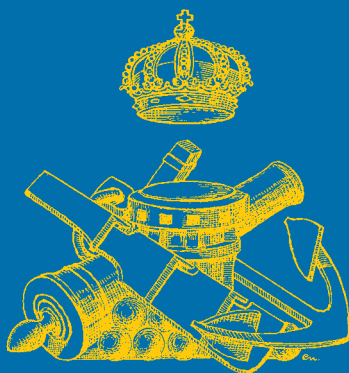


Tidskrift i Sjöväsendet

utges av

Kungl. Örlogsmannasällskapet

SVERIGES MARITIMA AKADEMI



1771

MED FÖRSTÅND OCH STYRKA

Nr 3 - 2026

Tidskrift i Sjöväsendet



Tidskrift i Sjöväsendet (ISSN 0040-6945)

Utgives av Kungl. Örlogsmannasällskapet
– Sveriges Maritima Akademi –

Redaktör & ansvarig utgivare: professor Johan Schelin
E-post: editor@koms.se

Annonsansvarig: kommendörkapten John Timerdal
E-post: advertisements@koms.se

Formgivare: konteramiral Thomas Engevall
E-post: engevall@koms.se

Tryckeri: Multiply, Järfälla

Bankgiro: 454-8731, Swish: 1234375929

KÖMS organisationsnummer: 835000-4282

Tidskrift i Sjöväsendet utkommer med 5 nummer per år.
Årsprenumeration (2026) postadress inom Sverige: SEK 500
Årsprenumeration (2026) utrikes: SEK 700
Kontakta redaktören för prenumeration.



Innehåll

Innehållsförteckning.....	435
Akademiens ordförande har ordet.....	437
Av Odd Werin	
Vetenskapsgren III har ordet.....	439
Av Patrik Selling	
Redaktörens krönika.....	443
Av Johan Schelin	
Artiklar.....	449
The Struggle for the Straits in the Northwestern Pacific.....	451
Av Hugues Eudeline	
Sweden and France – A historical comparison of naval profiles and the reasons behind them	505
Av Martin Motte	
Marinens vägval i ett förändrat säkerhetsläge	521
Av Olle Neckman	
Sveriges marina strategi i ett euroatlantiskt säkerhetssystem	535
Av Marko Petkovic	
Att argumentera i motvind.....	555
Av Mattias Styrhagen	
U137-incidenten – En ögonvitnesskildring.....	585
Av Bo Söderling	
Obemannade ytfarkoster – En uppdatering om hotbilden.....	609
Av Magnus Thylin	
Debatt.....	623
Beyond the Baltic Some comments on an article in No. 2/2026.....	625
Av Michael Ellis	
Varför är marinen och handelsflottan så osynliga?.....	629
Av Johan Schelin	
Ta kontroll i undervattensdomänen.....	639
Av Jan Thörnqvist	

Litteratur.....	649
Recension: European Navies and Global Challenges: Proceedings of the Rotterdam Seapower Symposium 6–8 April 2025.....	651
Av Daniel Eklund	
Recension: Finlands svenska soldater: Nylands Brigad 400 år	655
Av Hans Granlund	
Stockholms sjöförsvär under 500 år – en atlas över marina minnen i Stockholms skärgård	663
Av Odd Werin	
Notiser	665
En förlust för vetenskapen.....	667
Beslut om samlad inriktning för maritim säkerhet.....	671
Ny maritim strategi från regeringen.....	677
Tidskrift i Sjöväsendet – Skrivrekommendationer	678
Annonser.....	679



Akademiens ordförande har ordet

Ett totalförsvar berett före stormen

Blickandes tillbaka en sensommardag är det lätt att snudda vid tanken att det kanske var lite bättre förr i alla fall. Om man stannar vid att tänka nittioalet – så var det inte så dumt. I alla fall inledningsvis. Kampen mellan väst och öst var över och Sovjetunionen upplöst. Alliansfriheten hade visat sig fungera och kanske hade våra resurser varit tillräckliga rent militärt. Fortsättningen är dock inte lika angenäm. Den strategiska timeouten myntades och en sällan skådad nedrustning blev fallet såväl militärt som civilt. Inte förrän 2017/2018 hejdades den efterlämnandes ett lågvattenmärke på en enstaka procent av BNP till det militära försvaret och ett i det närmaste helt avvecklat civilt försvar. Siffrorna rörande det civila försvaret är osäkra – utgifterna redovisades inte på motsvarande sätt som för det militära. Några tiondelars procent av BNP torde gå att skrapa ihop. Idag beräknas försvarsutgifterna landa kring 2,8 % av BNP för att år 2030, enligt regeringens ambition, ligga på 3,5 % för det militära försvaret och 1,5 % för det civila försvaret.

Tänk om vi hade påbörjat upprustningen från två procent av BNP istället för en. Då hade vi haft en betydligt stabilare förmåga att utgå ifrån nu när det säkerhetspolitiska läget svängt till det sämre. Nu är vi mitt uppe i stormen. Vi får hålla i hatten och göra det bästa av saken. Vad framtiden har att bjuda på formar vi själva till stor del. Den kan komma att kräva större satsningar än planerat beroende på utvecklingen. Uppbyggnaden av en relevant försvarsförmåga tar tid, betydligt längre än tiden det tar för säkerhetspolitiken att förändras. Resurserna ska inte endast anslås utan även omvandlas till operativ effekt. Idag är den strategiska inriktningen rätt, men den operativa effekten dröjer. Statsmakterna måste se till att landet överlever. Parallellt bör en lägsta nivå för totalförsvaret införas. När dagens storm förhoppningsvis ridits ut får landet inte lämnas med ett enprocentsförsvar igen. När kommande generationer blickar tillbaka på vår tid – så hoppas vi att

de kommer att se att det var då de bestämde sig – att vara beredda före stormen.

Odd Werin

Ordförande Kungl. Örlogsmannasällskapet

Vetenskapsgren III har ordet

En utveckling i rasande tempo

Ingen kan väl ha undgått att märka att det sker väldigt mycket nu på förmågeutvecklingsfronten, kanske främst i de marina och maritima domänerna. Kungl. Örlogsmannasällskapet deltog aktivt i debatten under förra året, men utvecklingen har redan sprungit ifrån oss. Här är ett försök att sammanfatta ett antal viktiga trender i Sverige och omvärlden:

1. Omfattande marin tillväxt både i Sverige och i vår omvärld.
2. Fortsatt fokus på snabb utveckling, innovation och tillämpning av teknik, inte bara på tekniken i sig.
3. Fortsatt digitalisering med starkt fokus på autonomi och på mjukvarustyrda system.
4. Breddning i den maritima sfären samtidigt som kraven på verkan och skydd i strid ökar.

Kort och gott sker det nu en expansion på alla plan: geografiskt, teknologiskt och politiskt. Den omfattande marina tillväxten i Sverige är väl känd med Amfibiebataljon 2030, nya fregatter och kommande nya ubåtar som de kanske mest synliga beståndsdelarna. Men det finns även skäl att göra internationella utblickar. I princip samtliga kuststater låter idag bygga nya fartyg, även om flera nybeställningar har drabbats av förseningar. Den marina hotbilden har expanderat och utgör numera en del av en ökad maktpolarisering. Skyddet av de globala handels- och logistikkedjorna har fått en allt större betydelse och det i flera farvatten. Arktis, Östersjön, Svarta Havet, Röda havet, Persiska Viken samt Syd kinesiska sjön utgör här de främsta exemplen. En för oss intressant aspekt är att för det fall vi ska delta i världssamfundets skydd av sjöfart (och välfärd) så utgör detta en skarp uppgift i en svår miljö och inte endast en flaggvisande, diplomatisk uppgift i syfte att visa svensk solidaritet.

Politiker och högre militära chefer är nu tydliga med att vi måste bli snabbare i förmågeutvecklingen. Detta är inte nytt, men flera pekar

på den nuvarande förvaltningen som bromskloss. Är detta ett svenskt dilemma? Om man eftersträvar uppdragstaktik och decentralisering, hur kan man då skynda på processerna? Och är det processerna som ska skyndas på? Är det inte ett mer direkt personligt ledarskap som krävs? Flera erfarenheter från Ukraina pekar på det sistnämnda, och ÖB betonade detta i såväl Almedalen som i sin podd. Marinchefen har också uttryckt att han gärna ser fler initiativ underifrån. Kort sagt, det är inte tekniken i sig som är det viktiga utan hur Försvarsmakten och inte minst marinen som organisation snabbt kan anpassa sig till nya omständigheter, och uppdragstaktik kanske inte alltid är optimalt. Här ser vi nu en dynamisk utveckling i Sverige, men även inom Nato.

Men om vi ändå ska peka på någon ny viktig teknik så blir det en lågoddsare: digitalisering. Den utvecklingen kan mycket väl liknas vid perioden 1850–1914 då vi gick från segel till skruv, och från trä till stål. Digitaliseringen innebär att system byggs utifrån en mjukvarustruktur som medger snabb uppgradering, men även många optioner: nya sensorer, applikationer och plattformar. Digitaliseringen utgör en nyckelteknik för att åstadkomma *Multi Domain Operations* (MDO) samt är grundläggande beträffande förmågan att skapa obemannade och fjärrstyrda plattformar, men även för att kunna förenkla och utveckla ett mer kostandeffektivt underhåll av materielen. Detta kommer att i framtiden påverka hur människa och maskin interagerar. Här arbetar de stora marinerna med flera nya och större koncept och utvecklingen går i högt tempo. Bland annat arbetar Royal Navy med ett koncept som benämns *The Hybrid Navy*. Den här utvecklingen innebär att det marina stridsområdet kommer att förändras och vi ser redan flera exempel på detta: Kustbevakningar globalt får en mycket mer konkret roll i väpnade konflikter. I Sverige har falskflaggade fartyg ur skuggflottan bordats som en del av den skärpta säkerhetspolitiken. Undervattensdomänen har fått en ökad betydelse i såväl fred som i konflikt. Totalförsvar fortsätter att utvecklas genom att civilförsvaret integreras alltmer med det militära försvaret. Samtidigt pekar utvecklingen i Ukraina (Svarta havet), Röda havet och Persiska viken på ömma punkter. En bedömning är att avskräckning (*deterrence*), det vill säga Natos huvuduppgift, kanske inte är tillräcklig. Avskräckning ligger ju i angriparens ögon: hur vet vi om vi lyckats avskräcka Putin

och Ryssland? Vad gör vi om vi inte lyckas avskräcka? Rent marintekniskt ligger också svårigheten i att definiera det nya hotet, eftersom detta är under konstant utveckling och bedöms vara så några år till: Är det drönare? Är det drönare i luften eller på ytan? Kanske under ytan? Är det missiler? Är det flygplan? Är de många? Kommer de samtidigt?

Svaret är: Ja på samtliga frågor.

Vad kan då göras och vad görs: Först gäller det att öka tempot i förmågeutvecklingen genom att våga fatta beslut och agera. Att vänta är inte en option. Här ser vi i Sverige en positiv utveckling. För det andra måste försvarsområdets alla aktörer kunna interagera ännu tätare än idag. Det innebär främst att industrin måste bli en naturlig och integrerad del av hela förmågeutvecklingen, i tätt och direkt samarbete med förbanden. Men det kan även innebära regeländringar avseende exempelvis upphandling. För att förmågeutvecklingen ska stärkas behöver ytterligare resurser tillföras, inte minst i fråga om såväl civil som militär kompetens. Snabb förmågeutveckling är resurskrävande.

Förmågeutvecklingen kommer att fortgå i ett rasande tempo de kommande åren och det kommer att vara fortsatt svårt att förutse vad som utgör varaktiga trender och vad som endast är kortvariga försök. En sak kan vi dock vara säkra på: Debatten fortsätter.

För Vetenskapsgren III

Patrik Selling

Redaktörens krönika

”En omkoppling i huvudet”

Regeringen antog i början av augusti en ny maritim strategi. I den utropas att: ”Våra hav, kuster och skärgårdar är delar av vårt nationella arv”. Det konstateras sedan sjöfarten är av avgörande betydelse för Sveriges försörjning. Sammanlagt 85–90 % av allt gods transporteras sjövägen. Därutöver utgör havet en viktig livsmedels- och energikälla samt platsen för en omfattande infrastruktur i form av kablar och rör.

När det kommer till konkreta förslag på åtgärder för att främja utvecklingen på det maritima området är emellertid strategin relativt mager. En strategi bör normalt vara framåtsyftande och ange någon form av tydlig riktning, men det mesta av utrymmet ägnas åt mycket allmänt hållna uttalanden samt en uppräkningslista av åtgärder som redan vidtagits. Till detta ska också läggas att flera av de redovisade åtgärderna knappast har varit högt prioriterade på den politiska dagordningen.

Bland annat redovisar regeringen att man så sent som i år låtit införa ett så kallat skeppslegoregister i syfte att underlätta för redelinringen att flagga in fartyg. Ett sådant register kan förväntas ha betydelse för finansieringen av nya fartyg samt i ett krisläge även för folkförsörjningen och sjöfartsskyddet. Vad som inte nämns i strategin är emellertid att det tog över tio år från det att frågan hade utretts till dess att registret infördes och att det skedde först efter det att våra nordiska grannländer infört liknande register. Detsamma kan i mångt och mycket sägas om tillkomsten och revideringen av tonnageskattesystemet samt anslaget för projektering och inköp av nya isbrytare. Med tanke på att isbrytarna Atleserien är över femtio år gamla och att reservdelar till dessa numera måste specialtillverkas talar mycket för att åtgärderna borde ha vidtagits långt tidigare än vad som nu är fallet.

En maritim strategi bör vidare framstå som en genomtänkt helhet, men även här fattas väsentliga bitar. Visserligen berörs det försämrade säkerhetspolitiska läget och vikten av maritim beredskap i strategin, men några mer ingående förslag hur dessa frågor ska hanteras lämnas

inte. Det konstateras endast att de maritima säkerhetsfrågorna under de senaste åren vuxit till en komplex utmaning, men att de på grund deras omfattning och specifika strategiska betydelse inte kommer hanteras inom ramen för den nu aktuella strategin. Med tanke på hur dessa frågor i dag dominerar debatten kan det på goda grunder ifrågasättas om det går att tala om det nu publicerade dokumentet som en strategi i den mening som vi vanligtvis tillägger ordet. I flera avseenden framstår den som alltför ofullständig. Möjligen kan orsaken till detta vara en önskan hos regeringen att snabbt få fram ett dokument inför det stundande riksdagsvalet samtidigt som de enheter i landsbygds- och infrastrukturdepartementet som svarar för sjöfartsfrågorna länge har varit hopplöst underbemannade.

I övrigt har sommaren präglats av titt som tätt uppblossande debatter i media om beslutet att anskaffa fyra fregatter. Kritikerna har hävdatt att de är alltför sårbara samt att det utgör ett slöseri med skattemedel att anskaffa dessa. Marinen borde istället satsa på utveckling av billiga drönare. Ofta används den ukrainska marinens framgångar i Svarta havet som ett bevis för detta (medan de framgångsrika operationerna i Röda havet i syfte att skydda sjöfarten mot Huthirebellernas attacker aldrig förs fram).

Det finns en viss logik i de av kritikerna förda resonemangen, men problemet är att logiken inte är ensam tillräcklig för att komma fram till en korrekt slutsats. För att komma fram till en sådan fordras även att man utgår från rätt premisser. Resonemanget kommer annars osvikeligen att leda fel trots att det finns en sorts logik i detta. Påtagligt ofta synes kritikerna utgå från att den primära uppgiften för marinen är densamma som under det kalla kriget, det vill säga begränsad till försvaret av det svenska sjöterritoriet. Det är som om man inte har kunnat ta in att sedan vi blev medlemmar i Nato är den primära uppgiften en annan. Sverige är nu främst en logistikhubb med uppgift att se till att trupper och materiel på ett så säkert sätt som möjligt kan transporteras över till Finland och Baltikum i händelse av kris eller krig. Medan transporterna tidigare gick i huvudsakligen nord-sydlig riktning förväntas dessa nu gå i öst-västlig riktning och för detta krävs handelsfartyg och marina enheter som kan skydda de förstnämnda. Den uppgiften kan inte klaras av med hjälp av enbart drönare.

Kritikerna synes också ha svårt att se helheten. I debatten har från flera håll anförts att fregatter utgör en kapacitet som andra medlemmar i Nato besitter och att vi därför inte borde satsa på denna. Vad man då synes bortse från är artikel 3 i Natostadgan, närmare bestämt att fram till dess att andra länder i alliansen kommit till undsättning har landet en plikt att sörja för sitt eget försvar. Avsaknaden av vissa typer av förmågor skapar luckor i organisationen och riskerar att påverka totalförsvarsförmågan negativt. Det finns förmodligen ett skäl till varför exempelvis Polen nu väljer att bygga upp sitt ubåtsvapen trots att grannländerna i form av Sverige och Tyskland besitter sådan förmåga.

Slutligen kan även det av kritikerna anförda sårbarhetsargumentet ifrågasättas. För det första gäller att alla enheter, militära som civila, är sårbara i krig. Det finns inte ett krig utan förluster. Snarare handlar det om att minimera sårbarheten och då krävs ofta större fartyg för att kunna bära sådana system. För att vara uthålligt måste ett fartyg också ha en viss storlek. Storleken måste ses i förhållande till de uppgifter som ska utföras och den miljö som fartyget ska verka i.

