martin Nilsson basskyddskompaniet, Marinbasen. Korpral Martin Nilsson visar över tiden ett gott kamratskap, och duglighet i sin roll som båtchef på Stridsbåt 90H. Nilsson är initiativrik och uppvisar en positiv inställning och attityd som stärker kompaniets utveckling avseende båttjänsten, och plutonens utveckling mot ställda mål och krav. Nilsson är som båtchef mycket duglig och håller över tiden en hög nivå. Nilsson stödjer även officerarna vid kompaniet avseende båttjänsten och gör detta med ett utmärkt resultat. Nilsson visar även då det behövs ett föredömligt ledarskap och löser alltid tilldelade uppgifter i chefens anda. Sammanfattningsvis Nilsson är en uppskattad kollega som genom sitt arbete bidrar till förbandets totala utveckling.

Andreas Toresson, amfbat 206.uhkomp, 1 amfibieregementet. Sergeant Andreas Toresson tjänstgörande vid Amf 1/2.amfbat/206.uhkomp utses till Amf 1 kandidat till KÖMS medalj i kvinnoförbundets anda för sina utmärkande pedagogiska gärningar på nivåer överstigande kravet på sin grad och befattning. Under 2.amfbat båtkurser håller Toresson både teoretiska och praktiska utbildningar på nivåer vilka normalt hålls av nivån förste sergeant eller fanjunkare. Toresson är mycket duglig i tjänsten som 1.e Officer Lätt trossbåt och är en föregångsman för övriga GSS inom den nautiska arenan. Han är uppskattad av både över-, under- och sidoordnad personal både för sitt kamratskap och för sin kompetens. Toresson tar härmed ett större ansvar för bataljonens funktion avseende nautik(rörelse) än vad hans grad och befattning stipulerar.

Bronsmedaljens historia

Den 14 november 1894 inbjöds Sveriges kvinnor genom ett offentligt upprop att bli medlemmar i ett nybildat förbund, benämnt ”Kvinnoförbundet för Sveriges sjöförsvaret”, med avsikt att, dels själva, dels genom likatänkande systrar inom landet, var på sin ort och på sätt lämpligt finnes, insamla medel för att därmed understödja ”All-

männa Försvarsföreningen” i dess fosterländska strävan till höjande av intresset för landets sjöförsvär, samt till fond för krigsfartygs byggande.

1976 upplöstes kvinnoförbundet i Stockholm och förbundets tillgångar överfördes till föreningen ”Sveriges Flotta” i avsikt att även fortsättningsvis uppmuntra värnpliktiga, som utmärkt sig för allmän duglighet och gott kamratskap. Under en lång rad av år utdelades silverbägare till förtjänta värnpliktiga i samband med Kustflottans höst/julavslutningar. Ett par år efter Kustflottans avveckling föreslogs att Kungl. Örlogsmannasällskapet skulle överta ansvaret för utdelningen av förtjänstpriset. Akademiens beslutade därför 2004, efter hörande med Riksmarskalkämbetet, att instifta Kungl. Örlogsmannasällskapets bronsmedalj att utdelas ”i Kvinnoförbundet för Sveriges Sjöförsvars anda”.

Akademien utdelar sedan dess årligen akademiens medalj i brons till de gruppbefäl, soldater och sjömän som bedöms vara den främste vid respektive marina förband och skolor i frågan om allmän duglighet och gott kamratskap.

Medaljen, som är präglad i brons, har samma utformning som akademiens övriga medaljer med kunglig krona.



Hedersomnämningen och stipendier



Akademien har beslutat att akademiens hedersomnämning och penningbelöning om 5 000 SEK ur marinlitteraturföreningens fond ska tilldelas fänrik *Rikard Aldén* för väl genomförd uppsats vid studier vid Försvarshögskolan. Rubriken är ”Svensk syn på sjökrigföring och dess koppling till sjömilitära teoretiker”.



Akademien har beslutat att akademiens hedersomnämning och penningbelöning om 5 000 SEK ur Fabian och Ewa Tamms stipendiefond ska tilldelas kommendörkapten Bernt Andersson för väl genomförd uppsats vid studier vid Försvarshögskolan. Rubriken är ”Ytstridskrafternas utveckling mellan 1990 – 2010 – vilka drivkrafter har varit avgörande?”



Akademien har beslutat att akademiens hedersomnämmande och penningbelöning om 10 000 SEK ur Fabian och Ewa Tamms stipendiefond ska tilldelas löjtnant *Kristofer Bengtsson* för väl genomförd kandidatuppsats vid Historiska Institutionen vid Uppsala Universitet vårterminen 2014. Rubriken är "Från dykbåtar till ubåtar. Det svenska ubåtssystemets utveckling 1945-1960".



Akademien har beslutat att akademiens hedersomnämmande och penningbelöning om 10 000 SEK ska tilldelas kapten *Johannes Johansson* ur Fabian och Ewa Tamms stipendiefond för välskriven och aktuell tävlingsskrift. Rubriken är "Personalförsörjningen av Försvarmakten – Starkare personalförsörjning för en osäker tid".



Akademien har beslutat att tilldela ordinarie ledamoten, kommendör 1.gr, *Nils-Ove Jansson*, ett tryckningsbidrag upp till 40 000 SEK ur marinlitteraturföreningens fond för tryckning av en bok om ubåtskränkningarna. Boken baserar sig på hans unika kompetens om ubåtskränkningarna under 1980- och 1990-talen. Boken har utkommit och har titeln ”Omöjlig ubåt”.



Akademien har beslutat att tilldela ordinarie ledamoten kommendörkapten *Per Edling* ett stipendium om 15 000 SEK ur Fabian och Ewa Tamms stipendiefond för stöd till forskarstudier i historia vid Åbo akademi om övergången till den lätta flottan.

Redaktörens spalt

Tintin, Atleate och Tirkir

Så är ytterligare ett år med Tidskrift i Sjöväsendet och Kungl. Örlogsmannasällskapet till ända. Detta år kommer årets sista nummer ut strax efter trettonhelgen för att få lite lagom separation efter nummer 4 som ju kom i början av december.

Rubriken ovan har ingenting med seriefiguren Tintin att göra utan svaret på vad rubriken betyder finns i en längre artikel i detta nummer som är en ”favorit i repris” från 1879 års sista nummer. Bakgrunden till att jag fiskade upp denna artikel härstammar från skanningsprojektet när jag läste ett nummer från 1920 där amiralen Louis Palander af Vegas runa var införd. Det var en 12 sidor lång, stundtals mycket spännande berättelse, som där återgavs och det framgick också att Palander, redan samma år som nordostpassagen genomseglats med Vega hade skrivit en artikel för TiS där resan beskrevs. Artikeln hade dock inte varit med i det inbundna exemplar vi skannat in tidigare men som väl var så fanns en inbunden årgång på KÖMS eget bibliotek i Karlskrona där den var med. När Palander påbörjade sin resa som chef på *Vega* var han en 36-årig löjtnant och redan när han anlände hem till Stockholm med sitt fartyg var han befordrad till kapten, adlad ”Palander af Vega” samt tilldelad Nordstjärneordens riddartecken i briljanter mm. Han blev även invald i Kungl. Örlogsmannasällskapet som ende ledamot 1879. Artikeln är avskriven från originalet, stavningsform har behållits men givetvis kan ett och annat stavfel ändå slunkit igenom. Bilder, tabeller och kartor är dock direkt skannade från TiS 1879. Under senare år har det som bekant kommit spelfilmer om Thor Heyerdahl m.fl., en välgjord spelfilm kring *Vegas* nordostpassage hade gjort sig väl i det sällskapet.

Nummer 5 innehåller i övrig traditionell stil tal och anföranden från Kungl. Örlogsmannasällskapets högtidssammanträde i Karlskrona den 17 november. Glädjande nog kunde direktör Jacob Wallenberg hålla högtidsanförandet och han belyste i det de bakomliggande motiven för Saabs beslut, som jag menar är modern industrihistoria, att ”köpa tillbaka” Kockums/Karlskronavaret från de tyska ägarna. Jag har i helt andra sammanhang sagt att jag ser fram emot att någon skriver en bok, där de närmast inblandade politikerna, myndighetsföreträdarna, samt industrirepresentanterna berättar vad som verkligen hände (såväl på svensk som tysk sida). Sådana böcker är vanliga i USA och de politiska samtidsberättelserna av Bob Woodward och hans granskning av president George W. Bush’s presidentperioder är utmärkta exempel på detta. Dammet får väl lägga sig ytterligare något men sedan hoppas jag att någon att fattar pennan.

Likaledes avslutas artikeln kring Maritime Security som Christopher Werner författat. Ämnet är ständigt aktuellt och frågorna kommer inte att minska i betydelse framöver, tvärtom är jag övertygad att de kommer att öka i betydelse, inte minst i vårt eget näröråde.

Med tillönskan om trevlig läsning och en God Fortsättning på det nya året!

Thomas E. Engevall

Redaktör för Tidskrift i Sjöväsendet

Sammanträdesplan för Kungl. Örlogsmannasällskapet verksamhetsåret 2015

Torsdagen den 11 december 2014 i Stockholm, kl 17.30

Ordinarie sammanträde i Stockholm på Kastellet. Slutet sammanträde. Presentation av ordförandes vision för verksamheten i stort. Redovisning av strategisk och operativ bakgrund till ubåtskränkningarna under 80- och 90-talen. Redovisning av resultatet från tankesmedjan i Göteborg den 28 oktober ”Handelsflottan - Örlogsflottan nödvändiga samarbetspartner?”.

Måndagen den 19 januari 2015 i Karlskrona, kl 17.30

Ordinarie sammanträde i Karlskrona på Sjöofficersmässen Amiralitetstorget 7. Öppet* sammanträde. Stadgeenliga förhandlingar. Inträdesanförande av ordinarie ledamoten Jens Nykvist. Marin debattkväll.

Onsdagen den 18 februari 2015 i Stockholm, eftermiddag och kl 17.00

Ordinarie sammanträde och seminarium vetenskapsgren II i Stockholm i Försvarshögskolans lokaler, Drottning Kristinas Väg 37. Lokal Sverigesalen. Öppet* sammanträde. Inträdesanförande av ordinarie ledamoten Göran Arrius.

Onsdagen den 25 mars 2015 i Göteborg, kl 17.30

Ordinarie sammanträde i Göteborg ombord i m/s Marieholm (vid maritima centret eller i dagligt tal maritiman). Öppet* sammanträde. Stadgeenliga förhandlingar. Inträdesanförande av ordinarie ledamoten Anders Widén.

Onsdagen den 22 april 2015 i Stockholm, kl 17.30

Ordinarie sammanträde i Stockholm på Kastellet. Slutet sammanträde. Stadgeenliga förhandlingar (revisionsberättelse för 2014 och beviljande av ansvarsfrihet för styrelsen). Beslut om årsavgifter för 2016 samt sammanträdesdagar 2016. Inträdesanförande av korresponderande ledamoten Geoffrey Till.

Onsdagen den 26 augusti 2015 i Karlskrona, kl 17.30

Ordinarie sammanträde (nomineringssammanträde) på Sjöofficersmässen i Karlskrona Amiralitetstorget 7. Slutet sammanträde. Stadgeenliga förhandlingar (beslut om högsta antalet ledamöter som får väljas in under 2015 och fastställande av vallistor). Redovisning av Force Commander Operation Atalanta konteramiral Jonas Haggren.

Onsdagen den 23 september 2015 i Stockholm, kl 17.30

Ordinarie sammanträde (valsammanträde) i Stockholm på Sjöhistoriska Museet. Slutet sammanträde. Stadgeenliga förhandlingar (val av styrelseledamöter, revisorer, valberedning och nya ledamöter samt beslut om tilldelning av stipendier och belöningar). Inträdesanförande av ordinarie ledamoten Evelina Hedskog.

Onsdagen den 21 oktober 2015 i Göteborg, kl 17.00

Ordinarie sammanträde och seminarium vetenskapsgren IV i Göteborg ombord i m/s Marieholm (vid maritima centret eller i dagligt tal maritiman). Öppet* sammanträde. Stadgeenliga förhandlingar, seminarium om isbrytarverksamheten samt årsredovisning inom vetenskapsgren IV.

Måndagen den 16 november 2015 i Stockholm, kl 17.30

Kungl. Örlogsmannasällskapets 244:e Högtidssammanträde i Sjöhistoriska museet i Stockholm. Program: 1730-1800 Mottagning, klockan 1800-1945 Högtidssammanträde med redovisning av det gångna årets verksamhet, minnesteckningar över avlidna ledamöter, presentation av nya ledamöter, utdelning av belöningar och stipendier samt anföranden. Kvällen avslutas med högtidsmiddag för akademiledamöterna med damer/herrar samt inbjudna gäster.

Extra sammanträde i mars eller maj eso.

Extra sammanträde kommer att avhållas i mars eller maj med inträdesanförande av hedersledamoten Lena Erixon.

* Med öppet sammanträde avses sammanträde när externa gäster inbjuds att delta till de delar som inte berör KÖMS inre angelägenheter.

Ändrad adress?

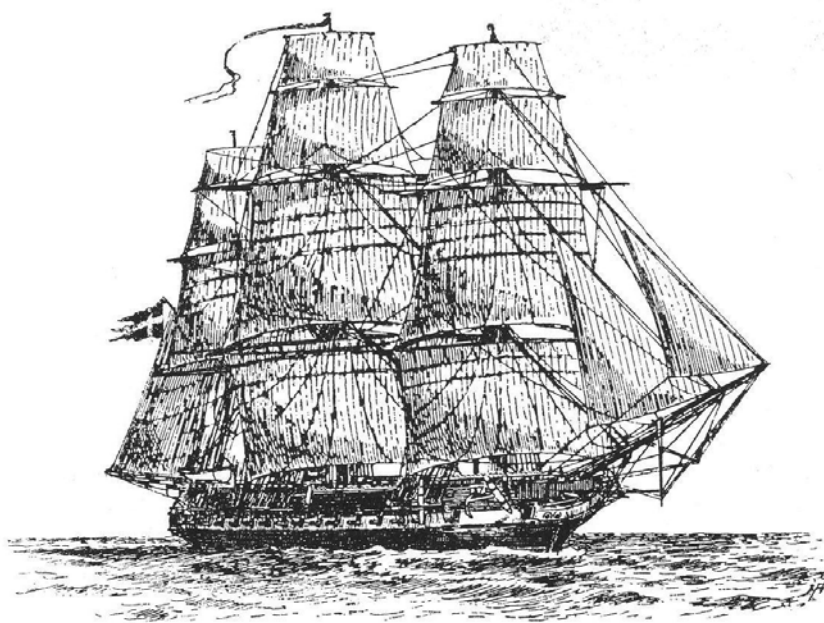
Det är viktigt att akademiens sekreterare och redaktören för Tidskrift i Sjöväsendet får kännedom om ändrad postadress.

Vänligen anmäl detta snarast till antingen:

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

Anmälan kan också göras brevledes till:

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





Ledamoten
JACOB WALLENBERG

*Jacob Wallenberg är ordförande i Investor AB.
Han är även reservofficer i flottan.
Foto: Peter Knutson*

Högtidsanförande

Högtidsanförande hållet vid Kungl. Örlogsmannasällskapets 243:e högtidssammanträde i Karlskrona den 17 november 2014.

Fru landshövding, herr ordförande, gäster från systerakademier, pristagare, ärade ledamöter, mina damer och herrar. Jag vill först och främst uttrycka min uppskattning över möjligheten att få vara här ikväll och därtill är det väldigt kul att få vara med när belöningar och stipendier utdelas. Ni som har uppmärksammats här i kväll är goda förebilder, både för oss andra och för kommande generationer inom Kungliga Örlogsmannasällskapet, försvarsmakten och vårt samhälle. The winner takes it all, hörde vi just, men i mina ögon i grunden bidrar ni som i kväll uppmärksammats som "vinnare" till att vi alla blir just vinnare!

Den svenska marina verksamheten har fått ökad uppmärksamhet i Sverige det senaste året. Inte bara i samband med förra månadens insatser i Stockholms skärgård.

De marina försvarsbehoven har stått i fokus under längre tid än så. Och den försvarsindustriella kartan på området har ritats om rätt kraftigt under det senaste året.

Men, historien börjar på intet sätt nu som ni alla vet. 1679 grundlades Örlogsvärvet här i Karlskrona.

Ytterligare ett par hundra år senare etablerades varvsverksamheten i Kockumsvarvet i Malmö.

Och det är nu knappt fyra månader

sedan Saab fick nycklarna till varven och verksamheterna här i Karlskrona, i Malmö och på Muskö. Saab är inte bara Sveriges, utan också Nordens, största och kanske främsta försvarsindustri.

När Saab bildades för över 75 år sedan, på randen till det andra världskriget, var det med ett tydligt och uttalat syfte: att säkra neutraliteten, att garantera självständigheten och att få en egenförsörjning av stridsflygplan.

Det var på flera sätt en unik företags-etablering, då industrin och politiken i samförstånd kunde skapa förutsättningar för ett privat svenskt försvarsföretag.

På den grunden har Saab byggts sedan dess.

Sverige är inte bara Saabs viktigaste kund, då den svenska försvarsmakten är en omistlig referenskund i affärer med internationella kunder, utan också på flera sätt en mycket viktig partner i utvecklingsarbetet.

Det betyder förstås inte att Saab fattar sina beslut på andra grunder än de affärs-mässiga, men det innebär att Saab och svensk försvarsindustri utgör en viktig pelare i svensk försvars- och säkerhetspolitik. De höga krav som Försvarsmakten via FMV ställer på sina produkter är viktiga avgörande utmaningar för Saab att skapa bra produkter för försvars- och säkerhetsområdet.

För Saab har den marina verksamheten länge varit central. Från den tidpunkt 1937, då flygverksamheten var företagets uttalade uppdrag, har mycket hänt. I dag är Saab en av världens bredaste försvarsindustrier med produkter och systemlösningar för de allra flesta militära behov, liksom för många civila användningsområden.

Redan före Saabs förvärv av det som i dag är Saab Kockums, utgjorde den marina verksamheten en tiondel av Saabs omsättning – ungefär 2,5 miljarder kronor.

Framför allt är Saab leverantör till den svenska marinen, men företaget står också för underhåll och nyutveckling av andra länders system, till exempel i Australien. Inom undervattensområdet har Saab levererat styrsystemen till norska och australiensiska ubåtar. Electronic Warfare-system levereras till ubåtar i ett flertal länder. Saab är också världsledande inom fjärrstyrda undervattensfarkoster, ROV, både militärt och civilt. Över 500 obemannade undervattensfarkoster från Saab opererar i världshaven.

Saabs köp av Saab Kockums tar oss ytterligare steg framåt. Saab har nu fått

en ännu bredare kompetens och ett ännu större kunnande inom det marina området. Det kunnande inom ubåtar och ytfartyg som finns inom Saab Kockums är av världsklass.

En mycket viktig grund är förstås att Saabs köp av Saab Kockums säkrar en produktion av ubåtar och fartyg på svensk mark. Det är en industriellt viktig markering, men också – från den svenska statens sida – en försvarspolitisk markering.

Saab Kockums har fått en god start med ett gott förtroende från svenska staten och från Försvarets Materielverk. Jag vet att företaget nu arbetar hårt för att svara upp mot det förtroendet.

Grunden för Saabs marina verksamhet är den breda kompetens som finns i företaget liksom en vilja att expandera.

Uppdraget att säkra den svenska ubåtskapaciteten är central.

Ett långsiktigt mål är att bli internationellt konkurrenskraftiga och att – i samarbete med den svenska staten – nå framgång i ett antal affärer på exportmarknaden för att åstadkomma både kostnadsdelning och säkerställa långsiktighet – Det är viktigt!

Den strategin följer Saabs övergripande strategi. Att vara en central del av det svenska säkerhetssystemet står på inga sätt i motsats till att vara konkurrenskraftiga internationellt. Tvärtom. Exportmöjligheterna är den andra sidan av myntet. En exportaffär innebär långsiktiga relationer med ett kundland som kan breddas och som är till nytta för Sverige, för våra säkerhets- och försvarspolitiska intressen. Men även för vår handel och för våra relationer med andra länder.

Saab har i mina ögon mycket goda möjligheter att vara framgångsrikt på den globala försvarsmarknaden. Saab har



Artist impression av Nästa Generations Ubåt. Källa: Saab Kockums

många dotterföretag i olika delar av världen, med andra ord en bred kundkontakt och därmed en förmåga att hantera höga och skilda kravställningar. Men även för den erkänt höga kvaliteten på Saabs produkter.

Svensk industri är världsledande på många områden. Vår tekniska kompetens är nyckeln till mycket av den framgången. Vår innovativa förmåga och vår kreativitet. Men också det att vi tidigt förstod – och hade en samsyn om – att kvalitet måste kombineras med kostnadseffektivitet.

Det är också i det perspektivet det nyligen undertecknade kontraktet om 36 *Gripen NG* till Brasilien kan ses. Det är oerhört glädjande och något som kommer vara till gagn inte bara för Saab som företag. Det kommer rimligen under många år gynna teknologiutveckling, industriell

utveckling, tillväxt och samhällsutveckling i båda länderna.

Detta är något som fler och fler länder inser. Fortfarande är försvarsmaterielmarknaden starkt knuten till den suveräna statens grundläggande säkerhet – i bred och långsiktig bemärkelse.

Det behöver dock inte vara en motsättning mellan statens suveräna säkerhet och ett ökat internationellt samarbete. Det finns steg att ta för att utveckla försvarsmarknaden, inte minst i Europa. Det finns flera intressanta, redan etablerade europeiska samarbetsprojekt, där mycket mer kan göras för att säkra en fortsatt hög kvalitet till lägre kostnader.

Den andra vägen – som i mina ögon vore oklok – är att en rad nationella prioriteringar ges än större utrymme både vad gäller mål och medel. Rimligen leder det till att försvaret i Europa skulle kosta

långt mer än vad det skulle behöva göra.

Saabs roll i den svenska marina försvarsverksamheten växer nu. Att Saab återköper Kockums och på sätt skapar en stabil grund för produktion av fartyg och ubåtar i svensk regi är som sagt en viktigt säkerhetspolitisk markering. Den gör det i tätt samarbete med den svenska staten, inte minst tillsammans med FMV, men också med Saabs svenska kund, försvar, på alla nivåer. Ni som i dag arbetar i den svenska marinen – vår kund - är oerhört viktiga för ett företag som Saab. Ni är de viktigaste!

Mot den bakgrunden är jag väldigt glad att få tala här ikväll och att få dela med mig av mina tankar kring svensk varvsverksamhet och – framförallt – kring Saabs utvecklade roll i denna.

Jag ser fram emot en fortsatt trevlig kväll!



Ledamoten
THOMAS E. ENGEVALL

Konteramiral Thomas E. Engevall var när detta tal hölls Kungl. Örlogsmannasällskapets ordförande. Ordförandeskapet lämnades över till Michael Zell omedelbart efter talets hållande.

Inte längre till Kiev än till Luleå

Ordförandens anförande vid nedläggandet av ämbetet hållet vid Kungl. Örlogsmannasällskapets högtidssammanträde i Karlskrona den 17 november 2014.

Fru landshövding, gäster från systerakademier, pristagare, ärade ledamöter, mina damer och herrar. Från den plats jag står och håller detta tal, här i Karlskrona, är det fågelvägen inte längre till Kiev än till Luleå. Lite styvt 1100 kilometer. Det är nära, 80 minuter med ett vanligt trafikflygplan. I Ukraina råder krig men det är bara lite mer än två år sedan ordföranden i Försvarsberedningen efter ett besök i Ryssland skrev på sociala media "Ryssland drar sig Österut, Europa säkrare än på länge". Hon hade en dålig kompass. Det var söderut och inte österut som Ryssland drog sig och freden glömde de bort att ta med sig.

Vi har på senare tid också märkt att Ryssland har alla väderstreck på sin kompass och den ökande aktiviteten i Östersjöområdet märker vi alla av.

Jag är övertygad om att den Ryska aktiviteten kommer att fortsätta öka och att vi kommer att få se ett stigande antal kränkningar samt ett övningsmönster med starkt offensiva anslag, likt det simulerade flyganfall mot Bornholm som genomfördes i somras i samband med större politikermöte på ön. Att det skedde just då var givetvis ingen slump, utan enbart ett exempel på en välplanerad operation för maximal signaleffekt.

Här hemma kan samma mönster anas kopplat till den stora underrättelseoperation, eller ubåtsjakt "light", som resulterat i en konstaterad kränkning av svenskt inre vatten. Inget land har pekats ut som kränkande nation men för att travestera ledamoten Göran Frisk, som fått en renässans i TV-sofforna, så kommer i vart fall den kränkande undervattensfarkosten inte från Mongoliet eller Centralafrikanska republiken.

Såväl före som efter statsministerns presskonferens i fredags har dock Ryskbaserade förlöjliganden av hela den svenska insatsen förekommit, på ett

mycket likartat sätt som information och desinformation från Ukraina präglar det östbaserade nyhetsflödet.

Det var därför mycket glädjande att se statsministern tillsammans med försvarsministern och överbefälhavaren samtidigt på podiet i fredags med ett helt ensat budskap i en stil som inte ägt rum sedan förra årtusendet. Att vi behöver förstärka den svenska förmågan var de tre ense om.

Och vad skulle Örlogsmannasällskapets rekommendation i detta läge kunna vara? Ja, som utgångspunkt för ett svar har jag tagit en förfrågan vi fått till Kungl. Örlogsmannasällskapet från politisk nivå med följande lydelse:

-Lämna ett förslag att snarast möjligt avsevärt stärka den marina nationella förmågan avseende territoriell integritet och väpnad strid i närområdet samt skapa lösningar som gör marinen operativt relevant minst intill 2050. Okonventionella metoder uppmuntras. Ekonomiska behov av tillskott ska vara rimliga.

En sådan styrning ”stärk snarast möjligt” i kombination med ”minst intill 2050” innebär en lösning i två delar;

- Dels en lösning som bygger på den materiel och den personal vi redan har, men
- Även en långsiktig lösning som säkerställer en förnyelse i alla dimensioner

I den förstnämnda kategorin kan följande övervägas;

1. Öka antalet besättningar per enhet samt öka den fasta bemanningen i amfibiesystemet. Det låter så klart enkelt och bra men varifrån ska de extra besättningarna komma? För att kunna skapa dessa menar jag att ma-

rinchefen måste ges bemanningsmässig frihet och inte vara ramstyrd när det gäller antalet befattningar. Vidare krävs en starkt ökad rekrytering till alla personalkategorier. Utbildningen måste också fokuseras och allt som inte ”bär mot mål” måste strykas. Vi behöver ställa kraven hårt. Vi behöver också utbilda hårt. Förr fick vi på två år efter gymnasieexamen fram reservofficerare som var helikopterpiloter till hkp 6, fartygschefer till minsvepare typ fiske och artilleriofficerare till de då mest moderna systemen vi hade, torpedbåtar av Norrköpingsklass. Det kan vi få igen – om vi vill – för många kategorier, även om det så klart ställs längre utbildningskrav för vissa kategorier och tjänstegrenar – men inte för alla.

2. Utveckla arbetstidsavtalen så att en större andel av årets dygn kan tillbringas till sjöss/under insats för varje besättning eller amfibiekompani. Med dubbla besättningar kan också det gamla begreppet ”Påmönstrad man stannar ombord” åter komma till heders. Rätt utformat är en sådan bemanningsrytm lättare att hantera rent familjemässigt för den enskilde än dagens modell.
3. Satsa på underhåll och reservdelar så att de system som finns ombord fungerar. Ställ också betydligt högre krav på varven så att större översyner och kompletterande installationer inte tar 12-15 månader per fartyg utan kan klaras av betydligt snabbare. Inget civilt rederi skulle acceptera att ett fartyg var ”ur produktion” så länge som våra fartyg är. Stena Lines fartyg tillbringar 6 dygn på varv vart tredje år. Förberedelser och för-



De avrustade korvetterna HMS Kalmar och HMS Göteborg i örlogshamnen i Karlskrona. Foto: Försvarsmakten

produktion är nyckeln till framgång. När väl fartygen är på varv är det jobb dygnet runt.