Gemensamt för den pågående sjöfarts- och försvarspolitiska debatten synes vara hur svårt det är att ställa om mentalt när en sedan länge invand situationen plötsligt förändras, närmare bestämt att förstå hur beroende vi är av havet och sjöfarten, inte minst i det säkerhetspolitiska läge som nu uppstått, och vad medlemskapet i Nato rent faktiskt innebär. När barnen var små läste jag Tove Janssons bok *Pappan och havet* för dem. På ön dit Muminfamiljen flyttar finns ett litet stilla svart insjövatten, *det svarta gloet*. Muminpappan funderar länge över sambandet mellan havet och det svarta gloet och inser slutligen att för att komma underfund med detta fordras ”en omkoppling i huvudet”. Det är först när han förstår havet och dess väsen som problemet löses. Möjligen kan det nuvarande säkerhetspolitiska läget betraktas som ett svart glo och för att förstå sambandet mellan å ena sidan havet och sjöfarten och å andra sidan vår totalförsvarsförmåga fordras ”en omkoppling i huvudet”. Kanske är en av akademiens främsta uppgifter att bidra till en sådan ”omkoppling”.

I det nu aktuella numret återfinns flera artiklar ägnade att bidra till en sådan ”omkoppling”. I dessa analyseras hur världen och därmed även Sveriges nu i rask takt omformas säkerhetspolitiskt. Den

korresponderande ledamoten Hugues Eudeline belyser i en längre artikel det alltmer spända läget i östra Stilla havet med fokus på relationerna mellan Kina och Taiwan. Som en pendang till denna artikel analyserar ordinarie ledamoten, kommendör Marko Petkovic Sveriges marina strategi inom ramen för ett euroatlantiskt säkerhetssystem. Han pekar därvidlag på hur Nato och Europeiska unionen kompletterar varandra inom ramen för detta system. På det nationella planet diskuterar sedan kapten (RO) Olle Neckman marinens vägval i ett förändrat säkerhetspolitiskt läge. Tillsammans ger artiklarna en bild av det aktuella världsläget och hur Sverige strategiskt bör förhålla sig till detta.

Vår historia utgör inte sällan en nyckel till förståelsen av samtiden. Den sistnämnda är en produkt av tidigare fattade beslut. Professor Martin Motte diskuterar här i ett historiskt perspektiv hur den franska respektive den svenska marinen formats. Även i kommendörkapten Mattias Styrhagens artikel om debatten i ubåtsfrågan under åren före och efter U137-incidenten avspeglas detta väl. Den militära professionen såg tidigt det ökade militära hotet från Sovjetunionen, men hade svårt att få politikerna att acceptera detta till och med efter det att incidenten inträffat. Sakkunskapen och politiken går inte alltid i takt, ganska sällan till och med. Till Styrhagens artikel läggs sedan en ögonvittnesskildring av örlogskapten (PA) Bo Söderling. Han var fartygschef ombord på patrullbåten HMS *Mjölner*, ett av de första fartygen som beordrades till platsen för U137-incidenten. Förutom den närmast "thrillerartade" skildringen av händelseförloppet rymmer den flera viktiga iakttagelser om hur viktigt det är att besättningarna är väl övade för att klara uppgiften samt betydelsen av att på olika sätt vårda personalen i lägen när det plötsligt blir fullt allvar. Slutligen återkommer ordinarie ledamoten, förvaltare Magnus Thylin, med en intressant uppdatering rörande hotbilden från obemannade ytfarkoster. Den sistnämnda artikeln visar att marinen följer dessa frågor intensivt, vilket i sig kanske kan sägas utgöra ett svar på den kritik som framförts mot satsningen på fregatter. Marinen är medveten om drönarhotet och arbetar aktivt för att kunna möta detta.

Som brukligt är återfinns en rad debattartiklar i numret. Den korresponderande ledamoten Michael Ellis kommenterar på ett intressant

sätt kapten Marianne Hamilton Ekholms artikel *Beyond the Baltic* (se nr 2/2026). Vidare tar ordinarie ledamoten, viceamiral (PA) Jan Thörnqvist upp den viktiga frågan om behovet av kontinuerlig kontroll i prioriterade svenska undervattensområden – en uppgift som idag synes vara eftersatt. Undertecknad ställer också i en debattartikel frågan om varför marinen och handelsflottan är så osynliga i den breda allmänhetens ögon och om detta bör föranleda en översyn av kommunikationsstrategierna.

I det aktuella numret återfinns även tre läsvärda recensioner av nytgiven litteratur. Ordinarie ledamoten Daniel Eklund recenserar antologin *European Navies and Global Challenges*. Det är läsning som ger insikt i vilka utmaningar som särskilt de nordeuropeiska marinerna nu står inför. Ordinarie ledamoten Hans Granlund recenserar en ny bok om Nylands Brigad med anledning av dess 400-årsjubileum. I recensionen belyses betydelsen av historisk kontinuitet och vad denna gör för ett förbands självuppfattning. Bland finlandssvenskarna har Nylands brigad kommit att ses på med stolthet som ”vår brigad”. Sist men inte minst recenserar akademiens egen ordförande, konteramiral (PA) Odd Werin boken *Stockholms sjöförsvär under 500 år – en atlas över marina minnen i Stockholms skärgård*. Till skillnad mot en del av debattörerna i fregattfrågan har ordföranden gått grundligt till väga. Han har inte enbart nöjt sig med att recensera boken utan under segel själv besökt ett urval av de platser som beskrivs i boken för att på så sätt skaffa sig egen kunskap om dessa.

För som det heter i Runebergs diktverk *Fänrik Ståls sägner*: ”Jo, därom kan jag ge besked, om herrn så vill, ty jag var med.”

Trevlig läsning önskar

Professor Johan Schelin

Redaktör

Artiklar

The Struggle for the Straits in the Northwestern Pacific

Taiwan at the centre of a geostrategic shift

By Hugues Eudeline, corresponding fellow

This article examines the geostrategic significance of Taiwan and the first island chain in the emerging maritime rivalry between on the one hand three nuclear autocracies, China, Russia, and North Korea, and on the other hand a number of democracies led by the United States and including Japan, South Korea, and the Philippines. It argues that the straits surrounding Taiwan constitute the principal maritime chokepoints governing access between the Asian continental shelf and the Pacific Ocean, making the island the pivotal element in regional security and global maritime trade. Drawing on historical analysis of the Chinese Civil War, successive Taiwan Strait crises, and recent military developments, the article explores the evolution of Chinese amphibious doctrine, naval expansion, and area-denial capabilities. Particular attention is given to the strategic role of submarines, aircraft carriers, maritime militias, and control of key straits in a potential high-intensity conflict. The study concludes that Taiwan's geographic position, combined with the increasing military

* The author is research director at the Thomas More Institute and a former naval officer and engineer. He holds a Ph.D. in military history, defense, and security from the École Pratique des Hautes Études (EPHE, Paris), and is a graduate of the French higher military education system (École supérieure de guerre navale and Cours supérieur interarmées, Paris) and the United States Naval War College (NCC, Newport). In addition, he holds a Master of Science (Salve Regina University, Newport). Previously a lecturer at Sciences Po Paris, ESCEM, and ICES, as well as a speaker and essayist, he devotes his research to the geopolitics and geostrategy of the global ocean. He is a specialist in maritime China in particular. In 2022, he received the General Maritime Strategy Award from the French Naval Academy (Académie de Marine) and the Silver Medal from the Royal Swedish Society of Naval Sciences, of which he has been a corresponding fellow since 2013. He is the author of “Geopolitics of China: A New Thalassocracy” (PUF, 2024).

integration of the three nuclear autocracies, places the island at the centre of a renewed contest between these autocracies and the traditional democracies in the region, with profound implications for Indo-Pacific stability and the global maritime order.

Introduction

From Singapore to the Kamchatka Peninsula, the Asian continent is separated from the Pacific Ocean by a series of seas—in succession, from south to north, the South China Sea, the East China Sea, the Yellow Sea, the Sea of Japan, and the Sea of Okhotsk. These bodies of water are separated from the Pacific Ocean by a series of islands—including the geopolitical island that is the Republic of Korea (South Korea)¹—none of which belong to the continental powers bordering the other shores. The latter constitute a coastal continuum of the “three nuclear autocracies,” which includes the People’s Republic of China (PRC), the Democratic People’s Republic of Korea (DPRK, North Korea), and the Russian Federation. This coastal continuum extends from the PRC’s border with Vietnam to the Bering Strait, and continues along the Russian Arctic coast to the Norwegian border on the Kola Peninsula (figure 1).

The seas that follow one another along the continent are connected by straits that are indispensable for maritime traffic—particularly that of these autocracies—the main ones being the Straits of Malacca, Taiwan, Korea, and Tsushima, as well as the La Pérouse Strait. Their logistical importance is, and would always be, of the utmost significance in the event of a conflict with the Indo-Pacific democracies. These seas bordering the Pacific Ocean are accessed via numerous straits that pass between the islands of the three successive archipelagos (figure 2). From south to north, these are Indonesia (17,000 islands), the Philippines (7,641), and Japan (14,125), with Taiwan situated between the latter two.

1. The Korean Peninsula consists of the Democratic People’s Republic of Korea north of the 38th parallel and the Republic of Korea to the south. They are separated by an impassable demilitarized zone (DMZ), which effectively makes South Korea a geopolitical island.

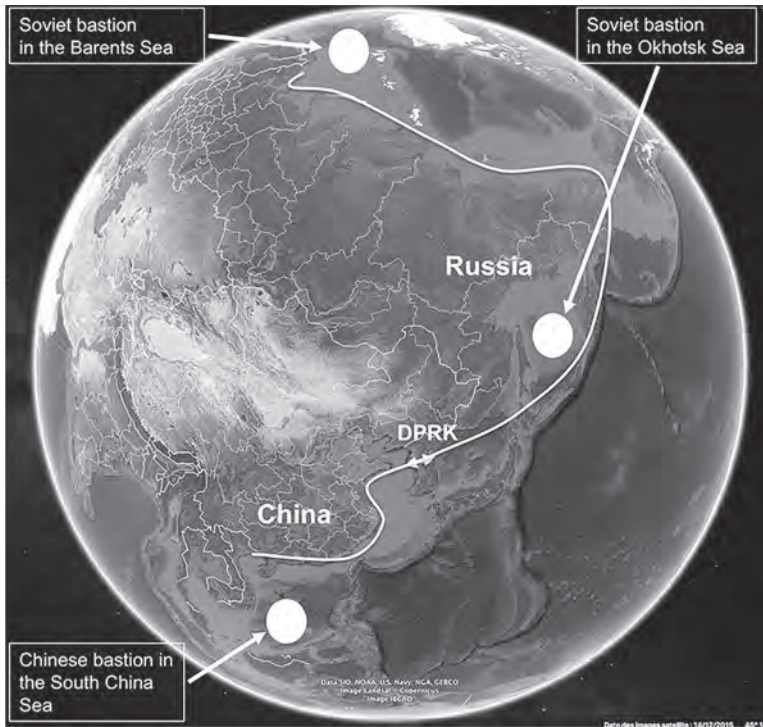


Figure 1. The near-uninterrupted coastal stretch of the three nuclear autocracies and the Soviet (now Russian) and Chinese bastions.

Located 65 nautical miles from the mainland², Taiwan is the largest of the islands over which the Nationalist Republic of China (ROC) has maintained jurisdiction since 1949. Its government then moved there under pressure from the Chinese Communist Party (CCP) and following the proclamation, on October 1, of the People's Republic of China on the mainland. Taiwan occupies a strategic position, equidistant (1,700 nautical miles) from the Strait of Malacca, the gateway to the Indian Ocean, and the Strait of La Pérouse north of Japan. The Peking authorities, who seek to take control of Taiwan by any means necessary, have never exercised sovereignty over Taiwan or any of the other islands currently administered by the Republic of China.

2. That is 120 kilometres (1 nautical mile = 1.852 km).



Figure 2. The main straits of the Pacific coastal seas.

The “first island chain” is a geostrategic term referring to the group of islands bordering the South China Sea, the East China Sea, and the Yellow Sea. It constitutes a potential “cangue”—a heavy wooden collar that was fastened in China around a condemned person’s neck and wrists—on the People’s Republic of China should the straits separating these islands be closed. Due to its geographical location, topography, and the bathymetry of the waters surrounding it, Taiwan is both the potential lock and the pivot of this chain. Conversely, if brought under PRC control, the first chain of islands would serve as an advanced line of defence for continental powers against a U.S. and allied expeditionary force coming from the Pacific, as well as a potentially highly effective anti-access/area denial (A2/AD) component.

The looming confrontation is, as it has always been, one of the fundamental oppositions between land and sea, between the Behemoth and the Leviathan.³ In this case, it is the powers of the land clashing with those of the sea—two groups of countries that are, for the most

part, technologically advanced. On one side are the three coastal nuclear autocracies, the Behemoth, united by their totalitarian ideologies and possessing significant and complementary economic and military forces. On the other side is the Leviathan, symbolizing the group of democracies led by the United States of America and three countries with which it shares strong military alliances. U.S. forces are stationed on their territories and, together with their own, form a proven maritime power. These are Japan, South Korea, and the Philippines. And, of course, Taiwan, which, as the main stake in the conflict, faces a constant and imminent threat from the PRC.

A major war scenario may not be the most likely outcome, given the time required to deploy forces and the unpredictability of geopolitical decision-making in democracies. However, a rapid takeover of the island of Taiwan through a surprise operation to overwhelm its defences is possible, building on the tactics refined during the attacks on islands near the mainland in 1949 and 1950. It could initially be carried out by thousands of fishing boats and the Chinese Maritime Militia, transporting troops and drones, followed by a large-scale amphibious operation led by the People's Liberation Army Navy's (PLAN-M) force projection and power projection vessels, which would exploit the initially captured beachheads. The chances of success for such an operation are not insignificant, given that, since 2022, Chinese forces have regularly approached the Taiwanese coast to conduct exercises without provoking a violent reaction from the forces of the Republic of China. To prevent this, it would be necessary to thwart the success of the first phase. Does Taiwan currently possess sufficient means—in both quality and quantity—to do so? Whatever the outcome of this manoeuvre, would it bring the conflict to an end, or would it escalate into a devastating showdown

3. Carl Schmitt notes that according to the interpretations of medieval Kabbalists, world history is a battle between the mighty whale, the Leviathan, and the no less powerful Behemoth, a land animal imagined in the likeness of an elephant or a bull. According to Kabbalah, Behemoth tries to tear Leviathan apart with its horns and teeth, while Leviathan strives to block, using its fins, the land creature's mouth and nose to starve and suffocate it (see "Land and Sea: A Perspective on World History" [1942], Paris, Le Labyrinthe, 1985).

between the Behemoth and the Leviathan? More elaborate and taking longer to implement and yield results, a blockade of the nearby seas would have direct consequences for the economies of both the Leviathan countries and the PRC. This would prompt retaliatory measures from democracies, with the risk of triggering a full-scale war.

In any case, given the capabilities of the military forces involved, the significant continental air threat, and the maritime surveillance capabilities available to both sides, submarines would play a key role on both sides. Thanks to their stealth capabilities, they would conduct reconnaissance and covert intelligence-gathering operations, as well as tracking and, if necessary, mining and destroying enemy submarines. To ensure the capture or retention of major straits, they would conduct commando landings on islands located on either side of the main chokepoints in preparation for amphibious operations.

Since Deng Xiaoping decided to turn the People's Republic of China into a thalassocracy by developing its economy through maritime trade, Taiwan and the straits surrounding it have taken on paramount geostrategic importance. Located on the major circumnavigation route, the Republic of China sees maritime traffic passing along its coasts—particularly through the Taiwan Strait—that supplies the major economic powers, which are primarily itself, Singapore, Japan, and the Republic of Korea. The Taiwan Strait, which separates the island from mainland China, also carries the massive trade flows between the major commercial ports, all located in the seas bordering the Pacific Ocean, from which they are separated by the first chain of islands. The same applies to the bases of the PLAN, whose vessels are forced to pass through straits that could be blocked in the event of a conflict.

Initially, Mao Zedong sought to continue his formidable land advance by storming the islands where nationalist forces, routed on the mainland, had taken refuge. Lacking a sufficiently organized and powerful navy, he did so by developing a strategy that utilized requisitioned or chartered fishing boats. After an initial defeat, this *modus operandi* proved effective until demonstrations of American naval power rendered it ineffective.

His successors, and in particular Xi Jinping starting in 2013, subsequently decided to build a combat fleet second to none, capable of supporting China's commercial and political interests overseas as well as in its nearby seas. To do so, it must be able to control the straits surrounding Taiwan (the Taiwan Strait, which connects the South China Sea to the East China Sea, as well as the Bashi and Miyako Straits, which allow submarines to pass submerged into the Pacific Ocean). In all three cases, the goal is to break through the barrier that Taiwan represents.