Vill vi snabbt få fler enheter till sjöss finns det tre sätt. Rusta avrustade fartyg, köp/leasa befintliga enheter samt påskynda införande av system under produktion. Nybyggnation, även av färdigutvecklade system tar längre tid. Det vi skulle kunna göra är att

- Genomföra en forcerad underhållsberedning som kartlägger möjligheterna till reservdelsanskaffning och vidmakthållande till befintliga system, även avrustade. Därefter tas beslut om vilka delsystem som eventuellt behöver bytas ut, exempelvis på korvetterna *Göteborg* och *Kalmar* och ubåten *Östergötland*. Fartygen är slut säger många, det är en omöjlig uppgift säger andra. Det går ändå

fortare att få fart på dem och byta ut vissa gamla system, såsom lednings-systemen, än att bygga nytt, säger jag.

- Inför helikopter 14 i ubåtsjaktversion med forcerad ambition. Avdela ett "specialteam" som på heltid påskyndar detta arbete så att helikopterbase-rad ubåtsjakt snarast blir tillgänglig.
- Överse innehålllet i vapenparken, främst vad gäller vapen för undervattensstrid. Märkligt nog har inga frågor ställts om tillgången på adekvata vapen i samband med den konstaterade kränkningen.
- Återför de bägge fartygen *Styrsö* och *Skaftö* till sjöstridsflottiljerna och använd dem som plattformar för inomskärs spaning/hydrofonbojfartyg.
- Håll liv i tillräckligt många bevak-

ningsbåtar för att kunna utveckla en ny serie av mindre och moderna enheter i en lämplig storlekklass som kan användas inomskärs.

- Genomför en skanning på markanden, även nationellt hos Kustbevakningen, om vilka enheter som finns som snabbt skulle kunna utrustas och utgöra utomskärs vedettbåtar, på heltid eller i kortare leasingperioder.
- Överse möjligheterna att anskaffa och driva fasta och snabbbrörliga system för yt- och undervattensbevakning som med modern nätverksteknik kan ge andra och bättre förmågor än 80-talets slinger.

Vad talar emot detta då?

- Satsar vi på det gamla får vi aldrig något nytt, är ett återkommande argument från vissa.
- Det finns inga som kan beställa eller leverera, vare sig på FMV eller på varven säger andra.
- Det hjälper inte, säger en tredje grupp, eftersom vi inte kan bemanna fartygen i alla fall.

Rätt alltihop med dagens metoder, men, vi kan inte vänta till 2025 eller 2030 på att de konventionella metoderna levererar, om de nu någonsin gör det. Omvärldsläget visar att vi behöver agera snabbare.

Bemanningsfrågan har jag redan berört så nog om den.

Det första motargumentet – att en satsning på det vi har – hämmar framtiden måste mötas genom att samtidigt satsa på densamma, främst vad gäller framtida ytstridsfartyg. Ubåtarna kan nog anses som ”hemma”. Beställning senast 2020 med kravet första operativa ytstridsfar-

tyget sex år senare bör vara målet. Detta arbete kan ske under Marinchefens ledning och med stöd av FMV:s marin-delar. Tillsammans med ubåtsutvecklingen samt vidmakthållandet kommer det att vara en fullt tillräcklig uppgift för såväl Försvarsmakten som för FMV.

Det andra som jag beskrivit kan beställas med likartade metoder som Kustbevakningen framgångsrikt använt för att få snabba och prisvärda leveranser av fartyg och system. Grunden är en liten men stark och kompetent projektorganisation som ges fulla mandat.

Genom att skapa en ”systempartner” på utsidan, för där behöver den ligga, då Försvarsmakten och FMV:s organisationer inte är okonventionella till sin natur, kan uppgifterna lösas. Uppgift och uppdrag med tillhörande handlingsregler till systempartnern formuleras av staten men därefter gäller det för staten att ta ett stort steg tillbaka, undvika detaljstyrning samt invänta leverans.

Detta är inte så utopiskt som det låter, det är mest en vilje- och förtroendefråga. Min bedömning är att 30 handplockade och dedikerade individer (vi skulle kunna ta nästan alla av dem ur vår matrikel) skulle klara detta.

Är då ekonomin för dessa åtgärder rimlig? Det leder för långt att i detalj redovisa bedömningar på enskilda kostnadsposter i förslaget men min bedömning är att en ekonomisk förstärkning av försvarsmaktens anslag med 5 % som riktar sig till personalkostnader, infrastrukturkostnader, materielinvesteringskostnader och vidmakthållandekostnader skulle vara fullt tillräckligt. I detta ingår dock inte investeringskostnaderna för den nya ytstridsfartygfamiljen.

Om ett tillskott på 5 % är rimligt får var och en bedöma själv.

Men, *hade* Kungl. Örlogsmannasällskapet fått en sådan utredningsuppgift av politisk nivå, *den förfrågan jag hänvisade till var tyvärr fiktiv*, så hade i vart fall inte jag skämts för att lämna ett sådant förslag, oaktat att jag fortfarande är i aktiv tjänst. Jag hade också allvarligt övervägt att anmäla mig som frivillig att leda 30-mannagruppen.

I aktiv tjänst som ordförande i Kungl. Örlogsmannasällskapet är jag dock i bara någon minut till. Det är nu dags att lämna

över till min efterträdare, Michael Zell. Michael blir Örlogsmannasällskapets 74:e ordförande sedan majoren Abraham von Stauden valdes till ordförande 1771. Det heter ju preses i ett antal av de andra akademierna, något jag själv länge tyckte var märkligt eftersom jag uppfattade det som "presens". Nåväl, nu lämnar jag över till ordförandeklubban till Michael och övergår därmed till att bli "imperfekt".

Lycka till Michael och vårda ditt uppdrag väl!



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

VI ERBJUDER ALLT I UNIFORMER OCH TILLBEHÖR FÖR MARINEN



RONNEBYGATAN 39, 371 33 KARLSKRONA
TEL.0455-10298 www.nymansherr.nu
e-post: info@nymansherr.nu



Ledamoten
MICHAEL ZELL

*Michael Zell är sedan den 17 november 2014
Kungl. Örlogsmannasällskapets ordförande.*

Tal vid upptagandet av ämbetet

Ordförandens anförande vid upptagandet av ämbetet, hållet vid Kungl. Örlogsmannasällskapets högtidssammanträde i Karlskrona den 17 november 2014.

Fru Landshövding, gäster från systerakademier, pristagare, ledamöter, mina damer och herrar! På många håll i västvärlden uppmärksammas i år den serie av händelser som kulminerade för 25 år sedan, den 9 november 1989, med Berlinmurens fall. Detta var ju den i särklass enskilt största händelsen av dessa, med stor symbolisk betydelse. Men den hade föregåtts under flera år av en folkligt ledd upplösning i Sovjetunionen, som den dåvarande ledningen inte förmådde gå emot. Sak samma i hela det gamla östblocket. Två år efter murens fall, föll även Sovjetunionen ihop. Som bekant kallar Rysslands president Vladimir Putin detta "den största geopolitiska katastrofen i modern tid".

Men det må ju vara värt att erinra om att det var inga elaka västmakter som tvingade Sovjetunionen på knä. Det var en implosion. Händelsen föregicks inte ens av ett krig, det var en kamp mellan två idéer om hur folk vill låta sig styras och se sitt välstånd skapas. Det var en idé som vann.

Men Putin har ju en del att säga till om, och av allt att döma är han mycket populär i Ryssland. Vi har således att förhålla oss till hans uttalande, och än mer hans agerande. Vår guldmedaljör "Skipper" har på sin blogg på ett föredömligt sätt i kronologisk ordning redovisat denna utveckling under de senaste snart 10 åren.

Putin har, och har haft, en plan sedan länge. Det som skedde i våras på Krim var inte en start på en ny utveckling, men ett bryskt uppvaknande för dem som inte sett, eller velat se. Inget dumt ord för övrigt, "brysk", rymmer i sig både händelsens karaktär och dess ursprung...

Men något är ändå nytt i konfliktmönstret. Det är inte det konventionella militära hotet enbart det handlar om. De går så att säga direkt på mål. Att skapa avtryck i länders beteenden och agerande. Att påverka de politiska besluten såväl direkt mot politikerna som indirekt via medborgarna. Spakarna heter diplo-

mati, information, ekonomi samt givetvis den militära styrkan, förstärkt av den uppenbart provokativt demonstrerade viligheten att använda den.

Det omfattande bruket av hån och förlöjliganden av det svenska försvaret är en del i denna form av krigsföring. De vill så ett frö av tvivel på vår egen förmåga. Man blir lätt skrämdd av hur effektiv den är. Gudrun Schyman, någonstans på 10:e plats bland Sveriges mest inflytelserika kvinnor, beskrev i en artikel i DN de ryska flyg- och ubåtskränkningarna närmast som en framgång för den svenska besöksnäringen. Hon menade att så länge det inte var krig, så spelade det väl inte så stor roll vad de höll på med.

Informationsarbetet riktas inte bara mot oss givetvis. Jag såg ett Youtubeklipp som försvarsbloggaren ”Wiseman” lagt ut från rysk TV, som var bland det mest obehagliga jag någonsin sett. Ett firande av Krims annektering i ett närmast OS-invgningsliknande upplägg. Om ni tvivlar på att det pågår ett reservationlöst propagandakrig, se det klippet!

Finland rapporterade nyligen om ett ryskt bombplan som flög med en civil Aeroflot-transponder. Ryssland blånekar till av svenska UD presenterade geografiskt väl dokumenterade flygkränkingar av svenskt territorium. Man demonstrerar mycket medvetet en obefintlig respekt för de internationella lagar och regler som gäller. Vi kommer säkert att se fler undervattenskränkingar där huvudsyftet kanske inte ens är något operativt mål annat än faktiskt gäckande visa sig, få på sig en insats och sedan skrattande ta sig tillbaka hela vägen till varifrån de kom. För att genera oss inför oss själva och omvärlden, och skapa tvivel på såväl vår förmåga som vår beslutsamhet. Och för varje ny skarp markering från UD, varje

ny svordom från ÖB, kommer de att ha kommit närmare sitt syfte. Tills vi sätter emot på allvar. Först då.

Det sägs ta tid att få effekt i försvarsinvesteringar. Ibland används t o m det som ett vagt argument för att inte ens börja. Jag gillar attityden att ”det bästa vore att ha börjat för 10 år sedan, det näst bästa är att börja nu”. Och om vi drar den korrekta slutsatsen av att motståndarens taktik handlar om att påverka vår politiska vilja att bevara vår handlingsfrihet, så ligger det ett moment av tidig seger redan i att markera att den viljan är helt obruten.

Och innan vi börjar se om oss efter vad nytt som krävs, låt oss börja med det vi har. Det finns ändå på plats av något skäl. Modernisera det, livstidförläng det, komplettera det med närliggande system som täcker hålen i det vi har.

Ärade ledamöter, det råder inte brist på uppgifter för Kungl. Örlogsmannasällskapet för det kommande året. Utan att på något sätt antyda att det innebär några nya prioriteringar för oss, vill jag ändå peka på några för mig centrala pelare som det arbetet vilar på.

Det i särklass viktigaste är att vi uppfattas som relevanta. Både för att anses vara värda att lyssna på, men i lika stor utsträckning för att attrahera nuvarande och blivande ledamöter att lägga tid och intresse på KÖMS.

Vi ska stötta de kamrater vi har ombord och iland i deras tjänsteutövning genom att föra idédebatten ur deras perspektiv. Vi ska uppmärksamma de resurser som krävs för att de ska ges förutsättningar att lösa sina ålagda uppgifter framgångsrikt och effektivt. Det ska vi göra på egen hand och det ska vi göra tillsammans med vår moderkaka marinen. Och alla krafter som kan och vill samverka med oss i denna vår huvuduppgift.



"På samma tema vill jag också att vi i ännu högre grad bidrar till att sprida stolthet över våra mycket kompetenta förband och besättningar, alla våra sjömän, soldater och officerare, och det arbete de utför." Foto: Försvarmakten, Instagram, fotograf; Didrik Book.

På samma tema vill jag också att vi i ännu högre grad bidrar till att sprida stolthet över våra mycket kompetenta förband och besättningar, alla våra sjömän, soldater och officerare, och det arbete de utför.

Detta är en uppmaning jag självkritiskt riktar till de äldre bland oss. Vi tenderar gärna att inte visa tillräcklig respekt för det nuvarande systemet bara för att det inte ser ut som på vår tid. Eller hur vi skulle vilja att det såg ut.

Det är OK att ha ambitioner, men de inleds med nuläget. Och det förtjänar större respekt än vi ger det. Det tycker jag stats-

ministerns presskonferens efter ubåtsoperationen nyligen var en bekräftelse på.

Ett viktigt uttryck för vår relevans är att våra möten är välbesökta. Att vi visar varandra att åtminstone vår egen uppfattning är att KÖMS är en plats att trivas på och som ger ett mervärde till vår respektive vardag i övrigt.

Det står inte i konflikt med våra externa ambitioner. Vår strävan att i än högre utsträckning göra våra frågor uppmärksammade i de kretsar utanför våra egna, där opinioner formas och beslut fattas. Jag hoppas med min bakgrund, erfaren-

het och nätverk kunna bidra på den punkten.

Det är med stor tacksamhet jag mottar förtroendet att leda arbetet med att ta Kungl. Örlogsmannasällskapet vidare mot 250-årsjubiléet om några år. Bland mina 73 företrädare i ämbetet är jag tveklöst den ytligt sett minst självklare. Men det gör ledamöternas val, noterar i alla fall jag, paradoxalt nog desto mer kraftfullt.

Men jag behöver en startsträcka. Som en smula ringrostig i aktiv tjänst, ber jag om ert tålamod för en och annan felslagen knop, någon extra sväng för att komma in i märket. Vore jag dock på väg att ta pricken på fel sida, ber jag er skrika till.

Det nyväckta intresset för den marina komponenten i vårt försvar bidrar till den entusiasm jag känner inför uppgiften. Tack, Thomas, för ditt eminenta förödöme som ordförande och din vänliga lyckönskan. Jag lovar att göra mitt bästa.



Ledamoten
BO RASK

Kommandör Bo Rask är Kungl. Örlogsmannasällskapets sekreterare.

Året som gått

Kungl. Örlogsmannasällskapets sekreterares verksamhetsberättelse för år 2014 föredragen vid det 243:e högtidssammanträdet i Karlskrona den 17 november 2014.

Fru landshövding, ärade gäster från Gustaf Adolfs akademien för svensk folkkultur, pristagare, ledamöter, mina damer och herrar. Akademiens 243:e verksamhetsår slutar i och med dagen. Stadgarna anger att jag ska sammanfatta vad som har åstadkommits under året inom ramen för akademiens uppdrag angivet i § 1 av akademiens stadgar "att följa och aktivt verka för utvecklingen av sjökrigsvetenskapen och sjöväsendet i allmänhet".

Under verksamhetsåret har vi hållit åtta ordinarie sammanträden. Två i Karlskrona, två i Göteborg och fyra i Stockholm samt utöver detta det 243:e högtidssammanträdet idag här i Karlskrona.

Vår utåtriktade verksamhet har varit omfattande. Akademien har varit representerad vid Folk och Försvars Rikskonferens i Sälen och i Almedalen. Vidare har akademien deltagit vid European Maritime Day och vid Världssjöfartens dag i Göteborg.

Akademien har genomfört två marina debattkvällar samt även organiserat en diskussionskväll med marinens personal här i Karlskrona.

I mars organiserade vi tillsammans med Folk och Försvar ett seminarium om

Arktis med rubriken "Arktis - konvergerande intressen och outnyttjade resurser". Arktis är högintressant med avseende på miljöfrågan, bättre förutsättningar för sjötransporter till Asien under sommaren, men även med avseende på de militära frågorna, där exempelvis Ryssland annonserat en ambition att bygga upp "arktiska brigader".

Vi organiserade i mars månad också ett halvdagsseminarium om krisen mellan Ukraina och Ryssland.

I början av juni genomförde vi ett halvdagsseminarium där KÖMS analys av Försvarsberedningens slutrapport presenterades.

Tidigt i höstas genomförde vi i samarbete med Saab, US Naval Postgraduate

School och Försvarshögskolan ett tvådagars seminarium med fokus på sjömilitära förhållanden i The Littorals. Det vill säga operativa, taktiska och tekniska krav för uppträdande i grunda och kustnära farvatten.

Tidigare idag genomfördes att seminarium om ”Marin fartygsbyggnad i svensk regi” varvid det diskuterades om de befintliga planerna för fartygsbyggnad inom ytfartygs- och undervattensområdet är tillräckliga för skapa kontinuitet och för att vidmakthålla kompetensen att konstruera och bygga militära fartyg i vårt land.

Merparten av de seminarier vi har anordnat har filmats och lagts ut på akademiens hemsida för att bli tillgängliga för en bredare allmänhet.

Totalt har akademiens olika aktiviteter under året mönstrat mer än 800 deltagare vilket är en förbättring jämfört med tidigare år. Vår bedömning är att akademiens tydliga modernisering och ökade synlighet har gjort deltagandet i våra sammankomster mer intressant eftersom dess relevans och påverkansmöjligheter har ökat.

Akademien uppvaktade i vintras försvarsberedningens sekretariat för att informera om vårt lands stora sårbarhet för störningar i sjötransporterna med förhoppningen att denna viktiga information skulle tillåtas påverka skrivningarna i försvarsberedningens slutrapport *Starkare försvar för en osäker tid*. Vi nådde inte fram! Samtidigt medgav huvudsekreteraren att kunskaperna i försvarsdepartementet om folkförsörjning har gått förlorade. Det är verkligen strutspolitik att då inte ta till sig av den kunskap som finns inom området bl.a. här i akademien.

Redan skrivningen i försvarsutskottets betänkande från 2008 att ”den säkerhets-

politiska situationen i norra Europa är under förändring och är således behäftad med osäkerhet och kan leda till utmaningar” får väl idag anses vara bekräftad genom den allvarligt förändrade säkerhetspolitiska situation vi nu står inför. Det är skrämmande att förändringen har skett så snabbt, vilket bara understryker att försvarspolitikerna måste vara långsiktig och blocköverskridande.

Vi ser nu, bara några månader efter det att rapporten offentliggjordes, att antalet incidenter till sjöss och i luften i vår abso-luta närhet har ökat till en nivå nära kalla kriget nivån. Tyvärr saknas konkreta åtgärder för att långsiktigt och effektivt möta problemen.

Den centrala utmaningen vid sjöoperationer är att kunna kontrollera havet och verksamheten i tre dimensioner: på ytan, under ytan och i luften. Det kräver resurser – stora resurser och resurser av hög kvalitet! Utan resurser krackelerar den marina förmågan och vi kan inte uppfylla de folkrättsliga kraven på att värna vårt sjöterritorium. Konsekvenserna för Sverige av eventuella störningar i sjöfarten måste därtill seriöst analyseras.

Akademien har därför de senaste åren tagit som sin uppgift att upplysa om de strategiska förhållandena, samhällets sårbarhet samt riskerna med den rådande närmast likgiltiga marina strategin.

Upplysande är även det breda spektrum av områden som årets inträdesanföranden har behandlat. De inträdesanförandena som har hållits i år är;

- Ordinarie ledamoten Tomas Martinsson med rubriken *Att utbilda målvakter - rätt utbildning för rätt arena*. Ledamoten är kritisk till att inte marinen kan styra utbildningen mot rätt kompetens och ambition. D.v.s. där



Förstärkt oktett ur Marinens Musikkår i samband med det 243:e högtidssammanträdet.
Foto: Per-Erik Bergstrand, Försvarsmakten.

”försvarsmaktstänket” har gått för långt.

- Ordinarie ledamoten Mårten Granberg med rubriken *Folkförankring - Hur nå ut med marina budskap i en komplex medievärld*. Ledamoten beskriver att KÖMS som organisation måste ta på sig expertrollen i samarbetet med media. Det har fungerat väl under året.
- Korresponderande ledamoten Kenneth Gustafsson med rubriken *Åland 1940 – demilitarisering under sovjetisk kontroll*. Ledamoten beskriver de sovjetiska kraven på demilitarisering av Åland och även den militära planering som Sovjetunionen tog fram för att angripa Åland.
- Hedersledamoten Michiel Hijmans

med rubriken *Comprehensive Maritime Security in the European Union. Are we willing to pay the price?* Ledamoten talar om behovet av allomfattande strategi för EU inkluderande det marina området. Detta eftersom sjövägarna är så betydelsefulla för EU:s utveckling.

- Korresponderande ledamoten Hugues Eudeline med rubriken *Indian ocean and Maritime terrorism*. Ledamoten gav exempel på terroristaktioner i den maritima arenan i denna viktiga del av världen och vad som generellt måste göras för att skydda sjöfarten mot sådana aktioner.
- Ordinarie ledamoten Ola Alfredsson med rubriken *Svensk ubåststeknologi i Australien*. Ledamoten beskrev hur

Kockums AB fick kontraktet för de sex ubåtarna av Collinsklass och hur den framgången kan användas för att försöka komma till samma resultat igen i den stora upphandling av nya ubåtar som Australien nu står inför.

- Ordinarie ledamoten Anna-Karin Broth *Marint mentorskap – en självklarhet!? – En personlig reflektion kring avsaknaden av ett formaliserat mentorskap i marinen*. Ledamoten ansåg att marinen på ett tydligare sätt måste motivera, inrikta och med varsam hand styra in de officerare som är viktiga för marinen i den marina karriärens och livets stundtals svåra vägval.

I en snart 250 år gammal akademi som Kungl. Örlogsmannasällskapet måste verksamheten vara riktad mot framtiden och hålla hög kvalitet baserat på fakta. All erfarenhet och kunskap från de gångna åren verksamhet måste tas till vara.

Många av de idéer som idag framförs som revolutionerande är inte nya. Det vet vi för vi har vårt bibliotek! På högtidsdagen redan 1835, det året då akademiens tidskrift - Tidskrift i Sjöväsendet - gavs ut första gången, talade den då omvalde preses kommandörkaptenen Carl August Gyllengranat om *"tankar om Skandinavians sjöförsvaret"* samt ansåg om indelningsverket (föregångaren till pliktverket) *"det passar ej för flottan, ty genom torpet bindes båtsmannen vid jorden. Sjömannen borde vara fri som den havsfågel som svävar över hans huvud och ju mera han avlägsnas från denna frihet, desto mindre passar han för sitt yrke"*. Detta tål att tänka på när frågan om att åter aktivera värnplikten framförs som lösningen för att säkra försvarsmaktens personalförsörjning. Möjligen en lösning

för den personalkrävande armén, men absolut inte för marinen som alltigenom behöver professionell personal för att nå maximal effekt.

Fakta och boklig kunskap är samlat i biblioteket här i Karlskrona. Utvecklingen mot ett renodlat forskningsbibliotek fortsätter. Genom att alla våra böcker numera är tillgängliga via LIBRIS, så har antalet kontakter med forskningen ökat markant. En välbehövlig renovering av bokbeståndet pågår. Som exempel är vår äldsta bok *"Den danske söraet"* (från 1590) dvs. 424 år gammal.

Biblioteket är viktigt men också en kostsam verksamhet för akademien. Biblioteksarbetet har under året kunnat genomföras med ett nytt mycket generöst stöd från Stiftelsen Marcus och Amalia Wallenbergs Minnesfond. Akademien uttrycker sitt varma tack för detta ovärderliga stöd till bibliotekets verksamhet.

Vår tidskrift – Tidskrift i Sjöväsendet – ges normalt ut med fem nummer om året. Bildarkivet med över 100 000 fotografier är sedan några år deponerat hos krigsarkivet och därmed fritt tillgängligt för forskning.

Under året har projektet att digitalt scanna samtliga utgivna Tidskrift i Sjöväsendet fortsatt och nu kan merparten av artiklarna läsas via akademiens nya hemsida. Nästa år är tanken att projektet ska gå i mål och då ska det vara möjligt att läsa samtliga utgivna artiklar sedan den första utgivningen 1835. Vi har under året även inventerat vår värdefulla konst varav merparten hänger i sjöofficersmässan och i Försvarsmaktens lokaler här i Karlskrona.

Vid valsammanträdet i september i år valdes en ny hedersledamot, fyra nya ordinarie ledamöter och en utländsk korresponderande ledamot in i akademien.

Samtliga är mycket meriterade och varmt välkomna. Men som akademien alltid meddelar till de nyinvalda – ni blir inte invalda för vad ni har gjort - utan för vad ni förväntas göra för akademien. Det är således ingen belöning, utan vi ser er som ett reellt bidrag till akademiens arbete att maritimisera vårt land.

Det arbetet är helt avgörande för Sveriges framtid, eftersom havet är motorn i globaliseringen. I arbetet med att maritimisera landet, får sjöstridskrafterna en ökande betydelse. Akademiens uppgift är i stort att vända trenden med en minskande marin eftersom akademien anser att vår framtid och vår säkerhet avgörs på havet.

Akademien är inte heller främmande för att stödja våra myndigheter med ”a second opinion” i olika ärenden. Inte heller detta är något nytt för akademien. Redan 1825 fick akademien i direkt uppdrag från Sjöförsvarsdepartementet dvs. regeringen – att *”uppsätta ett nytt reglemente för sjöavlöningen under expedition med flottans fartyg samt ett nytt ljusregle-*

mente. Uppdragsgivaren meddelade ”att detta var en sysselsättning, som ehuru ej var av scientifique beskaffenhet likväl vore av mycken vikt för flottan”. Frågan om akademiens stöd och hjälp är alltid fri. Vi meddelar den politiska nivån här och nu - vi är beredda att ta emot uppdrag!

Viktigast i vårt arbete är att övertyga politiker och andra beslutsfattare att marinens resurser är för få. Uppgifter och resurser är inte i balans. Här har Kungl. Örlogsmannasällskapet idag 374 ledamöter efter 243 år fortfarande en tydlig roll att i enlighet med akademiens valspråk ”med förstånd och styrka” argumentera och verka för utvecklingen av sjökrigsvetenskapen och sjöväsendet i allmänhet.

Den rollen inleddes den 15 november 1771 då viceamiralen Kristoffer Falkengren vid invalet i Stockholm erhöll invalnummer 1. Den senast invalde ledamoten i år tilldelas i Kungl. Örlogsmannasällskapet medlemsmatrikel invalnummer 1476.



Ledamoten
CHRISTOPHER WERNER

Christopher Werner tilldelades 2010 ett stipendium om 30.000 kronor av Kungl. Örlogsmannasällskapet för fortsatt forskning i breda termer inom området "Maritime Security". Nedanstående artikel är ett av flera resultat av denna forskning.

Anne Bonnys efterträdare - Några nedslag i nutida maritim säkerhet, del 2

Fortsättning från Tidskrift i Sjöväsendet nr 4/2014.

Trafficking och smuggling

Människor

Det är skillnad på trafficking och smuggling. När det gäller människor tycks de flesta offer för trafficking vara kvinnor och barn medan en större del av de som smugglas tycks vara män. Trafficking består av rekrytering, transporter, logi, överlämning och utnyttjande. Detta sker ofta med våld eller hot om våld. Andra tvångsåtgärder kan också tänkas såsom vilseledning och maktmissbruk. Allt detta görs för att i slutändan kunna exploatera eller utnyttja offret för trafficking. Trafficking kräver alltså både tvång och utnyttjande. Det finns inget krav på att traffickingoffret skall ha gjort ett gränsöverskridande mellan stater vilket framgår av det s.k. människohandelsprotokollet, (A/RES/55/25, annex II), *Protocol to prevent, suppress and punish Trafficking in persons, especially Women and Child-*

ren, supplementing the United Nations Convention against Transnational organized Crime. I artikel 4 står det i förutsättningen bara att brottet skall vara av "gränsöverskridande karaktär".⁷⁴

Det är skillnad på trafficking och smuggling. Vid smuggling av människor råder samförstånd mellan den smugglande och den smugglade. Två villkor måste dock vara uppfyllda: För det första skall den smugglade personen göra en illegal gränspassage. För det andra skall smugglaren göra en (ekonomisk) vinst.⁷⁵

Smuggling av människor har ökat dramatiskt under senare tid. Man räknar med att över 800 000 människor smugglas över olika gränser varje år. De som smugglas är politiska flyktingar, de som

74. Bhabha, s 2.

75. Bhabha, s 3.

flyr från en konflikt eller våld av något slag, eller ekonomiska lycksökare som bara vill ha ett bättre liv någon annanstans. Många av dessa far illa på vägen. Några drunknar när undermåliga farkoster går under, några kvävs i tätslutande containrar. De som hjälper till med smuglingen är ofta organiserade i kriminella ligor.⁷⁶

Narkotika

Världens största heroin och opiumproducenter finns i Gyllene triangeln (Laos, Burma, Thailand) och i Gyllene halvmånen (Pakistan, Afghanistan och Iran). Förra året, 2013, beräknas Burma ha exporterat 870 ton opium, Afghanistan avsevärt mer. För inte så länge sedan åtnjöt traffickers i Burma den militära juntans goda minne för att "exportera" opium. De som sysslade med trafficking av narkotika lär till och med haft en fristad för opiumhantering i Twante i Burma.⁷⁷

Vapen

Narkotika- och vapenhantering hänger ofta ihop. En av de största opiumkungarna, krigsherren Khun Sah i Burma sägs ha haft en armé på 10 000 man för att skydda sina opiumodlingar. Fiskebåtar har ofta använts för illegal vapenhantering bl.a. till Sri Lanka och till Cox's Bazar i Bangladesh. År 1996 ertappade bangladeshiska myndigheter en Thailandsk fiskebåt med 600 handeldvapen ombord.⁷⁸ Kärnvapenspridning kan bli ett annat problem (Dr. Khan och Co.). Genom samarbete mellan underrättelsetjänsten i USA och Storbritannien kom man i september 2003 in i doktor Abdul Qadeer Khans nätverk. Khan är känd som grundaren av Pakistans kärnvapen-

program. A.Q. Khan⁷⁹ har fabriker i Malaysia för tillverkning av centrifuger, han har noder i Europa, Afrika och i Mellersta Östern.

Historien upprepar sig. Vi kommer säkert ihåg *Karine A* och *Victoria* i samband med vapensmuggling åt palestinierna. Tidigt onsdagen den 12 mars 2014 gjorde israeliska flottan "visit & search" på det panamaflaggade fartyget *Klos C* i Röda havet. Ingreppet ska ha skett på internationellt vatten, utanför Sudans eller Eritreas kust och 1 000 NM från Eilat. *Klos C* beordrades in till Eilat. Fartyget hade en last med dussintals, kanske upp till 40 avancerade M-302 raketer (på sedvanligt sätt gömda under cementsäckar). Enligt den israeliska försvarsmakten hade raketerna tillverkats i Syrien, flugits till Iran och skeppats ut från Bandar Abbas vid Hormuzsundet. Vapentransporten skall sedan ha gått till Röda Havet för att lossas i Sudan. Därefter skulle de ha smugglats till Sinaihalvön f.v.b. till militanta palestinier på Gazaremsan, *Hamas*, *Islamic Jihad* eller någon annan *al-Qaida*-inspirerad grupp. Smuggelvägen är sedan tidigare känd av israelerna.

Lösning på trafficking och smuggling

För att få en lösning på problemen krävs såväl internationella, regionala som nationella överenskommelser och insatser. Narkotikahandeln består av tillverkning, underhållslinjer och brukarledet. Man skulle kunna travestera på President Bushs budskap och starta ett "War on Drugs" sa Geoffrey Till och Geoffrey Tills eget begrepp "Good Order at Sea" skulle kunna expanderas till "Good

76. Bhabha, s 1.

77. Barkshi, s 64.

78. Barkshi, s 64.

79. A. Q. Khan har också hjälpt Iran i dess ansträngningar att utveckla kärnkraftprogram med sådana tillbehör som bara behövs för tillverkning av kärnvapen.



Det Panamaregisterade fartyget "Klos C" eskorteras in till hamnen i Eilat av en enhet ur den Israeliska flottan. Foto: Flash 90.

Order on shore". Maritim är ju bara en dimension av problemet men flottan skulle bl.a. i narkotikahandlingen kunna slå sönder underhållslinjerna, *Sea Lines of Communications* (SLOCs), för den del av sjöfarten som ägnar sig åt narkotikatransporterna.⁸⁰ Flera konventioner har tagits fram för att stävja trafficking och smuggling t.ex; 1988 års Wienkonvention, 2000 års Palermokonvention och *Proliferation Security Initiative* (PSI). De beskrivs nedan.

1988 års Wienkonvention

Med sin grund i en resolution från FN:s Generalförsamling, (A/RES/39/141) från den 14 december 1984 finns den s.k. "Wienkonventionen" (*1988 Vienna Convention*). Konventionens rätta namn är: *The United Nations Convention Against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances* och är en förstärkning av tidigare konventioner från

1961 och 1971. Konventionen trädde i kraft 11 november 1990. I denna finns ganska långtgående direktiv och förslag för att råda bot på smuggling av narkotika. Artikel 17 har som överskrift "Otillåten handel till sjöss" (*Illicit Traffic by Sea*) och i denna artikel ges direktiv att stater skall samarbeta för att reducera narkotikahandeln till sjöss, inom ramen för havsrättskonventionen. Samarbetsformerna kan vara regionala eller bilaterala. En metod i konventionen är att andra stater skall kunna ingripa (på fritt hav) mot flaggstatens fartyg. En stat kan alltså ge en annan stat långtgående befogenheter att visitera, göra skeppsrannsakan och om misstankar kvarstår vidta ytterligare åtgärder mot fartyg som är den egna flaggstatens fartyg. Flaggstaten måste härvid ha givit sitt samtycke och åtgärden kan vara enkelriktad eller reciprok (får du så får jag). En omfattande samverkan finns i Karibien mellan USA och andra kuststater i Karibien som par-

80. Till, Geoffrey, 20 oktober 2011.

ter.⁸¹ Visitering och skeppsrannsakan får endast utföras av örlogsfartyg eller andra fartyg som har tydlig märkning och kan identifieras som regeringens resurs.⁸² Sverige ratificerade konventionen den 21 juli 1991. *The United Nations Convention Against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances* omarbetas nu i Europaparlamentets arbetsdokument (DT/488454SV), så att den kan implementeras inom EU. Måhända erfordras också en justering av svensk lag. I artikel 17 punkt 1 står det att konventionen skall verka i överensstämmelse med havsrättskonventionen. Därmed blir den inte lika effektiv som förstahandsintrycket ger vid handen. En slutsats kan dock dras och det är att samverkan mellan stater är viktigt.

2000 års Palermokonvention

De två Palermoprotokollen trädde i kraft 23 december 2003 respektive 28 januari 2004. "Palermokonventionen" är FN:s konvention om gränsöverskridande organiserad brottslighet, *United Nations Convention against Transnational Organized Crime*, (A/RES/55/25). Konventionen är huvudakt och har tre underliggande protokoll.⁸³

Det första är det s.k. människohandelsprotokollet, (A/RES/55/25, annex II), *Protocol to prevent, suppress and punish Trafficking in persons, especially Women and Children, supplementing the United Nations Convention against Transnational organized Crime*. Det andra är det s.k. människosmugglingsprotokollet (A/

RES/25, annex III), *Protocol against the Smuggling of Migrants by Land, Sea and Air, supplementing the United Nations Convention against Transnational Organized Crime*.

Det tredje protokollet är det s.k. skjutvapenprotokollet (A/RES/55/255), *Protocol against the Illicit Manufacturing of and Trafficking in firearms, Their Parts and Components and Ammunition, supplementing the United Nations Convention against Transnational Organized Crime*.

Sverige ratificerade huvudakten den 30 april 2004 och människohandelsprotokollet den 1 juli 2004. Människohandelsprotokollet trädde i kraft den 31 juli 2004. Syftet med denna konvention är att bl.a. få stopp på människohandel, främst kvinnor och barn, skydda traffickingoffer och få stater att samarbeta bättre. Palermoprotokollet anger också definitioner på bl.a. trafficking (handel med människor). Varje stats jurisdiktion skall vara sådan att trafficking, enligt lag, är ett brott, att brottsoffer får skydd och att staten agerar kraftfullt och resolut genom dess myndigheter. Allt detta görs i förebyggande syfte för att avskräcka. Protokollet anger vidare nödvändigheten av samarbete och informationsutbyte. Det andra protokollet (människosmuggling) trädde i kraft den 6 oktober 2006 och det tredje (vapensmuggling) har ännu inte trätt i kraft, då Sverige väntar på EU:s vapendirektiv.⁸⁴

Konventionen är implementerad i EU:s rättssystem genom EU-rådets beslut om ingående på Europeiska gemenskapens vägnar av Förenta Nationernas konvention mot gränsöverskridande organiserad brottslighet (KOM (2003) 512 slutlig). Detta EU-rådets beslut skall mera ses

84. Status på de tre protokollen är angivna efter kontakt med jur. dr. Ola Engdahl, UD den 20 februari 2007.

81. Jacobsson (2002), s 14.

82. I Wienkonventionen 1988, Palermokonventionen och LOSC nämns örlogsfartyg explicit. I LOSC, art. 106 och i Wienkonventionen kompletteras detta: "...only by warships or... or other ships...asbeing on government service and authorized to that effect."

83. Palermokonventionen, passim.

som ett samverkansdokument mellan EU-medlemmar, d.v.s. det har inte så hög status. Palermoprotokollet eller delar av det, är implementerat i det svenska rätts-systemet genom Prop 2002/03:146. Palermoprotokollet med EU-rådets beslut och den svenska implementeringen är ändå litet tandlös, då det av protokollet framgår att den skall ligga i linje med och inte gå utöver vad som regleras i havsrättskonventionen, och denna ger bara marginell makt till kuststaterna att ingripa (verkställa) mot andra flaggstaters fartyg.

PSI

Proliferation Security Initiative (PSI) tillkom under ett möte i Krakow i maj 2003 som ett led i jakten på massförstörelsevapen, *Weapons of mass destruction* (WMD). Med proliferation menas förökning, mångfaldigande, spridning och vad som antyds är att vissa stater tillverkar massförstörelsevapen öppet eller dolt och att kontrollen över dessa vapen kan hävdas vara bristfällig. Detta gör att sådana vapen kan bli handelsvara långt ner i krigsherrarnas organisationer och hamna i orätta händer. PSI har och söker sin grund i Ickespridningsavtalet för kärnvapen, *Nuclear Non-Proliferation Treaty* (NPT). PSI aktualiserades åter igen, utan att nämnas vid sitt rätta namn, i en säkerhetsrådsresolution (S/RES/1540 (2004)). PSI har mer än 16 medlemsstater som gått samman i vad som kan betraktas som en intresseförening: USA, Storbritannien, Frankrike, Tyskland, Italien, Nederländerna, Polen, Portugal, Spanien, Japan och Australien samt senast 2004 Kanada, Danmark, Norge, Singapore och Turkiet. Det kanske är bättre att tala om "deltagare" i stället för medlemskap. De stater som har visat PSI-intresse har givit varandra mandat att, vid misstanke,

besöka varandras flaggstatsfartyg och undersöka handelsfartyg som tillhör denna PSI-krets. PSI staterna anser det också "legalt" att (besöka) och göra undersökning i de handelsfartyg där flaggstaten är oklar, att segla utan flagga är här tillräckligt, och har stöd i havsrättskonventionen.⁸⁵ Inom PSI kretsen är man försiktigt positiv då även en av världens största bekvämlighetsflaggstater (Liberia) givit sitt samtycke till denna form av *visitering* och *skeppsrannsakan* i jakten på massförstörelsevapen. Här nedan visas det internationella intresset för PSI, kommentarer är gjorda i samband med en övning i oktober 2004:

- Yesterday was another momentous occasion in our relationship. Japan proved yet again its commitment to the global war on terror by demonstrating its ability and willingness to use naval assets to counter proliferation. In close coordination with allies and friends around the world, Japan effectively hosted and coordinated Team Samurai 2004, a multinational exercise as part of the Proliferation Security Initiative. Demonstrating the multinational scope of the PSI, a simulated interdiction was carried out in the Pacific near Tokyo Bay. Japan's Coast Guard and Maritime Security Defense Forces, working in coordination with vessels from the United States, Australia, and France, and about a dozen other participants from the region and beyond, demonstrated to would-be proliferators that the spread of weapons of mass destruction will not be tolerated. Japanese forces and law enforcement personnel demonstrated the highest degree of professionalism and prowess at sea,

85. LOSC, art. 110, 1(d).

and we appreciate their efforts to make this important exercise a success.⁸⁶

Det finns andra stater som är direkt negativa till PSI, t.ex. Kina och Ryssland. När PSI medger agerande på andra staters territorialhav och på det fria havet, rör PSI-konceptet om ordentligt vad avser staters suveränitet och den internationella rätten.⁸⁷

Sverige har visat intresse för PSI, men vi kommer inte att bli medlemmar i den innersta cirkeln, kärntruppen, då 16 är fullt tillräckligt. Vi kommer antagligen inte heller att bli medlemmar i andra rangens sammanslutning (*Operational Expert Group*). Sverige är vad som skulle kunna klassificeras som "en stödjande deltagare" (*PSI participant*) och ge vårt stöd till något som kallas "principer för ingripande". Sverige kan alltså betraktas som "stödjande deltagare", men i Sverige har vi ännu inte haft tid att utse vilket statligt verk som skall ansvara för verkställandet. Blir det marinen, kustbevakningen eller polisen? Fullt klart är emellertid att detta verkställande i yttersta fall handlar om vapenmakt. PSI kräver avtal mellan en stat och USA. PSI blir på så sätt ett förhållande mellan Sverige och USA samt i viss mån övriga deltagare. Intressant nog kan konstateras att det förekommer ett "glapp" mellan den politiska nivån och utförandet hos flera stater. Vad är det som gör att regeringar skriver på avtal, gör överenskommelser med andra stater, men sedan inte fullföljer och ger direktiv till olika statliga myndigheter. Orsakerna till detta kan man bara spekulera i. Att Sverige i grunden har ett genuint intresse för PSI framgår tydligt av f. försvarsminister Leni Björklunds säkerhetspolitiska tal i

Helsingfors den 10 maj 2004:

... Spridningen av massförstörelsevapen är ett av de största hoten mot internationell fred och säkerhet. Risken för att massförstörelsevapen kan hamna i orätta händer, inklusive hos terrorister, är djupt oroande. Sverige tog i mars 2003 initiativ till att stärka den gemensamma politiken inom EU rörande massförstörelsevapen. I december förra året antogs sedan en strategi och en konkret handlingsplan för att motverka spridningen av dessa vapen. Sverige kommer inom FN, i EU, och andra fora att fortsätta att bidra till att arbetet för nedrustning och icke-spridning förs framåt. De hänger båda ihop. I det här sammanhanget vill jag även nämna **samarbetet inom ramen för det s.k. Proliferation Security Initiative (PSI). Detta samarbete kan ses som ytterligare ett konkret sätt att motverka spridningen av massförstörelsevapen, framförallt genom ingripanden mot misstänkta sjö-, luft- och landtransporter, inom ramen för folkrätten och den nationella rätten. Det är också viktigt...**

PSI principer för ingripande, som Sverige bejakat, och som ligger väl inom folkrättens ramar, kan beskrivas så här i en kortversion:

- Stater skall ensamma eller i samverkan med andra stater stoppa flödet av massförstörelsevapen (WMD). Åtgärderna skall rikta sig mot stater eller icke-statsaktörer som framställer eller är en länk i kedjan.
- Skapa rutiner för att snabbt sprida underrättelseinformation om WMD-rörelser och skapa en organisation som kan stoppa WMD-aktivitet (Ingripandeoperationer).

86. Bolton, s 1.

87. Tepler, s 1-2.

- Stärka de organisationer som har hand om verkställandet och vid behov hjälpa till att förändra den internationella rätten, där så krävs.
- Vara aktiva för att stärka dessa Ingripandeoperationer i jakten på WMD så långt det går m.h.t. nationell lag och internationell rätt.⁸⁸

I maj månad 2009 hade, enligt USA:s utrikesdepartements hemsida, PSI 95 deltagare.⁸⁹

Illegalt fiske

Allmänt

Fisket är en industri. I takt med att närbelägna och traditionella fångstplatser blivit allt mer utfiskade söker fiskeflottor nu andra fångstplatser. Fiskeflottor ”dammsuger” världshaven i andra staters exklusiva ekonomiska zoner (EEZ) och utanför dessa. Det illegala, orapporterade och oreglerade fisket, [*the*] *Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing* är ett globalt problem. Det hotar ekosystemet och det uthålliga fisket. Fiskeflottor från hänsynslösa stater överfiskar så att konkurrensvillkoren slås ut för utvecklingsländer och andra stater som sköter sig. Dessa fiskeflottor tar inte hänsyn till internationella konventioner och andra regler, de struntar i fiskekvoter vilket underminerar seriösa staters fiskeindustrier.⁹⁰

88. The White House Press Release, s 1 f.

89. Department of State, Diplomacy in Action, *The Proliferation Security Initiative (PSI)* (Washington, 2009). Tillgänglig på < <http://www.state.gov/t/isn/c10390.htm>>. Besöksdatum 25 november 2009. [cit PSI].

90. National Oceanic and Atmospheric Administration, Fisheries. *Illegal, Unreported, and Unregulated (IUU) Fishing* (NOAA, USA, Department of Commerce). Tillgänglig på <http://www.nmfs.noaa.gov/ia/iuu/iuu_overview

Exempel på det som upplevs som illegalt fiske kan tas från Somalia och Sydostasien. Under slutet av kuppmakaren, chefen för militärjuntan i Somaliska demokratiska Republiken, Siad Barres tid i Somalia har olika fiskeflottor idkat industrifiske i det som Somalia upplever som ”somaliskt vatten”. Härutöver påstås andra stater ha dumpat farligt avfall där. I Sydostasien bedriver thailändska fiskare regelbundet illegalt fiske i Burmas, Indiens, Malaysias och Indonesiens EEZ. I januari 1999 blev en thailändsk patrullbåt, *Tor 99*, beskjuten av ett burmesiskt örlogsfartyg och besvarade elden. *Tor 99* hade just besvarat ett nödanrop och skulle hjälpa ett thailändskt fiskefartyg utanför Ramongkusten i Andamanska havet.⁹¹

Lösning på illegalt fiske

För att begränsa det illegala fisket och för att på sikt få ett hållbart fiskbestånd har ett antal konventioner tillkommit, dels internationella (FN), samt ett antal regionala. Först kan nämnas Gränsöverskridande fiskbeståndsavtalet, eller som det heter i fulltext; *Agreement for the Implementation of the Provisions of the United Nations Convention the Law of the Sea of 10 December 1982 relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks* (A/CONF.164/37 8 September 1995). Konventionen trädde i kraft 2001. I konventionen finns regler om flaggstatens och hamnstatens ansvar, uppmaningar och anvisningar till regionalt samarbete.

I amerikansk (USA) lag, *The Magnuson-Stevens Fishery Conservation and Management Reauthorization Act*

html>. Besöksdatum 26 mars 2014. [cit. NOAA].

91. Bakshi. 65.

(MSRA) of 2006, anges att man skall identifiera stater som bedriver illegalt fiske. Staten ifråga erinras och uppmanas att vidta åtgärder. Vidtas inte dessa åtgärder kommer staten att certifieras negativt. Resultatet blir att den utpekade statens fiskefartyg förbjuds anlöpa amerikanska hamnar och att import från denna stat förbjuds.⁹²

Inom EU finns en liknande lag med liknade lydelse i EU-rådets Förordning (EG) nr 1005/2008 av den 29 september 2008, den trädde i kraft 1 januari 2010. Förordningen handlar om upprättande av ett gemenskapssystem för att förebygga, motverka och undanröja olagligt, orapporterat och oreglerat fiske. I denna finns bestämmelser för s.k. tredjeländers rätt att anlöpa en EU-hamn. I den finns också bestämmelser om inspektion, förhandsmeddelanden, fångstcertifikat för export och import samt tillstånd att landa fisk. Vidare finns regler för påstådd IUU-verksamhet (tjuvfiske), icke samarbetande tredjeländer och vilka sanktioner som kan vidtas mot de som bryter mot reglerna (svartlistning).⁹³ Nyligen förbjöds Belize, Kambodja och Guinea att sälja fisk till EU.

Inom EU förnyades det bilaterala avtalet mellan EU och Marocko den 24 juli 2013. I avtalet ges EU större fiskekvoter mot att Marocko får ett större bidrag på 40 000 000 Euro. Avtalet är kontroversiellt då Västsahara är ockuperat av Ma-

rocko sedan 1975.⁹⁴

Marin miljöförstöring

Miljöförstöring av haven är ett stort och växande problem. Aktörerna är flera och det är inte alldeles lätt att utröna var miljöförstöringen kommer ifrån.

Figuren på nästa sida visar miljöförstöringen av havet. Av figuren framgår de olika aktörernas andel i miljöförstöringen av havet, Den största källan till miljöförstöringen av havet ligger i land. Diagrammet har sin grund i Churchill och Lowes bok *The Law of the Sea*.

Från den så kallade GESAMP-rapporten från 1990 har experter beräknat att tolv procent av miljöförstöringen av havet kommer från sjöfarten, tio procent från dumpning till sjöss, en procent från offshoreindustrin, 44 procent från utsläpp iland och 33 procent via luften.

Det är klart att det är svårt att dela in miljöförstöringen i dessa kategorier, eftersom källan många gånger är ovisst. Nedfallet från luften kan vara genererat av en fabrik i Ukraina, men kan lika väl komma från ett fartyg i Svarta havet, där fartyget går på olja med för hög svavelhalt.⁹⁵

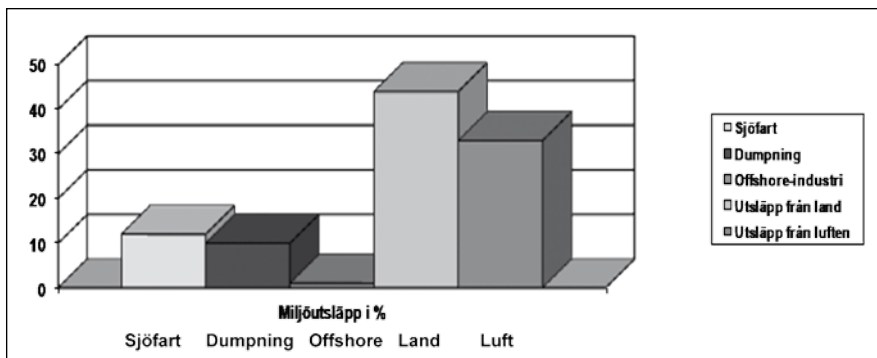
En stor tankerolycka med omfattande oljespill skulle få förödande konsekvenser för miljön i ett område, så även för ekonomin. Ett stort oljespill där SLOCs går genom särskilt trånga eller känsliga områden skulle i värsta fall kunna stänga av sjötrafiken helt anser Aditya Bakshi.⁹⁶ Exempel på ett sådant känsligt område är Medelhavet. Medelhavet står för endast 1 % av världens oljeproduktion medan

92. National Oceanic and Atmospheric administration, Fisheries. *Illegal, Unreported, and Unregulated (IUU) Fishing* (NOAA, USA, Department of Commerce). Tillgänglig på <http://www.nmfs.noaa.gov/ia/iuu/iuu_overview.html>. Besöksdatum 26 mars 2014. [cit. NOAA].

93. Europeiska Kommissionen. *Olagligt fiske*. Tillgänglig på <http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/illegal_fishing/index_sv.htm>. Besöksdatum 26 mars 2014. [cit. Eu/fisheries].

95. Churchill & Lowe, s 330.

96. Se Bakshi, s 65.



Miljöförstöringen av havet.

20 % av all olja skeppas genom Medelhavet.

Lösning på miljöproblemen

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) från 1997 som togs fram inom (*The International Maritime Organization* (IMO)), kan sägas vara grundkonventionen om miljöförstöring från fartyg.⁹⁷ I annex VI behandlas fartygs miljöförstöring av luften framför allt genom utsläpp av svaveloxid och kväveoxid. I ändring till annex VI 2011 skärptes utsläppskraven. Svaveloxidutsläpp får vara högst 3,5 % fram till 2020, därefter 0,5 %. Inom speciellt känsliga områden (*Emission Control Areas*) är kraven strängare. Där tillåts fartygsdrivmedel få innehålla max 1 % svavel fram till 2015 och därefter max 0,1 % svavel. Till dessa Emission Control Areas räknas: Östersjön, Nordsjön, Engelska kanalen, Nordamerika, USA-relaterade delar av Västindien inkluderande Virgin Islands och Puerto Rico.

EU har, inte utan en viss kläffingrighet, med det s.k. svaveldirektivet (direktiv 1999/32/EG) och med ett ändringsdirektiv (direktiv 2012/33/EG) angett EU:s

regler om vilken svavelhalt drivmedel får innehålla. EU:s regler harmonierar helt till IMO regler som fartygen haft att följa alldeles oaktat EU:s direktiv eller inte. I stället för att köpa dyr, hårt destillerad eller raffinerad olja kan fartygen förses med avgasrening s.k. *scrubbers*. Det är de utgående avgasernas svaveldioxidutsläpp som räknas. Sjöfartsnäringen och exportindustrier är mindre förtjusta i geografiska särlosningar som MARPOL annex VI. Det snedvrider konkurrensen för aktörerna på sjöfartsmarknaden anger Neil Smith, *Head of Underwriting, Lloyd's Market Association*.⁹⁸ Kraven i Östersjön gör att redare kan tvingas avskeda personal.

Illegal migration och flyktingar

Allmänt

Migranter och flyktingar (eller bättre flyende människor) finns runt om i världen. I Europa har EU satt upp en yttre gräns som övervakas. EU:s gräns mellan Grekland och Turkiet har periodvis läckt som ett såll och stora migrantströmmar har kommit till Italien. Kanske har Italien

97. MARPOL.

98. Smith, Neil, 17 oktober 2011.

alltför lätt gett migranterna tillfälliga uppehållstillstånd vilket gör att de sedan, fritt kunnat resa runt i Europa. Enligt Schengenavtalet kan man fritt resa runt inom EU utan pass. Enligt Schengenavtalet har en stat också rätt att tillfälligt ordna gränskontroll mot en annan EU-stat om den nationella säkerheten så kräver. Lampedusa är ett namn som ofta dyker upp. Det är förmodligen den europeiska ö som det är lättast att ta sig till från Nordafrika.

Ett fartyg med migranter på väg från Libyen till Lampedusa i Italien kapsejsade i dåligt väder vid de tunisiska öarna den 1 juni 2011. Minst 200 migranter från södra Asien och Västafrika drunknade medan 570 kunde räddas av tunisiska sjöräddningen. Migranterna flydde Libyen då de under våren blivit av med sina jobb eller för att de fruktade för sina liv. Ett annat drama kom att utspelas i oktober 2013 med 130 döda och 200 saknade. Fram till oktober 2013 har Italien tagit emot 25 000 migranter, tre gånger så många som året innan. Den stora mängden migranter är i grunden inte ett italienskt problem, det är europeiskt. Enbart till Lampedusa kom det 47 650 migranter 2011, 13 200 migranter 2012 och fram till oktober 2013 hade det kommit 25 000 migranter. De senaste 25 åren har c:a 20 000 omkommit.⁹⁹

Lösningar på illegal migration och flyktingar inom EU

I en intervju, den 5 oktober 2013, för den franska tidningen *Le Monde* sa Jacques Barrot, EU-kommissionär för rättvisa,

99. Gatinois, Claire, ”Jacques Barrot:”L’agence européenne Frontex devrait être en mesure de porter secours à ces naufragés, *Le Monde, International & Europe*, (Paris 5 oktober 2013), s 3.

säkerhet och frihet mellan 2008-2009, och idag ledamot i det konstitutionella rådet följande:

...*Frontex* är den organisation som har det operativa ansvaret för EU:s yttre gräns. *Frontex* skall samordna staternas nationella gränsbevakningar. År 2010 begärde Grekland hjälp av organisationen för att bevaka gränsen mot Turkiet och 2011 begärde Italien samma hjälp för att övervaka migrationen från Tunisien. Jacques Barrot uppmanade medlemsstaterna i EU att agera solidariskt med de migranter som korsar Medelhavet. Gränskontroll är ofta en fråga om nationell suveränitet men Europa måste ta ett större ansvar för Afrika. *Frontex* måste även kunna rädda skeppsbrutna. Europa måste kunna stoppa dessa människosmugglare som fraktar över 100-tals människor i undermåliga båtar. Det är en del av vårt ansvar, vi kan inte dränka afrikaner några meter från Lampedusa sa Barrot. Europa måste solidariskt ta hand om dessa flyktingar. Då går det inte att Malta med 400 000 invånare tvingas ta hand om 12 000 asylsökande. Vi måste dock hålla huvudet kallt, alla invandrare är inte asylsökande, och de som inte har någon anledning till rättsligt skydd måste eskorteras hem, avslutade Jacques Barrot...¹⁰⁰

Den franska synen är att EU:s yttre gräns kommer att öka i betydelse.¹⁰¹

Andra samarbetsavtal

Det finns flera samarbetsavtal som kompletterar internationella avtal och EU:s

100. Gatinois, s 3.

101. Amiral Pierre-Francois Forissier, Chief of Staff, French Navy vid RUSI Future Maritime Operations Conference 2011 i London den 6 juli 2011.