China, whose only ally is North Korea—with which it fought the Korean War—has found a valuable partner in the Russian Federation. Drawing on its military experience gained during the Cold War and supplemented by insights gathered during the subsequent period of openness, Russia helps address some of the shortcomings of the other two autocracies in the areas of high-tech military weaponry and tactics across various domains of naval warfare. These ties reinforced by their geographical and ideological proximity—though differing in nature on the military front—bring these three complementary nuclear autocracies closer together. Except that the weight of the past remains. While history does not allow us to predict the future, it sheds light on it. Russia's advance to the Pacific came at China's expense during "the century of humiliation." This significant portion of Siberia lost by China is even more indispensable to the Russian navy today than in the past because it provides access to the straits connecting the adjacent seas and also because it will soon allow for year-round connectivity between the Pacific and Atlantic oceans via the Northeast Arctic Route. This route, which is claimed by both states for economic reasons—and by Russia for territorial reasons as well—is a potential source of discord. This route—which is permanently open to submerged nuclear submarines—held strategic importance by connecting the Soviet strongholds in the Sea of Okhotsk and the Barents Sea. It has retained this importance as long as Russia maintains control of the Bering Strait and the Arctic, allowing it to discreetly move its submarine forces from one theatre to another as needed.

The geostrategic importance of the straits near Taiwan

The coasts of Taiwan are flanked by the major circumnavigation route. Located in the Northern Hemisphere, where all the major economic powers are concentrated, this heavily trafficked sea lane has made it possible to circumnavigate the globe since the opening of the Panama and Suez Canals. A ship heading east from the Strait of Malacca crosses the South China Sea and then the East China Sea, passing near the PRC and Taiwan, before skirting the Japanese archipelago. It then crosses the Pacific Ocean along a great circle route that takes it near the west coast of the United States, before passing through the Panama Canal, which leads it into the Caribbean Sea near the Gulf of Mexico, and then into the Atlantic, off the U.S. East Coast. The ship then successively crosses the Strait of Gibraltar and the Mediterranean Sea, sailing along the southern coast of Europe. It then enters the Suez Canal, crosses the Red Sea along the coast of Saudi Arabia, passes through the Bab el-Mandeb Strait—the most dangerous stretch of its journey, where Somali pirates and Yemeni Houthi militants are active—before passing near India and heading toward the Strait of Malacca, the busiest in the world. It is through this major circumnavigation route that the bulk of trade between the wealthiest nations passes. It is these maritime routes of globalization that enabled the PRC to develop economically beginning in 1978, under the leadership of Deng Xiaoping.

Formosa, the alternative name for Taiwan that fell out of use at the end of the Cold War, is surrounded by several straits, some of which are of paramount strategic importance.⁴ This is particularly true of the Taiwan Strait, which connects the East and South China Seas, as well as the Miyako Strait and the Bashi Channel, which link these seas to the Pacific Ocean. This makes the island a strategic location from which it is possible to influence vital maritime traffic serving not only China's major ports, but also other major economies such as the

4. It was the Portuguese who, in the sixteenth century, named the island "Ilha Formosa," the "Beautiful Island."

Republic of Korea and Japan. In addition to the shipping lanes that follow the major circumnavigation route⁵, there are those that take the maritime route connecting Asia to Europe via the Bering Strait and then through one of the Arctic routes—the Transpolar or Northeast Passage. Set to develop commercially as the ice melts due to global warming, these routes strategically connect, when open to navigation, the Russian Pacific bases (Vladivostok and Rybachiy on the Kamchatka Peninsula) to those of the Northern Fleet in the Barents Sea.⁶ Ever since the U.S. submarine USS *Nautilus* demonstrated this capability in 1958, these waters have remained accessible year-round to nuclear-powered submarines, which can navigate undetected beneath the Arctic Ocean's sea ice.⁷

*The PLA's struggle to seize the islands of the Republic of China:
The emergence of a new maritime modus operandi.*

The Chinese Civil War came to an end when Chiang Kai-shek was forced to board every available ship to retreat with his troops to a few islands, the most important of which were Hainan and Formosa (Taiwan). Following Mao's triumphant announcement of the establishment of the People's Republic of China (PRC) in Tiananmen Square on 10 October 1949, Communist China, which by then controlled the entire mainland, turned its attention to the sea in an attempt to conquer the islands still held by Chiang Kai-shek's Kuomintang (KMT) (figure 3 on next page).

The first attack was on Jinmen Island on October 25 and 27, 1949. It was a bitter defeat for the People's Liberation Army (PLA). It was the inability to capture this small fortified island (also known as Quemoy), located just 5.5 nautical miles (10 kilometres) from Fujian

5. It should be noted that for this route, the closure of the strait can be easily bypassed by sailing east of the island.

6. Unable to use it in 1905, a period when it was blocked by ice, the Russian Baltic Fleet had to sail around Europe, Africa, and Asia for months to reach the Sea of Japan, where, exhausted, it was crushed by Admiral Togo's Japanese fleet in the Strait of Tsushima.

7. Anderson, W., *Nautilus 90° North*, Arthaud, 1960.

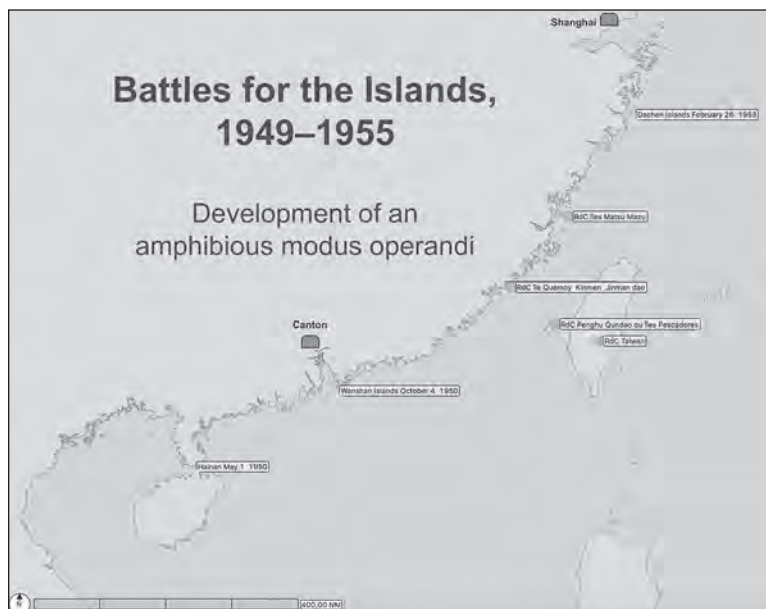


Figure 3. *The struggle for the islands, 1949–1950.*

Province, that derailed Mao's initial plans to invade Taiwan, thus marking the beginning of the stalemate that persists to this day between the two sides of the Taiwan Strait. The 20,000 men of the Communist assault troops, lacking sufficient fishing vessels to transport them in a single wave, were crushed on the beach by Nationalist troops, their air force, and fire from their warships. 5,000 of the 9,000 men who landed were killed, and all the others were taken prisoners. None of the 350 boats available in the region survived, which prevented the PLA from reinforcing the first wave. This disastrous assault deeply shook Mao and the high command, making them realize the unique challenges and difficulties of conducting naval battles and amphibious operations. This operation still has profound repercussions today: it is a classic case study that Chinese academics and strategists continue to debate in preparation for a future war against Taiwan.⁸

8. Yoshihara, T., *Mao's Army Goes to Sea: The Island Campaigns and the Founding of China's Navy*, Georgetown University Press, 2022.

On March 5—May 1 1950, Hainan Island was attacked and captured by the 4th Field Army, which carried out the PLA's first large-scale amphibious operation for this purpose. Lessons from the previous failure were quickly learned and incorporated into the planning of the assault on this island, which is comparable in size to Taiwan. It was thus planned that, to successfully cross the 10.7-nautical-mile-wide (20 kilometres) Hainan Strait, sufficient maritime resources would be required to transport at least fifty thousand soldiers, each carrying three days' worth of rations.

Preparations for the amphibious operation began on March 5 with the sorting out of logistical details. Like the 3rd Field Army in Jinmen and for the same reasons, the 4th Field Army faced a severe shortage of boats. During their retreat from the mainland to Taiwan, the Nationalist forces sent all seaworthy ocean-going vessels to Formosa and destroyed the rest. It was therefore necessary to recover all available boats, even though many local fishermen, opposed to the Communist regime, had hidden or scuttled their own. Thus, when the Communist forces sought to requisition seaworthy boats, they encountered strong resistance from the local population. The problem was solved in a pragmatic way by offering residents the opportunity to rent out their boats, thereby refining the *modus operandi* of using a large number of small civilian vessels to overwhelm the maritime and coastal defences. This method made it possible to gather approximately six hundred vessels within a month's time, to which were added all those that the assault forces found and requisitioned in the recently conquered territories. Within three months, the communists mobilized four thousand sailors and approximately two thousand vessels, enabling a massive troop landing with the support of a strong contingent of guerrillas who had been present on the island since the 1920s. After a series of nighttime infiltration, PLA forces launched the main assault on April 16, followed by a second wave a week later. By May 1, the Communists had taken control of the entire island of Hainan. The Republic of China Navy was able to evacuate 50,000 men to Taiwan, leaving their heavy equipment behind.

From May 25 to August 4, 1950, the Wanshan Archipelago—occupied by nationalist forces—was the site of the PLA's first naval

engagements and its first joint military operation.⁹ Located off the coast of Hong Kong, the 48 islands that make up the archipelago stretch out from the Pearl River estuary and flank the main entrance to the major port of Guangzhou (Canton). During the 75 days of fighting, Communist forces sank four warships, damaged eleven vessels, and captured an equal number. They captured 200 men and killed another 700. Although in this case, it was not a strait in the strict sense of the word, the operations were primarily maritime. Their main objective was to clear the way to an important economic hub.

*The involvement of the United States and
the effectiveness of sea power display*

On January 5, 1950, President Harry S. Truman declared that the United States had no predatory designs on Formosa, or on any other Chinese territory, that it had no intention of using its armed forces to interfere in the current situation in China, nor of providing military aid or advice to the Chinese forces in Formosa. The Republic of China, which enjoyed a relative respite after the Jinmen incident, was nonetheless in a critical situation. It was saved by North Korea's invasion on June 25, 1950, the desperate situation of the under-equipped South Korean forces, and the weakness of the American contingent which was completely caught off guard.

Two days later, President Truman did indeed make a U-turn on the Taiwan issue: "I have ordered the U.S. Seventh Fleet in the Pacific to prevent any attack on Formosa. As a corollary to this action, I ask the Chinese government in Formosa to cease all air and naval operations against the Chinese mainland. The U.S. Seventh Fleet in the Pacific will ensure that these orders are carried out. Any decision regarding the future status of Formosa must await the restoration of security in the Pacific, a peace treaty with Japan, or a decision by the United Nations."

The status quo in China remained unchanged throughout the Korean War until the armistice was signed on July 27, 1953. However, the new president, Dwight D. Eisenhower, elected in 1952, put an end to the policy of containing Taiwan. On December 2, 1954, the

9. The People's Liberation Army Navy (PLAN) was established in May 1950.

Mutual Defence Treaty between the United States of America and the Republic of China was signed with Taiwan.¹⁰ It did not enter into force until March 3, 1955, and remained in effect until it was replaced by the Taiwan Relations Act on January 1, 1979. Crises in the Taiwan Strait, 65 nautical miles (120 kilometres) wide, would follow one after another during these decades, with threats from the PRC escalating in tandem with the growing strength of the PLA, whose navy was continuously expanding.

The first Taiwan Strait crisis began on September 3, 1954, and ended on May 1, 1955. The Republic of China's military began reinforcing its forces on the islands of Jinmen and Matsu, near the mainland. In September 1954, the People's Republic of China shelled the islands. Two American advisers present on Jinmen were killed. The Dachen Islands fell on February 26, 1955. The U.S. fleet limited itself to protecting the evacuation of the islands. On January 29, 1955, the Formosa Resolution was approved by the U.S. Congress, authorizing Eisenhower to use the armed forces to defend Taiwan. In March 1955, Secretary of State John Foster Dulles raised the possibility of stronger U.S. intervention, potentially including the use of nuclear weapons. On April 23, 1955, the PRC declared itself ready to negotiate, and on May 1st, a ceasefire was signed between the two sides. The U.S. policy of walking a tightrope on nuclear matters undoubtedly forced the People's Republic of China to end its aggression, but it also prompted Mao to launch China's nuclear program in order to protect the country against such intimidation in the future. PLA forces, however, took control of the Dachen Islands, the Nationalist-held islands closest to the major port of Shanghai at the mouth of the Yangtze River.

The Second Taiwan Strait Crisis took place from August 23 to December 2, 1958, with even higher stakes. It was marked by bloody naval and amphibious operations, a significant deployment of U.S. forces to Taiwan, and the threat of Soviet intervention. Once again, the Republic of China fortified its installations on Jinmen and Matsu, and the PRC resumed shelling these islands (the shelling continued in-

10. The treaty's application was, however, limited to the defense of only the islands of Taiwan and the Pescadores, excluding the other islands held by the Republic of China.

termittently until 1979). The PLAN attempted to seize territories controlled by the Republic of China by launching an amphibious landing on Dongding, the southernmost island of the Jinmen Archipelago, on August 24 and 25, 1958. The landing force was repelled, but this event marked a significant escalation compared to the previous crisis. President Eisenhower ordered the reinforcement of the Seventh Fleet and the protection of ships beyond 12 nautical miles from the islands. During the aerial combat, 25 MiGs were shot down by Taiwanese F-86s armed with Sidewinder missiles. This highly advanced air-to-air weaponry was then used in combat for the first time. The PRC's fundamental interests were in conflict: it wanted both to defeat the Republic of China and to avoid direct conflict with the more powerful U.S. forces. This risk of escalation led to a stalemate.

The Third Taiwan Strait Crisis occurred thirty-eight years later, from July 21, 1995, to March 23, 1996, the Republic of China (ROC) was no longer an existential threat to the People's Republic of China (PRC). Rather than military actions, it was the challenge to the political status quo by ROC President Lee Teng-hui that triggered the crisis. As the first Taiwanese president permitted to visit the United States since that country recognized the People's Republic of China in 1979, he delivered a speech there in which he stated that "Taiwan is a country with independent sovereignty." In response, the PLA fired missiles into waters north and west of Taiwan; the PLA Navy and amphibious forces gathered near the Taiwan Strait, and the PLA Air Force conducted flights near the island. With the PRC's true intentions unclear, the United States responds by demonstrating its naval power. The U.S. Navy sent two carrier strike groups toward Taiwan. They transited the strait along with amphibious ships. After a brief lull, the crisis flares up again in early 1996, as Taiwan's first free and open presidential election approaches. To dissuade the island's voters from electing Lee, the PRC concentrated nearly 100,000 troops along the strait to conduct exercises there. More missiles were fired, falling between 30 and 50 kilometres from Keelung and Kaohsiung, two of Taiwan's main ports, thereby disrupting commercial maritime traffic.

In the end, no fighting took place. Lee was elected by a large majority, which strengthened Taiwan's sovereignty. Although the United

States no longer has any formal obligation to defend Taiwan, maintaining stability in relations across the Taiwan Strait remains such a critical issue that the United States is prepared to risk war. Once again, recognizing its military inferiority, the PRC is forced to avoid conflict with U.S. forces. It chooses to continue developing its own forces, prioritizing the navy. Well balanced, the PLAN has sought to equip itself with vessels capable of conducting all types of naval warfare. It has possessed nuclear weapons since 1964 (the A-bomb) and, more importantly, the H-bomb since 1967.

Since 2016, the PLAN has had a larger number of vessels than the U.S. Navy, albeit with lower tonnage. The experience of the Taiwan crises has shown it the importance of aircraft carriers capable of projecting power anywhere in the world.¹¹ As a result, it has gradually implemented an effective program aimed at acquiring domestically designed aircraft carriers of the STOBAR (short take-off but arrested recovery) and CATOBAR (catapult-assisted take-off but arrested recovery) types, as well as the aircraft capable of operating from them. All the while maintaining the U.S. Navy as its primary benchmark.

The Taiwan Strait: A major economic and strategic passage today

Taiwan is separated from mainland China by the wide strait of the same name, which the PRC claims by including it within its “nine-dash line”.¹² It is 210 nautical miles long and 65 nautical miles (120 kilometres) wide at its narrowest point.¹³ It is the northern part

11. Eudeline, H., *The Origins and Role of Aircraft Carriers in China's Geopolitics*, Thomas More Institute, May 2023 (<https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-08-02/taiwan-tensions-raise-risks-in-one-of-busiest-shipping-lanes>).

12. Drawing on work published in 1947 by a Kuomintang geographer under the title “Map of the Islands of the South China Sea,” the PRC delineated them in 2009 using the nine-dash line and justified its claims through a so-called historical right that is not recognized by the 1982 *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS), also known as the Montego Bay Convention. These waters encompass more than 62% of the South China Sea and include the Spratly and Paracel archipelagos, as well as Taiwan and the strait of the same name.

13. By way of comparison, the width of the Strait of Dover is 17 nautical miles (31.5 kilometres) and that of the Strait of Gibraltar is 7.3 nautical miles (13.8 kilometres).

of the South China Sea. The Pescadores Islands (Penghu in China), located 74 nautical miles from Jinmen and 24 nautical miles from Taiwan, are in the strait. These are the only islands considered by the United States to be part of the Republic of China, both in the 1955 agreement (Sino-American Mutual Defence Treaty) and in the 1979 act that replaced it (Taiwan Relations Act).

Economically speaking, this strait lies along the major circumnavigation route. It is the primary shipping lane for vessels departing from China, Japan, South Korea, and Taiwan heading west, transporting goods from Asian industrial hubs to markets in Europe, the United States, and elsewhere. According to data compiled by Bloomberg, 48% of the global container fleet and 88 % of the world's largest ships by tonnage used this waterway in 2022. On average, 240 ships per day pass through the Taiwan Strait or sail along the island's east coast.¹⁴ In addition, there is coastal traffic, fishing boats, and activities by ships of the People's Liberation Army Navy.

Strategically, its bathymetry is unfavourable for submarine navigation, with depths often less than 50 meters. For the same reason, however, it is very well suited for mine warfare.

Although the People's Liberation Army has largely respected it, the PRC has never officially recognized—outside of times of crisis—the median line of the Taiwan Strait as a *de facto* maritime boundary. This line, which an American general drew in 1954 at the height of Cold War hostilities between Communist China and Taiwan, is recognized by the United States. It is represented by a straight line drawn midway between the two shores of the strait. As part of the measures taken by Beijing to protest the visit to Taipei in early August 2022 by U.S. House Speaker Nancy Pelosi, this is no longer the case. Since then, the Taiwan Strait has been in a state of constant crisis. Most vessels in the Chinese Maritime Militia turn off their Automatic Identification System (AIS) when sailing in this area in order to remain covert.

Taipei, which complies with the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), which entered into force in 1994,

14. Varley, K., "Taiwan Tensions Raise Risks in One of Busiest Shipping Lanes," Bloomberg, August 2, 2022 (<https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-08-02/taiwan-tensions-raise-risks-in-one-of-busiest-shipping-lanes>).

cannot be a signatory due to its lack of statehood. Washington complies with the letter of UNCLOS but has not signed it. Beijing, which has signed and ratified it, does not apply it in the strait, where the PRC considers that foreign warships may only navigate with its consent. That is why, for years, the U.S. Navy has been conducting freedom of navigation operations (FONOPs) every three or four months, which involve sailing through the strait and the part of the South China Sea over which China claims sovereignty without prior notice. It has been doing so systematically since 2017. Ships from most major navies—including France’s—do the same. An increasing number are doing so despite sometimes dangerous manoeuvres by Chinese vessels and the resulting risk of collision.

On September 25, 2024, a Japanese vessel, the destroyer *Sazanami*, participated in one of these FONOPs for the first time since World War II. It was accompanied by an Australian ship and a New Zealand ship. Japan repeated the operation on three further occasions, in February 2025 and June 2025. It did so by gradually shifting its posture, moving from a joint passage with allied vessels to an independent transit—a development viewed by the PLAN as a sign of growing pressure from the Japanese government. The Chinese, in their traditional analysis of the symbolism of events, reacted to the fourth transit carried out on April 17, 2026, by the Japanese Self-Defence Forces destroyer *Ikazuchi*. This date is, in fact, the anniversary of a particularly humiliating event for China, when, on April 17, 1895, the Qing Empire was forced to sign the unequal Treaty of Shimonoseki, which ended the Sino-Japanese War of 1894–1895. Under this agreement, China ceded Taiwan (Formosa) and the Penghu Islands (Pescadores) to Japan. The PRC viewed this move as a show of force fully in line with the statement by Japan’s new Prime Minister, Sanae Takaichi, who was elected on October 25, 2025. Six months earlier, she had travelled to Taipei to promote “strategic cooperation in the face of common defence challenges”. She had also stated in an interview with the Hudson Institute that “peace and stability in the Taiwan Strait are of vital interest to Japan”, thereby interfering in what China considers to be its internal affairs.

China responded two days later by sending a surface combat group to cross the first chain of islands through the 28-nautical-mile-wide

Yokoate Strait, without entering Japanese territorial waters (12 nautical miles on either side of the Japanese islands of Yokoate and Amami). Led by the Type 052D destroyer *Baotou*, the group sailed from the East China Sea to the Pacific, where it conducted exercises. This passage through an unusual and relatively narrow point demonstrates China's efforts to survey the straits of the first island chain located in the Japanese archipelago.

During the first three Taiwan Strait crises, China was forced to back down in the face of the power projection capability represented by the presence of U.S. aircraft carriers off its coast. It viewed these shows of force as humiliating setbacks, as a loss of face. So, it sought to symbolically compensate for them by ensuring that each of its newly commissioned aircraft carriers crossed the Taiwan Strait only when fully operational, with its entire air wing on board and accompanied by its escort. The *Liaoning* crossed the Taiwan Strait on January 4, 2018, the *Shandong* on November 17, 2019, and the *Fujian* on September 12, 2025.

The Bashi and Miyako Straits

The Luzon Strait separates the Philippines from Taiwan. It is a major sea lane connecting the South China Sea to the Pacific Ocean. Being 160 nautical miles wide, it includes in its centre the ten small Batanes Islands, under Philippine jurisdiction. They form three passageways of varying importance. The northernmost, the Bashi Channel, is bordered to the north by Taiwan and to the south by Y'Ami Island. It is the widest (70 nautical miles) and deepest stretch of water. It is by far the best suited for safe submarine navigation, which gives it major strategic importance.¹⁵ Further south, the Batanes archipelago is separated from the Babuyan Islands by the Balintang Channel, which is 40 nautical miles wide; its seabed is more rugged and shallower, but

15. To navigate safely while submerged, a submarine must maintain a safety margin from the seabed to avoid the risk of grounding, as well as a margin above its hull to avoid the risk of collision with a surface vessel. During operations, these margins may be reduced, at the commander's discretion and depending on his skill, to approach the coast or traverse shallow straits.

it could nevertheless be suitable for underwater navigation. Finally, the Bashi Channel is also particularly important for communication networks. Numerous undersea communication cables that transmit internet data and telephone traffic between Asian countries pass through this channel, making it a focal point for potential disruptions to digital connections in the event of a conflict.¹⁶

Located northeast of Taiwan, the Miyako Strait provides a passage from the East China Sea to the Pacific Ocean. 118 nautical miles (220 kilometres) wide, it stretches between the Japanese islands of Miyako and Okinawa. It serves as an international maritime and air corridor through Japan's exclusive economic zone. Since 2010, its use has become widespread as the People's Liberation Army's naval and air forces have increased their capabilities. This strait is wide enough to be considered an international waterway.

In April 2010, eight Chinese naval surface vessels and two submarines (likely on the surface) passed near the main island of Okinawa before taking part in an exercise in the Pacific Ocean. On June 8, 2011, eleven Chinese warships transited the area; this was the largest number ever recorded to have done so, which then raised concerns among Japanese defence officials. On November 26, 2015, Chinese aircraft—eight bombers and three reconnaissance planes—flew near Miyako and Okinawa without violating Japanese airspace. The aircraft included several types, including H-6K bombers capable of carrying nuclear weapons. On September 25, 2016, more than forty PLA Air Force aircraft crossed the Miyako Strait. They continued on toward the Western Pacific. On July 12, 2017, the Japanese Ministry of Defence issued a statement describing the overflight earlier that day by a formation of six Xian H-6 bombers as “unusual”. China responded to Japan that it should “get used to it”. On April 12, 2020, the aircraft carrier *Liaoning* and the five warships accompanying it crossed the Miyako Strait, heading south and then passing east of Taiwan.

16. Burdy, J-P., Une vulnérabilité stratégique majeure pour Taïwan en cas de conflit: les câbles sous-marins, Les Mots de Taïwan, 01-03-2023 (<https://lesmotsdetaiwan.com/2023/03/01/une-vulnerabilite-strategique-majeure-pour-taiwan-en-cas-de-conflit-les-cables-sous-marins/>).

The Taiwan Strait is one of the busiest shipping lanes in the world. It serves as a vital hub for the global shipping, logistics, and financial networks. The flow from the Indian Ocean splits into two, with one branch entering the strait toward the ports of the South China Sea, the Yellow Sea, and the Sea of Japan, while the other, smaller branch passes through the Bashi Channel, south of Taiwan, before heading toward the Pacific and Arctic Oceans. With the increasing number of PLA show-of-force exercises, the region is now more vulnerable to an escalation of the conflict.

Taiwan, the central lock of the cangue of the first island chain

The first island chain is a group of Pacific archipelagos comprising U.S. allies and partners, notably Japan, Taiwan, and the Philippines, which can be extended as far as Singapore, the outlet of the Strait of Malacca. This vital chokepoint, the busiest in the world, provides access to a series of seas connected by straits. Together with Taiwan, located 1,700 nautical miles further north, it constitutes one of the two main potential locks (chokepoints) in this strategic line of defense aimed at containing China's maritime expansion (figure 4).

On November 23, 2003, and again in an article published in January 2004 in the *Wen Wei Po* newspaper, the President of the People's Republic of China, Hu Jintao, noted that the Strait of Malacca was the center of gravity for China's development. He named this threat as the "Malacca Dilemma". It was then—and remains today—the main transit point for imports of raw materials and energy that fuel Chinese industries located in the hinterlands of its massive ports, as well as for the manufactured goods with which China floods the world in return. Its closure would jeopardize the country's stability, economically (slower growth), socially (threat to domestic peace), and politically (challenge to the Chinese Communist Party's legitimacy). It would act as a brake on the "Chinese Dream" project.¹⁷

17. This is nothing less than a return to a leading role in the international community to once again become the "centre of the world," the literal meaning of its name in Mandarin.

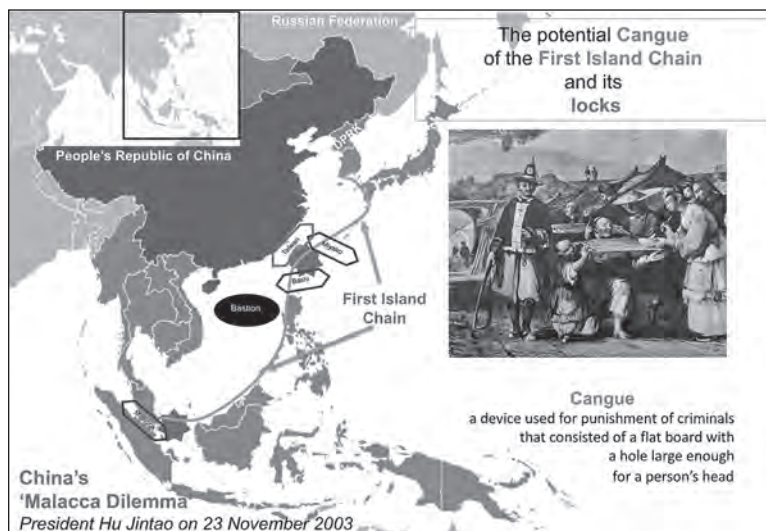


Figure 4. The first island chain and its locks.

Protecting China's oceanic nuclear deterrent

A simple glance at a nautical chart of the South China Sea, into which the Strait of Malacca flows, reveals that it is the only sea near the PRC that is deep and vast enough to allow for the operational deployment of its ballistic missile submarines (SSBNs). Provided they remain effectively undetectable, they constitute the primary—if not the sole—second-strike capability in the event of a nuclear attack on China. The approach adopted since the end of the Cold War by all nations operating highly stealthy strategic submarines involves moving into vast oceanic expanses where they can “blend in,” making their detection unlikely. This is not currently possible for China. Its submarine forces are confined to its nearby seas, where the lack of space can be offset by naval, air, and underwater surveillance protections within a “bastion”.¹⁸

18. The latest Chinese missiles deployed on SSBNs (JL-3) are reported to have a range exceeding 10,000 kilometres, which would allow them to reach the west coast of the United States from the South China Sea. This “bastion” is heavily defended by acoustic surveillance networks, attack submarines, surface ships, and air assets deployed from the Chinese naval air complex located there.

This is an area similar to what the USSR had established in the Barents Sea and the Sea of Okhotsk (figure 1)—and this continued until the end of the Cold War—after learning from its American spies (particularly those of the Walker family) that, due to their lack of stealth, Soviet SSBNs were being tracked by allied ASW vessels without the Soviets being able to counter-detect them. This tactical choice by the Soviets did not allow them to compensate for the technical inferiority of their submarines, and the same would likely be true today for the Chinese.

It is likely that China's underwater warfare technology will improve thanks to their research, development, and innovation capabilities, particularly with Russia's assistance. The quality of Russia's submarines has improved significantly since it gained access to Western industrial technology following the fall of the Berlin Wall. Today, its submarine force is the most effective branch of its navy. However, countries that build submarines are reluctant to share their expertise in this field, even among allies. It is highly likely that China is leveraging its support for Russia in the war against Ukraine to secure military aid. What China lacks most in the maritime domain is undoubtedly submarine technology. Russia is reportedly already doing so with North Korea, its only true defence ally, which has provided troops to fight in Ukraine. In exchange, Russia is said to be helping North Korea develop nuclear-powered submarines. According to various sources, the *Ursa Major*, a Russian ship carrying weapons systems that sank in the Mediterranean off Cartagena in December 2024, was reportedly transporting components for naval reactors intended for North Korea. China, which is a partner of Russia but not its ally, participates with Russia in frequent exercises and long-range deployments of increasing complexity, ranging from the Baltic to the Bering Sea, as well as in the Sea of Japan and the Pacific. Having never experienced high-intensity naval combat, it benefits from the expertise Russia acquired during the Cold War.

The capture of Hainan in 1950 gave the PRC a dominant position in the South China Sea. Today, the Yulin naval base, located in the south of the island, is the home port of China's first true aircraft carrier, the *Fujian*, as well as the *Shandong*, the first aircraft carrier built entirely domestically. The operational base for China's ballistic missile

submarines is also located on the island, in Sanya. This base is ideally suited to its purpose due to its immediate proximity to the deep waters of the South China Sea. The submarines can dive there less than three hours after setting sail to begin patrolling.

They can access the Pacific Ocean via deep-sea diving through the Luzon Strait, specifically the Bashi Channel, which is the widest (84 nautical miles) and deepest of the channels connecting the South China Sea to the Pacific Ocean. However, it has the major drawback of running along the southern coast of Taiwan, in an area where underwater detection capabilities are likely to be extensive. The PRC continues to deploy bottom-mounted very-low-frequency hydrophone arrays designed to detect submarines at long range. The effectiveness of these systems is likely compromised by the high level of noise from commercial traffic in the area.

The bastion—and more broadly the South China Sea—is protected by strategic outposts that the PRC has gradually built after seizing some of the Spratleys Islands from Vietnam and the Philippines and occupying the entire Paracel Islands archipelago. It has also taken control of several shoals in the Spratleys, which it has reclaimed and which, together, constitute a powerful air and naval complex (figure 5). centred around three 3,000-meter-long airstrips located at Subi Reef, Fiery Cross Reef, and Mischief Reef. Each is at the apex of an isosceles triangle with sides measuring 200 and 150 nautical miles, respectively. They are close enough to serve as mutual backup airfields. Runways of this size would be enough to host China's largest military transport aircraft and strategic bombers, along with all smaller aircraft. With its ports, the complex can support naval assets.

China's military presence continues to expand in the South China Sea. Beijing began major dredging at Antelope Reef in October 2025, and in recent weeks has begun preliminary construction on some areas of the reef. Based on the dimensions of the reef and the areas reclaimed so far, there could be sufficient space to host a runway of 3,000 metres in length. Antelope Reef lies within the Crescent island group in the southwestern part of the Paracels. It is located approximately 162 nautical miles from Sanya Port in China's Hainan province and 216 nautical miles from Da Nang, Vietnam.

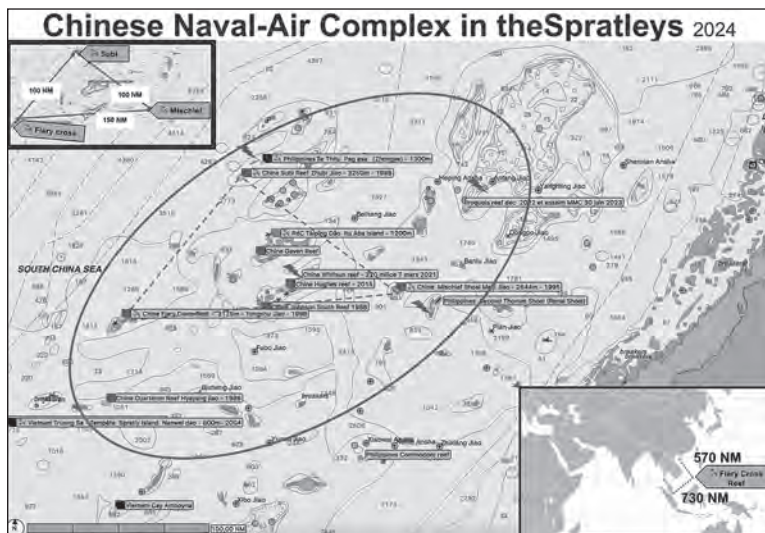


Figure 5. Chinese naval-air complex in the Spratlys (September 2024).
Base map: South China Sea ENC's – data provided by the author.

Chinese assets designed to break the cangue of the first island chain

Furthermore, since this naval-air complex is located near the geographic centre of the South China Sea, the aircraft deployed there—depending on their type (maritime patrol, fighters, bombers, etc.), can participate in the anti-submarine protection of the bastion and operate without in-flight refuelling across all the straits of the first island chain that provide access to China's maritime approaches.