Migranter till sjöss. Foto: Frontex

regelverk. Ett av dem är samarbetsavtalet mellan Marocko och Spanien för att få en bättre kontroll över illegala migranter från Afrika till Europa. Detta har gjort att antalet reducerats med 50 procent. Trycket på Marocko är ganska stort. Alla personer som "flyr" från stater söder om Sahara söker ett nytt paradys i Europa och genomgångslandet är många gånger Marocko.¹⁰² Exempel på andra avtal är det mellan EU och Libyen. I avtalet finns en överenskommelse att Libyen skall patrullera den egna kusten, något som i princip upphörde sen våren 2011.¹⁰³

102. Dickey, Christopher, "Immigration: At the Gates", *Newsweek* (Oct 24, 2005), s 1 f. Tillgänglig på <<http://www.newsweek.com/id/50808/output/print>>. Besöksdatum 10 februari 2008.

103. McDonnell, Patrick J. Boat carrying migrants from Libya capsizes; 200 feared dead (Los Angeles Times, June 04, 2011), s 1.. Tillgäng-

Vid *RUSI Future Maritime Operations Conference 2011* i London den 6 juli 2011 orienterade viceamiral Giuseppe de Giorgi från Italien, inte helt utan stoltshet, om The Virtual Regional Maritime Traffic Center (V-RMTC). V-RMTC är ett system under utveckling med informationsutbyte, dataöverföring och presentation av "*Maritime Picture*" mellan staterna i Medelhavet plus några stater vid Svarta havet. All information sker på den egna statens villkor och all information är öppen.¹⁰⁴

lig på <<http://articles.latimes.com/2011/jun/04/world/la-fg-libya-boat-20110604>>. Besöksdatum 20 jan 2014.

104. Vice Vice Admiral Giuseppe de Giorgi, Inspector of the Italian Navy Schools, formerly Chief of the Staff of The Commander in Chief Fleet, Italian Navy vid *RUSI Future Maritime Operations Conference 2011* i London Den 6 juli 2011.

Sjöräddning

Mycket av det som beskrivits ovan är av politisk karaktär med reglering av EU:s yttre gräns, antal migranter som kommer till Europa per år, asylsökande m.m. Om vi lämnar detta och mer fokuserar på vad olika flottor skall och kan göra i samband med illegal migration och flyktingar så är det framförallt övervakning (bevakning i vissa fall) och räddningsinsatser som är aktuella. Marie Jacobsson har beskrivit det s.k. *Tampa*-fallet som inträffade 2001, då kaptenen på ett norskt fartyg (*M/V Tampa*) räddade över 430 personer i sjönöd mellan Indonesien och den australiska ön Christmas Island. När förhållandena blev vidriga ombord begärde kapten Arne Rinnan att få gå in på australiskt vatten vid Christmas Island. Begäran avslogs av australiska myndigheter varefter Arne Rinnan gick in till Christmas Island och begärde hjälp. De australiska myndigheterna ansåg att ansvaret låg hos Indonesien och Norge. Fallet upplöstes genom att Australien nådde en uppgörelse med Papua Nya Guinea och Nya Zeeland som lovade att ta hand om individerna.¹⁰⁵ ”Tampa-fallet visade att det faktiskt redan fanns ett antal relevanta internationella konventioner” och ”Problemet är att konventionerna inte alltid ’kommunicerar’ med varandra”¹⁰⁶ skriver Marie Jacobsson. *The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974* och *The International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR), 1979* reviderades 2004. Resultatet blev *The Maritime Safety Committees resolution MSC.167(78), Guidelines on the Treatment of Persons Rescued at Sea*.

105. Jacobsson (2009), s 48 ff.

106. Jacobsson (2009), s 51.

Resolutionen MSC.167(78) ger direktiv och riktlinjer till stater, nationella sjöräddningscentraler (MRCC) och till enskilda befälhavare och anmodar dessa att utveckla nya och bättre rutiner. Den beskriver statens ansvar för MRCC och att stat och MRCC skall eftersträva så kort tid som möjligt för den nödställda på ett hjälpande fartyg. Den beskriver ändringar till SOLAS och SAR och den söker överbrygga gapet mellan konventioner med marint innehåll. De nämner andra aktuella konventioner som; *Convention on Facilitation of International Maritime Traffic*, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, *UN Convention against Transnational Organized Crime* för att nu bara nämna några.

Sammanfattning

Under många år har vi i Sverige invaggat oss själva i en omvärldsbild som visat sig inte stämma. Våra försvarsansträngningar är ganska små, sett i procent av BNP, jämfört med tidigare år och jämfört med andra stater både inom och utanför EU. Rysslands ageranden mot Georgien 2008 och mot Ukraina 2014 har båda resulterat i att försvarsberedningens produkter blivit inaktuella på några sidor. Ett av de viktigaste styrdokumenterna för försvarets utveckling måste vara mera långsiktig och mer robust än så.

Kampen om resurserna i haven kan utgöra nästa stora risk. Intresset i världen har tidigare förskjutits från Atlanten till Stilla havet, från EU till en ”instabil” Indisk ocean. Och medan flera europeiska stater minskar sina försvarsansträngningar och därmed sina flottor är det många andra som expanderar. De globala förändringarna gör att flera stater stärker sin marina makt däribland Kina, Indien, Brasilien och Ryssland, så även Sydaf-

rika, Sydkorea och Turkiet.

Förutom det basala som att skydda nationen, bedöms bekämpning av sjöröveri och terrorism fortsatt vara centrala uppgifter för marina styrkor. För att möta utmaningarna inom *Maritime Security* krävs god samverkan och gott samarbete mellan staber, civila och militära myndigheter samt nationella och internationella organisationer. Ofta blir detta bara vackra ord och fraser. För att få effekt krävs den fysiska delen; örlogsfartyg med duktiga besättningar. Förband med örlogsfartyg skall vara välövade. Örlogsfartygens antal måste ökas. Någon gång har politiker förelästs att tala om enstaka ”demonstratorer”, men *naval presence* kräver en viss numerär av fartyg.

Det kan vara på sin plats att erinra om den tidigare marinchefens i USA, amiral Mike Mullen, idé om en ”1000-fartygsflotta”. USA:s flotta och andra staters flottor skulle ansluta sig i regionala konstellationer för att delta i *Maritime Security*. Det kan också vara på sin plats att erinra sig vad generalmajor Buster Howes¹⁰⁷ sa: Det behövs 83 örlogsfartyg för att ha en effektiv bevakning av havsområdet utanför Afrikas horn om beredskapen skall vara 60 minuter.

I Sverige bör vi koncentrera oss på områden som är viktiga för oss, det kan vara Europas säkerhet (ex.vis gränsskydd i Medelhavet), Sveriges säkerhet (ex. vis stora hamnar, Östersjön, Östersjöutloppen) eller Sveriges utrikeshandel (ex. vis operationer mot sjöröveri). Sverige är en stor handelsnation med en omfattande export och import. Cirka 90 procent går

sjövägen. Det måste märkas i det marina tankesättet även om militära markoperationer i Mali också är viktiga.

Alfred Mahan och Julian Corbett hade rätt! Deras teorier är till stora delar giltiga än idag. Örlogsfartyg skall skydda SLOCs. I t.ex. Operation *Atalanta* skyddar örlogsfartyg de fartyg som fraktar livsmedel i *World Food Programme*. Den andra sidan av myntet är att örlogsfartyg skall förhindra att sjörövare, terrorister och narkotikahandlare kan använda sina SLOCs. För att verka mot dessa SLOCs krävs robusta fartyg och utbildade bordningsteam.

Rent allmänt måste örlogsfartyg vara krigsdugliga. De måste kunna utöva närvaro, vara uthålliga (med stödfartyg) och vara expeditionella. Storbritannien går i värsta fall nu ner till en numerär på 40 örlogsfartyg¹⁰⁸ som kan operera runt om i världen. Hur många örlogsfartyg har Sverige råd att gå ner till? När vi vill markera mot ett visst skeende eller om våra intressen störs då skall vi agera, inte annars.

Inte ens Storbritannien skulle komma på idén att agera ensam i en större operation. Storbritannien har varit NATO-medlem sedan 1949. Låt oss hoppas att Sverige snart finner en organisation, en partner, som vi kan samarbeta med i ofärdstider. Medlemskapet löses i fredstid. Politiker skall inte enbart lyssna till vart vinden blåser och agera efter detta. De måste även kunna driva sina egna saker, sina egna idéer, de är ju själva ”policymakers”.

107. Major General Buster Howes OBE, Commandant General Royal Marines and Commander European Union Naval Force vid RUSI Future Maritime Operations Conference 2011 i London den 6 juli 2011.

108. Admiral Sir Mark Stanhope, First Sea Lord, Ministry of Defence, UK vid RUSI Future Maritime Operations Conference 2011 i London den 6 juli 2011.

Litteraturförteckning

Författningar m m

Lag (2006:1209) om hamnskydd.

Prop. 2005/06:212. *Hamnskydd*. Proposition 7 juni 2006.

Internationellt offentligt material

United Nations, *Charter of the United Nations and Statute of the International Court of Justice* (New York: United Nations, Department of Public Information, 1997). [cit FN-stadgan].

United Nations, *United Nations Convention on the Law of the Sea* (New York: United Nations, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea Office of Legal Affairs, 1997). [cit LOSC].

EG direktiv nr 725/2004 av den 31 mars 2004, Om förbättrat sjöfartskydd på fartyg och i hamnanläggningar.

Böcker

Bakshi, Aditya, *Terror On The High Seas* (New Delhi: Manas Publications, 2004). [cit. Bakshi].

Bowden, Anna, *The Economic Cost of Maritime Piracy* (One Earth Future Working Paper December 2010). [cit. Bowden].

Churchill, R. R. & Lowe A. V., *The law of the sea*, 3:e uppl. (Manchester: Juris Publishing, Manchester University Press, 1999). [cit Churchill & Lowe].

Earle, Peter, *The Pirate Wars* (Methuen Publishing Ltd, London, 2003). [cit. Earle].

Gatinois, Claire, "Jaques Barrot:" L'agence européenne Frontex devrait être en mesure de porter secours à ces naufragés, *Le Monde, International & Europe*,. (Paris 5 oktober 2013), [cit. Gatinois].

Godwin, Paul H. B., "Change and Continuity in Chinese Military Doctrine, 1949 – 1999" i Mark A. Ryan, David M. Finkelstein & Michael A. McDevitt (red.), *Chinese warfighting: The PLA experience since 1949* (New York: M.E. Sharpe, Armonk, 2003), s. 23-55. [cit Godwin].

Gosse, Philip, *The History of Piracy*, 2:a uppl. (Cassell and Company, Ltd, London, 1954). [cit. Gosse].

Huffel, Jean-Marie, van, *International Law of the Sea and Fight Against Illegal Traffics. French Position on Boarding in the High Seas* (Venedig: 5th Regional Seapower Symposium, 2004). [cit van Huffel].

Jacobsson, Marie, "Om folkrätt och maritim säkerhet: Inträdesanförande i Kungl Krigsvetenskapsakademiens avd II den 21 mars 2002 av jur dr Marie Jacobsson", *Kungl Krigsvetenskapsakademiens Handlingar och Tidskrift*, nr. 4 (2002), s. 3-23. [cit Jacobsson (2002)].

Jacobsson, Marie, "Maritime Security: an Individual or a Collective Responsibility?", i Jarna Petman & Jan Klabbers (red.), *Nordic Cosmopolitanism: Essays in International*

Law for Martti Koskenniemi, (The Hague: Kluwer Law International, 2003), s. 391-417. [cit. Jacobsson (2003)].

Jacobsson, Marie, *Folkkrätten, havet och den enskilda människan* (Malmö: Liber AB, 2009). [cit. Jacobsson (2009)].

Kubiak, Krzysztof, "Terrorism: Is the New Enemy at Sea", *US Naval Institute Proceedings*, vol. 129, no. 12 (2003), s. 68-71. [cit Kubiak].

Kumm, Björn, *Terrorismens historia* (Lund: Historiska media, 2002). [cit Kumm].

Lehr, Peter, "Maritime Terrorism: Locations, Actors,, and Capabilities", i Rupert Herbert-Burns, Sam Bateman and Peter Lehr (red.), *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, (Boca Raton, London, New York: CRC Press, 2009), s. 55-71. [cit. Lehr].

Marley, David F., *Modern Piracy, A Reference Handbook* (Santa Barbara, California: ABC-CLIO, 2011). [cit. Marley].

Munns, David W., "Rise in Murders, Kidnappings at Sea Makes Piracy a Top Naval Priority Worldwide, *The Navy League: Sea Power*, October (2004), s. 10-14. [cit Munns].

Nincic, Donna J., "Sea Lane Security and U.S. Maritime Trade: Chokepoints as Scarce Resources", i Sam J. Tangredi (red.), *Globalization and Maritime Power* (Washington, DC: National Defense University Press, 2002), s. 143-169 [cit Nincic].

Pelkofski, James. "Before the STORM AL QAEDA'S Coming Maritime Campaign", *US Naval Institute Proceedings*, vol. 131, no.12 (2005), s.20-24. [cit. Pelkofski].

Reid, Charles, *Corbett Paper No 5, Securitisation of Piracy off the Horn of Africa: Are there implications for Maritime Terrorism?* (London: King's College, London, 2011). [cit.Reid].

Snyder, Craig A., *Corbett Paper No 3, Security in the South China Sea* (London: King's College, London, 2011). [cit. Snyder].

Till, Geoff, *Corbett Paper No 6, Back to Basics: British Strategy after Afghanistan* (London: King's College, London, 2011). [cit. Till].

Trelawny, Chris, "Maritime Security and the Cruise Industry", Business Briefing: Global Cruise, (2004), s. 42-44. [cit Trelawny]

TT-AFP-REUTERS. "Rysk-japanskt gräl efter öbesök". SvD, 2010-11-01. [cit. SvD (a)].

TT-AFP. "Japan trappar upp ötvist". SvD, 2012-08-10. [cit. SvD (b)].

Internet

Associated Press. *Israeli naval raid nabs Gaza-bound arms from Iran* (Fox News, March 05 2014). Tillgänglig på < <http://www.foxnews.com/world/2014/03/05/israeli-naval-raid-nabs-gaza-bound-arms-from-iran/>>. Besöksdatum 13 mars 2014. [cit. AP].

BBC News, *Scud missiles seized in Arabian Sea* (11 December 2002). Tillgänglig på <http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/middle_east/2564155.stm>. Besöksdatum 10 december 2003. [cit BBC News (c)].

Bhabha, Jacqueline. *Trafficking, Smuggling, and Human Rights* (Migration Policy Institute, March 1, 2005). Tillgänglig på <<http://www.migrationinformation.org/feature/>

display.cfm?ID=294>. Besöksdatum 29 jan 2014. [cit. Bhabha].

Bolton, John R., *Stopping the Spread of Weapons of Mass Destruction in the Asian-Pacific Region: The Role of the Proliferation Security Initiative* (Tokyo: Tokyo American Center, October 27, 2004). Tillgänglig på <<http://www.state.gov/t/us/rm/37480.htm>>. Besöksdatum 9 januari 2008. [cit Bolton].

China View, *China to send working group to Indonesia over fishing dispute* (China Daily, 26 September, 2005). Tillgänglig på <http://news.xinhuanet.com/english/2005-09/26/content_3543391.htm>. Besöksdatum 25 oktober 2007. [cit China view].

Department of State, Diplomacy in Action, *The Proliferation Security Initiative (PSI)* (Washington, 2009). Tillgänglig på <<http://www.state.gov/t/isn/c10390.htm>>. Besöksdatum 25 november 2009. [cit PSI].

Dickey, Christopher, "Immigration: At the Gates", *Newsweek* (Oct 24, 2005). Tillgänglig på <<http://www.newsweek.com/id/50808/output/print>>. Besöksdatum 10 februari 2008. [cit Dickey].

Europeiska Kommissionen. *Olagligt fiske*. Tillgänglig på <http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/illegal_fishing/index_sv.htm>. Besöksdatum 26 mars 2014. [cit. Eu/fisheries].

International Maritime Organisation. *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)*. Tillgänglig på <[http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)>. Besöksdatum 21 februari 2014. [cit. MARPOL].

Lulko, Lyuba. *Will Japan make Russia give Kuril islands away?* (Pravda. Ru, 2013-11-06). Tillgänglig på <http://english.pravda.ru/world/ussr/06-11-2013/126069-japan_russia_kuril-0/>. Besöksdatum 1 februari 2014. [cit. Lulko].

McDonnell, Patrick J. *Boat carrying migrants from Libya capsizes; 200 feared dead* (Los Angeles Times, June 04, 2011). Tillgänglig på <<http://articles.latimes.com/2011/jun/04/world/la-fg-libya-boat-20110604>>. Besöksdatum 20 jan 2014. [cit. McDonnell].

Mukundan Pottengal. *Piracy at sea falls to lowest level in seven years, reports IMB* (ICC Commercial Crime Services, 17 October 2013). Tillgänglig på <<http://www.icc-ccs.org/news/873-piracy-at-sea-falls-to-lowest-level-in-seven-years-reports-imb>>. Besöksdatum 9 januari 2014. [cit. Mukundan (a)].

Mukundan Pottengal. *Piracy falls in 2012, but seas off East and West Africa remain dangerous, says IMB* (ICC Commercial Crime Services, 16 January 2013). Tillgänglig på <<http://www.icc-ccs.org/news/836-piracy-falls-in-2012-but-seas-off-east-and-west-africa-remain-dangerous-says-imb>>. Besöksdatum 14 februari 2014. [cit. Mukundan (c)].

Mukundan Pottengal. *Somali pirate clampdown caused drop in global piracy, IMB reveals* (ICC Commercial Crime Services, 15 January 2014). Tillgänglig på <<http://www.icc-ccs.org/news/904-somali-pirate-clampdown-caused-drop-in-global-piracy-imb-reveals>>. Besöksdatum 14 februari 2014. [cit. Mukundan (b)].

National Oceanic and Atmospheric administration, *Fisheries. Illegal, Unreported, and Unregulated* (IUU) Fishing (NOAA, USA, Department of Commerce). Tillgänglig på

<xxx http://www.nmfs.noaa.gov/ia/iuu/iuu_overview.html>. Besöksdatum 26 mars 2014. [cit. NOAA].

International Court of Justice. *Maritime Dispute* (Peru v. Chile) (ICJ, 27 January 2014). Tillgänglig på <<http://www.icj-cij.org/docket/files/137/17958.pdf>>. Besöksdatum 1 februari 2014. [cit. International Court of Justice, Summary 2014/1].

Sexton, Buck, "Iran Test Fires Advanced Anti-Ship Missile Near Straits of Hormuz", *The Blaze* (Jan 2, 2012). Tillgänglig på < <http://www.theblaze.com/stories/2012/01/02/iran-test-fires-advanced-anti-ship-missile-in-straits-of-hormuz/>>. Besöksdatum 2 april 2014. [cit Sexton].

Siddiqui, Huma, "Tackling Terrorism On High Seas", *The Financial Express*, (u.å.). Tillgänglig på <http://www.financialexpress.com/print.php?content_id=45550>. Besöksdatum 6 november 2003. [cit Siddiqui].

The Maritime Safety Committee (The Committee). *Piracy and armed robbery against ships in waters off the Coast of Somalia, Best Management Practices against Somalia Based Piracy* (MSC. 1/Cirk. 1339) (International Maritime Organisation, 14 September 2011). Tillgänglig på<<http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/piracy/Documents/1339.pdf>> . Besöksdatum 18 februari 2014. [cit. BMP].

The White House, President George W. Bush, *Proliferation Security Initiative: Statement of Interdiction Principles* (September 4, 2003). Tillgänglig på <<http://www.whitehouse.gov/news/releases/2003/09/print/20030904-11.html>>. Besöksdatum 10 februari 2008. [cit The White House Press Release].

Tepler, Erika, *U.S.-Led Counter-Proliferation Effort Targets Illicit Weapons Traffic* (JINSA, March 04, 2004). Tillgänglig på <<http://www.jinsa.org/articles/print.html?documentid/2396>>. Besöksdatum 24 januari 2005 [cit Tepler].

Western Sahara Resource Watch. New EU-Morocco Fisheries Protocol signed today. Tillgänglig på <<http://wsrw.org/a105x2631>>. Besöksdatum 26 mars 2014. [cit. Western Sahara].

Intervjuer

Ahlås, Peter, Senior Advisor at Marsh Marine Practice, 2011-10-19.

Bowden, Anna, Research Associate, One Earth Future, 2011-07-06, (kort).

Beveridge, William, Active Underwriter, Arch Underwriting at Lloyd's Ltd, 2011-10-19.

Gooding, Nicholas, Senior Cargo Underwriter, Insurance, XL London Market Ltd, 2011-10-19.

Olmaker, Claes, Säkerhetschef för Göteborgs Hamn AB, 2005-02-21.

Smith, Neil, Head of Underwriting, Lloyd's Market Association, 2011-10-17.

Till, Geoffrey, Director of the Corbett Centre for Maritime Policy Studies within the Defence Studies Department, 2011-10-20.

N.O.-passagen

förbi

Sibiriens nordkust och genom Beringssundet

utförd under

Svenska ishafsexpeditionen åren 1878—79.

Af

befälhafvaren å expeditionens fartyg

”Vega”,

löjtnanten i kongl. svenska flottan

L. Palander.

Bihang till Tidskrift i Sjöväsendet.

Med en karta.

Carlskrona,

Tryckt hos Edv. Browall.

1879.

Under en lång följd af år hafva en mängd försök gjorts att från Europa segla norr om Amerika eller Asien till Stilla Oceanen, eller med andra ord att finna den s.k. Nordvestpassagen, vägen norr om Amerika, och Nordostpassagen, vägen norr om Asien. Till en början gjordes dessa försök i den förhoppningen att man på dessa vägar skulle kunna erhålla en sjöförbindelse mellan Europa och Stilla hafvets länder. Denna förhoppning är numera öfvergiven, och de resor hvilka på senare tider företagits i detta syfte, hafva uteslutande haft vetenskapligt ändamål.

N.V.-passagen har mest undersökts af engelsmännen. Anledningen dertill har varit den, att Franklin, som 1845 lemnade England för att med tvenne fartyg "Erebus" och "Terror" för att framtränga denna väg, aldrig afhördes, och i följd häraf åter, en stor mängd expeditioner utsändes från England (till stor del föranstaltade av Franklins enka lady Jane Franklin) för att efterforska hans och hans kamraters öde. Bekant är, att nuvarande amiral sir M'Clintock, förande ångaren "Fox", 1859 hemförde säkra underrättelser om dessa sina landsmäns sorgliga slut.

Ännu har visserligen intet fartyg passerat från Norra Amerika till Stilla Oceanen eller tvärtom norrom Amerika, med dock har upptäckten av denna passage tillkänts engelska örlogskaptenen sir M'Clure. Denne, förande skeppet "Investigator", tog vägen genom Beringsund och följde amerikanska kusten till dess han vid Long. V. 115° blef hindrad af is. Efter att hafva övervintrat i 3 år fick han veta, att några engelska fartyg tillhörande Belchers expedition hvilka österifrån sökt framtränga N.V.-vägen, funnos några hundra engelska mil från honom. Med hela sin besättning, hvilken lidit betydligt under 3 å rad tillbringade vint-

arne och varit utsatt för strängare köld än någon annan expedition upplefvat, gick han öfver isen till sagda fartyg och återvände hem till England genom Bafinsbay och öfver Atlantiska Oceanen. På så sätt hade han fulbordat N.V.-passagen dock ej hela vägen med fartyg utan 200 eng. mil deraf med släde över isen. Vid sin hemkomst blef han befördrad, adlad och af parlamentet tillerkänd en nationalbelöning af £ sterling 10 000.

Sedan M'Clintock hemkom har ingen expedition utrustats för att framtränga N.V.-vägen.

Kringseglingen af Asiens nordkust från Atlantiska Oceanen till Beringssund har försökts af ej mindre än 13 expeditioner. Deraf 6 utrustade från Holland, 5 från England, 1 från Österrika och 1 från Sverige.

- 1553 utsändes från England 3 fartyg, "Bona Esperanza", kapten Willoughby, "Bona Ventura", kapten Chancellor och "Bona Confidentia", kapten Durfoorth. Dessa fartyg kommo endast till Novaja Semlja.
- 1556 utgick en engelsk expedition under Stephan Burrough förande skeppet "Searchthrift", vilken vid Kariska porten måste vända för is.
- 1580 omtalas ånyo en engelsk expedition bestående af 2 fartyg "Georg", kapten Pett och "William", kapten Jackman. Dessa fartyg kommo in i Karahafvet och återvände derefter utan att göra vidare upptäckter.
- 1594 utsändes från Holland tre, 1595 sju och 1596 två fartyg, hvilka trenne expeditioner kommo in i Karahafvet, men ej längre ostvart. I alla dessa resor deltog den så ryktbare William Barentz (Spetsbergens upptäckare).

Den sista af dessa expeditioner är märkvärdig därför, att den blef tvungen till öfvervintring på Novaja Semljas nordkust, och är detta den kända öfvervintring i de arktiska trakterna som gjorts af några polarresande.

- 1608 afgick från England en expedition under befäl av af Hudson, men misslyckades.
- 1610, 1612 och 1625 utsände Holland expeditioner under Hudson, van Horn och Boseman, hvilka lyckades komma in i Karahafvet, men där tvungos af is att hemvända.
- 1676 utsände England sin sista expedition till N.O.-passagens upptäckande; denna bestod af 2 fartyg under befäl av Wood och Flawes, och hade lika liten framgång som sina företrädare.

Orsaken till, att alla dessa här nämnda expeditioner misslyckats, torde ligga deri, att de alltid hemvändt för tidigt. Sednare tiders erfarenhet visar nemligen, att de arktiska hafven äro mest isfria på hösten straxt innan det börjar frysa på nytt. Karahafvet kan man ej med säkerhet påträffa att genomsegla förrän första dagarne af Augusti och anses vara navigabelt till början af Oktober, måhända sednare.

Efter engelska expeditionen 1676 kommer ett uppehåll af nära 200 år i försöken att göra N.O.-passagen. Det land, som nu upptog den stora frågan, var Österrike, hvarifrån 1872 afgick en expedition, bekostad af enskilden män. Dess fartyg bar namnet "Amiral Tegetthoff", och fördes av löjtnant Weyprecht, hvilken vid sin sida hade löjtnant Payer, ledare af alla landexcursioner. Om detta fartygs instängning af isen vid Novaja Semljas vestra kust, om fartygets underbara drift

med isen och därmed försenad upptäckt af ett nytt land, och om besättningens lyckliga räddning, är uti nyligen utkomna arbeten så utförligt beskifvet, att det här ej behöver omnämnas. Denna expeditionens försök att komma mot öster misslyckades dock, i det den ej nådde längre än de föregående med samma syfte.