All other PLAN bases (with the notable exception of Djibouti) are located on the Chinese mainland, which requires its naval forces to cross the straits of the first island chain to reach the open ocean. Despite its diplomatic efforts and attempts to influence the Pacific island states, the PRC has not succeeded in establishing a lasting presence there.

In the event of a conflict, the PLA's need for power projection and military strength in and from the Pacific justify the importance it

places on its aircraft carrier program, which it has carried out with remarkable efficiency. Lacking a partner to assist in its construction, it purchased an aircraft carrier under construction from Ukraine, reverse-engineered it, completed the vessel, and commissioned it into active service as the Type 001 *Liaoning* in 2012. It then built an improved version, the Type 002 *Shandong* (operational in 2019), before designing a true aircraft carrier equipped with arresting wires and electromagnetic catapults (CATOBAR19)—the Type 003 *Fujian*, which is expected to have a displacement of 80,000 tons.²⁰ Beijing is currently preparing to commission its first nuclear-powered aircraft carrier, the Type 004. It is currently under construction at the Dalian Shipbuilding Industry Company. It is expected to be larger than the Type 003. It was not until 2024 that the *Liaoning* and *Shandong* conducted their first joint exercise involving both carriers in the South China Sea. The *Fujian* is expected to be fully operational in 2026.

At the same time, the PLAN was developing its own carrier-based aviation with improved versions of their Russian counterparts already in service (the J-15 is the Chinese version of the Sukhoi Su-33). To meet the specific requirements of CATOBAR aircraft carriers, it was subsequently equipped with improved catapult-launched versions (J-15T and J-15DT) and copies of those currently deployed on U.S. aircraft carriers (F-35/J-35 fighters and Hawkeye/KJ-600 airborne early warning aircraft).

According to a Pentagon statement dated December 24, 2025, China aims to have nine aircraft carriers by 2035. This goal is realistic given the efficiency of its shipyards. Given China's limited geographic interests, which allow it to focus all its resources on the Indo-Pacific region, a fleet of nine Chinese aircraft carriers could potentially enable it to deploy more carriers simultaneously in this theatre of operations than the U.S. Navy's fleet of eleven aircraft carriers deployed across all the world's oceans.

Finally, China possesses an impressive force projection capability, including four Type 075 amphibious assault ships with a displacement

19. Catapult-Assisted Take-Off but Arrested Recovery.

20. See Eudeline, H., *The Origins and Role of Aircraft Carriers in China's Geopolitics*, op. cit.

of 40,000 tons and the first of a new class of 50,000-ton amphibious assault ships, the *Sichuan*. This Type 076 is equipped with an electromagnetic catapult, giving it the capability to deploy drones as well as fixed-wing aircraft, effectively making it a light aircraft carrier. In addition, it has 14 large landing craft transports and 24 tank landing ships. In total, it possesses a very significant intervention capability capable of overwhelming the defenders of most of the islands bordering the straits that China would like to control in order to gain access to the ocean.

Commercial vessels can also be utilized as part of a supplementary fleet. This includes oil tankers and all dual-use vessels, particularly roll-on/roll-off (RoRo) cargo ships, ferries, and oil tankers. Following the example of the prefabricated port at Arromanches during the Normandy landings in 1944, the Chinese navy has developed Shui-qiao-type floating docks equipped with supports and gangways. They are designed to connect to one another, allowing auxiliary or civilian RoRo-type vessels to dock with them and unload large numbers of ground combat vehicles directly onto the beaches. They can be relocated as needed. A demonstration of three of them was conducted in March 2025 near Zhanjiang.

Amphibious operations cannot be improvised. They require personnel who are just as comfortable at sea as they are on land. That is why the APL-M created a marine corps specific to the navy, similar to the U.S. and British marines. It comprised 20,000 men in 2016, with the goal of increasing its strength to 100,000 men. This increase in personnel came at the expense of the Army, underscoring the importance placed on operations conducted from the sea.

Following the example of the U.S. Navy and its “Navy SEAL Teams,” the PLAN established its own special forces unit, the “Sea Dragons.” Relatively small in size (about 3,000 soldiers), the unit was created in 2002. Its official name is the 7th Brigade of the Marine Corps, commonly known as the “Dragons of the Seas” commando unit. Its primary missions consist of supporting large-scale combat operations, particularly any potential operations in the Taiwan Strait and the capture of islands in the China Seas, notably those in the first chain of islands that constitute the potential “cangue”.

The new Taiwan Strait crises (2022–...)

These crises follow the logic of the first three (limited deployment of forces) toward the same political objective (the reunification of Taiwan). This new form of crisis differs, however, in duration, as it involves a permanent state of simmering conflict marked by overt and symbolic displays of force. The form is also different, as it takes the form of a tight blockade of Taiwan.

In response to the visit to Taipei by Nancy Pelosi, then Speaker of the U.S. House of Representatives, on August 2, 2022, and to reciprocal visits by U.S. senators to Taiwan, China is pursuing a campaign of increasing pressure aimed at forcing Taiwan to submit politically. The PRC's immediate reaction was to announce live-fire exercises in six zones surrounding Taiwan, some of which extend to within just 9 nautical miles of the territory of the ROC. The two active-duty aircraft carriers, the *Liaoning* and the *Shandong*, as well as the Type 075 amphibious assault ship *Guangxi*, set sail, performing a symbolic show of force that is all the more striking given that the balance of power with the U.S. Navy in the region has tilted in favour of the PLA Navy since 2016—at least in terms of the number of vessels.

Since China has invested heavily in land-based, long-range hypersonic anti-ship missiles designed to keep the U.S. Navy at bay, the United States has not sent any aircraft carriers through the strait since 2007. Therefore, its response on August 28, 2022, this time consisted of sending two Ticonderoga-class cruisers, the USS *Antietam* and the USS *Chancellorsville*, through the Taiwan Strait. They announced they were conducting a “routine [...] transit in waters where freedom of navigation and overflight applies in accordance with international norms”. The two ships transited “a corridor in the Taiwan Strait that lies beyond the territorial waters of any coastal state”, with the U.S. military reserving the right “to operate wherever international law permits”. This was the first time two Ticonderoga-class cruisers had transited the strait together. This type of show of force was unprecedented yet firm, as cruisers are the most significant means of power projection after those of a carrier strike group.

On December 30, 2025, China conducted large-scale military exer-

cises involving live-fire drills around Taiwan for the fourth time (figure 6). To do so, it mobilized significant assets from its army, navy, air force, and missile forces. Dubbed *Justice Mission 2025* and simulating a close-range blockade of Taiwan, these exercises appeared this time to be a response to the United States' sale of a \$11 billion arms package to Taiwan—the largest arms sale ever made. These latest exercises are part of a trend toward an increase in the frequency and complexity of operations conducted by China in the Taiwan Strait region in recent years.²¹

The main means of intimidation employed by the PLA have consisted of reserving exercise zones around the island, simulated blockades, and air operations whose scope, scale, and complexity continue to grow. They increasingly resemble rehearsals in preparation for a potential invasion, as the routine nature of these operations without prior warning makes it difficult to distinguish between a simple exercise and the mechanization of a real blockade prior to an invasion. Furthermore, the repetition of these unannounced operations fosters, over time, a desensitization to the threat, inevitably leading to a decline in vigilance among the ROC's forces.

These operations allow forces to approach within less than 12 nautical miles of the coast, which would enable PLAN forces to launch a widespread attack around the island without having to cross the Taiwan Strait under fire from defenders. The defenders would thus be deprived of the reaction time advantage provided by the time required for PLAN vessels coming from the mainland to cross the strait.

21. The December 2025 exercises highlighted a general trend toward the normalization of military manoeuvres in the Taiwan Strait over the past few years. Intended to signal China's stance toward Taiwan, these exercises increased following the visit to Taiwan by Nancy Pelosi, then Speaker of the U.S. House of Representatives, and her meeting with former Taiwanese President Tsai Ing-wen in August 2022. That visit triggered a large-scale series of Chinese military exercises intended to condemn it. Over the next three years, several major exercises took place, including one in April 2023 and two "*Joint-Sword*" exercises in 2024. Fortunately, none of these exercises were as intense as the one conducted during the third Taiwan Strait crisis of 1995–1996, widely regarded as one of the most serious incidents that nearly escalated into a confrontation in the strait.

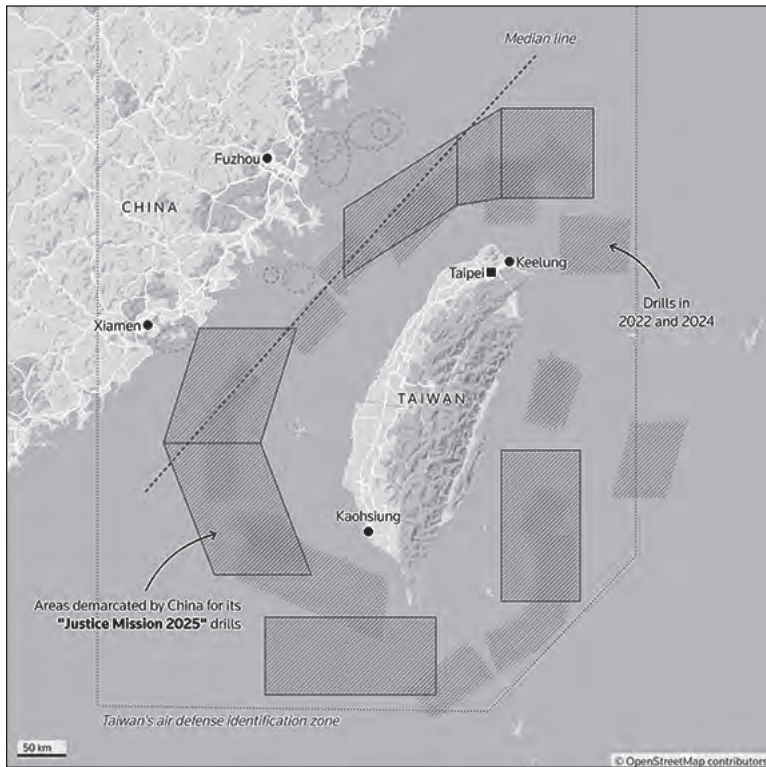


Figure 6. Chinese areas of operation during the Fourth Taiwan Crisis.

Preparations for an attack on Taiwan have accelerated with the deployment of the Chinese maritime militia and the resumption of the tactics used to regain control of Hainan and the Wansan Islands. It has proven particularly effective later in taking control of shoals slated for land reclamation in the South China Sea by anchoring hundreds of these vessels in such a way that the Philippine Coast Guard, overwhelmed by their numbers and prevented from firing due to the intruders' "civilian" status, is unable to drive them away. The Chinese coast guard then completed the takeover of the sites and secured them until the land reclamation work was completed and the artificial islands were built. The maritime militia's manoeuvre was replicated on a much larger scale on two occasions, likely in coordination with Operation *Justice Mission 2025*.

From December 23 to 25, 2025, a group of 1,700 Chinese fishing boats—or more likely a large contingent of them integrated with maritime militia and coast guard vessels—was deployed in a tight, coordinated formation in the East China Sea near Ningbo. The gathering was fully established by Christmas Day. The formation was repeated from January 9 to 12, 2026, and the vessels maintained their relative positions for over 30 hours. The use of hundreds of fishing boats to conduct amphibious operations is reminiscent of the *modus operandi* carried out in Jinmen in 1949 and in Hainan the following year. Their support by the maritime militia—which has been significantly expanded since 2016 and is well-versed in coordinated operations—enables a tenfold increase in maritime transport capacity. The intended overwhelming of defenders by the sheer number of attackers is fully in line with the maritime tradition of the early days of the PLAN. Moving from groups of a few hundred maritime militia boats—as was done in the South China Sea to peacefully take control of shoals by overwhelming the response capabilities of two or three Philippine Coast Guard vessels—to 1,700 boats in the East China Sea demonstrates remarkable progress since 1949 in Chinese amphibious doctrine and its light force projection capabilities.

A sudden, coordinated operation of this kind by the maritime militia could be used this time to launch a massive attack on Taiwan with a first wave of assaults simultaneously along all coastlines, where these vessels could run aground and disembark the few soldiers on board each of them. The defences of the Republic of China's armed forces could be overwhelmed by the sheer number of targets and run out of anti-ship missiles and other types of high-precision munitions even before the arrival of the second wave, which would consist of PLAN force projection vessels pre-positioned in a manner similar to that of the Fourth Crisis.

Lessons learned from the war in Ukraine show that the massive use of small aerial and naval suicide drones sent in swarms (i.e., with coordinated movements) would make it possible to strike and destroy the ships carrying out this type of attack. Does Taiwan have enough of them? Furthermore, will the U.S. missiles needed to counter the second wave—for the purchase of which an additional budget of \$40

billion was announced on November 26, 2025—still be available after the excessive use of such weapons during operations conducted by U.S. forces in 2026 in Yemen and Iran? If not, a direct attack on Taiwan of this kind could be imminent; it would primarily target the Taiwan Strait without any guaranteed involvement from the United States, which would be bogged down in a distant war in the Persian Gulf that consumes too many high-tech weapons.

Defending the straits in a high-intensity war

Apart from the previous scenario, and in the event of a high-intensity war involving the United States and its allies, undersea warfare would likely be the prelude to the conflict. The threat to U.S. and allied carrier strike groups is anymore too great for them to venture into the waters of the adjacent seas. The proximity of Chinese naval and air bases, as well as the range of the high-speed, long-range missiles they have developed—such as the DF-21D “aircraft carrier killer” or the DF-26B “Guam killer”—would put them in immediate danger and force them to remain at a safe distance, far on the other side of the strait, while still within striking range with their aircraft.²² This is what the United States did during the fourth crisis, when, unlike in the three previous ones, it avoided risking one of its aircraft carriers in the Taiwan Strait.

This would no longer be a show of force, but a full-scale war—something fast attack submarines (SSNs) and hunter-killer submarines excel at: discreetly gathering intelligence and striking to kill. In particular, they are the worst enemies of other submarines. Just as during World War II with Japan, the U.S. Navy and its allies would send submarines wherever the PLAN has its own and wherever it concentrates its power-projection capabilities and forces.

22. This is why the U.S. Air Force developed the “Agile Combat Employment” (ACE) strategy, which shifts from the concept of centralized infrastructure to a network of smaller, dispersed sites in order to complicate the adversary’s planning and provide more options to joint force commanders. Nevertheless, these sites are fixed and therefore easy to target from a distance, which is not the case for aircraft carriers, which are protected by their tactical mobility.

What kind of submarine warfare in the straits? The island of Hainan is located in the South China Sea, where, in tunnels dug into the mountains, lies the operational base of China's strategic oceanic force as well as that of the SSNs of the Southern Fleet. Two aircraft carriers and an amphibious assault ship are also based there. Furthermore, this sea is of paramount importance to the Chinese economy, both for the fishery resources it contains and for the enormous maritime traffic flowing between the Strait of Malacca and the Taiwan Strait. It is also home to China's bastion—a priority patrol zone for SSBNs—and the powerful Chinese naval aviation complex that contributes to its protection. It is also where China faces off against each of the neighbouring states due to maritime disputes surrounding the “nine-dash line” that pits it against them.

For all these reasons, and others such as the energy reserves beneath its seabed, this sea is of primary interest to the SSNs of all nations that possess them.²³ It is also of interest to those of Russia, China's main maritime partner, though this cannot be definitively stated given the high sensitivity of the domain of undersea warfare. All countries with submarines have a pressing need to understand their actual capabilities and vulnerabilities compared to those of potential adversaries' submarine forces. To this end, they systematically gather technical, tactical, and movement intelligence. They may be gathered during international exercises, targeted operations, unexpected encounters, etc. The most valuable intelligence is obtained when the adversary is unaware of being tracked or intercepted, for example, as it approaches a chokepoint such as a strait or upon leaving its base when, believing itself to be in a safe zone, it might let its guard down and thus reveal elements of its acoustic signature, for instance.

It was likely during one of these highly classified missions in the South China Sea that, around October 2, 2021, the Seawolf-class nuclear-powered submarine USS *Connecticut* collided with an uncharted underwater mountain “while operating in international

23. The United States, the United Kingdom, France, India, Russia, China, and, in the long term, Australia—if the highly uncertain AUKUS program is carried through to completion.

waters”.²⁴ Eleven crew members were injured by the force of the impact. Neither the exact date nor the location of the incident was disclosed. The *Connecticut* was forced to surface due to the damage sustained. It returned to Guam for emergency repairs before embarking on a long surface transit to Bremerton, Washington, where it underwent two and a half years of repairs. Stealthy submerged navigation is a difficult art that relies on a thorough knowledge of bathymetry and highly precise, redundant navigation systems. Incorrect documentation or a malfunction can lead to this type of accident. Every country has experienced this, including China when, on August 21, 2023, SSN 093-417 sank in the Yellow Sea. China sought to cover it up, apparently to save face.

The United States, which possesses excellent nuclear-powered attack submarines—a concept it developed early in the Cold War—has allocated the largest research and development budget in the Navy to its submarine forces. This has enabled the U.S. to explore novel areas of operational use for these particularly durable and stealthy vessels. The case of the USS *Triton* is particularly interesting, as it completed the first submerged circumnavigation in 1960, following the very route taken by Magellan and El Cano (figure 7). This large 7,750-ton submarine travelled 41,519 nautical miles in 84 days at an average speed over 18 knots. It completed the voyage without any particular concerns regarding acoustic stealth, as the USSR had not yet commissioned a comparable submarine. In addition to the extraordinary feat this represents, it should be noted that, in accordance with the journal of Antonio Pigafetta²⁵, Magellan’s chronicler, he traversed the Philippine and Indonesian archipelagos while

24. Despite their age, the Seawolves are among the most technologically advanced submarines ever built. They are said to be much quieter than the Los Angeles and Virginia-class submarines, which make up the bulk of the U.S. Navy’s SSN fleet. With a maximum submerged speed of 35 knots and an impressive arsenal of torpedoes and missiles, they are also the fastest and best-armed. Since their construction cost significantly more than that of other submarine classes, the Seawolf program was ultimately scaled back to just three units due to budget cuts following the end of the Cold War. They are reserved for special operations.

25. Lepotier, A., *The First Circumnavigation of the World Under the Sea*, France-Empire, 1963.



Figure 7. Route of the USS Triton from the Pacific to the Indian Ocean (1960).

submerged, from the Surigao Strait to the Lombok Strait, passing through the Sibutu Passage and the Makassar Strait, thereby opening a route for submarine navigation by a large-tonnage vessel in these heavily congested waters at a time when satellite navigation systems did not exist. This is just one example of a submarine's capabilities,

although none of these straits allows direct passage from the Pacific to the South China Sea.

This calls for a remark regarding the importance of oceanography for submarine navigation. In the previous case, the *Triton* benefited from information gathered during the Pacific War, when U.S. submarine activity in the seas bordering the Pacific was particularly intense. The U.S. Navy had compiled detailed navigation charts at that time. Starting a few months after the United States entered the war against Japan, a permanent presence of U.S. submarines was maintained off the coast of Tokyo as well as in the seas near China.

Mapping the ocean floor is at the heart of the current tensions. From an operational standpoint, it has direct value for navies: underwater navigation, acoustic propagation, seabed absorption, sensor deployment, route planning, knowledge of canyons and topography, etc. For years, China has been conducting campaigns in several oceans, coastal seas, and archipelagic waters with its numerous oceanographic vessels. These vessels use, in particular, drones and underwater gliders that can operate discreetly for months on end, even extending into the territorial waters—and sometimes the internal waters—of coastal states. They do so in defiance of the law of the sea and despite the protests when one of these devices is found stranded on a coast or in fishermen's nets. In modern oceanography, the same sonars, the same data processing methods, and sometimes the same ships are used for scientific purposes and dual-use applications.

On September 15, 2021, the United States, the United Kingdom, and Australia established a trilateral security partnership aimed at countering China.²⁶ This initiative, dubbed “AUKUS,” was jointly announced by U.S. President Joe Biden and Prime Ministers Boris Johnson and Scott Morrison, who met virtually via videoconference. They presented it as the next crucial step in a long-standing alliance. This project is expected to make Australia the seventh country in the world to possess nuclear-powered submarines. It primarily involves granting

26. This came at the expense of France and the French company Naval Group, which had signed the “contract of the century” with Australia on February 11, 2019, for the delivery of twelve conventionally powered Shortfin Barracuda submarines.

access to the Stirling naval base in Australia and building SSNs for Australia. While the latter project could be postponed indefinitely due to the United States' difficulties in meeting its own SSN requirements and the poor condition of British dockyards, the HMAS *Stirling* base in Perth, located on Australia's west coast, is already being used by U.S. and U.K. SSNs for maintenance between patrols with the support of a submarine replenishment ship, without the need to return to their home port. This base had previously been off-limits to them due to Australia's anti-nuclear policy. It offers the enormous immediate strategic advantage of being located approximately 2,000 nautical miles from the deep-water straits in the southern South China Sea—the Sunda and Lombok Straits—which is roughly the same distance as that between the U.S. base in Guam and the Bachi Strait. These are two diametrically opposed access points to this strategic sea. As for Australia's current submarine fleet—six conventional-powered Collins-class submarines over thirty years old—they are obsolete. Their replacement is urgently needed.

As for the countries in the first island chain, their force structures vary greatly. The Philippines plans to establish a conventional submarine force, but it has no experience in undersea warfare and a meagre defence budget. This is not the case for Japan or South Korea, which possess excellent domestically designed vessels. Long hindered by Article 9 of its constitution, which states that “the Japanese people forever renounce war”, Japan finally opened its first overseas base in Djibouti in 2011. On March 29, 2016, controversial national security laws came into effect, shifting Japan's concept of self-defence to that of collective defence of its allies. Tensions with China escalated further with the arrival of Prime Minister Sanae Takaichi on October 21, 2025, and her rapprochement with Taiwan. With President Trump taking office in late 2025 and the U.S. alliances being called into question, Japan, Australia, and South Korea took political steps toward the development of nuclear-powered submarines. Japan and South Korea, which had focused the design of their naval forces on high-end diesel submarines equipped with Li-ion batteries, are now reevaluating their approach in this new geostrategic context. Implementing such development programs will take time, but this

decision seems inevitable, likely with the agreement of the United States, which wants both countries to play a greater role in its defence than they currently do.

Taiwan, after long and unsuccessful attempts to purchase submarines abroad, has finally decided to build them itself. On September 28, 2023, it unveiled the *Hai Kun* (Narwhal), following a major technological feat achieved with the help of several Western companies.²⁷ It plans to build eight of these diesel-electric submarines equipped with Li-ion batteries, which would provide them with excellent tactical mobility, necessary to block the straits near the island; in particular the Bashi Strait, close to its base.

In the event of a short-term conflict, the joint use of these conventional submarines under a single operational command would allow them to be deployed as a blockade in front of the main straits that PLAN forces—particularly its submarines—might use to attempt to cross the first chain of islands. As during the Cold War, the Japanese would position certain vessels in a blocking in the Sea of Japan in front of the straits used by Russia, particularly the Tsugaru, La Pérouse, and Kuril straits in the Pacific. They are already monitoring the joint movements and activities carried out by the Behemoth's navies in the Sea of Japan and the Pacific.

The case of North Korea is unique. A genuine nuclear threat and a military ally of Russia, it is developing a massive arms program and seeks to acquire SSBNs. It already possesses missiles capable of being launched while submerged and a large number of midget submarines, primarily intended for infiltration operations in South Korea, since North Korean agents cannot cross the demarcation line by land. Some are equipped with torpedoes, and it was likely one of these that sank the South Korean corvette *Cheonan* in 2010. The military value of the North Korean navy is mediocre and stems primarily from its potential to cause disruption, its status as a nuclear power, and the absolute power of the Kim dynasty, which rules it without any countervailing

27. Eudeline, H., Les nouveaux sous-marins de Taiwan pourraient-ils changes l'équilibre des forces face à la Chine, *Conflits*, 14 October 2023 (<https://www.revueconflits.com/les-nouveaux-sous-marins-de-taiwan-pourraient-ils-changer-lequilibre-des-forces-face-a-la-chine/>).

authority. The small submarines, although very rudimentary, would be well suited for warfare in archipelagic waters.

Tighten the cangue around the other straits

To wage the war of the straits along the entire length of the cangue, Pacific nations bound to the United States by defence treaties rely heavily on American weapons, both for reasons of wartime logistics and operational doctrine. With regard to amphibious operations, they adopt an organization similar to that of the United States, which has the U.S. Marines. In most countries, similar forces fall under the jurisdiction of the Ministry of the Navy, with the notable exception of Japan, which recently established its own marine corps within the Ground Self-Defence Force. On March 27, 2018, it underwent its most significant structural reform since its creation in 1954, with the establishment of a unified command and the launch of a Rapid Deployment Amphibious Brigade (ARDB) tasked with defending Japan's outlying islands. Initially comprising 1,500 personnel, it will eventually number 3,000.

The U.S. Marine Corps is also evolving and reorganizing three of its regiments to adapt to straits warfare throughout the Pacific. To this end, it is transforming them into "Marine Littoral Regiments" (MLRs). These new-type regiments will be based in Okinawa and Hawaii for the first two in 2025, and on the island of Guam in 2027 for the third. Each MLR comprises approximately 2,000 Marines and a few sailors to operate certain equipment. Some units will be deployed to a series of temporary, rudimentary land-based sites within a contested or potentially contested maritime zone to conduct access denial and maritime control operations, as well as fleet support operations. These forces are designed to provide long-range detection and firepower using mobile missile batteries capable of striking enemy vessels on strategic maritime routes. They are equipped with aerial reconnaissance drones and anti-ship missile systems capable of hitting targets up to 100 nautical miles away. They would also be equipped with transport barges as well as combat and logistics drones—both surface and aerial—to operate with the autonomy required by the dispersion across the islands that form the straits. The 3rd MLR in Hawaii

is operational. The 12th MLR in Okinawa is tasked with protecting the islands of Japan's first island chain, extending to the Philippines and including South Korea, from China. In the event of a crisis in Taiwan, the islands southwest of Okinawa, where U.S. military bases are located, could also be drawn into the fighting. The 4th MLR in Guam will be tasked with rapidly deploying within the first island chain, to the Philippines, in order to expand the theatre of operations and protect the strategic lines of communication linking Japan to the Philippines and then to Hawaii.

To increase their presence in the Philippine archipelago, the Enhanced Defence Cooperation Agreement (EDCA), originally signed in 2014, was reactivated in June 2023 by the United States and the Philippines. Under this agreement, the Philippines grants the United States access to nine of its military bases, including four added in 2023; among them is the Camillo Osias Naval Base, which overlooks the Luzon Strait.

While it is possible to block a strait by stationing a submarine at its exit, it is possible to completely prevent passage by laying mines suited to its bathymetry. Tethered mines that float between the surface and the seabed remain effective for decades, as their detonation mechanism does not rely on a battery-powered system. They explode when a hull breaks one of their antennae. Other mines laid on the seabed may contain very large explosive charges. They generally have different types of firing systems, such as those triggered by changes in the magnetic field caused by a passing ship, or by the noise generated by its propulsion. It may be a combination of these systems. Some have counters that only trigger the firing mechanism after a certain number of passes. Others, such as the American Captor-type mines from the Cold War, are deployed in deep waters to target submarines. They contain a torpedo that is released by the system when a target is detected passing by. Some may be booby-trapped to prevent mine countermeasures.

Control of the Bashi Strait by the PLAN in wartime against a major nuclear power like the United States would be essential to prevent its SSBNs from dispersing across the Pacific Ocean. This strategic need to ensure the availability of its primary deterrent would in itself justify the necessity of taking Taiwan and, conversely, the need for the Republic of China Navy to be able to close this passage.

We have found that the island of Taiwan is the geographical centre of gravity of the first island chain, which stretches from the Malay Peninsula to Kyūshū, the southernmost of Japan's four main islands. Furthermore, when expanding the geographical scope to southern Russia, it becomes also apparent that the Taiwan Strait is equidistant from the Singapore Strait—which marks the outlet of the Strait of Malacca into the South China Sea—and the La Pérouse Strait, which provides access to the Sea of Okhotsk, a distance of 1,700 nautical miles.

It is therefore also the centre of gravity for all ice-free straits providing access to the Pacific Ocean.

With the melting of ice due to global warming and geopolitical uncertainties in the Bab el-Mandeb Strait, maritime traffic is expected to gradually shift. As navigation in the Indian Ocean becomes more dangerous due to the—likely long-term—destabilization of the countries in the Shia Crescent, commercial traffic from Asia to Europe is expected to be rerouted. It would follow the new 21st-century Arctic Silk Road announced in 2018 by President Xi Jinping, starting from the Taiwan Strait—which will retain its importance due to its central position along the Chinese coast—toward the Bering Strait and the Arctic routes. Unless the new importance of these routes—coveted equally by the People's Republic of China and the Russian Federation—leads to a competition between a maritime China, a new Leviathan far from its bases, and a coastal but still land-based Russia that remains a Behemoth. This new struggle would be fuelled by China's long-term historical memory, which does not forget that Russia was one of the nations responsible for the “century of humiliation.” It is certain that China will demand reparations.

The near-continuous coastline of the three nuclear autocracies

Historical geography of Russia's expansion toward the Pacific

The world's largest country, the Russian Federation is today an enormous landmass of approximately 17,100,000 km². It stretches continuously across 170° of longitude, from the border with Estonia in

Europe to the Bering Strait, which separates Asia from the U.S. state of Alaska. It thus stretches across nearly half of the Earth's surface, at latitudes all above 40° North.

To understand the geostrategic importance of access to the Pacific for Russia, one must take a long-term view and go back to the time when its navy was first established. Geography is stubborn; the need to open up the country by establishing a sea route connecting its two extremities—from Murmansk to Vladivostok—through waters that remain navigable year-round remains the same more than three centuries later. These needs are existential, and despite repeated failures, Russia, regardless of which government is in power, has always persisted in its efforts to achieve this goal. Having failed to achieve this by force, the Russian Federation is now seeking to consolidate its historical gains through closer ties with North Korea and the PRC. These three nuclear autocracies, which share a near-continuous coastline, share the same need to secure their access to the Pacific Ocean and, beyond that, to the global ocean.

Incidentally, it is worth noting that the two continental states—the United States of America and Russia—both border the same two oceans, the Pacific and the Atlantic. They also share the same strategic need to be able to quickly move their naval fleets from one ocean to the other as operational requirements dictate. In the case of the United States, this shipping route passes through the Caribbean Sea and the Panama Canal (excluding aircraft carriers too large to enter the locks); in the case of Russia, this route passes through the Bering Strait and the Northeast Passage. This lends particular importance to these two chokepoints.

Under the leadership of tsar Peter the Great (1672–1725), who understood and had studied the importance of naval power, the Russian Empire sought to control the Baltic Sea and the Black Sea. Convinced of the importance of the sea, the tsar remarked that “as a political adage says about states that do not possess a naval fleet, they are like someone with only one arm, while those that possess a fleet have two”. Recognizing the importance of a regular naval force, Peter I had the Boyar Duma adopt an ukase on seagoing vessels on October 20, 1696. This day is still considered the birth date of the Russian Empire's fleet.

Russia's expansion across all of Siberia endowed the Empire, in addition to the semi-enclosed seas mentioned earlier, with two oceanic coastlines: the Atlantic (via the White Sea) and the Pacific (via the Bering Sea). They are connected by the Bering Strait and the Northeast Passage, which crosses the Arctic Ocean. Long permanently blocked by ice, it is gradually opening up to maritime traffic without the aid of icebreakers due to global warming. This route between Asia and Europe, which is shorter than the alternative that circles Eurasia from the south, is expected to supplant it unless geopolitical uncertainties in the region outweigh the economic benefits.

Lacking natural borders to protect it from invasions of any kind, Russia has always sought to expand in order to create buffer zones, using vast expanses of land to compensate for the lack of natural borders. In the seventeenth century, it conquered vast territories to the east, which were relatively easy to access. This is what makes it the largest country in the world today. Between 1610 and 1640, the Russians advanced 4,800 kilometres to the Pacific. The ocean was reached in 1639 by the Cossack Ivan Moskvitianine, who took possession of Siberia in the name of the tsar. In 1648, another Cossack, Semion Dejneve, set out from the mouth of the Kolyna River on the Arctic Ocean. Unwittingly, he discovered—and crossed from north to south—the strait that is now known as the Bering Strait²⁸ and which allowed him to reach the Pacific Ocean.²⁹ Having set out with five boats, he managed to reach the mouth of the Anadyr River with only three, where the city of the same name would be founded. Located at the eastern tip of Siberia, on the Bering Sea—which is separated from the Pacific Ocean by the straits of the Aleutian Islands—it is today the easternmost city in Russia. Starting in 1647, Cossacks wintered in Okhotsk, which became the first settlement established by the Russians on the shores of the Sea of Okhotsk, another access point to the Pacific Ocean via the straits between the Sakhalin Islands.

28. The Bering Strait is named after the Danish navigator Vitus Bering (1681–1741), who crossed the strait in the summer of 1728 on behalf of the Russian navy, 80 years after Dejneff, whose discovery had gone unnoticed.

29. Riasanovsky, N. V., and Akovlevich, A., *History of Russia from Its Origins to 1984*, Robert Laffont, 1987, p. 215.

Peter the Great ordered the first Kamchatka expedition in 1724 to search for a Northeast Passage that would allow the imperial fleet (and its merchant marine) to travel directly between the two ends of the Empire. The strategic need for this maritime shortcut was highlighted by the odyssey of the Baltic Fleet, which was forced to sail around Africa to come to the aid of the Russian Pacific Fleet under attack by Japan—a mission that culminated in the disaster of the Battle of Tsushima in 1905.³⁰ This route through the Arctic Ocean, which is gradually opening up due to climate change, was completely blocked until the commissioning of the first icebreakers. The steadily advancing ice melt could allow all types of ships to navigate this Northeast Passage without assistance within the next thirty years.