En lyckligare utgång var beskärd den trettonde expeditionen, utrustad med kringsegla Asiens nordkust, den svenska ishafsexpeditionen 1878. Om dess utrustning och seglats går jag nu att lemna några meddelanden.

Sedan professor A. E. Nordenskiöld tvenne år, 1875 och 1876, utan svårighet genomfarit det förut så osegelbart ansedda Karahafvet och framträngt till Jenisej-flodens mynning, hvarifrån han förstnämnda år med båt seglade upp för floden och hemvände landvägen öfver Sibirien, kom han på den tanken, att man med ett godt ångfartyg skulle kunna segla längre ostvart längs Sibliens nordkust till Beringssund. I det program professor Nordenskiöld uppställde för att åstadkomma en expedition i ändamål att framsegla N.O.-passagen, omnämner han såsom stöd för möjligheten af en sådan färd bland annat, att den varma vattenström, hvilken bildas af Sibliens många och väldiga floder och hvilkas riktning på grund af jordens rotation bör vara från vester till öster, skulle vara så stark och så uppvärmda det närmast kusten liggande hafvet, att der en segelbar ränna måste finnas under sommarens sista månader, Augusti och September. Denna åsigt har nu visat sig vara fullt riktig. Stödjande sig på resultatet af 1875 och 1876 års lyckliga färder och den nyss nämnda åsigten, kunde professor Nordenskiöld för sin plan intressera H.M:t konungen af Sverige, grosshandlaren m.m. herr Oscar Dickson

och ryske grufegaren herr Alexander Sibirikoff. Dessa åtog sig att betala expeditionens omkostnader.

Sedermera erhöles äfven understöd från staten, hvilken frikostigt lemnade 25 000 kronor till reparation af expeditionens fartyg, och tillät att detta mot ersättning fick repareras på Carlskrona kongl. skeppsvarf; bestod portion efter 1: 50 kr. per dag och aflöning efter gällande reglemente.¹

Af svenska bolaget "Ishafvet" inköptes för expeditionens räkning för kr. 150 000 ett dess fartyg "Vega".

Vega är ett barktakladt ångfartyg, bygt i Bremen 1872 för säl- och valfångst i de arktiska farvattnen, och på grund häraf försedt med nödiga förstärkningar för isseglat; lastar inalles 500 tons, och har följande dimensioner:

• Längd, största	150 fot
• Bredd, d:o	29 fot
• Djup i rummet	16 fot
• Garnering af ek	4 v.-tum
• Spant	12 v.-tum
• Bordläggning	4 v.-tum
• Yttre d:o	3v.-tum
(ishud af Greenheart)	

Det är försedt med en 60 hästars maskin efter Woolfska systemet, hvilken kan framdrifva fartyget med 7 knops fart, med en kolåtgång af 12 kub.-fot per timma.

Vega, hvilken ej blev medgifven föra örlogsflagga, seglar hela expeditionen under svenska segelsällskapets flagga.

i. Aflöning och portion bekostas af staten endast för det expeditionens befäl, underbefäl och manskap, som är i kongl. flottans tjänst. Af de enskilda medlen lemnas en fyllnadsaflöning, så att var och en av manskapet har 60 kronor per månad.

Efter att vid kongl. skeppsvarvet i Carlskrona, hafva undergått en betydande reparation till skrof, segel, rundhult och maskin, lemnade Vega Carlskrona den 22 juni 1878.

Bemanningen utgjordes då af följande från kongl. flottan tillåtet befäl, underbefäl och manskap.

- Undertecknad L. Palander (befälhavare),
- löjtnant E. Brusewitz,
- maskinist F. A. Pettersson,
- skeppare R. Nilsson,
- 3 eldare, hvaraf en tjänstgör såsom 2:e maskinist,
- 4 matroser och jungmän
- 7 båtsmän,
- 1 timmerman.

Utom besättningen medföljde på Vega från Carlskrona löjtnanten i danska marinen A. Hovgaard och löjtnanten i italienska marinen G. Bove, den förre expeditionens fysiker, den senare dess hydrograf. Båda dessa officerare hade uppehållit sig i Carlskrona för att närvara vid fartygets utrustning.

Från Carlskrona gingo vi till Köpenhamn, hvarest nästan hela proviantförrådet, beräknadt för 30 man i 24 månader, intogs.

Vid fartygets proviantering togs särskild hänsyn till de dietiska regler, som under en resa i de arktiska farvattnen måste följas, hvarför provianten hufvudsakligen bestod av konserver. Vid valet av proviant sörjdes för att erhålla allt af bästa beskaffenhet. Bland proviantartiklar, medtagne för att förekomma de arktiska trakternas pest, skörbjuggen, må omnämnas Lime juice, surkål, koncentrerad rom, pickles, konserverade grönsaker, multebärssylt, torkad frukt och

konserverad grädde.

Efter några dagars uppehåll i Köpenhamn, nödvändigt för proviantens ombordtagande och undanstufvande, lemnade vi denna plats den 26 Juni och framkommo till Göteborg följande dag. I Göteborg embarkerade följande;

- docenten F. R. Kjellman (botanist),
- doktor A. Stuxberg (zoolog),
- löjtnanten i ryska arméen O. Nordqvist (tolk och zoolog),
- doktor S. Almqvist expeditionens läkare och
- en uppassare åt professor Nordenskiöld.

Proviant- och kolförråden kompletterades. Här ombordtogs den vetenskapliga utrustningen, slädar och pemmikan för slädfärder, och tvenne från Skottland inköpta hundar.

Den 4 Juli på eftermiddagen lemnade vi Göteborg för att ej återse färdeneslandets kära stränder på nära 2 år.

En envis hårdt blåsande motvind fördröjde vår resa till nästa destinationsort Tromsö, dit vi först anlände den 17 Juli. Här embarkerade expeditionens chef, professor Nordenskiöld och 3 norska fångstmän. Vi voro nu fulltaliga och utgjorde tillsammans 30 man, hvaraf 9 officerare och vetenskapsmän, 3 underofficerare och 18 man.

I Tromsö intogs fullt kol- och vattenförråd samt en del pälsverk jemte åtskiligt annat.

Vid vår afgang från Tromsö utgjorde kolförrådet nära 10 000 kub.-fot. Efter lång beräkning med afdrag af bränsle för kabyss och kaminer antogs Vega kunna enbart med maskinens hjälp gå fram mera än 4 000 eng. mil, hvilken distans ungefärligen motsvarar afståndet mellan

Tromsö och Beringssund.

För enskilda medel hade för besättningens räkning upphandlats följande persedlar: yllefif, yllekalsonger, yllestumpor (korta och långa), yllevantar, segelduksstöffor, skinnvantar, skinnmösor, baschiliker och snöglasögon.

Den 21 Juli ångade vi ut från Tromsö hamn, denna gång i sällskap med ångaren "Lena", hvilken skulle följa oss till Lenaflodens mynning, gå uppför denna till staden Jakutsk för att här framdeles användas till passagerare- och fraktfart.

"Lena" var alldeles ny, bygd för förutnämnde herr Sibirikoffs räkning vid Motala mekaniska verkstad af svensk bessemerplåt, försedd med en 15 hästars högtryckningsmaskin, hvilken förbrukade 5 kub.-fot kol per timma, 90 fot lång, 17 fot bred, 7 fot djupgående med 1 300 centners last inberäknadt kol. Den kostade 40 000 kronor. Liksom Vega förde den svenska segelsällskapets flagga. Dess befälhafvare var en erfaren norsk fångstskeppare Johannesen och dess besättning utgjordes sammanlagdt af 9 man. "Lena" var försedd med proviant för 16 månader och med 2 000 kub.-fot stenkol.

Efter att i 3 dagar varit tvungna att ligga stilla för svår storm i en uthamn nära Nordkap, kommo vi äntligen den 25 Juli till sjös. En temligen hård vind med svår sjögång gjorde, att vi snart gingo ifrån vår mindre kamrat "Lena", hvilken vi ej återsågo förrän den 31 Juli, dagen efter det vi ankrat i vår mötesplats Iugorscharr, det sund som åtskiljer Waigatsch ön (söder om Novaja Semlja) från fastlandet.

I Iugorscharr träffade vi ytterligare tvenne fartyg, ångaren "Fraser" och barkskeppet "Express", hvilka genom professor Nordenskiöld voro förhryda för herr Sibirikoffs räkning för att vid Jenisej-flodens mynning intaga last af spann-

mål och talg.

Vid Iugorscharr fanns en delvis af samojeder och delvis av ryssar befolkad by. De der bosatta samojederna voro kristna, talade temligen god ryska och hade en egen kyrka, dock ej bättre och större än en dålig och liten vedbod. Samojederna äro småväxta, med breda ansigten, utsående kindknotor, gul hy, sneda ögon och platta näsor. Deras klädedrägt är snarlik den lapparne begagna. De leva af fångst och fiske.

De ryssar, hvilka funnos i byen, uppehålla sig der endast under sommaren, under hvilken tid de fiska och idka byteshandel med samojederna; på hösten återvända de till det inre av Ryssland, hvarest de vanligen bo i eller trakten av Petschora.

Den 1 Augusti under ett härligt väder lemnade alla fyra fartygen (Express bogserad af Fraser) vår ankarplats i Iugorscharr, och snart voro vi alla i Karahafvet, hvilket då var fullständigt isfritt så långt man kunde se.

Från vårt inträde i Karahafvet togo expeditionens vetenskapliga arbeten sin början. Från denna dag anställdes fullständiga meteorologiska observationer, draggningar, lodningar, undersökningar af vattnets temperatur och spec. vikt på olika djup etc.

Tidigt på morgonen den 3 Augusti mötte vi den första drifisen, hvilken dock ej var tätare än att vi med lätthet kunde gå igenom den. För att undvika att komma in i tätare och gröfre is, styrde vi ned mot Samojedhalföns kust, hvilken vi följde så nära det grunda vattnet medgaf. Landet, som egentligen endast är en sandbank utkastad av den mäktiga floden Ob, kunde ej ses af oss, ehuru luften var klar. Här träffade vi endast spridd och lätt navigabel drifis.

Lena med Hovgaard, Almqvist och Nordqvist afsändes för att undersöka sundet mellan Samojedhalfön och Hvitön. Lena kunde ej hindrad af en mängd sandbankar, komma igenom sundet. Ett ruskigt väder och landets fattigdom på växter och djur gjorde att våra vetenskapsmän fingo på denna utflykt en mera klen skörd.

Den 4 Augusti rundade vi udden af Hvitön i ett fullkomligt isfritt vatten. Här fingo vi en hård nordlig bris, hvilken i förening med en hög och krabb sjö i 3 å 4 famnar var allt annat än behaglig i synnerhet då inga tillförlitliga sjökort öfver dessa trakter ännu finnas. Vattnet här hade en brunaktig färg, alldeles som i många af våra åar. Någon fara att drifva i land, äfven om man befinner sig nära Hvitöns grunda stränder med pålandsstorm, finnes ej, emedan den starka strömmen från Ob- och Jenisej-öarna, hvilka sammanlöpa i närheten av sagda ö, sommartiden sätter mot norr med 3 till 5 knops hastighet.

Den 6 Augusti ankrade vi under en af de öar, hvilka bilda skärgården utanför ”Dicksons hamn”. Ett par timmar senare ankrade bredvis oss Express och Fraser. På eftermiddagen gingo vi, sedan farleden undersökts med ångslupen längre in och ankrade i Dicksons hamn, som är väl skyddad af land från alla sidor,

Den följande dagen inkom Lena från sin undersöknings-expedition.

Både i Iugorscharr och i Dicksons hamn fylde såväl Lena som Vega kolförråden från Express, hvilken från London medtagit 400 tons stenkolk i stället för barlast.

Den 9 Augusti lemnade oss Express bogserad af Fraser och styrde uppför Jenisej för att på bestämdt ställe (Jakovieva) intaga förutnämnde laster. Med dessa

fartyg hemsändes bref och telegrammer att aflemnas i Norge.

Efter att hafva kartlagdt hamnen, företagit hvarjehanda vetenskapliga undersökningar och gjort fartygen sjöklara, lemnade vi vår hamn den 10 Augusti tidigt på morgonen och styrde ut i Ishafvet. Kursen sattes för Kamennieöarne för att sedan följa kusten af Taimyrlandet till Taimyrön. Redan första dagen träffade vi på flera små öar i vår kurs, hvilka bort, enligt sjökortet, ligga 60 eng. mil mera ostligt. Detta blef ej sista gången, som vi kommo att erfara, att kusten i kortet var utlagd långt ostligare än den i verkligheten ligger. Isynnerhet visade sig detta då vi kommo på andra sidan om Kap Tscheljuskin, der vi enligt kortet seglade långa sträckor öfver land.

Den karta, hvilken vi begagnade såsom sjökort, var uppgjord av Ryska Generalstaben och var grundad på gamla kartläggningar från 1600- och 1700-talen. Först på andra sidan Kolymafloden var kusten riktigt utlagd ända till Kotjutschin Bayen. Denna del är också kartlagd betydligt senare af Amiral von Wrangel 1821-1823. Kartan var för öfrigt mera land- än sjökort. På högst få ställen funnos några djup utsatta, och dessa voro vanligen felaktiga. Derför var af nöden att gå fram med största försigtighet. Som regel följdes, att alltid loda hvarje timma, så länge vi voro i djupt vatten, d.v.s. så djupt att det ej understeg 7 till 10 famnar; derefter lodade vi varje qvart, och många gånger har flera dagar å rad handlodet måst hållas igång, då vi längs kusten gått fram i 3 å 4 famnars vatten och derunder. Så snart djupet nedgick till omkring 4 famnar, utsattes ångslupen, hvilken alltid stod påeldad och sändes framför Vega. Detta lät sig göras i isfritt vatten eller i spridd drifis, men då isen blef så tät, att

Vega måste forcera sig fram genom den, så kunde ångslupen ej längre begagnas.

Endast vi ett tillfälle, nemligen då vi stodo ostvart ut från Kap Tscheljuskin, lodade vi på 70 famnar, på intet annat ställe hade vi öfver 20 famnar då vi voro långt från kusten, men så snart vi närma-de oss denna gick djupet småningom ned till 3 å 4 famnar och derunder. Vanligen seglade vi i 5 till 7 famnars vatten.

Den 11 Augusti ankrade vi under en okänd ö för att invänta bättre väder; det blåste storm med regn rätt emot. Samma dags eftermiddag, sedan vinden något bedarrat, fortsatte vi. Den 12 Augusti mötte vi drifis, men så spridd, att vi utan alltför stora krokar kunde gå fram i N.O. riktning. Med isen började äfven tjockan att infinna sig. Tjockan i de arktiska farvattnen är tätare än på något annat ställe på jorden. Så länge drifis finnes i grannskapet, så länge kan man nästan med säkerhet påräkna en ogenomtränglig tjocka, hvilken endast någon stund på dagen lyfter sig för några timmar, vanligen straxt efter middagen och tidigt på morgonen. Ofta har man, då tjockan skingrar sig på middagen, ett strålände solsken, och ser att den väg man under tjockan tagit i drifisen är oriktig, och man får då återvända samma väg man kommit och sedan på nytt börja leta sig fram i en annan och bättre riktning. Tjockan kommer och går mycket hastigt utan föregående tecken; man kan likna den vid en teaterridå, som drages upp och ned. Den 13 Augusti fingo vi under stark tjocka se land straxt förut och på båda sidor; lyckligtvis gingo vi med så sakta fart, att denna kunde stoppas genom backning innan vi hunno ränna iland. Vi ankrade, och då luften klarnade af för några ögonblick fingo vi se, att det land vi ankrat endast var ett C-format stenröse, utslungadt för sig

sjelft i hafvet. Återstoden av den 13 och 14 Augusti lågo vi i tät drifis och tjocka och kunde inte leta oss fram. Den 14 Augusti på aftonen fingo vi några timmars klart väder, så att vi kunde leta oss fram emot land, hvarest isen syntes glesast. Då vetenskapsmännen önskade gå iland här för att göra samlingar, ankrade vi i en bugt på sydvästra sidan af Taimyrön. Bugten döptes till Aktinia hamn, till följe af den mängd Aktinier (såsom bekant ett slags koralldjur), som påträffades på botten. Här blefvo vi uppehållna av en svår tjocka i tre och en half dag. Under tiden gjordes utflykter med ångslupen för att undersöka det mellan Taimyrön och fastlandet liggande sundet, hvilket vid dess västra mynning var så grundt, smalt och stenigt, att Vega där ej kunde gå fram. Strömmen löpte der ständigt åt vester med 3 till 5 knops hastighet.

Den 18 Augusti på morgonen lättade slutligen tjockan så mycket att vi kunde gå till sjös. Vägen togs norr om Taimyrön mellan några smärre av kullerstenar betäckta skär, hvilka då och då framskymtade genom den snart återvändande tjockan. På natten efter att hafva gått genom mycket spridd drifis och på afstånd i norr sett flera större öar, fingo vi sigte af landet söder om Kap Tscheljuskin. Landet låg äfven här betydligt vestligare än hvad kortet angaf.

Den 19 Augusti på eftermiddagen dubblerade vi Gamla Verldens nordligaste udde, Kap Tscheljuskin. Vega är det första fartyg som lyckats göra detta. Kl. 6 e.m. ankrade vi i en vik på sagde Kaps östsida. Nationalflaggorna hissades på topparne och salut gafs. På stranden och följande förmiddag användes till att bestämma kapets läge, hvilket befans vara Lat. N. 77° 36', Long. O. 103° 25', och att göra åtskilliga vetenskapliga undersök-

ningar.

Den 20 Augusti kl. 1 e.m. lättade vi och styrde i N.O. och ostlig riktning så mycket isen det medgaf. Vi följde ej längre kusten, emedan meningen var att efterse, om ej längre ut från denna möjligen skulle kunna finnas några förut okända öar eller kontinenter. Menredan den 22 voro vi så intrasslade i tät drifis, att vi under den då rådande tjockan hade ytterst svårt att leta oss tillbaka mot land. Att på denna latitut framtränga längre ostvart var då omöjligt.

Den 24 Augusti på morgonen voro vi åter under land och funno der en nästan isfri 3 till 5 eng. mil bred rädda, i hvilken vi framgingo längs med kusten i nästan rättvisande syd på 8 å 15 famnars djup.

Bifogade karta utvisar, huru felaktigt kusten här är placerad och att vi stodo öfver en grad inne i landet från kusten. I motsats till Sibliens öfriga nordkust, hvilken nästan överallt är låg med långsam höjning inåt landet, fanns här en hög bergås, med utmärkt vackra snöklädda bergtoppar, hvilka av oss skattades till 2 000 fot. Samma eftermiddag ankrade vi under Chatanga-ön i mynningen av bayen med samma namn. Huru oriktigt Chatanga-bayen ligger utlagd å kortet synes äfven af närlagde karta. Chatanga-ön hade ett ganska egendomligt utseende. Norra sidan var omkring 250 fot hög och stupade lodrätt ned i hafvet; från norra krönet sluttade ön småningom mot söder, der stranden slutligen förlorade sig i en sandbank, hvilken sköt långt in i Chatanga-bayen. Ön var omkring 1 eng. mil i ost och vest och 1 ½ eng. mil i nord och syd. På öns västra sida finnes en ganska god ankarsättning; den är dock endast skyddad för vindar mellan N.O. och S.O. Öns norra strand var alldeles beklädd med alkor och andra fågelarter, bland hvilka

våra jägare gjorde stor förödelse. Två isbjörnar fälades här också. Kl. 9 e.m. lätade vi ankaret och styrde under omväxlande tjocka och klart väder för bayens N.O. udde.

De ljusa nätterna voro numera slut; redan kl. 10 e.m. hade vi ganska mörkt.

Den 25 Augusti följde vi kusten, passerade Nordviken och styrde sedan ostvärt i 4 å 8 famnars vatten. Denna dag, en söndag, hade vi först på morgonen en stark tjocka, men kl. 10 f.m. klarnade det fullständigt af, och dagen blev den vackraste och varmaste vi hade under hela seglingen utesfär Sibiriens kust. På middagen visade termometern ända till + 4,7 °C. i skuggan.

Efter det att vi passerat Nordviken höll sig farvattnet så grundt, att vi voro tvugna att gå så långt till sjös, att landet knappast kunde ses. Vi påträffade här flerfaldiga "torosser" på grund. "Toross" är ryska benämningen på under vintern genom isskjutningar bildade vallar, som nå ända till 100 fots höjd och bestå af isblock kastade om hvarandra, det hela ej olik en hög huller om buller liggande sockerbitar.

Dessa "torosser", hvilka ofta bildas på grund, hinna ej om de äro af stora dimensioner smältas af sommarens solvärme, utan kvarstå och utgöra sålunda ett godt tecken för sjömannen att undvika de grund på hvilka de hvilat.

Den 26 Augusti alltjemt följt kusten i östlig riktning i ett djup af 6 till 8 famnar, förföljda af vår gamla fiende tjockan. På aftonen finga vi i skymningen sigte på en lång smal sandbank, hvilken endast höjde sig några fot öfver hafsytan. Vi styrde sydvart inåt land för att kringgå bankens södra udde. Efter att hafva följt kanten af banken i 6 timmar, och då den tycktes gå ända in till land, vände vi och stodo norr-

ut. Denna sandbank, hvilken vid högt vatten och under mörker är mycket farlig för navigationen, ligger 25 eng. mil från Lenas deltaland, och dess södra ända står troligen i förbindelse med Oleneklandet. Den har sin längsträckning emellan nord och syd och är troligen uppkastad af Olenkafloden och Lenaflodens västra arm.

Efter att hafva kringgått sandbanken, fortsatte vi den 27 Augusti ostvärt styrande för Lenas nordligaste mynning. Här skulle en lots från Jakutsk möta, för att lotsa ångaren "Lena" uppför floden till sagde stad. Då Lena har en mängd mynnningar i dess norra deltan, var det på förhand anordnad, att lotsen, hvilken hela seglationstiden måste finnas på platsen, skulle vid den djupaste mynningen derstädes anbringa ett sjömärke.

Vår mening var att följa "Lena" till flodmynningen och der uppehålla oss i några dagar för vetenskapliga undersökningar. Men då vi natten den 27 Augusti voro utanför flodmynningen, hade vi isfritt vatten och god vind, Tillfället var för godt för att släppas ur händerna. I allra största hast afslutades våra bref och telegrammer till hemmavarande anhöriga och bekanta, och sändes ombord på "Lena". Hon fick nu på egen hand leta sig fram till sin bestämmelseort; vi fylde våra segel och stodo med god fart ostvärt för att ensamne arbeta oss fram den återstående delen av N.O.-passagen. Af vår mindre kamrat "Lena" hade vi haft ganska stor nytta, då hon när vattnet grundade upp alltid sändes framför oss för att loda.

Den 28 Augusti voro vi ånyo inne i tät, men dock segelbar drifis. På middagen finga vi på styrbords bog sigte af Wasileffski-ön, hvilken vi bort hafva på andra sidan i norr. Vi hade då ej haft observerad

latitud sedan den 26. Under denna tid af 48 timmar hade strömmen från floderna Lena och Jana satt oss 70 eng. mil mot norr. Vi gingo på Wasilieffski-öns södra sida, från hvilken i sydlig riktning utsköt en sandrefvel så långt, att vi först på 8' distans från ön kunde passera denna i 18 fots vatten. Såsom allmän regel gäller, att alla öar norr om Sibirien äro ytterst grunda på södra sidan, men deremot branta och djupa på den norra, hvilken sida man vanligen kan passera på några hundra fots afstånd.

Då professor Nordenskiöld önskade landstiga på Ny-Sibiriska ögruppens sydligaste ö Liachoff-ön för att göra samlingar af Mammut- och andra fossila ben, sattes kursen för denna ös vestra sida. Natten till den 29 Augusti hade vi ett ganska hårdt arbete i en så tät drifis, att vi endast med största svårighet kunde taga oss fram. Slutligen lyckades vi forcera oss igenom och passera norr om Stolbovoj-ön, på hvars östra sida vi fingo fullkomligt rent vatten omkring 10 eng. mil. Här loggades Vega för enbart segel och med vinden tvärs in till 11 knop. Detta var den största hastighet vi gjorde under hela tiden vi passerade Sibliens kust. Följande morgon stodo vi in mot Liachoffs ö, hvilken vi ej kunde, tillföljd af grundt vatten, nalkas närmare än på 4 à 5' distans, och detta i förening med en påkommande tjocka omöjliggjorde landstigningen. Vi styrde därför sydvart för Kap Sviatoj, hvilken udde vi efter mycket stångande mot isen dubblerade natten mellan den 30 och 31 Augusti.

Härfra hade vi tvänne dagars utmärkt godt väder, under hvilka vi i nästan isfritt vatten framgingo längs kusten. Vi måste hålla oss temligen långt från denna, emedan vattnet var grundt. Kusten här var mycket låg och kunde sällan

ses af oss tillföljd af tjocka.

Natten mellan den 2 och 3 September blef drifisen tät, temperaturen, hvilken förut för det mesta hållit sig öfver nollpunkten, visade på minus, och vi hade vårt första riktiga snöfall.

På dagvakten den 3 September under snötjocka angjorde vi udden N.O. om Kolymaflodens mynning. Landet här var temligen högt och bergigt. Vi passerade på några kabellängders afstånd från stranden och styrde derefter under dagens lopp under omvexlande snötjocka och klart väder mellan Björnöarne. På den ostligaste av dessa funnos 4 pelare, hvilka likt fyr torn sköto rätt upp öfver landet. Dessa pelare, som utgöras af någon plutonisk bergart, äro enligt Baron v. Wrangel 40 fot höga.

Sedan vi passerat Björnöarne och derefter gått fram i ostlig riktning bland ganska tät drifis, styrde vi följande natt N.O., under förhoppning att komma fram till det af civilicerade människors fötter ännu icke trampade "Wrangels land", af somliga äfven kalladt Kellets land.

Detta land är uppkallat af amerikanarne och ryssar efter amiral v. Wrangel, hvilken under sin treåriga vistelse (1821-23) vid Sibliens ishafskust gjorde ett par fruktlösa försök att från Kolyma med hundslädar uppnå detta för tschukt-scherna bekanta land. Infödningarne vid Kap Jakan och Nordkapⁱⁱ hade upprepade gånger vid mycket klart väder, troligen under hägring, sett land i N.O. och detta gaf amiral v Wrangel, som af ryska staten var utsänd att kartlägga Sibliens kust, anledning att söka uppnå detta land. Wrangel möttes antingen af

ii. Med Nordkap menas här och härefer den vid L. N. 68° 50' och L. O. 180° 0' framskjutande udden, som rätteligen borde bära det af infödningarne använda namnet Irkajpij.

en opasserbar is (höga tororsser), eller af här och der brutna isfält med öppna rårar imellan, hvilka senare af ryssarne kallas "Polynjor"ⁱⁱⁱ Detta gjorde, att han måste återvända utan att uppnå eller ens se landet ifråga. Då infödingarne hafva att berätta att de för långa tider tillbaka under vintern sett andra för dem okända människor komma öfver isen norr ifrån och återvända samma väg, antar man, att Wrangels land skall vara befolkadt.

Engelsmännen hafva benämnt landet efter deras landsman Kellet, befälhafvare på engelska örlogsfartyget Herald, med hvilket han 1849 sökte framtränga dit. Kellet lyckades emellertid lika litet som Wrangel att framkomma till detta land. Han uppnådde en ö, som numera kallas Heraldön, hvarifrån han trodde sig i hägring se Wrangels land.

Amerikanska hvalfångaren kapten Long (barkseppet Nile, 1867) är den siste, som sett och äfven tagit goda förtoningar af södra kusten af Wrangels land, hvilket han passerat på 12' afstånd.

Den 4. Sept. på morgonen, efter att under natten hafva gjort vårt bästa för att bryta oss igenom, var vår väg åt N.O. fullständigt spärrad af grof tät drifis, hvilken var sammanbunden med nyfrusen 2 tums is. Här var ingenting annat att göra än att försöka komma inåt land, hvilket vi på aftonen efter ett mödosamt arbete nådde straxt vester om Kap Baranoff. Här funno vi äfven en 3' à 4' bred isfri ränna med 7 à 8 famnars vatten. Efter detta gjorde vi inga vidare försök att stå ut nordvart, hvarest vi alltid påträffat ogenomtränglig is, utan höllo oss hela tiden så nära kusten som djupet medgaf. Detta är också

iii. Det är en missuppfattning af dessa af Wrangel beskrifna polynjor, som gifvit första anledningen till det myckna talet och den grundlösa hypotesen om ett öppet polarhaf.

det säkraste sättet att komma fram, emedan på kusten utflyta större eller mindre floder, hvilka antingen göra kusten isfri eller hålla de brutna isfälten i ständig rörelse, så länge dessa ej sammanbindas af nybildad is.

Den 5 September gingo vi längs med kusten i temligen isfritt vatten. På eftermiddagen passerade vi under ånga och fulla segel för god vind "Tschaun Bay". Detta var sista gången vi 1878 voro i tillfälle att föra segel. Sedermera blef isen så tät och vägen deri så krokig, att vi ej kunde begagna dem. Natten till den 6 September var första natt, då mörkret hindrade oss att segla i isen. Sedermera måste vi alltid under den mörkaste delen af dygnet förtöja vid något stort isfält eller ännu hellre vid en grundis.

I dagningen den 6 September fingo vi sigte af Kap Schelagskojs bergland, hvilket vi nådde efter några timmars brottande med ett tätt drifisband. Straxt öster om denna udde sågo vi för första gången infödingar, hvilka kommo roende emot oss i tvenne sälhudsbåtar. Af dem kunde vi ej få några upplysningar om kusten eller isförhållande, då de ej kunde tala något annat språk än sitt eget, tschuktschiskan. Efter denna dag passerade vi dagligen en eller flera infödingbyar och hade besök af detta godmodiga folk.

Vid Kap Schelagskoj började den svåra delen af vår expedition. Härifrån hade vi en tät, packad is och kunde knappast gå fram två fartygslängder utan boxning med densamma.

Den 7 September passerade vi Kap Jakan, den 8, 9, 0 och 11 arbetade vi oss fram genom tät och grof drifis, hvilken stundom var ogenomtränglig, så att vi måste förtöja vid isen för att invänta någon rörelse i denna. Ett sådant förfaringsätt gjorde det möjligt för oss att fortsätta.

Ibland kunde vi då komma fram en eller annan eng. mil, men oftast endast några fartygslängder. Med ångan ständigt uppe, voro vi natt och dag beredda att begagna oss af den ringaste fördel isen lemnade för att gå fram. Tjocka, grundt vatten och grundisar hörde numera till ordningen för dagen. Hela dagar måste vi i 3 famnar vatten och ibland endast med några tum vatten under kölen forcera oss fram genom drifis och grundisar. Dessa senare större och tyngre än Vega, måste makas undan. Då detta ej lät sig göra endast för påtryckning med maskinens hela kraft, måste vi taga ansats och med full fart ränna mot grundisarne. Endast ett fartyg så starkt och så välförbundet som Vega kunde i längden stå emot sådana knuffar. Att med full fart rusa emot ett fast föremål, någonting måste gifva vika antingen fartyget eller grundisen. Vår Vega gick dock segrande ur striden, icke ens en rispa synes i hennes jerneks sidor. Mången gång fastnade hon emellan tvänne grundisar; enda möjligheten att då komma loss var att antingen med krut spränga eller med isverktyg afhugga så mycket af grundisarnes toppar, att grundisarne lätade sig och kommo flott.

Den 12 September på middagen framkommo vi till Nordkap, der vi blefvo kvarhållne i 6 dagar af is. Norkap består af två, några hundra fot höga och från det låga hufvudlandet utspringande berguddar, mellan hvilka är en grund $\frac{1}{2}$ eng. mil djup vik, öppen mellan N.O. och N.V. I denna vik låg Vega inspärrad af difisen. På den låga sandrefvel, som sammanbinder nämna berguddar, låg en tschuktschesby, hvars höfding Tscheporin var en synnerligen tilldragande man. Bra roligt var att åse hans förundran, då vi en gång togo honom och hans hustru Atanga ner i gunrummet, der han fick

se allehanda för honom underbara saker. Han begåfvades bland annat med en gammal guldgalon, hvilken han band om sin hustrus hufvud, som ett diadem, med öglan mitt i pannan. Stor blef hans förtjusning, då vi spelade på ett positiv; först började det rycka i alla hans leder, och snart var han i full dans. I en spegel kunde han timtals betrakta sitt brungula anlete.

Här försökte vi få en serie af tidvattensobservationer, hvilka dock till följe af ofullständiga apparater och deras rubbning genom isen blefvo dåliga. Höjdskillnaden vart endast 5 à 7 tum.

Ändtligen den 18 September på midnatten skingrade sig isen så mycket, att vi krypande längs sandstranden i 3 famnars vatten kunde fortsätta mot vårt mål, Beringssund.

Årstiden var nu långt framskriden, och vi kunde med kännedom om den hastiga omkastningen mellan sommar och vinter i de arktiska trakterna, när som helst vänta, att vintern skulle sätta in med alvar och göra all framkomst omöjlig. Temperaturen höll sig numera under nollpunkten.

På aftonen den 18 kommo vi i mörker under forcering af ett grundisband på grund, dock endast lindrigt, och följande morgon kl. 4 voro vi åter under gång fullkomligt oskadda.

Den 19 September lyckades vi arbeta oss fram omkring 50 eng. mil. Den 20, 21, 22, 23, 24 och 25 fortsattes stångningen med is och vi gjorde mycken lite framfart. Den 26 kommo vi rund Kap Wankarem, hvarest fans temligen rent vatten, orsakadt af den ganska stridt rinnande floden af samma namn. Denna afton kunde vi äfven dubblera Kan Onman, och den följande dagen gingo vi tvärs öfver Koljutschin bay, passerande tätt förbi

Koljutschin ön. På aftonen förtöjde vi straxt vester om bayens N.O. udde.

Den 28 September var en kall, men klar morgon. Hafvet hade under natten bloifvit belagt med 1 à 2 tums isskorpa. Vi rundade udden, men kunde sedan endast arbeta oss fram okring 4 eng. mil, då vi återigen måste förtöja. Föga anade jag på morgonen af denna dag, att det skulle blifva sista gången vi under 1878 skulle kunna röra fartyget framåt, då vi förut haft gröfvre is och större svårigheter att kämpa emot; och då vi nu för att komma till Beringssund, endast hade 120 eng. mil kvar av de 4 000, som utgöra längden av gamla världens nordkust.

Till en början ville ingen tro på en öfvervintring, man hoppades på omkastning i värderleken och på en storm som skulle bryta och skingra isen. Men i det stället tilltog kölden, den nya isen hvilken sammanband drifsfälten, blev dag för dag tjockare, och vädret förblef stilla och lugnt. Här skulle vi komma att öfvervintra - här, der amerikanska fångstfartyg årligen framsegla i fullständigt rent vatten flera veckor senare än den 28 September.

Vår öfvervintringsplats var, enligt observationer Lat. N. 67° 7' och Long. V 173° 24', 4 500 fot framför en rak, låg, sandig strand, fullkomligt oskyddad för alla vindar utom för sydliga. Mellan Vega och stranden funnos tvenne bankar; den närmaste af dem med 10 fots vatten, den innersta ännu grundare.

Vid expeditionens afgang tänkte jag mig svårigheten vid N.O.-passagens genomsegling ligga i färden rundt Kap Tscheljuskin, Nordasiens mest framskjutande punkt, och möjligen derjemte kusten på båda sidor om detsamma, nemligen från Tajmyrön till Chatanga bay. Deremot sammanstämman alla uppgifter som stå till buds, detruiti att kusten mellan Kap

Jakan eller Nordkap och Beringssund är fullständigt isfri under sommaren och hösten. Då vi lyckligt rundat Kap Tscheljuskin och redan den 7 September passerat Kap Jakan, således i god tid, kunde vi med säkerhet påräkna att samma år 1878 passera Beringssund. Tvärtom började vid Kap Jakan de största svårigheterna, hvilka i stället för att minskas i samma mån som vi kommo längre ostvart, blefvo allt större och större.

Man kan därför med skäl säga, att vi råkat ut för ett ovanligt dåligt isår, och att vi under vanliga förhållanden skulle utan svårighet kunnat nå Beringssund och straxt derpå Stilla hafvet. Vi fingo nu nöja oss med att första sommaren hafva framkommit till Beringssunds mynning.

Såsom bevis på, huru detta farvatten andra år kan gestalta sig, vill jag anföra följande uppgifter lemnade af amerikanska amiralitetet.

1:o) Den 21 September 1867 nådde amerikanska barkskeppet "Massachusetts", kapten Williams, Lat. N. 74° 30' Long. V. 173° (samma longitud som vår öfvervintringsplats), hvarifrån ingen is kunde ses kompassen rund. Kapten Williams, en gammal hvalfångarekapten och med dessa farvatten välbekant man, tillägger vidare i sin rapport, att han är af den öfvertygelsen, att ingen is finnes från halfva Augusti till 1 Oktober söder om Lat. 70° och vester om Long. V. 170°, och att det knappast gifves något år, då man icke i isfritt vatten under September månad kan segla mellan Nordkap och Beringssund.

2:o) Kapten Niebaum, äfven en erfaren isnavigatör, berättar, att Beringssund är öppet till ini November, och att han tvenne gånger genomseglat nämnda sund så sent som den 22 Oktober.

3:o) År 1869 ankrade barken "Navy"



norr om Asien
1878 — 1879.

norr om Asien
1878 — 1879.



under Koljutschinön den 8 Oktober och afseglade derifrån den 10 samma månad till Beringssund; ingen is var då i sigte.

4:o) År 1867 nådde barken "Nile", kapten Long, kommande från och återvändande till Beringssund, Lat. N. 70° 41' Long. O. 170° 20' och

5:o) Samma år gick barken "Monticello" 150 vestligare.

Ärligen segla flera smärre amerikanska kustträdare längs Sibiriens kust till Nordkap och ännu vestligare, där de idka byteshandel med infödingarne. Ett bevis härpå är att af alla infödingar vi sammanträffat med, till antalet säkert öfverstigande 1 000, vi ej funnit en enda, som ej kunnat något engelskt ord. Öfver 50 större fartyg, hvilka norr om Beringssund idka säl- och hvalfångst, svärma der omkring i alla riktningar.

De infödingar, hvilka bebo Sibiriens kust mellan Kap Schelagskoj och södra delen af Beringssund, kallas såsom förut är nämnt, tshuktscher. Deras antal beräknas till omkring 3 000, häri inberäknadt de s.k. rentschuktscherna, hvilka nomadisera i inre landet, och hvilka lefva av renskötsel. Dessa utgöra en mellanlänk mellan deras bröder kustboerna och folkstammarna i Sibiriens inre, till hvilka sednare de afyttra de varor (säl- och valrosständer m.m.) som de mot renhudar o.a.d. tillbyta sig af kustbefolkningen, hvilken bor i byar (af 3 till 20 tält) spridde längs kusten, så nära stranden som möjligt, och på några få eng. mils afstånd från hvarandra.

Tschuktscherna äro indelade i 2:ne höfdingsskaper. Den ostliga befolkningen står under höfdingen Menka, som är bosatt i Markowa vid Anadyrfloden, den vestliga åter under höfdingen Amra Ugin, som bor i närheten af Kolymafloden.

Kusttschuktschernas tält består af en

egendomlig och sinrikt sammansatt trästomme (materialiet härtill hemtat från drifvedsstammar, hvarmed kusten är rikligt beströdd) och af en mängd till ett stycke sammansydda säl- och hvalrosshudar, hvilka utvädigt täcka trästommen. Inne i tältet och midt för tältöppningen finnes ett mindre kubsikt tält, tillverkad af renhudar, som de använda till sofkammare. Under den kalla årstiden uppvärms detta med tranlampor. Äfven i stark köld är härinne så varmt att infödingarne, hvilka der ligga utan åtskillnad af kön och ålder om varandra, äro nästan nakna. Tältets storlek beror på familjens storlek. I hvarje tält bor vanligen endast en familj, deri inberäknadt det gifta parets syskon, innan dessa sjelfva sätta eget bo.

Tschuktschen, de arktiska trakternas naturbarn, uppfödd bland is, snö och köld, ehuru vand vid blodiga scener under säl-, hval- och hvalrossjagter, utan allt inflytande af civilisationen, är dock en godmodig, gästfri och ärlig människa.

Oaktadt Vega under vår långa öfvervintring dagligen besöktes af minst ett tjugotal infödingar, märktes endast vid 2 eller 3 tillfällen att de begått oärligheter, och dessa var enast af mycket lindrig art.

Tschuktscherna äro ett småväxt folk, ehuru äfven bland dem finnas riktiga jättar. Vi sågo en gång en qvinna, som var ända till 6 fot 3 tum lång. Deras hy är gulaktig, männens vanligen mörkare än kvinnornas. Man fick dock stundom se hos dem och isynnerhet hos kvinnorna en hy lika skär och hvit som hos norra Europas befolkning.

Ögonen äro svarta och sitta ej sällan på sned likasom hos Chineserna. Håret är kolsvart, hos männen alldeles kortklippt (en half tum långt), hos kvinnorna får det växa fritt och är benadt midt i pannan

samt flätadt på sidorne, så att flätorna till en längd af 1 till 1 ½ fot nedhånga vid hvardera örat. I pannan hafva de en nedkammad lugg, tvärt afklippt, som täcker halfva pannan. Äfven männen begagna en dylik lugg och någongång en lång tofs midt i hufvudet. Denna tofs bäres, om jag förstått rätt, endast af höfdingar.

Deras kläder äro för det mesta gjorda af renskinn och bestå af en pesk, d.v.s. en lång till knäna gående blus, öppen upptill endast så mycket, att hufvudet der kan passera igenom. Männen hafva vidare ett par renskinnsbyxor, därtill snäfva och tätt åtslutande smalbenen der de äro nedstoppade i ett par renskinnsstöflor, hvilka äro försedda med sulor af hvalrosshud.

Qvinnorna hafva äfvenledes byxor, men dessa äro mycket vida och sluta straxt nedom knäet, där de äro nedstoppade i stöflorna.

På ytterkläderna är den håriga sidan alltid vänd utåt, då däremot håret är vändt inåt på de kläder, hvilka under den kalla årstiden begagnas närmast kroppen. En tätt åtsittande renskinnshufva och ett par renskinnsvantar fullborda klädseln. I denna kostym trotsa de hvad väder som helst. Ofta, äfven under den strängaste köld, kunna de så klädda flera nätter å rad ligga ute miltals från land der öppna varkar finnas, för att fånga säl, utan att hafva något skydd för de isiga vindarne.

Tschuktschernas vapen bestå af båge med pilar, spjut, hvilket likasom pilarne har en spets av jern eller af ben, knif och en slags slunga, hvarmed de fånga fåglar.

Jernet till pil och spjutspetsar få de af de amerikanare och ryssar med hvilka de idka byteshandel. Sjelfva hafva de ej någon tillgång til jern eller någon känedom om dess bearbetande.

Till deras fångsredskap hörer säl nätet, förfärdigat af finskurne sälhudsremmar

och knutet med skotsteck i maskor af cirka 3 tums storlek. Med dessa nät taga de sin hufvudföda småsälen. Nätet utspännes mellan ett par isflak eller isbitar, och i detta snärjer sälen in sig, hvarefter den blir ett lätt byte för fångstmannen.

Deras hundslädar äro gjorda af mycket fina trästycken sammanbundna med sälhudsremmar och förena i hög grad styrka med böjlighet och äro synnerligen lätta.

Infördingarnes fortskaffningsbestånd på sjön är kajaken eller den större båten. Kajaken, fullständigt lik Grönlandskajaken, är öfverdragen med sälhud; den kan bära en man, hvilken arbetar sig fram med en vanlig kajakåra (dubbelåra). Den större båten, som äfven är lik den vid Grönland använda s.k. qvinnobåten, har en längd af ända till 30 fot. Den ros med vanliga åror eller pagajas af 6 till 10 man. Denna båt har en tunn trästomme öfverdragen med säl- och valrosshud. Den har en flat botten och raka utåtlutande sidor. Dess bärighet är ganska stor; jag har sett sådana båtar lastade med ända till 30 personer.

Tschuktschens hammare består af en sten budnen till en träpinne, spaden af ett skulderblad af hvalross bunden till en käpp; på enahanda sätt tillverka de andra för dem nödiga husgerådssaker och verktyg. I konsten att sammanfästa saker med sälhudsremmar äro de mästare.

Infödingarnes hufvudföda består af sälkött och sälspäck; dessutom äta de fågel, björn och ren, då sådant kan erhållas. Rötter af vissa strandväxter äfvensom bladen af vide, ranunkler och saxifager m. fl. ingå med ej små kvantiteter i deras föda. Bladen hopsamlas på sensommaren, hoppressas och ätas under vintren; i dessa hafva de ett ganska starkt anti-scorbutiskt medel. På vintren, då annan föda håller på att taga slut, söderkrossa

de säl- och hvalrossbenen från sommarens fångst och koka häraf en vällinglik soppa, hvilken förtäres af såväl menniskor som hundar. Af dessa sednare finnes i hvarje by en stor mängd, hvilkas egentliga sysselsättning är att fortskaffa deras egare, dragen på släden, från en by till en annan. Ehuru dessa hundar ej äro stora, kunna dock 3 å 4 draga en menniska med lätthet kortare sträckor. Då tshuktschen företager långa resor 300 till 500 eng. mil har han sin släde ofta förspänd med ända till 18 hundar. Dragen af så många hundar kan infödingen dagligen färdas 70 å 80 eng. mil. Under första hälften af vintren hade vi dagligen besök af 20 till 30 infödingar, hvilka fingo den mat bestnningen möjligen lemnade. Dessutom erhöilo de en ej obetydlig quantitet bröd från fartygets förråder. De uträttade en del små arbeten ombord, såsom vedsågning, ishemtning o.d. I början af Februari, då deras matförråd började taga slut, flyttade de mangrant från Pitlekaj (närmaste byen till oss) längre österut till en annan by "Naskaj", hvarest de uppförde temporära tält och idkade sälfångst i det i närheten befintliga öppna vattnet. Utom af säl gjorde de i samma trakt en god fångst af fisk, en sikart af en sills storlek och en slags torsk.

Med infödingarne hade vi i början ganska svårt att reda oss, men snart lärde vi oss ett tillräckligt antal glosor, så att vi något så när kunde göra oss förstådda av dem. Löjtnant Nordqvist, som särskild lade an på att lära sig tshuktschiskan, blef slutligen detta språk temligen mäktig. Jag anför här några glosor:

- Anka = haf
- Atleate = snö
- Eck = eld
- Ergatik = imorgon

- Etlonglat = idag
- I. I. = ja
- Jaragna = tält
- Jå = vind
- Kaukau = mat
- Kojkoj = köld
- Mimil = vatten
- Murgin = min
- Oinga = nej, inte
- Oumko = björn
- Ounkri = ripa
- Outout = ved
- Rurka = hvalross
- Tintin = is
- Tirkir = sol
- Tschagurgin = gå
- Tschepiska = sofva
- Tschopak = hund
- Tschopagat = åka med hund
- Turgin = din

Efter vår instängningsdag den 28 september hyste vi som nämndt ännu länge hoppet att komma loss och att samma höst kunna arbeta oss fram den återstående lilla biten till Beringssund, men småningom bortdog detta hopp och vi började med alvar att tänka på den förstående öfvervintringen. För fartyget var egentligen ingenting att göra, emedan alla anstalter för att motstå en arktisk vinter redan voro på förhand vidtagna. Vi uppsatte vintertältet (ett taklikt tält), hvars ryggtåg var fästadt på halfva undermasterna, och som derifrån sig nedsträcktes till relingarne. För att låta dagsljuset komma ned i gunrummet uppsattes icke den del af tältet som tillhörde aktra halfdäcket. Däcket öfvertäcktes med 6 tums

*Månadstemperaturer tagna under Vegas öfvervin-
tring 1878—79 vid L. N. 67° 7' L. V. 173° 24'.*

		Medium.	Maximum.	Minimum.
Oktober	1878	— 5°.21	+ 0°.8	— 20°.8
November	„	— 16°.59	— 6°.3	— 27°.2
December	„	— 22°.81	+ 1°.2	— 37°.1
Januari	1879	— 25°.05	— 4°.1	— 45°.5
Februari	„	— 25°.08	+ 0°.2	— 43°.8
Mars	„	— 21°.65	— 4°.2	— 39°.8
April	„	— 18°.93	— 4°.6	— 38°.0
Maj	„	— 6°.79	+ 1°.8	— 26°.8
Juni	„	— 0°.60	+ 6°.8	— 14°.3

snö, hvilket bidrog att utestänga kölden från detta håll. Bramrår och brastänger togos i däck. Alla segel voro under hela vintren underslagna för att genast kunna sättas i händelse isen skulle bryta upp. Maskinen var hela tiden så klar, att den 3 timmar efter tillsägesle om påeldning kunde sättas igång.

Fartyget uppvärmdes med fyra kaminer och en kabyss, hvaraf en kamin stod i gunrummet, en i maskinrummet, en på mellandäck och en i underofficersmessen och kabyssen på trossbotten. Med dessa värmeapparater hade vi ingen svårighet äfven under den starkaste köld (—47° C.), att underhålla en lagom temperatur i hela fartyget. I underrummet, hvarst ingen kamin fans, höll temperaturen aldrig under +2° C. Till bränsle användes dels stenkol och dels drifved, den senare hämtad från närliggande stränder. Af kol förbrukades för uppvärmingen per vecka omkring 25 kub.-fot.

Då jag fruktade att den tjocka och sig

hastigt bildade isen kunde pressa fartyget, försökte jag i början att hålla isfritt på ena sidan, genom att uppsåga en 3 fot bred ränna. Snart måste dock detta arbete öfvergifvas emedan kölden blef oss öfvermäktig. Då vi ena dagen öppnat rännan var den andra dagem belagd med 6 till 8 tums tjock is. Inträffade under natten snöyra, så fylles rännan genast med snö, och då blef isen ännu tjockare.

Från den 1 December till den 1 April gjordes magnetiska observationer hvarje timma och den 1 och 15 i hvarje månad dessutom observationer hvar femte minut. Meteorologiska observationer togos hvarje timma från den 1 December till den 1 April, den öfvriga tiden endast hvar 4 timma. Dessa observationer sköttes af 11 personer, 9 vetenskapsmän och officerare och 2 af manskapet. Vakten räckte 6 timmar och under denna tid stannade observatorn i observatoriet.

Magnetiska observatoriet utgjordes af ett 12 fot långt och 10 fot bredt ishus

Isens tjocklek.

År.	Månad.	Dato.	Isens tjocklek i fot.
1878	November	1	0.96
„	December	1	1.90
„	„	15	2.70
1879	Januari	1	3.10
„	Februari	1	3.65
„	„	15	4.04
„	Mars	1	4.16
„	„	15	4.24
„	April	1	4.30
„	„	15	4.68
„	Maj	1	5.20
„	„	15	5.45
„	Juni	1	5.20
„	„	15	5.10
„	Juli	1	

bygdt på land 100 fot från stranden af uppsågade reguliera lika stora isblock. För att under snöstormar och mörker kunna, utan risk för att gå vilse, kommunicera med fartyget och ishuset, uppres-
tes på hvar 40 fot isstolpar, mellan hvilka sträcktes lodlinor.

Under hela instängningstiden blåste vinden nästan ständigt från N.N.V. å N.V. Vindar från andra värderstreck hörde till undantagen. Vindar mellan O.N.O. Nord och S.V. voro kalla, då deremot vindar från Syd och S.O. medförde mildare luft. Den första delen af vintern innan isen hunnit blifva allför tjock bröts den af ostliga och S.O.-liga vindar, och dervid uppstod nord och ost om fartyget stora vakar eller rennor. Under en stakt nordlig storm i början af November månad,

pressades den då endast en fot tjocka isen mot den gamla gröfvre, hvilken stod på grund vid den yttre sandreveln straxt akter om oss, bröts mot den och upptornades till omkring 20 fot höga ”torosser”. Vid samma tillfälle sköts isen upp på den grunda stranden och uppkastades der på flera ställen till lika höga isvallar. Den 1 Januari hade vi i N.N.O. 7 eng. mil från fartyget en ränna gående i ost och vest, som var så bred, att vi från dess södra kant ej kunde se den norra. Den senare delen af vintern, då kölden blef skarpare, kunde vi ej från fartygets toppar se något öppet vatten, utan isen förtedde en enda sammanhängande ismassa, hvars snötäckta jemna yta endast här och där afbröts genom gamla isblock, hvilka infrusit i den unga isen. Vid flera tillfällen sågs dock s.k. vattensky, hvilken angaf att öppna vakar funnos fastän på stort afstånd. Då vi i Maj månad återupptogo en ränna på fartygets ena sida, var isen närmast fartyget öfver 7 fot tjock.

En tabell utvisande isens tjocklek, hvilken mättes den 1 och 15 hvarje månad, bifogas, äfvensom en tabell öfver medium, minimum och maximumtemperaturerna för hvarje månad.

Hos oss i Sverige är det vanligt att det blir alldeles stillt så snart temeperaturen sjunkit till -20° och derunder; vid vår öfvervintringsplats hade vi ofta hård blåst med -38° och storm med -30° och derunder. Gick temperaturen under -40° hade vi oftast stillt eller ett svagt drag; under -45° hade vi fullkomlig stilltje. Att långa sträckor gå emot en frisk vind med -30° eller ännu kallare var allt annat än behagligt; näsa, kinder och öron voro då lätt utsatta att blifva förfrusna. Detta kan dock utan svårighet förekommas genom att binda en tunn silkesduk öfver näsan och låta dukens snibbar hänga ned öfver

munnen, hvilken gör att inandningen ej blir så obehaglig som eljest. Under hela vintern hade vi endast några få obetydliga frostsador på näsa, kinder och handleder, oaktadt vi voro ute under alla möjliga väder. Äfven under de svåraste och kallaste stormar måste ombyte af vaken i magnetiska observatoriet gå för sig hvar 6:e timma.

Under vintern hade vi flera gånger ovanligt höga barometerstånd, så t.ex. hade vi den 17 Februari kl 6 e.m. 790,6 m.m. vid 67° F. eller reduceradt till 0° temperatur = 788,1 m.m., hvilket är 4 millimeter högre än det högsta barometerstånd som angifves i den litteratur vi hafva ombord.

Från December månads början gjordes ombord hvarje timma observationer på tidvattnet. Ebb och flod var högst obetydlig; den största höjdskillanden under springtid uppgick till 6 å 8 dec.-tum. Deremot varierade vattnets höjd mycket med vindens riktning och styrka. Dessa förändringar voro dock ej lika för lika vindar. S.O. och Syd vind medförde vanligen högt vatten, ända till 2 å 3 fot öfver det vanliga vattenståndet.

Dessa observationer gjordes med följande apparat. Ett metallhjul af en meters periferi fästades ofvanpå mesanbommen. Öfver detta hjul lades en fint slagen mesingslina (af en vanlig logglinas groflek), hvars båda ändar togs ned genom rortrumman, en på vardera sidan af rodret. Den ena ändan togs genom en vak på isen invid rodret och stacks på 2:ne jerntackor, hvilka sänktes ned till botten, den andra fästades vid en kanonkula på sådan höjd att den stannade mitt i rortrumman. Kanonkulan tjenade till att ständigt hålla linan sträckt. En i fot och dec.-tum indelad bräda uppsattes mellan mesanbommen och däck, på linan fästes en visare,

hvilken alltefter som fartyget höjde eller sänkte sig, utpekade på skalan vattnets höjning och sänkning.

Då vi öfvervintrade på Lat. N. 67° 7' ledo vi ej af mörker, som annars är vanligt under arktiska öfvervintringar på högre latituder. På årets mörkaste dag var solen vid middagen, med tillhjälp af refraktionen med sin halfva diameter öfver horisonten. I gunrummet hade vi mellan kl. 10 f.m. och 2 e.m. så mycket dager att vi under denna tid kunde se att både läsa och skifva. Ute i fria luften kunde man godt vägleda sig från kl 9 f.m. till 3 e.m.