The first Russian maritime expedition was led by Vitus Bering from 1725 to 1731. Setting out from Kamchatka, the mission was to explore the Asian coast of the Pacific. The expedition confirmed the existence of the strait previously discovered by Semyon Dejnev between Asia and America. The expedition, as was later established, crossed the Bering Strait to reach the Chukchi Sea, then returned, believing it had accomplished its mission. Although it did not reach the North American coast, it provided proof that Asia and North America are not connected. The results of the first Kamchatka expedition did not satisfy the Russian government either, so another was prepared as early as 1732. Its objectives were even more ambitious: to study the northeastern coastline of the Asian continent, reach the coast of North America and Japan, describe the coastline of the Sea of Okhotsk to the mouth of the Amur River, search for a sea route around Asia, and study the Kuril Islands and Sakhalin Island.³¹

Still under the command of Vitus Bering, the expedition—which lasted a total of ten years—set sail from Saint Petersburg in 1733. It reached Okhotsk—which had become a bustling port with a shipyard—four years later. Four ships were built there by workers from

30. The distance from St. Petersburg to the Tsushima Strait would have been 8,000 nautical miles if the Northeast Passage had existed. It was 20,000 nautical miles by circumnavigating Africa. The journey took 7 months and 13 days.

31. Michanov, V., Spiridonova, L. & Maksimov, V. B. *The Fleet of the Russian Empire*, Slavia, 1996, p. 106.

the St. Petersburg Admiralty who were part of the expedition. The explorers set sail on September 8, 1740, and arrived on October 6, 1740, in Avacha Bay, where the city of Petropavlovsk was founded, on the Pacific coast of Kamchatka. It would later be renamed Petropavlovsk-Kamchatsky. Since 1938, a submarine base has been located in nearby Viliuchinsk.

This “Great Northern Expedition,” or second Kamchatka expedition, made it possible to map most of the Arctic coast of Siberia and a large part of that of North America. Conceived by Tsar Peter the Great, it took place during the reigns of Empresses Anne and Elizabeth. Peter hoped that the 18th-century Russian navy would chart a Northern Sea Route connecting Europe to the Pacific. With more than 3,000 people involved directly or indirectly, it was one of the greatest explorations in history.

Vitus Bering was the first European to arrive in Alaska in 1741. He made it a Russian territory whose natural resources (particularly furs) were overexploited. The tsar, realizing he could not defend this territory—which lay far from the centres of Russian power in the Baltic—sold it to the United States in 1867. Russia simply did not have the naval and logistical capabilities to stand up to the United States, which was in the midst of territorial expansion, or to the British naval power present in neighbouring Canada. Since then, the Bering Strait has separated Russian Siberia from American Alaska in the United States. One hundred and eight nautical miles (200 kilometres) long and 45 nautical miles wide, its depth of approximately 50 meters allows passage for all types of vessels, including submarines, as demonstrated by the USS *Nautilus*, which crossed it in 1958 before proceeding to the North Pole and completing its crossing of the Arctic Ocean via the Denmark Strait.

The Russian submarine forces are divided between two main theatres: the North Atlantic and the Pacific. Nuclear-powered submarines, both SSBNs and SSNs, can move from one to the other while submerged, regardless of weather conditions or the thickness of the ice cover on the Arctic Ocean. This is not the case, however, for conventional diesel-electric submarines, even those equipped with an AIP (Air-Independent Propulsion) system, which must charge their batteries via

the snorkel—and do so all the more frequently as they move at high speeds. The fragility of their sonar domes³² forces them to avoid any surface navigation in cold seas, at the risk of colliding with ice floes, even when assisted by icebreakers. They therefore cannot navigate in the Arctic unless transported by a semi-submersible surface vessel or in areas completely free of ice. Surface vessels accompanied by an icebreaker can also move from one theatre to another when weather conditions are favourable.

Difficult early encounters with the Middle Kingdom.

Further south, other expeditions explored the Amur River basin—a river that flows into the Sea of Okhotsk—where the Russians first came into contact with the Chinese of the Qing Dynasty. The European power and the Eastern empire separated for a very long time by a vast expanse of steppe, inevitably came into conflict. In 1651, the Russians built the Albazin fortress on the left bank of the river. In 1685, the Chinese army destroyed Albazin. The following year, after the Russians had reoccupied the fortress, Chinese troops besieged it once again. Just as Albazin was about to fall, two Russian emissaries hurried to Beijing to request negotiations, which the Chinese also desired. The meeting of the Chinese and Russian delegations in Nerchinsk marked the first encounter on equal terms between China and the West and, more broadly, the first confrontation between the two traditions on the international stage. To bridge the gap between the two delegations, separated by a vast cultural divide, the missionaries—Thomas Pereira, a Portuguese Jesuit, and Jean-François Gerbillon, a French Jesuit—accompanied the Chinese delegation as Latin interpreters, while the Russian delegation had Andrei Belobotsky as its Latin translator.³³ The treaty, signed on September 6, 1689, stipulated that the border was set

32. The surface of the sonar dome must be perfectly smooth to prevent the internal noise generated by turbulent water flow as the submarine moves forward.

33. Li, S., “The Signing of the Treaty of Nerchinsk in 1689 between China and Russia: The Jesuits as a Cultural Interface,” in Paul Servais (ed.), *Between Power and Cooperation. East-West Diplomatic Relations from the 17th to the 20th Century*, Bruyant-Academia, 2007.

along the Argun and Gorbítsa rivers as well as the Stanovoy mountain range.³⁴ The Russians temporarily relinquished access to the Sea of Japan and thus to the straits leading to the Pacific. However, one of the treaty's clauses allowed Russian merchants with a passport to trade freely throughout the entire Chinese Empire.³⁵

The Crimean War of 1853–1856 pitted the Russian Empire against an alliance comprising the Ottoman Empire, the Second French Empire, the United Kingdom, and the Kingdom of Sardinia-Piedmont. Although the main naval front was in the Black Sea, smaller-scale operations were conducted in the Baltic and the Pacific. This third naval front, where the vast Russian territory could be threatened by the Franco-British fleets, was at the ends of the earth. It opened up on the distant and desolate shores of the icy seas, in Kamchatka and on the far western edge of the North American continent, in what was then Russian Alaska. The operation against Petropavlovsk, a port on the Pacific, was poorly conducted by a British admiral who eventually committed suicide, and then by his indecisive French successor. It was a tactical failure with no strategic consequences, as, due to the vast distances involved, no Russian reinforcements had been sent to support the city. After an initial unsuccessful attack, the Anglo-French squadron withdrew. When it reappeared off the coast of Kamchatka in the spring of 1855, the port of Petropavlovsk had been evacuated by the Pacific Fleet, which had taken refuge at the mouth of the Amur River, where the allied squadron was unable to locate the Russian ships.

Unequal treaties and access to the Pacific Ocean.

From 1856 to 1860, the Second Opium War pitted China against France and the United Kingdom, which had formed an alliance for different reasons but with the same economic goal: to open the Middle Kingdom to international trade. Poorly armed and poorly organized, incapable of waging a modern war, China was defeated, and Western

34. It is interesting to note that, although drafted in several languages, the Latin version was considered authoritative.

35. Pinon, R. & de Marcillac, J., *La Chine qui s'ouvre*, Perrin, 1900, p. 12.

troops entered Beijing for the first time. Lord Elgin, the British commander, signed a peace treaty there on behalf of the United Kingdom on October 24, 1860.³⁶ The following day, Baron Gros did the same for France. The court in Beijing was thus forced to authorize the permanent presence of Western diplomats, whom it could no longer ignore. China's opening to Western merchants and missionaries was formalized. Nevertheless, only the latter were permitted to reside anywhere in the Empire and build religious monuments there. The former could move about as they pleased, but could settle only in the open ports.

The number of these ports was increased to sixteen, including Tientsin, the one closest to Beijing. Shanghai was also among them; located at the mouth of the Yangtze, the great river that ocean-going ships could travel up for 1,000 kilometres to Hankou (one of the three cities that today make up Wuhan). Shanghai thus became the gateway to the interior of China. The "open ports" were locations specified in the treaties signed between China and foreign powers as being open to foreign residence and trade. Because extraterritoriality was the rule there, foreigners were accountable for their actions to the authorities of their own countries. Customs tariffs were moderate. Finally, under the most favoured-nation clause, each foreign power automatically benefited from any privilege obtained by one of them from the Chinese government. Under the Treaty of Nanking of 1842, Canton, Xiamen, Fuzhou, Ningbo, and Shanghai were the first ports to be opened.

The Treaties of Tientsin (1858) and the Conventions of Beijing (1860) opened eleven additional ports: Newchwang, Hankou, Chin-kiang, Kiukiang, Tamsui, Tainan, Swatow, Chefoo, Kiungchow, Nanjing, and Tientsin. China, which was also grappling with the Taiping Rebellion (1850–1864), found itself in a desperate situation, which the Russian Empire exploited to impose two more "unequal treaties" on the country. In 1858, China ceded the left bank of the Amur River to Russia under the Treaty of Aigun, and in 1860, the Ussuri region under the Convention of Beijing, which also brought an end to the

36 Eudeline, Hugues. *The Geopolitics of China: A New Thalassocracy*, PUF, 2024, p. 26.

Second Opium War with France and Great Britain. As for Russia, this latter agreement confirmed and expanded the territorial gains acquired two years earlier with the cession to the Russian Empire of Outer Manchuria and the Ussuri Krai.

To illustrate Russia's uniqueness, Jean de Marcillac aptly noted that "since Peter the Great, Russian statesmen [...] have pursued the domination of their race over the vast continent that, from the Baltic to the Sea of Japan, unfolds its infinite plains—without haste, without impatience, with the certainty that time is on their side, they are slowly accomplishing the task assigned to them by geography and history. The Russian eagle has two heads; one looks toward Europe and the other toward Asia". And he continues: "Siberia is not a colony of Russia; it is Russia".³⁷

The Russian population in Siberia had grown considerably, particularly along the Amur River, which had become a major transportation route. The city of Nikolayev-on-the-Amur was founded in 1853, Khabarovsk in 1858, and the port of Vladivostok in 1860 on the Sea of Japan. Its name, which means "Ruler of the East," is a symbol of that century of humiliation, the memory of which is carefully preserved in China. It constitutes a dispute that could prove potentially damaging in the long term between the two countries. The consequences of this traditional enmity could become all the more contentious given that the population of the People's Republic of China is now ten times larger than that of the Russian Federation. Furthermore, their respective military powers are no longer on the same scale, and the PRC needs arable land and space to develop. Vladivostok provided the Russian Empire with the much-sought-after access from the Sea of Japan through the Korean Straits to the Yellow Sea and the East China Sea, as well as to the Sea of Okhotsk via the La Pérouse Strait and, finally, to the Tsugaru Strait, the gateway to the Pacific Ocean (figure 8).³⁸

37. de Marcillac, J., "Who Will Exploit China?", *La Revue des Deux Mondes*, September 15, 1897. It is in line with this Slavic singularity that President Putin likes to point out, when asked to define the borders of the Russian Federation, that Russia is wherever there are Russians.

38. The Tsugaru Strait is a strait located between Honshu and Hokkaido, in northern Japan, connecting the Sea of Japan to the Pacific Ocean. It consists of two



Figure 8. *The Russian Straits.*

Under the enlightened leadership of Russian minister of finance Sergei Witte, the country's railway network doubled in length between 1895 and 1905. The Russian imperial government, which sought to develop the Siberian economy, ensure logistics for the Pacific Fleet, and increase Russia's commercial, political, and military influence in China, had undertaken the construction of the gigantic Trans-Siberian Railway. Construction began on May 31, 1891, when Tsarevich Nicholas solemnly laid the first rail tie in Vladivostok for this railway, whose construction was well advanced by 1903. Only the section bypassing Lake Baikal would be completed later. This remarkable achievement made it possible to connect Moscow to the Pacific Ocean much more quickly than by sea. Indeed, since the Arctic Ocean was blocked by ice, the merchant fleet and the navy were forced to follow the long circumnavigation route, which was subject to the geopoliti-

arms, one to the east and the other to the west, each about 20 kilometres wide, with maximum depths of 200 meters and 140 meters, respectively, allowing submarines to pass through while submerged.

cal uncertainties of relations with Great Britain, which controlled the Suez Canal.

On May 22, 1896, a secret Sino-Russian alliance treaty was signed, intended to counter Japanese ambitions in Manchuria and authorizing the construction of an extension of the Trans-Siberian Railway. On March 27, 1898, the ports (which remained ice-free) of Dalian and Port Arthur, located on the Yellow Sea, were ceded by China to Russia for 25 years. They are located 545 nautical miles (1,000 kilometres) west-southwest of Vladivostok, in the Sea of Japan, on the opposite side of the Korean Peninsula. A single strait, the Tsushima Strait, connects the seas in which they are situated. Port Arthur's location, at the mouth of the Bohai Sea, made it a strategic base that particularly controlled access to Tientsin, a port situated just 137 kilometres from Beijing. The Russian naval base established there was subsequently connected to the Trans-Siberian Railway via the Eastern Railway.

China's choice of this new ally, however, did not prove wise, as Russia was in turn crushed by Japan on land and at sea in 1904 and 1905. The naval battle of Tsushima on May 27, 1905, fought at the end of the 20,000-nautical-mile odyssey that took the Russian fleet from the Baltic to the Korea Strait, was particularly humiliating. The news reverberated around the world like a thunderclap. The myth of the Yellow Peril—which had already become a commonplace topic of discussion by the end of the nineteenth century—was reinforced. It would be highlighted in 1904 by H. J. Mackinder in his famous study *The Geographical Pivot of History*, and discussed at length that same year by "Captain Danrit" (the pen name of Colonel Driant) in his book *The Yellow Invasion*, in which he describes a victorious alliance between China and Japan against Europe. Ultimately, Russia would have had free and continuous access to the warm waters of the Pacific for only six years. All that remained to it was the naval base at Vladivostok, which was frozen over from December to April. Further north, under the Treaty of St. Petersburg signed in 1875, Japan had ceded the entire island of Sakhalin to Russia, in exchange for which the Russians had relinquished the Kuril Islands to Japan.

By the end of 1924, China had recognized the USSR. The fol-

lowing year, Japan followed suit, resulting in the evacuation of the Russian part of Sakhalin Island, where it retained concessions for timber, coal, and oil.³⁹ The Soviet Union, which entered the war against Japan in 1945, recaptured these concessions through a series of masterful ground operations. It declared definitive possession of them in February 1946, thereby transforming the Sea of Okhotsk into a quasi-Soviet lake. Only the island of Hokkaido, the northernmost of the Japanese islands, remains for this to be the case. Japan claims the four southernmost islands, including two of the three largest (Iturup and Kunashir), as part of its territory, which is the source of the current maritime dispute. The disputed islands are known in Japan as the “Northern Territories.”

The Russians opened an airbase on Iturup in 2017 and a small naval base in 2020. It is only 250 nautical miles from the La Pérouse Strait, which connects the Sea of Japan and the Sea of Okhotsk. The La Pérouse (Soya) Strait separates the Russian island of Sakhalin from the Japanese island of Hokkaido. It is 43 kilometres wide and 25 to 40 meters deep, allowing warships of all sizes to pass through, as well as submarines, yet on the surface.

The Birth of the PRC and Its Difficult Relations with the USSR. The Soviet Union did not intervene directly during the Chinese Civil War. However, it gave its unreserved support to the new communist regime, whose vast population provided an enormous source of strength in support of the ideology. Yet this very strength pitted the two states against each other in the competition for leadership of world communism. Through an agreement reached between them in 1950, the USSR ceded to the PRC the railways it owned in Manchuria while retaining for some time the naval base at Port Arthur, from which the Japanese had been expelled in 1945. On February 14, 1950, in the context of the new friendship between the USSR and the PRC, the naval base could be used simultaneously by the Soviet fleet and the fleet of the People's Republic of China until its transfer to the latter, initially scheduled for late 1952, and then extended to 1955.

39. The Russian Empire, then the USSR, and the Japanese Empire fought over its possession until the end of World War II, when the island became entirely Russian.

In his book *White House Years*, the former foreign secretary Henry Kissinger refers to one of his articles published in 1969 in *Foreign Affairs* in which he argued that “the doctrine that Moscow has the right to intervene to protect the national socialist order made a Sino-Soviet war at least conceivable. For the accusations levelled by Moscow against Beijing were, so to speak, even more virulent than those directed against Prague”.⁴⁰

The PRC shared a border with the USSR that stretched over 6,000 kilometres, part of which ran along the Ussuri River, a tributary of the Amur. The demarcation line was not precisely defined on one of the islands in the river, known as Damanski by the Soviets and Chenpao by the Chinese. Until then, this had not posed a problem, as the island was uninhabited. According to a Soviet press release, on the morning of March 2, 1969, 300 Chinese soldiers allegedly ambushed a patrol of Russian border guards there. Twenty-three of them were killed and fourteen wounded before they withdrew. The Soviets gave this clash immense and immediate publicity. It was an unprecedented event. On the morning of March 15, another border incident broke out, even more violent as the forces had prepared for it. The fighting lasted more than nine hours, involving tanks, armoured vehicles, and artillery. Casualties were heavy on both sides, and both sides claimed victory. Further clashes took place in May of that same year along the Amur River, including one on the 28th at Fu-Yuan, near Khabarovsk. At the same time, clashes occurred along the borders of Xinjiang, in northwestern China. This led to a gradual rapprochement between China and the United States, a development that President Nixon had long favoured. Yet another point of contention between the two countries.