Julhelgen firades på vanligt svenskt vis med julgran, julklappar, lutfisk och söt gröt. Julaftonen tillbragtes på mellandäck, hvilket för tillfället var dekoreradt med lämpliga nationalflaggor och signaler. Till julgran använde vi videqvistar, tagne från det inre af landet, hvilka voro bundna till en trästång. Julträdet var behängdt med pappflaggor och 200 julklappar, hvilka sednare utlottades till alle man.

Under vintern hade vi flera tillfällen att sända hem underrättelser om oss, hvilka naturligen ej lämnades obegagnade, ehuru vi voro ovissa om dessa någonsin skulle få se hemlandet. Redan i oktober besöktes vi av höfdingen Menka och med honom afsändes bref och telegrammer till Anadirsk, hvarifrån de vidare skulle befordras till Sverige. Från Anadirsk finnes ej någon ordentlig postförbindelse med de större vestligare liggande Sibiriska städerna. Brefven kunde först i mars månad komma till Nischni Kolymsk, hvarest vid denna tid alltid hålles stor årsmarknad. Derifrån skulle de befordras med hemvändande markandsbesökande till Jakutsk, hvarifrån finnes regulier postgång. På detta vis kunde vi inte vänta att våra bref skulle nå Sverige förrän i Juni

Spisordning för Vega.

	Frukost.	M i d d a g.	A f t ö n.
N:o 1.	Smör 6 ort. Kaffe 10 « Socker 7.5 «	Salt fläsk 75 ort. Surkål eller konserv. hvitkål 75 « Konserv. potatis . . . 12 « d:o grönsaker . . . 5.5 « Köttextrakt 1.5 « Risgryn 50 « Russin 5 « Bränvin eller rom . . . 2 k.t.	Smör 6 ort. Thé 1.5 « Socker 7.5 « Ost 12 « Korngryn 10 k.t.
N:o 2.	Lika med N:o 1.	Konserv. kött 1 port. d:o potatis 12 ort. d:o grönsaker . . . 5.5 « d:o lök. 1 port. Köttextrakt 1.5 ort. Bränvin eller rom . . . 2 k.t.	Lika med N:o 1 utan ost.
N:o 3.	Lika med N:o 1.	Salt fläsk 1 ₧ Ärter 10 k.t. Köttextrakt 1.5 ort. Korngryn 2 k.t. Bränvin eller rom . . . 2 «	Lika med N:o 2.
N:o 4.	Smör 6 ort. Chokolad 10 «	Salt kött 1 ₧ Maccaroni 15 ort eller bruna bönor 10 k.t. eller konserv. gröna ärter. . 1 port. Fruktsoppa 1 « Bränvin eller rom . . . 2 k.t.	Lika med N:o 2.
N:o 5.	Lika med N:o 4.	Konserv. frikadeller eller konserv. Boeuf à la mode 1 port d:o potatis 12 ort. d:o lök. 1 port. Fruktsoppa 1 « Bränvin eller rom . . . 2 k.t.	Lika med N:o 2.

Dessutom erhåller hvarje man:

Dagligen: 1.25 ℥ torkadt bröd eller 1.25 ℥ mjöl ($\frac{3}{4}$ hvetemjöl och $\frac{1}{4}$ rågmjöl). 8 ort tobak och 1 k.t. Lime juice.

Per vecka: 1 ℥ hvetemjöl, 30 ort smör, 21 ort salt, 7 ort senap, 3 ort peppar och 2 k.t. ättika.

Anm. 1. Då färskt kött och grönsaker kunna erhållas utspisas dessa i stället för n:o 2 och i öfverensstämmelse med för kongl. flottan gällande spisordning.

Anm. 2. De olika numren af spisordningen tillämpas på följande sätt, n:o 1 Söndagar, n:o 2 Måndagar, Onsdagar och Fredagar, n:o 3 Torsdagar, n:o 4 Tisdagar och n:o 5 Lördagar.

Anm. 3. Utom redan upptagna proviantartiklar hafva andra extra sådana, såsom pickles, konserv. mjölk, multebärssylt och tranbärssaft, utspisats under vintermånaderna.

eller Juli. Med infödingar stadda på hemresan till Nischni Kolymsk sände vi flera gånger bref för att på enahanda sätt hem-sändas.

Besättningen hölls så vidt värderleken det tillät alltid under arbetstiden i fria luften, endast under mycket svårt väder fick den arbeta under däck. På fristunderna hade besättningen tillgång till ett ganska rikt bibliotek och för dess nytta och nöje hölls hvarje Lördags afton under den mörkaste årstiden lämpade föreläsningar, hvilka tack vare våra vetenskapsmän voro lika underhållande som lärorika.

Utom den vanliga ransonen, om hvilken bifogade spisordning lemnar upplysning, erhöll besättningen under vårmånaderna, dagligen 2 kub.-tum tranbärssaft,

två gånger i veckan 5 kub.-tum multebärssylt, fyra gånger i veckan pickles och dessutom färsk fisk eller renkött, så ofta sådant kunde tillbytas af infödingarne, vanligen någon gång i veckan.

Såsom någonting ovanligt och för så vidt jag vet alldeles exempellöst vid arktiska öfvervintringar, bör jag nämna, att intet tecken till skörbjugg visade sig ombord i Vega under dess öfvervintring. För min del tror jag hufvudskälen härtill vara följande: 1:o att vi voro försedda med en sund, god och för våra vanor lämpad proviant, 2:o att vi aldrig hade oafbrutet mörker, hvilket verkar nedslående på lynnet, 3:o att vi ej besvärades av någon nämnvärd fukt ombord, beroende på Vegas tjocka sidor och på en jemn eldning

och 4:o) att alle man förde ett verksamt lif.

Våren lät länge vänta på sig. Den 31 Maj var solen circumpolär, men det oakadt hade dess strålar ännu ingen kraft att smälta de snömassor, som hopats på land. Först i halfva Juni började snön att märkbart minskas dag för dag, och i början af Juli var marken till större delen snöfri. Omedelbart efter snösmältningen blef landet grönt och blommorna slog ut. Det är märkvärdigt huru tätt vinter och sommar följa på hvarandra i de arktiska länderna. Knappt har en tufva blifvit bar förrän den grönskar och blomsterklädes. Denna hastiga förändring är också nödvändig, då den under den så här korta, knappt mer än 2 månader långa sommaren allting skall hinna att utvecklas och lemna frön till nya plantor.

Under snösmältningen hade samlats en massa fåglar, hvilka höllo till vid bäckar och laguner på kortare eller längre afstånd från stranden. Våra jägare hade sysselsättning från morgon till qväll, och till våra måltider hade vi alltid fågel af allehanda slag; mest omtyckta voro gäss och strandsnäppor.

Smältning af hafsisen och grundisarne gick äfven hastigt under denna tid. I fartygets närhet minskades isens tjocklek dagligen med 1 eller 2 tum, allt beroende på om vinden var nordlig eller sydlig. Den förra medförde kallare och den sednare, hvilken ofta blåste före storm, varmare luft. Öppna vakar och smala långa reningar började visa sig norr och N.O. om fartyget. Dessa öppnade och slöto sig allt efter som vinden blåste från syd eller nord, hvilket angaf att isen utanför oss var i rörelse. I början och midten af Juli stod mycket vatten på isen innanför fartyget och svårigheten att kommunicera med land blef dagligen större och större.

Den 18 Juni under en hård sydlig vind märkte vi att linan till vår tidvattensmätare visade akteröfver, och straxt derefter sågo vi isen akterom oss (inåt land) skilja sig från yttre grundisbandet. Maskinen eldades upp och kl. $\frac{1}{2}$ 4 e.m. samma dag sattes den igång. En half timma sednare voro vi ute i en ränna, som vidgade sig allt mer och mer, och innan aftonen voro vi i ett jemförelsevis ifritt haf. Vi kommo loss efter 9 månader och 20 dagars instängning utan ringaste risk eller besvär lika lugt och säkert, som om vi gått till segels från en vanlig isfri hamn.

Söndagen den 20 Juni kl. 11 f.m. passerade vi Asiens ostligaste udde Ostkap och hade då fullständigt fullbordat N.O.-passagen. Till firande af denna högtidlighet gafs salut och nationalflaggorna hissades på topparne. Samma afton ankrade vi vid mynningen af Lawrence bayen.

N.O.-passagen är således för första gången fullbordad af svenska ångfartyget Vega. Att härtill har behöft ett år, då den bör kunna göras på 2 månader, om inga svårigheter möta, tillskrifver jag ovanligt ogynnsamma isförhållanden under September månad 1879. Att besvara frågan huruvida N.O.-passagen årligen kan göras på en seglationstid, tilltror jag mig ej kunna, ty isförhållandena gestalta sig mycket olika, olika år. Framför och öster om flodmynningarne är hafvet närmast kusten bestämdt isfritt under sommar- och höstmånaderna, deremot torde svårigheten möta vid och omkring Kap Tscheljuskin och Taimyrön. Att en passage äfven der finnes en eller flera gånger om sommaren är säkert, men detta kan inträffa så sent, att man ej kan hinna till Beringssund innan vintern på nytt inträder. Härmed vill jag på intet vis säga, att ej äfven der kan hela tiden under sommaren och hösten finnas en isfri ränna, men

då ingen flod utrinne i närheten av Kap Tscheljuskin och Taimyrön, hvilken med betydlig kraft kan tränga isen mot norr såsom är fallet med de stora floderna Ob, Jenisej, Lena och Kolyma etc., så är det att antaga, att vinden der mera behärskar isen, d.v.s. att nordlig vind pressar isen mot land och sydlig vind har motsatt verkan och att i följd häraf dubblerandet af dessa uddar ej med säkerhet kan påräknas, hvilken tid som helst under seglationstiden. N.O.-passagen kan därför ej i sin helhet kunna användas till handelsväg, deremot bör man årligen kunna komma vesterifrån till Ob och Jenisej och Österifrån till Lena. Vägen ligger således öppen till Sibliens 3:ne största floder, och detta på malmer, träslag och spannmål så rika land, hvars ex- och import förut skett med karavaner, bör numera kunna erhålla en användbar kommunikationsled såväl med Gamla som Nya världen. Hvad beträffar samfärdseln med Jenisej, så har, sedan 1875 då professor Nordenskiöld första gången nådde denna flod, densamma årligen besökts af europesika fartyg, hvilka till Sibirien infört europeiska varor och från Sibirien hemfört sibiriska produkter. Trafiken till Lena kommer troligen att upptagas af amerikanska fartyg, och färden dit och

dän bör blifva betryggad, då man hunnit anskaffa sjökort öfver Sibliens kust och om man använder starka och snabba ångare. I Lawrence bay uppehöll vi oss endast till den 21 Juli på middagen då vi lättade ankare och styrde öfver till amerikanska sidan, hvarest vi ankrade i Port Clarence. Uppehållet blef ej der längre än till den 26, då vi åter gingo öfver till asiatiska sidan och ankrade i Konyam Bay. Derifrån gingo vi den 28 Juli till Lawrence ön, hvarest vi öppehöll oss från den 31 Juli til den 2 Aug. Vi styrde sedan för Bering ön, vid hvars S.V. udde vi ankade den 14 Aug. Der fans en mindre by med 1 kyrka och 25 trähus, alla uppbyggda af ett amerikanskt bolag Hutchinson, Kohl, Philippons Co., hvilket derstädes och på närliggande öar idkar sälfångst. Öns innevånare bestående af några ryska embetsmän, några tjenstemän för nyssnämnde kompani och af alueter utgjorde omkring 300, hvilka alla äro bosatta i byn. Der fingo vi de första underrättelserna från Europa genom amerikanska tidningar, hvaraf de sista voro tryckta i April 1879 i San Fransisco och derifrån medtagna med en af kompaniets ångbåtar. Den 19 Aug. lemnade vi Bering ön och satte kursen för Jokohama, dit vi ankommo den 2 September på aftonen.

Jokohama den 12 September 1879

Louis Palander



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.

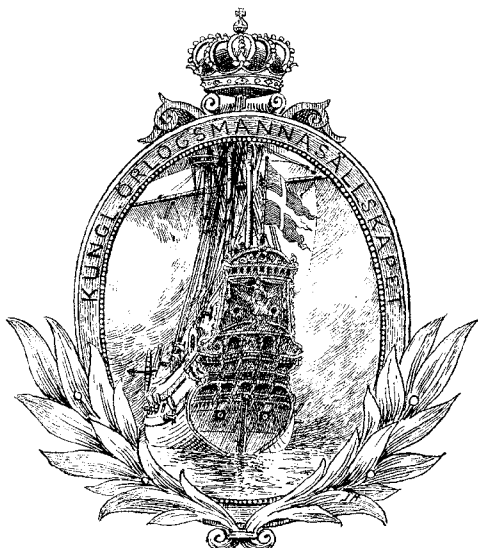


SWEDMOTOR 

Tel: 08-500 121 40
www.swedmotor.se, info@swedmotor.se



Kungl. Örlogsmannasällskapet vid det 244:e verksamhetsårets början



Styrelse samt funktionärer

Ordförande, Direktör Michael Zell

Vice ordförande, Vakant

Sekreterare, Kommendör Bo Rask

Styrelseledamot Vsg I, Kommendörkapten Stefan Larsson

Suppleant, Vsg I, Kommendörkapten Fredrik Hansson

Styrelseledamot Vsg II, Professor Christer Svensén

Suppleant Vsg II, Kommendörkapten Per-Ola Johansson

Styrelseledamot Vsg III, Kommendör Bo Berg

Suppleant Vsg III, Kommendör Håkan Nilsson

Styrelseledamot Vsg IV, Direktör Sten Göthberg

Suppleant Vsg IV, Direktör Claes Berglund

Kassaförvaltare, Kommendör Nils Bruzelius

Redaktör, Konteramiral Thomas Engevall

Bibliotekarie, Överste 1.gr Bo Wranker

Biträdande sekreterare, Överstelöjtnant Herman Håkansson

Nya ledamöter invalda 2014

Hedersledamot



Nr 1471

Lena Erixon

Lena Erixon är
Generaldirektör för
Försvarets
Materielverk.

Ordinarie ledamöter



Nr 1472

Jens Nykvist

Kommendör
Jens Nykvist är
chef för
1.ubåtsflottiljen.



Nr 1473

Evelina Hedskog

Civilingenjör och
Örlogskapten (RO)
Evelina Hedskog är marknads-
och säljchef vid Saab EDS.



Nr 1474

Göran Arrius

Göran Arrius är förbundsordförande för SACO samt Ordförande i Folk och Försvar.



Nr 1475 Anders Widén

Kommendörkapten
Anders Widén
är sektionschef inom
Försvarmaktens
Insatsstab.

Korresponderande ledamot



Nr 1476

Geoffrey Till

Professor Geoffrey Till
verkar vid The Defence
Academy of the United
Kingdom i Shrivenham.

Minnesteckningar för år 2014

Hans G. Frisk

Hans G. Frisk avled den 20 januari 2014. Hans G. Frisk föddes i Stockholm 1930. Han tog studenten 1949 vid Norra Real i Stockholm och kom efter sin civilingenjörsexamen att ägna sitt yrkesverksamma liv åt svensk varvsindustri. Efter pensioneringen hade han ytterligare ett uppdrag mellan 1990 till 1996 på Arab Shipbuilding and Repair Yard CO i Bahrain, där han och hustrun Ann-Katrin också bodde under flera år.

Hans Frisk rekryterades till Karlskronavarvet i maj 1980. Varvet hade då haft en turbulent tid med ojämn orderingång och med en blandning av militära och civila projekt. Hans första uppgift som VD blev att strukturera om och renodla verksamheten. Under Hans tioåriga VD-tid kom många marina projekt av stor betydelse att genomföras. Av dessa kan nämnas färdigställandet av HMS Carlskrona, genomförandet av Landsortserien, sektionsproduktion till Västergötlandsserien, produktion av kustkorvetterna Stockholm och Malmö samt påbörjandet av Göteborgs-serien. Under denna period levererades även HMS Orion och HMS Smyge. HMS Smyge kan sägas vara begynnelsen av stealthtekniken på fartyg. Med Hans som VD kom Karlskronavarvet in i en positiv fas efter att tidigare ha haft några år av turbulens. Orderstocken växte och leveranstiderna hölls. Tiden i Karlskrona blev positiv både i arbetet och socialt.

Hans var en god företagsledare med en naturlig - både medfödd och förvärvad - auktoritet. Han hade bred kunnsighet på sitt område, men lät ändå medarbetarna ta ett stort eget ansvar. Han gav gärna beröm till den som gjort något bra, men kunde också vara rakt på sak mot den som gjort något mindre lyckat. Hans var ofta humoristisk i jobbet, liksom han gillade och visade sin uppskattning av ett skämt från någon av medarbetarna. Han hade lätt för att tala med människor på samhällsstegens alla nivåer både här hemma och ute i världen. Internationella kontakter tilltalade honom och han reste gärna. Under Hans tid som VD etablerades Singapore-kontoret som låg till grund för många av de kommande Singapore-projekten.

Ann-Katrin och Hans, som bott flera år utomlands, en period också i Portugal, kom sedan tillbaka till Göteborg, där de tre sönerna med familjer efterhand återsamlats. Hans tekniskt orienterade gener har fortplantat sig i två led framåt och familjen ger och kommer att ge sitt bidrag till att avhjälpa ingenjörsskripten i landet.

Hans hade de senaste åren en begränsad rörlighet, men tog sin tillvaro i rullstolen med jämnmod. Han hade kvar sin positiva livssyn och insåg länge att slutet närmade sig och förutsåg utvecklingen med samma sunda förnuft och saklighet som han hela livet hade gjort i varje situation. Förmodligen tänkte han: Sådan är livets gång och jag har ju levt ett långt och innehållsrikt liv. Någon ytterligare övertid begär jag inte. Hans inställning är något för alla att försöka ta till oss, om vi har kraft och mod därtill. Hans avled i Göteborg den 20 januari vid 84 års ålder. Hans Frisk invaldes 1981 som ledamot i Kungl. Örlogsmannasällskapet.

Av ledamoten Hans Hedman

Nils Dellgren

Förre marindirektören Nils Dellgren avled den 3 mars. Nils Dellgren föddes i Stockholm 1923. Efter studentexamen på Nya Elementar i Stockholm 1942 påbörjade Nils studier vid KTH och utbildning vid marinen. Civilingenjörsexamen avlades 1949 varefter han utnämndes till marinunderingenjör. Nils var lärare i maskinlära och skeppsbyggeri vid Kungl. Sjökrigsskolan 1955-57. Nils utnämndes till ”marindirektör av första graden” 1964 och kom att fullgöra många ingenjörsbefattningar ombord på flottans fartyg, företrädesvis jagare.

En absolut höjdpunkt i Nils yrkesbana var hans tillträde som biträdande marinattaché i USA för åren 1959-1962. Det kalla kriget var verklighet och Washington utgjorde ett hett dynamiskt centrum. Nils var på rätt plats vid rätt tid och utvecklade många kontakter vid amerikanska försvaret, där man ansåg att Sverige gjorde viktiga bidrag till stabilitet och försvar i Europas norra del, varför man fick stor tillgång till viktig teknologi.

Direkt efter hemkomsten från Washington placerades Nils i Materieförvaltningen där han under fyra år, 1962-1966, arbetade med projektering och byggnad av nya svenska ubåtar. Det är få mariningenjörer förunnat att bekläda de sjögående enheternas högsta tekniska befattning, Stabsingenjör i Kustflottan, och normalt har man den positionen två till tre år, men Nils var Stabsingenjör i hela sju år 1966 till 1972.

Nils kom därefter att arbeta vid Försvarets Materielverk som var en viktig plats för att omsätta erfarenheter och idéer. Han kom att arbeta där i fjorton år, 1972-1986, som byråchef och överingenjör. Det var här Nils satte de tydligaste spåren. De stora marina leverantörerna vanns för ett synsätt med modernt driftsäkerhetstänkande och involvering av systematisk underhållsberedning under konstruktionsfasen. De erfarenheter som Kockums därigenom tillägnade sig, var en av de faktorer som verksamt bidrog till att företaget, i hård internationell konkurrens, tog hem en stor ubåtsorder från Australien i slutet av 80-talet.

Nils utsågs efter sin militära pensionering till Chairman för International Cooperation on Marine Engineering Systems (ICMES) där han verkade för internationellt kunskapsutbyte av marin teknologi.

Han var trogen sina ideal som en värdefull del i en svensk försvarsigelkott. För sina gärningar och kunskaper utnämndes Nils till Riddare av Nordstjärneorden samt invaldes 1977 till ledamot av Kungl. Örlogsmannasällskapet. På det personliga planet var Nils en hängiven fjällvandrare och fjällbotanist och genomförde mer än tjugo vandringar genom Sarek.

Av ledamoten Lars-Ivar Nero

Sven Carlsson

Sven Carlsson avled den 8 maj. Sven Carlsson föddes och växte upp i Lund 1928 där han också tog sin studentexamen 1949. Han var en stor spexare och funderade nog ett tag på att bli skådespelare, men intresset för sjön tog överhanden. Efter en tid i handelsflottan antogs han 1950 till Sjökrigsskolan, och utnämndes 1953 till fänrik i flottan. Sven tjänstgjorde under resten av 50-talet och början av 60-talet i huvudsak på jagare och torpedbåtar, stora och små, men också på örlogsskolorna.

Efter utbildning på Sjökrigshögskolan och utnämning till kapten var Sven några år chef för den taktiska övningsanläggningen Mimer på Bergaskolorna. Han var sedan kompanichef och 1.kadettofficer för blivande kurs 70.

Efter kommendörkapstensutnämning och ett par år i Marinstaben följde långresa på Älvsnaabben som sekond och ett år som bataljonschef i Karlskrona. Sven blev sedan Marinstaben trogen i många år i olika befattningar. En av dem var som chef för Press/ Informationsavdelningen under tiden för ubåtsincidenterna, då han blev känd som kommentarkaptenen. Sven invaldes i Kungl. Örlogsmannasällskapet 1982 och blev utsedd till Årets Stockholmare.

1984 gick Sven till sjöss ett år igen, nu som chef på långresefartyget Carlskrona. Hans karriär i flottan avslutades med chefskapet för flottans personalavdelning.

Sven gick i pension från flottan 1988, då han gick över till Statens Strålskyddsinspektion och tjänstgjorde som informationschef där i sex år.

I den speciella sammanhållning som präglat vår stamkurs fanns Sven alltid med och det är med stor saknad vi nu konstaterar att han seglat vidare mot okända mål.

Av ledamoten Jan Bring

Gunnar Nordanfors

Gunnar Nordanfors avled den 16 maj. Gunnar Nordanfors föddes den 3 maj 1925 i Karbenning i Gamla Norbergs Bergslag. Han dog i sitt hem i Karlskrona den 16 maj 2014. Han tog sin studentexamen i Stockholm 1944.

Gunnar Nordanfors började sin militära bana i Kungl. Flottan 1944. Andra världskriget var i fråga om Europa inne i sin slutfas. Krigsverksamheten var intensiv i vårt närområde, inte minst till sjöss. Gunnar Nordanfors fick tillsammans med oss andra på 1947 års sjöofficerskurs känna av detta på ett mycket nära sätt krigsvintern 1944/45, då vi patrullerade runt Sveriges kuster. Vi blev engagerade bl. a. då Visby-färjan ”Hansa” sänktes.

Andra världskriget tog i någon mening slut i Europa i maj 1945, men ändå inte. Det övergick i det som kom att kallas det kalla kriget, vilket kom att fortgå i nästan femtio år. Gunnar Nordanfors fann det som många andra meningsfullt att fortsätta på den sjö-militära banan. Han genomgick sålunda Kungl. Sjökrigsskolans sjöofficerskurs, Han blev fänrik i Kungl. Flottan 1947.

Gunnar Nordanfors sökte sig inledningsvis till ubåtsvapnet, där han också kom att utöva chefskap. Det kan kanske ses som en kuriositet, att han i slutet av sin militära karriär som krigsplacerad förbandschef på ett jagar/fregattförband kom att ägna sig åt ubåtsjakt.

Gunnar Nordanfors militära karriär kom emellertid att i huvudsak präglas av utbildning, både som lärare och som chef. Han satte sitt avtryck i den sektorn bl.a. som mångårig chef för Vapenofficersskolan vid Berga Örlogsskolor. Han hade själv examina från Kungl. Sjökrigshögskolans både allmänna och högre kurs, den senare med nautisk inriktning.

Gunnar Nordanfors gjorde en tur som FN-observatör i Korea innan han kom till Karlskrona Örlogsskolor, där han var både lärare, stabschef och ställföreträdande chef. Han kom under denna tid att bli engagerad i Kungl. Örlogsmannasällskapets verksamhet som bibliotekarie. Han gjorde i detta sammanhang en värdefull, bestående insats i fråga om registrering av sällskapets mycket värdefulla samlingar.

Gunnar Nordanfors var en positiv natur, vänligt offensiv till sin läggning. Det fanns i gamla tiders vitsord en fråga formulerad ungefär så här: Skulle Du vilja ha denne man under Ditt befäl under krig? Jag tror att det fanns många ja-svar på den frågan.

Gunnar Nordanfors invaldes i Kungl. Örlogsmannasällskapet 1990.

Av ledamoten Åke Johnson

Bengt Dahlgren

Bengt Dahlgren föddes den 24 juni 1933. Han avled den 3 juni i Lidingö. Av de manliga läkarstuderande som började vid Karolinska Institutet hösten 1953 valde en mindre del att göra sin värnplikt vid marinen. En bland dem var Bengt Dahlgren, kanske för att hans föräldrar hade hus i skärgården och tillgång till en mycket vacker motorbåt. Dessa marinstudier utvecklades till angenäma och värdefulla perioder som väl de flesta deltagare uppskattade mycket. Bengt var en god kamrat och blev genom sin sjövana något av en ledargestalt för kurskamraterna. Dahlgren utnämndes till marinläkarstipendiat 1961 och marinläkare av 2. graden 1963.

Bengt blev marinen trogen och fullgjorde under årens lopp parallellt med läkarutbildningen ett antal tjänstgöringsperioder för att slutligen placeras som heltidsanställd militärområdesläkare i Milostaben i Strängnäs 1981 med kommendörs grad där han stannade till sin pension. Det kan nämnas att han alltid bar flottans uniform och vägrade klä sig i grön fältdräkt. Blev vädret för svårt tog han fram sin marina skinnrock.

Som miloläkare utförde Bengt ett habilt arbete under en lång period av militär sjukvårdsexpansion med upprättande av ett stort antal både marina fältsjukhus och motsvarande armésjukhus. Dessa övades också kvalificerat och regelbundet med bl.a. användning av levande sövda och skadade grisar, vilket krävde mycket överinseende av milostaben. Under sin tid som miloläkare blev det också nödvändigt för Bengt att väsentligt utöka samarbetet med den civila beredskapsorganisationen, vilken ju skulle slutbehandla alla krigsskadade. Denna verksamhet utförde Bengt med stort engagemang.

CB Ö och MB Ö krigsövade vid ett tillfälle ledningen för Uppsala Läns landsting varvid även landstingets sjukhusledning deltog. Övningsplatsen var Wiks kursgård. Bengt Dahlgren var MB Ö representant under övningen. Före middagen en kväll, bjöd landstinget på en mindre soaré med musik och dans i kursgårdens aula. Uppsala hade vid den tiden en halvkänd magdansös som man hade engagerat till soarén. Hon visade ett flertal dansnummer innan hon bjöd upp en person ur publiken för att pröva på magdansen. Den engagerade publiken ropade på Bengt. Till allas förvåning antrade Bengt scenen, fick instruktioner av dansösen och musiken startade. Men Bengt hade mycket stora svårigheter och efter någon minut markerade han att musiken skulle tystna. Gick sedan fram till scenkanten och på sitt speciella sätt, informerade publiken om mannens svårigheter att röra på magen på sådant sätt som magdansösen kunde. Därefter lämnade han under applåder scenen.

Med Bengts bortgång har militärläkarna förlorat en god vän, en duktig kollega och en svärersättlig resurs. Bengt Dahlgren invaldes i Kungl. Örlogsmannasällskapet 1980.

Av ledamöterna Christer Svensén och Carl Johansson

Sten Swedlund

Sten Swedlund avled den 14 juli. Sten Swedlund föddes i 1937 i Göteborg. Han tog studenten i staden 1956 och antogs 1958 som aspirant vid Kungl. Sjökrigsskolan. Han tog sin officersexamen 1961. Sten Swedlund genomgick den högre utbildningen vid dåvarande Militärhögskolan och en ettårig utbildning vid Naval War College i USA.

Sten Swedlund valde ubåtsvapnet som sin specialitet. Där gjorde han många uppskattade insatser bl.a. som ubåtschef och chef för 1.ubåtsflottiljen. Han tjänstgjorde framgångsrikt i Marinstaben men främst inom Kustflottan, där han sedermera blev chef (CKF), togs hans breda yrkeskunnande tillvara. Han var en chef som hade förmågan att frigöra potentialen hos sina medarbetare.

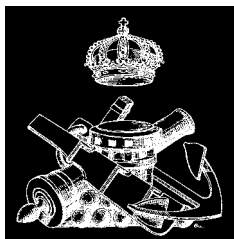
Sten Swedlund utsågs till ordonnansofficer för Carl XVI Gustaf och var kurschef när dåvarande kronprinsen gjorde sin militärtjänst vid Kungl. Sjökrigsskolan och på HMS Älvsnaven. Därefter blev Sten Swedlund adjutant åt Hans Majestät Konungen (HMK).

Efter sin pensionering ägnade Sten Swedlund mycket av sin tid åt Röda Korset. Han gjorde många uppskattade insatser i länder som Kroatien, Nordkorea, Serbien och Irak. För sina framstående internationella och humanitära insatser belönades han med Prins Carl-medaljen av HMK.

Ett annat intresse som under senare år tog mycket av Sten Swedlunds tid i anspråk var den historiska miljön i Karlskrona. Repslagarbanan har förlorat en eldsjäl och stark drivkraft.

Sten Swedlund var vid sin bortgång ledamot av Kungl. Örlogsmannasällskapet där han blev ledamot 1980. Sten Swedlund var en helgjuten person som blev en stor tillgång i Marinen och i den marina kamratkretsen. Han var en god kamrat, en kämpe och en tillgång i yrkeskåren.

Av hedersledamöterna Bengt Schuback och Dick Börjesson



Matrikel för Kungl. Örlogsmannasällskapet

Vid ingången av det 244:e verksamhetsåret har Kungl. Örlogsmannasällskapet totalt 376 ledamöter enligt nedanstående fördelning:

Svenska första hedersledamöter	2
Utländsk förste hedersledamot	1
Svenska hedersledamöter	14
Utländska hedersledamöter	15
Ordinarie ledamöter	327
Korresponderande ledamöter	17

Hedersledamöter, ordinarie ledamöter och korresponderande ledamöter upptas kategorivis i invalsnrordsnummerordning med namn, födelseår och invalsnr. Den senast invalda ledamoten får i den fortlöpande medlemsmatrikeln nr 1476 räknat från 15 november 1771, då viceamiralen Kristoffer Falkengreen vid invalet erhöill invalsnr 1.

1. Hedersledamöter

		1350 Bengt Halse	1943 2002
H M Konungen	1946 1968	1366 Ulla Ehrensward	1927 2003
HKH Prins Carl Philip	1979 2011	1405 Jay M Cohen	1952 2006
HRH Prince Philip	1921 1956	1413 Jørgen Berggrav	1953 2007

Hedersledamöter

903 Bengt J Schuback	1928 1967	1442 Nils Wang	1958 2010
908 Bror Stefenson	1929 1968	1459 Michiel Hijmans	1958 2012
1009 Ola Backman	1928 1975	1471 Lena Erixon	1960 2014

Ordinarie ledamöter

1011 Lars G Persson	1937 1975	864 Sigurd Håkanson	1920 1963
1033 Claes Tornberg	1936 1977	871 Nils U Rydström	1921 1964
1046 Peter Nordbeck	1938 1978	888 Bengt Odin	1921 1966
1061 Dick Börjesson	1938 1979	891 Lennart Forsman	1925 1966
1122 Herman Fältström	1941 1983	892 Åke Johnson	1923 1966
1188 Jan Klenberg	1931 1989	899 Jacob Sundberg	1927 1967
1217 Bertil Björkman	1947 1991	901 Lennart Jedeur-Palmgren	1927 1967
1227 Sir Michael Moore	1942 1992	904 Rune Berlin	1925 1967
1237 Kjell Prytz	1935 1993	911 Bengt O'Konor	1925 1968
1242 Göran Larsbrink	1952 1993	914 Arne Gustafsson	1929 1968
1247 Sakari Visa	1940 1994	918 Jan Prawitz	1932 1969
1264 Esko Illi	1945 1996	921 Palle Sandberg	1929 1969
1269 Leif Nylander	1954 1996	929 Per Gunnar Fernander	1921 1969
1286 Morten Jacobsen	1955 1998	932 Cay Holmberg	1933 1969
1300 Tim Sloth Jørgensen	1951 1999	934 Carl-Gustaf Hammarskjöld	1934 1969
1301 Peter Tamm	1928 1999	938 Bertil Stjernfelt	1917 1970
1302 Vladimir G Egorov	1939 1999	939 Bo Rybeck	1935 1970
1316 Angelo Mariani	1935 2000	950 Sven Swarting	1925 1970
1331 Hans Holmström	1949 2001	963 Jan Bring	1932 1971

966 Walter Wicklund	1923 1971	1088 Carl Gustav Fransén	1938 1981
974 Gunnar Nordbeck	1931 1972	1089 Gustaf von Hofsten	1942 1981
975 Christer Fredholm	1926 1972	1090 Christer Hägg	1939 1981
978 Lennart Rosell	1926 1972	1093 Rolf Blomqvist	1937 1981
982 Kjell Werner	1920 1973	1094 Ulf Edman	1943 1981
983 Gunnar-Bo Ericson	1933 1973	1095 Ulf Rubarth	1939 1981
985 Per Insulander	1927 1973	1097 Ulf Adlén	1929 1981
989 Paul Pålsson	1928 1973	1098 Roger Sprimont	1942 1981
992 Lennart Nordgren	1922 1974	1102 Bo Hugemark	1936 1981
994 Bertil Daggfeldt	1933 1974	1103 Emil Svensson	1940 1982
999 Torbjörn Hultman	1937 1974	1104 Gunnar Bengtsson	1936 1982
1012 Gustaf Samuelson	1927 1975	1105 Kent Nordström	1943 1982
1019 Göran Romare	1922 1976	1108 Bertil Kristensson	1939 1982
1020 Lars Norrsell	1934 1976	1110 Robert Nordqvist	1941 1982
1022 Rolf Öhman	1928 1976	1112 Sölve Larsby	1941 1982
1023 Malte Jönson	1933 1976	1113 Leif Leifland	1925 1982
1025 Stefan Furenus	1934 1976	1115 Torsten Seeman	1930 1982
1027 Börje Huss	1922 1976	1116 Bertil Johansson	1926 1982
1036 Hans Wachtmeister	1940 1977	1118 John Sjögren	1940 1982
1041 Kristoffer Huldt	1927 1977	1120 Torsten Lindh	1941 1983
1044 Ebbe Schön	1929 1977	1125 Göran Oljeqvist	1941 1983
1045 Jan Eliasson	1940 1977	1127 N Gunnar Karlsson	1938 1983
1047 Gustaf Taube	1935 1978	1132 Nils Abrahamson	1924 1983
1048 Jan Sondén	1933 1978	1134 Sven H Salén	1939 1983
1050 Göran Wallén	1933 1978	1135 Björn Sjunnesson	1927 1983
1051 Håkan Söderlindh	1941 1978	1136 Christer Ardell	1936 1983
1055 Nils G:son Svahn	1936 1978	1138 Bertil König	1928 1983
1058 Lars Inge Holster	1942 1978	1141 Göran Frisk	1943 1984
1062 Torsten Engberg	1934 1979	1142 Bo Lindkvist	1937 1984
1065 Lars-Erik Hoff	1936 1979	1145 Nils Eklund	1944 1984
1067 Lars-Göran Rydkvist	1933 1979	1147 Sten Ingvar Nilsson	1929 1984
1068 Frank E Rosenius	1940 1979	1149 Sven O Bidö	1935 1984
1069 Fredrik Hillelson	1941 1979	1154 Lars-Ivar Nero	1946 1985
1070 Jarl Ellsén	1920 1979	1159 Rolf Malm	1934 1985
1075 Sune Birke	1944 1980	1160 Carl Fredrik Ebeling	1944 1985
1076 Karl G Andersson	1931 1980	1162 Stellan Bojerud	1944 1985
1078 Bengt Hertzberg	1938 1980	1163 Bengt Forssbeck	1924 1985
1079 Magnus Haglund	1942 1980	1164 Ove Bring	1943 1985
1080 Olof Bergelin	1940 1980	1165 Nils-Ove Jansson	1946 1986
1082 Per Lundbeck	1936 1980	1168 Göran Steen	1922 1986
1083 Anders Hammarskjöld	1942 1980	1171 Björn Ljunggren	1942 1987
1084 Lars Thomasson	1935 1980	1172 Örjan Sterner	1938 1987
1085 Peter von Busch	1935 1980	1173 Lars Wedin	1947 1987

1175	Torsten Björnsson	1938	1987	1251	Bengt Johansson	1952	1994
1176	Olov Andersson	1942	1987	1252	Thomas Engevall	1960	1994
1179	Rolf Brehmer	1943	1988	1253	Erik Norberg	1942	1994
1180	Thomas Lundvall	1943	1988	1255	Per-Inge Lindqvist	1948	1994
1181	Lars O Graner	1939	1988	1256	Jörgen Ericsson	1953	1995
1182	Carl-Gustaf Dybeck	1944	1988	1257	Christer Nordling	1944	1995
1183	Johan Fischerström	1944	1988	1258	Nils Bruzelius	1946	1995
1184	Bengt Arne Johansson	1943	1988	1260	Mats Westin	1952	1995
1185	Anders Stävberg	1943	1988	1261	Torbjörn Larsson	1951	1995
1186	Jan Nordenman	1947	1988	1262	Christian Allerman	1954	1995
1187	Lars-Åke Kvarning	1931	1988	1263	Jan Cederlund	1944	1995
1191	Leif H Sjöström	1938	1989	1265	Lennart Månsson	1951	1996
1192	Lars-Erik Salomonsson	1947	1989	1267	Bo Rask	1952	1996
1194	Stefan Engdahl	1950	1989	1268	Tage Andersson	1951	1996
1195	Lennart Danielsson	1947	1989	1270	Magnus Bergman	1960	1996
1196	Bo Wranker	1946	1989	1271	Mats Wigselius	1955	1996
1198	Sture Malmgren	1943	1989	1272	Bengt Andersson	1955	1996
1199	Hans Corell	1939	1989	1273	Håkan Berggren	1936	1996
1202	Staffan Kvarnström	1943	1989	1274	Nils Daag	1948	1996
1203	Lars Wigert	1937	1989	1275	Tommy Åsman	1950	1997
1206	Gösta af Klint	1946	1990	1276	Stefan Gustafsson	1958	1997
1210	Ivar Virgin	1936	1990	1277	Michael Gustafson	1957	1997
1213	Bo Hultdt	1941	1990	1278	Carl Fagergren	1960	1997
1214	Gert Schyborger	1940	1990	1279	Lars Gryzelius	1954	1997
1216	Håkan Larsson	1939	1991	1281	Claes Lundin	1958	1997
1220	Curt Lundgren	1947	1991	1284	Klas Helmerson	1942	1997
1222	Hans Hedman	1942	1991	1287	Gunnar Wieslander	1962	1998
1225	Johan Tunberger	1944	1991	1288	Claes Göran Hagström	1952	1998
1228	Sven Rudberg	1947	1992	1289	Lars-Olof Corneliusson	1959	1998
1229	Håkan Syrén	1952	1992	1290	Odd Werin	1958	1998
1230	Håkan Neckman	1949	1992	1291	Hans Wicklander	1963	1998
1231	Göran Boijsen	1951	1992	1292	Anders Olovsson	1967	1998
1232	Bengt Rygge	1943	1992	1293	Johan Jenvald	1966	1998
1233	Johan Forslund	1946	1992	1294	Anders Svensson	1964	1998
1235	Robert Dalsjö	1958	1992	1295	Gunnar Åselius	1965	1998
1236	Claes Dahlbäck	1947	1992	1296	Michael Zell	1950	1998
1238	Göran Gunnarsson	1950	1993	1297	Lars G Josefsson	1950	1998
1239	Rolf Löthman	1949	1993	1298	Hans-Christian Hagman	1968	1998
1241	Kenneth Lindmark	1949	1993	1299	Gunnar Dyhre	1937	1998
1244	Marie G Jacobsson	1955	1993	1303	Stefan Axberg	1945	1999
1246	Bertil Malmberg	1940	1993	1304	Günter Villman	1954	1999
1248	Björn Hamilton	1950	1994	1305	Hans Jevrell	1964	1999
1249	Bo Wallander	1952	1994	1306	Jan-Eric Nilsson	1957	1999

1307 Christian Madsen	1955 1999	1367 Sten Göthberg	1955 2003
1308 Håkan Rugeland	1957 1999	1368 Kent Zetterberg	1946 2003
1309 Mikael Tulldahl	1966 1999	1370 Bengt Lundborg	1945 2003
1311 Henrik Landerholm	1963 1999	1371 Christopher Werner	1946 2003
1312 Hans O Broberg	1947 1999	1372 Evorn Mårtensson	1961 2003
1314 Rolf Edwardson	1944 1999	1373 Peter Haglind	1966 2003
1317 Anders Grenstad	1958 2000	1375 Lars Jakobsson	1957 2003
1318 Bengt Jarvid	1953 2000	1377 Michael Krafft	1948 2003
1319 Peter Bager	1955 2000	1378 Staffan Palmqvist	1957 2004
1320 Anders Järn	1960 2000	1379 Bengt Lundgren	1965 2004
1321 Mikael Wendel	1955 2000	1380 Jan Thörnqvist	1959 2004
1322 Jan Berglöv	1961 2000	1381 Patrik Selling	1963 2004
1323 Anders Johnson	1959 2000	1382 Patric Hjort	1965 2004
1324 Håkan Magnusson	1959 2000	1383 Mikael Johnsson	1958 2004
1325 Dag Hartelius	1959 2000	1384 Jan Floderström	1962 2004
1327 Manne K. A. Koerfer	1964 2000	1385 Kristian Gerner	1942 2004
1332 Erik Andersson	1957 2001	1386 Per-Ola Johansson	1966 2004
1333 Lennart Bengtsson	1955 2001	1387 Hans Granlund	1961 2004
1335 Andreas Olsson	1959 2001	1388 Henrik Börjesson	1974 2004
1336 Kenneth Olsson	1949 2001	1389 Klas-Göran Karlsson	1955 2004
1337 Mats Furenius	1961 2001	1390 Joakim Severinsson	1962 2004
1338 Kenth Gutensparr	1958 2001	1391 Mats Elofsson	1965 2004
1339 Mats Nordin	1960 2001	1392 Dan Sten Olsson	1947 2005
1340 Håkan Andersson	1961 2001	1393 Olof Stenhammar	1941 2005
1341 Mats Johansson	1957 2001	1394 Claes Grebell	1949 2005
1342 Hans-Göran Olsson	1956 2001	1395 Per Jenvald	1962 2005
1343 Lars Rydén	1957 2001	1396 Jonas Carlsson	1957 2005
1344 Hans-Erik Fröberg	1953 2001	1397 Magnus Lüning	1964 2005
1345 Herman Håkansson	1955 2001	1398 Marcus Mohlin	1965 2005
1346 Nils Grandin	1953 2001	1399 Mikael Magnusson	1963 2005
1348 Åke Holmquist	1943 2001	1400 Fredrik Palmquist	1965 2005
1352 Magnus Hjort	1960 2002	1401 Håkan Nilsson	1964 2005
1353 Jan Ericsson	1960 2002	1403 Hans Josefson	1940 2005
1354 Carl-Johan Hagman	1966 2002	1404 Mats G Larsson	1946 2005
1355 Per-Anders Emilson	1954 2002	1406 Jacob Wallenberg	1956 2006
1356 Mikael Åkerström	1963 2002	1407 Jens Plambeck	1962 2006
1357 Johan Hägg	1966 2002	1408 Jonas Olsson	1957 2006
1358 Dan Broström	1957 2002	1409 Lars Rönquist	1959 2006
1359 Thomas Fagö	1944 2002	1410 John Nilsson	1949 2006
1360 Karl-Edvard Henriksson	1955 2002	1411 Mats Ericsson	1944 2006
1361 Fredrik Hesselman	1964 2002	1412 Esbjörn Hillberg	1940 2006
1364 Niklas Granholm	1964 2002	1414 Carl Öhrström	1961 2007
1365 Inga-Lena Fischer	1948 2002	1415 Mikael Holmström	1955 2007

1416 Stefan Larsson	1964 2007	1466 Ola Alfredsson	1964 2013
1417 Rikard Askstedt	1964 2007	1467 Tomas Martinsson	1968 2013
1418 Christer Svensén	1950 2007	1468 Mårten Granberg	1963 2013
1419 Leif Markusson	1947 2007	1472 Jens Nykvist	1968 2014
1420 Kjell-Ove Schramm	1968 2007	1473 Evelina Hedskog	1981 2014
1421 Henrik Lindén	1966 2007	1474 Göran Arrius	1959 2014
1422 Jonas Haggren	1964 2008	1475 Anders Widén	1964 2014
1423 Bo Berg	1965 2008		
1424 Pär Flyghed	1964 2008	Korresponderande ledamöter	
1425 Per Stefenson	1955 2008	1114 Jürgen Rohwer	1924 1982
1426 Richard Tornberg	1967 2008	1169 John B Hattendorf	1941 1986
1427 Roger Nilsson	1964 2008	1254 Richard Cobbold	1942 1994
1428 Andreas Hanson	1969 2008	1285 Tor Egil Walter	1954 1997
1429 Berit Blomqvist	1958 2008	1313 Tomas Ries	1953 1999
1430 Mikael Brännvall	1968 2008	1328 Per Møller Nielsen	1960 2000
1431 Jonas Wikström	1962 2009	1330 Juha Nurminen	1946 2000
1432 Ola Truedsson	1956 2009	1363 Joris Janssen Lok	1963 2002
1433 Pontus Krohn	1969 2009	1374 Inge Tjøstheim	1955 2003
1434 Sverker Lindholm	1962 2009	1402 Donald C F Daniel	1944 2005
1435 Åke Dagnevik	1948 2009	1436 Milan Vego	1940 2009
1437 Martin Norsell	1971 2009	1440 Hans Christian Bjerg	1944 2009
1438 Gunnar Öhlund	1955 2009	1449 Lee Willet	1968 2010
1439 Annicka Engblom	1967 2009	1458 Peter Hore	1944 2011
1441 Per Andersson	1946 2009	1469 Hugues Eudeline	1952 2013
1443 Fredrik Hansson	1963 2010	1470 Kenneth Gustavsson	1954 2013
1444 Magnus Westerlund	1960 2010	1476 Geoffrey Till	1945 2014
1445 Jon Wikingsson	1971 2010		
1447 Joakim Dahlman	1974 2010		
1448 Anders Enström	1964 2010		
1450 Olof Holm	1940 2010		
1451 Torbjörn Dalnäs	1946 2010		
1452 Claes Berglund	1965 2010		
1453 Per Edling	1972 2011		
1454 Fredrik Norrby	1967 2011		
1455 Peder Ohlsson	1962 2011		
1456 Hans-Lennart Ohlsson	1961 2011		
1457 Carl Johansson	1958 2011		
1460 Magnus Jönsson	1964 2012		
1461 Anna Risfelt-Hammargren	1959 2012		
1462 Martin Jakobsson	1966 2012		
1463 Kenneth Raun	1963 2012		
1464 Jerker Widén	1969 2012		
1465 Anna-Karin Broth	1967 2013		

Innehållsförteckning TiS 2014

ALFREDSSON, OLA	Svensk ubåsteknologi i Australien 297
ALLERMAN, CHRISTIAN	Ryssland och Ukraina 11
AMNÉUS, HENRIK	Vad hände med landstigningsstyrkan efter kryssarens Emdens undergång 77
ANDERSSON, HELENA	Barents hav - rysk och norsk strategi och marina styrkeförhållanden 125
BENGTTSSON, KRISTOFER	Från dykbåtar till ubåtar - Ubåtsvapnets ut- veckling 1945-1960 325
BROTH, ANNA-KARIN	Marint mentorskap - en självklarhet!? 310
DAGGFELDT, BERTIL	YMER 80 - en återblick och ett förslag 38
DALNÄS, TORBJÖRN	Att få silkessnöret 94
DALNÄS, TORBJÖRN	Krim - förtrollad kust 137
DALNÄS, TORBJÖRN	Medaljen "För mod och rådgivet till sjöss under farofylld tid" 73
DALNÄS, TORBJÖRN	Sjömanshustrun spanar efter världskrigets offer - ett 100-årsminne 87
DALNÄS, TORBJÖRN	Ökande piratdåd i Sydostasien 361
ELLSÉN, JARL	Några synpunkter på utbildning till sjöofficer 261
ENGEVALL, THOMAS	Inte längre till Kiev än till Luleå 397
GRANBERG, MÅRTEN	Hur nå ut med marina budskap i en komplex mediavärld 233
GUSTAVSSON, KENNETH	Åland 1940 - demilitarisering under sovjetisk kontroll, del 1: Den diplomatiska linjen 145
GUSTAVSSON, KENNETH	Åland 1940 - demilitarisering under sovjetisk kontroll, del 2: Den militära linjen 241
HAGLUND, MAGNUS	Allmän sjökrigshistoria 1965-2000, kapital VI, Marina insatser på lägre nivåer 53
HAGLUND, MAGNUS	Allmän sjökrigshistoria 1965-2000, kapital VII, Avslutande punkter 160
HAGLUND, MAGNUS	Sverige i fred under 200 år 357
HAGMAN, THORE	World Maritime University 165
HIJMANS, MICHIEL	Comprehensive Maritime Security in the Euro- pean Union. Are we willing to pay the price? 105
JOHANSSON, JOHANNES	Personalförsörjning av Försvarsmakten - Starkare personalförsörjning för en osäker tid 199

MARTINSSON, TOMAS	Att utbilda målvakter - rätt utbildning för rätt arena.....	15
LINDBERG, HÅKAN	Telekrig - Den mörka sidan av kraften	67
NORDSTRÖM, KENT	Några svenska ostindienfarares resor mellan Göteborg och Cadiz - en kortfattad studie av 1700-talets navigeringsproblem	267
OLEVIK DUNDER, PETER	Behåll gruppbefäl, soldater och sjömän längre genom validering och karriärsteg.....	305
PALANDER, LOUIS	N.O.-passagen förbi Sibiriens nordkust och genom Beringssundet utförd under Svenska i ishafsexpeditionen åren 1878-1879	429
RASK, BO	Ubåten i framtidens försvar - framgångssaga eller bara fortsatt morrhårsplanering	112
RASK, BO	Året som gått.....	407
RASK, BO & GRANHOLM, NIKLAS	Är vi herrar i vårt eget hus?.....	321
SELLING, PATRIK	Mellan Skylla och Karybdis - Marinen i försvarsberedningens slutrapport 2014.....	119
SJÖFARTSFORUM	Maritimt valmanifest	368
SKIPPER	Försvarsberedningens rapport - En urvattnad kompromiss eller startskottet för en återtagning av försvarsförmåga	28
STEPHENSON-MÖLLER HENRIK	VENEDIG - Den glömda sjömakten.....	169
VEDERNIKOV, YURY V. & DMITRY Y.	Northern Sea Route: The Prospects of International Commercial Navigation. Relevance of Joint Research	49
WALLENBERG, JACOB	Högtidsanförande	393
WEDIN, LARS	EU, Sverige och havet	211
WERNER, CHRISTOPHER	Anne Bonnys efterträdare - Några nedslag i nutida maritim säkerhet, del 1	339
WERNER, CHRISTOPHER	Anne Bonnys efterträdare - Några nedslag i nutida maritim säkerhet, del 2	412
WIDÈN, JERKER	Marint lärande - värdet av vetenskapligt tänkande och utbildning	225
WIDLUND, MATTIAS	Sjöfartsskyddets civilrättsliga implikationer.....	179
ZELL, MICHAEL	Tal vid upptagandet av ämbetet	403

Belöningar utdelade vid högtidssammanträdet	381
Bokanmälan.....	187
Debatt.....	102, 195, 285
Från när och fjärran.....	371
Innehållsförteckning för Tidskrift i Sjöväsendet 2014	469
Kungl. Örlogsmannasällskapets tävlingsskrifter.....	8, 381, 472
Kungl. Örlogsmannasällskapets vid det 244:e verksamhetsårets början.....	455
Landkänning	190
Matrikel för Kungl. Örlogsmannasällskapet.....	464
Meddelanden från Kungl. Örlogsmannasällskapet.....	3, 97, 193, 289, 377
Minnesteckningar för år 2014.....	458
Nya ledamöter invalda 2014.....	456
Redaktörens spallt.....	9, 103, 197, 295, 389
Sammanträdesplan för Kungl. Örlogsmannasällskapet 2015	390
Stiftelsen YMER-80 stipendiater 2014.....	48

Kungl. Örlogsmannasällskapets tävlingsskrifter

Kungl. Örlogsmannasällskapet är en kunglig akademi, som stiftades 1771, vars syfte är att följa och arbeta för utveckling av sjökrigsvetenskapen i synnerhet och sjöväsendet i allmänhet. I enlighet med det angivna syftet delar akademien ut belöningar för tävlingsskrifter, artiklar införda i Tidskrift i Sjöväsendet och förtjänta arbeten utförda under studier vid Försvarshögskolan.

Tävlingsskrift kan avhandla valfritt ämne inom sjökrigsvetenskap eller sjöväsende. Vägledande vid ämnesval under 2015 är nedanstående ämnesområden;

- I. Strategi, operationer och taktik
- II. Personal, utbildning och marinmedicin
- III. Maritim teknik
- IV. Sjöfart och andra verksamhetsområden av betydelse för sällskapets verksamhet

Lämplig omfattning på tävlingsskrift är 2500-3500 ord. Tävlingskrift för år 2015 ska senast 31 maj 2015 vara akademien tillhanda under adress:

Sekreteraren i Kungl. Örlogsmannasällskapet
Teatergatan 3, 1 tr
111 48 STOCKHOLM

Tävlingsskrift ska sändas in anonymt och åtföljas av ett förseglat kuvert med uppgifter om författarens namn och postadress. För tävlingsskrift, som av akademiens styrelse bedöms vara förtjänstfull, kan författaren efter beslut vid ordinarie sammanträde tilldelas Kungl. Örlogsmannasällskapets förtjänstmedalj, hedersomnämning och/eller penningbelöning. Tilldelad belöning utdelas normalt vid Kungl. Örlogsmannasällskapets högtidssammanträde. Akademien förbehåller sig rätten att i Tidskrift i Sjöväsendet samt på sin hemsida publicera inlämnad tävlingsskrift vare sig den belönats eller ej.



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



SAAB

POSTTIDNING B

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



www.stena.com



DIN FRAMGÅNG ÄR VÅR FRAMGÅNG

SEDAN STARTEN 1939 har Stena drivits med målsättningen att vara bäst på det vi gör - oavsett vilken bransch vi verkar i. Tack vare omtänksamhet om våra kunder och en stark innovationsförmåga hittar vi nya lösningar för att alltid kunna leverera ett perfekt resultat.

Genom att aktivt hjälpa våra kunder att bli framgångsrika har vi själva kunnat bygga starka företag inom en rad områden. Våra 17 000 engagerade medarbetare till havs och på land är alla bevis på att vi är på rätt väg.

FÄRJELINJER • SHIPPING • OFFSHORE DRILLING • FASTIGHETER • FINANS • INVESTERINGAR