China, whose thinking is rooted in the long term, likely has not forgotten that Russia was one of the nations responsible for the “century of humiliation” and that it took from China the part of Siberia south of the Amur River—the very region that provides China with the long-sought access to the (almost) warm waters of the Pacific. It is certain that China will demand reparations for this.

40. Henry Kissinger, *White House Years*, Little, Brown and Company, 1979. For the record, the Prague Spring ended in July 1968 with the intervention of Warsaw Pact troops.

Alliances and Partnerships Within the Behemoth

Russia has only one true ally: North Korea. It has supplied Russia with troops to fight in Ukraine and with artillery ammunition—of poor quality, it seems—at a time when Russia was sorely lacking it. In exchange, Russia is helping North Korea develop nuclear-powered submarines (see above). China, which is a partner of Russia rather than an ally, participates with it in frequent exercises and deployments of increasing complexity, stretching from the Baltic to the Bering Sea. Joint air and naval forces regularly conduct joint missions from the Aleutian Islands to the China Seas and around Japan, passing through the major straits. Having never experienced high-intensity naval combat, China benefits from the expertise Russia acquired during the Cold War.

In terms of maritime affairs, another ocean to which both countries attach equal importance—both for the raw materials and energy resources in its seabed and for the shipping routes opening up as a result of global warming—is the Arctic Ocean. Russia, which considers that half of the continental shelf rightfully belongs to it, is determined to control the Northeast Passage, which will finally open up the country and enable the development of its coastline from Murmansk to the Bering Strait, the gateway to the global ocean. Here again, it will face off against China, for which the opening of these routes is also an absolute economic necessity and therefore a matter of paramount geostrategic importance.

Will the three coastal nuclear powers—separated by such divergent cultures and interests—be able to combine their complementary strengths to draw closer to the point of uniting? Or will they vie for control of the straits, without which there can be no freedom of navigation?

Conclusion

Taiwan is geographically at the focal point of the great circumnavigation route and equidistant from the Strait of Malacca—the gateway to the Indian Ocean—and the Tsugaru Strait leading to the Bering

Strait—the gateway to the Arctic Ocean. The island, surrounded by straits whose access is essential to the PRC and which are potentially easy to block, poses a significant threat to the PRC's economy, which is primarily maritime. President Xi Jinping's determination to eliminate a threat in his immediate vicinity is all the stronger because it has persisted since the founding of the Republic of China and because the island is also a spectacular example of non-communist Chinese economic and political success. However, the likelihood of success for an attack on the island by the Republic of China's formidable navy and the uncertainties of an assault carried out by PLA units would not convince the most senior members of the military hierarchy, which could explain the series of dismissals of the top generals who commanded it by President Xi Jinping, a proponent of swift action. A failure could potentially have disastrous political consequences for president Xi Jinping.



Sweden and France

A historical comparison of naval profiles and the reasons behind them

By Professor Martin Motte*

Introduction

At first glance, comparing the naval profiles of Sweden and France may seem absurd, given how differently they reflect their respective geopolitical contexts. France, a temperate country with highly fertile soils, has long benefited from an agriculture that allowed its population to exceed ten million as early as the Middle Ages. In contrast, Sweden—with its harsh climate and scarce arable land—had only one and a half million inhabitants at the beginning of the 18th century.¹ Furthermore, France straddles both the Atlantic and the Mediterranean, while Sweden, though it briefly shared a similar position during its union with Norway (1814–1905), has primarily been centred on the Baltic Sea, an inland sea.² These differences explain why France pursued colonial ventures worldwide, whereas Sweden's expansionism was largely confined to the Baltic region.

Yet a deeper analysis tempers these initial observations. It reveals what Ratzel termed “homologies”—geopolitical characteristics shared

* The author is Director of Studies at the École pratique des Hautes Études, where he teaches the history of strategy; he is also in charge of the strategy course at the French War School and President of the Institut de stratégie comparée (Institute for comparative strategy) founded by his mentor, the late Professor Coutau-Bégarie.

1. The populations of the two countries currently stand at 69.1 million and 10.6 million inhabitants, with comparable surface areas (543,965 and 450,295 square kilometres).

2. We exclude here the period of the Kalmar Union (1397–1523), since Sweden was then merely a component of a Scandinavian entity dominated by Denmark.

by territories of vastly different sizes and locations.³ These homologies, in turn, highlight certain similarities between the naval choices of Sweden and France. This study will explore these themes in two parts: first, the geopolitical framework and its strategic consequences; second, the naval policies of the two countries. To keep the scope manageable, we will focus primarily on the age of sail.⁴ In line with the comparative method, we will seek to illuminate both differences and similarities to better understand the naval characteristics of the two nations. Our aim is to provide Swedish readers with an introduction to French naval history and French readers with an introduction to Swedish naval history.⁵

Geopolitical factors

The importance of isthmuses

If we were to summarize France's geopolitical identity in a single feature, it would be its position as an *isthmus* between the Atlantic and the Mediterranean (with the English Channel included as part of the Atlantic). From protohistoric times, the territory that would become France was crossed by two major trade routes connecting Northern and Southern Western Europe: one passed through the Channel, up the Seine to Burgundy, then down the Saône to the Rhône and into the Mediterranean; the other followed the Atlantic coast to the Gironde estuary, then up the Garonne before reaching the Mediterranean overland. The first route proved the most structuring for French

3. Friedrich Ratzel, *Die Vereinigten Staaten von Amerika* (2nd ed. 1893), quoted by Michel Korinman, « Friedrich Ratzel (1844–1904). De la géographie politique à la géopolitique », in F. Ratzel, *La géographie politique – Les concepts fondamentaux*, selection of texts and translation from German by François Ewald, Paris, Fayard, 1987, 24.

4. The comparison between Sweden and France in the era of motorized shipping will be the subject of a future article.

5. We shall therefore be obliged to explain to Swedish readers certain aspects of French geography or history that are self-evident to French readers, and vice versa. We ask both groups to forgive us for this.

history, as evidenced by the fact that it includes the country's three most important cities: Paris, Lyon, and Marseille.⁶

A similar commercial logic shaped Sweden's history. From the Middle Ages onward, Sweden followed the Baltic-Kattegat *isthmus*, marked by lakes Vättern and Vänern and various waterways, to secure indirect access to the North Sea. It is no coincidence that Sweden's two most important cities, Stockholm and Gothenburg, are located at the eastern and western ends of this Baltic-Kattegat *isthmus*, respectively.

Controlling these *isthmuses* was a laborious process for both France and Sweden. In the 12th century, the French monarchy was cut off from the Channel by the Duchy of Normandy, then under English rule. In 1197–1198, King Richard the Lionheart built Château-Gaillard on the Seine to block French access to Normandy. Although formidable in appearance, the fortress had flaws that, combined with other English failures, allowed King Philip II of France to capture it in 1204 after a six-month siege. The French monarchy thus gained access to the Channel, but the Hundred Years' War reshuffled the deck: the English retook Normandy in 1417 and were only expelled in 1450. Access to the Mediterranean, on the other hand, was achieved peacefully, with saint Louis IX's purchase of Aigues-Mortes in 1240 and the union of Provence with France in 1481.

The Swedes, for their part, had to fight the Norwegians and Danes to secure their access to the Kattegat, which grew in importance after 1523. From 1397 to that year, Sweden was part of the Kalmar Union, which united the three Scandinavian countries; as such, it was exempt from the taxes imposed by Denmark—the “gatekeeper” of the Baltic—on merchant ships passing through its straits. But after leaving the Union, Sweden was subjected to these taxes, sparking the Swedish-Danish wars that bloodied Scandinavia for so long. In this context, bypassing the Danish straits via the Baltic-Kattegat *isthmus* became a major issue for Swedish foreign trade.

The decisive battles were fought primarily at the western end of the *isthmus*. As early as the 11th century, the Swedes had founded the city

6. Listed here in geographical order from north to south; it is nonetheless significant that Paris and Marseille—at the two ends of the *isthmus*—occupy the top two spots in terms of population.

of Lödöse on the Göta Älv river, about fifty kilometres from its mouth in the Kattegat. But in 1308, the Norwegians built the powerful Bohus Fortress downstream from Lödöse to control and tax trade on the river. This Scandinavian “Château-Gaillard”, which fell under Danish control following the Danish-Norwegian union of 1380, proved tougher than its Norman counterpart: it withstood 14 sieges before finally falling to the Swedes—not by assault, but through the Treaty of Roskilde (1658), which marked Denmark’s defeat in one of the Swedish-Danish wars. However, Sweden had not waited for this treaty to occupy the area between Bohus and the sea: in 1473, it established a new town, Nya Lödöse, and in 1603, Charles IX founded Gothenburg at the mouth of the Göta Älv. Although Gothenburg was devastated by the Danes in 1611, it was refounded in a better location by Gustavus Adolphus in 1619. Initially, it controlled only a narrow window onto the Kattegat, but further battles—culminating in the Second Treaty of Brömsebro (1645) and the Treaty of Roskilde—expanded this access. Sweden thus secured the broad entry to the Kattegat that it still enjoys today.

The burden of a dual coastline

While access to two different seas offered France and Sweden significant commercial advantages, it also imposed a geostrategic burden: the need to defend two coastlines and coordinate two separate fleets. Mahan discussed this issue in relation to France, but a highly illustrative episode from the Danish-Swedish wars also comes to mind: the missed rendezvous between the Gothenburg and Stockholm squadrons in the spring of 1677.⁷ On May 20 of that year, the Gothenburg squadron, consisting of twelve ships, was intercepted by a Danish squadron of thirteen ships as it attempted to enter the Baltic. The Swedes lost eight ships in the battle. The Stockholm squadron, with 34 ships, did not set sail until June 9, arriving in the Danish straits nearly three weeks after the Gothenburg squadron’s destruction. On July 2, it was severely

7. Mahan, A. T., *The Influence of Sea Power upon History 1660–1783* [1890], reprinted New York, Hill and Wang, 1957, 26.

defeated by 27 Danish ships, losing eight ships of the line and other vessels. In this case, Denmark's central position between Sweden's two maritime facades allowed it to defeat the Swedish fleets separately—fleets that, if united, would have held a clear numerical advantage over the Danish navy.

In French naval history, Toulon played the same role in the Mediterranean as Stockholm did in the Baltic, while Brest was to the Atlantic what Gothenburg was to the Kattegat. The Strait of Gibraltar, meanwhile, represented the same obstacle for France as the Danish straits did for Sweden. However, the problem only arose after the British took control of Gibraltar in 1704. Before then, the French had managed to unite their two fleets on several occasions. For example, in 1690, Marshal de Tourville concentrated 75 ships off the English coast and defeated an Anglo-Dutch force of 59 ships at the Battle of Béveziers.⁸ This victory briefly gave France control of the Channel and could have led to an invasion of England—had the French government prepared an expeditionary force, which it had not.

Reuniting the two French fleets in the Channel, regaining control of it, and using it to land an army in England became the holy grail of French strategists in the 18th and 19th centuries. But by then, the British controlled Gibraltar. On August 17, 1759, they spotted the Toulon fleet as it passed through the strait at night and gave chase. The French attempted to take refuge in neutral Portugal, but the Royal Navy burned three of their ships and captured another on August 18–19. As for the Brest fleet, it managed to break the British blockade on November 14 to embark troops in southern Brittany, but it, too, was pursued by the Royal Navy and lost five ships at the Battle of Quiberon Bay (November 21, 1759).⁹ The remaining ships were blocked in their refuge, and the British secured command of the sea.

A similar scenario unfolded in 1805, albeit in a different form. With Brest blockaded by the Royal Navy and Spain having joined the war on France's side, Napoleon devised a plan: the Toulon, Rochefort, and Spanish fleets would unite, then sail to break the Brest blockade and

8. Or Beachy Head.

9. Called « bataille des Cardinaux » by the French.

gain control of the Channel. The Grande Armée, stationed around the Strait of Dover, could then invade England. The novelty compared to 1759 was that the initial fleet rendezvous would take place in the West Indies, far from British-patrolled European waters. The Toulon fleet did reach the islands with a Spanish detachment, but by the time it arrived, the Rochefort fleet had already returned to France. On its way back to European waters, the Toulon fleet was spotted by the British and forced to take refuge in Cádiz, from which it only emerged to be crushed at Trafalgar on October 21, 1805.

Baltic ambitions and mediterranean ambitions

Both Sweden and France sought to dominate the inland seas they bordered, but this ambition was far more consistent—and successful—in Sweden's case. Having occupied Finland since the Middle Ages, the Swedes conquered Ingria, Estonia, and Livonia in the early 17th century, cutting off Russia from the Baltic by 1617. Their intervention in the Thirty Years' War then secured important bridgeheads in Germany under the Treaties of Westphalia (1648). By that time, Sweden controlled most of the Baltic coast and had become a "circummaritime" state, to borrow a concept from the great Swedish geopolitician Kjellén.¹⁰ France, by contrast, never achieved such dominance in the Mediterranean; at best, it exercised relative control over the western basin at certain times. This was the case from 1808 to 1814, when Napoleon's armies occupied Spain and Italy (though the Royal Navy harassed their coasts with impunity), and later with the colonization of Algeria (1830–1962), supplemented by protectorates over Tunisia (1881–1956) and Morocco (1912–1956). As for the eastern Mediterranean, the French mandate over Syria and Lebanon lasted only a quarter of a century (1920–1946).

10. Wedin, L., « Kjellén, la naissance de la géopolitique et la pensée navale suédoise », in Hervé Coutau-Bégarie (ed.), *La Pensée géopolitique navale - L'Évolution de la pensée navale* vol. V, Paris, ISC-Economica, 1995, 234. For a global survey of Kjellén's ideas, see Philippe Ranquet, « Rudolf Kjellén et sa postérité », in H. Coutau-Bégarie and M. Motte (ed.), *Approches de la géopolitique, de l'Antiquité au XXI^e siècle*, 2nd edition, Paris, Economica, 2015.

The first explanation for this difference lies in the two countries' positions relative to their respective inland seas. The geographical centre of the Baltic—including the Gulf of Bothnia, Gulf of Finland, and Gulf of Riga—is located between the Åland Islands and the island of Gotland, about 100 kilometres off Stockholm. In contrast, the geographical centre of the Mediterranean lies east of Malta, more than 1,500 kilometres from Toulon. In other words, Sweden sits at the heart of the Baltic, while France is merely on the periphery of the Mediterranean. The Swedes thus enjoyed the advantages of a central position: in peacetime, they could radiate in all directions, and in wartime, they could defeat separated adversaries to prevent their unification. A prime example was Charles XII's strategy at the start of the Great Northern War, which pitted Sweden against a Danish-Polish-Russian coalition. The Swedish king began by landing his army near Copenhagen, forcing the Danes to sign a peace treaty in August 1700. He then re-embarked his troops, transferred them to the eastern Baltic, and defeated the Russians at Narva in November 1700. Finally, he invaded Poland in July 1701.

The second explanation is that the Baltic is far easier to cross than the Mediterranean: it is six times smaller and dotted with hundreds of thousands of islands and islets (compared to just 11,000 in the Mediterranean), providing routes that even small-tonnage vessels can navigate.¹¹ This is particularly true of the Åland Islands, whose 6,500 islands and islets—blocking the entrance to the Gulf of Bothnia—form a bridge between Sweden and Finland. Moreover, large sections of the Baltic can occasionally be crossed on foot, as 10–20% of its surface freezes during mild winters and nearly half during harsh ones.¹² Thus,

11. The Baltic Sea has an area of approximately 430,000 km² (including the Gulfs of Bothnia, Finland, and Riga), compared to 2.5 million km² for the Mediterranean. In this respect, although it is sometimes referred to as a “northern Mediterranean”, its true counterpart in southern Europe is the Black Sea, which has an area of approximately 436,000 km² excluding the Sea of Azov; including the latter, it reaches about 475,000 km². The figures vary significantly depending on the criteria used, but the difference between the Baltic and the Mediterranean is substantial in any case.

12. This phenomenon is due not only to the proximity of the Arctic, but also to the low salinity of the Baltic, its shallowness, and the highly indented profile of its coastline.

in the winter of 1657–1658, Charles X Gustav marched on Copenhagen by crossing the ice-bound Danish straits, forcing Denmark to cede significant territories under the Treaty of Roskilde.

The third explanation, as hinted at in the introduction, is that the Baltic represented Sweden's almost exclusive horizon, despite its window onto the Kattegat. Although economically important, this window was of limited use for political-military projection into the Atlantic, as Sweden lacked the human and material resources for such a task. This is demonstrated by the short-lived nature of its distant colonies: the Delaware Valley, occupied in 1638, was seized by the Dutch in 1655; trading posts established on the coast of present-day Ghana in 1650 fell to the Danes in 1663; the British gave Guadeloupe to Sweden in 1813, but it was ceded back to France in 1814; only Saint Barthélémy remained Swedish for nearly a century (1784–1878). France, on the other hand, has long been torn between three geopolitical horizons: continental Europe, the Atlantic, and the Mediterranean. It was thus impossible for French to devote all their efforts to the latter.

Incidentally, these observations lead us to mitigate our earlier analogy between Brest and Gothenburg: in French naval history, Brest played a role as important as Toulon, if not more so; in Swedish naval history, Gothenburg held a subordinate rank, and its fleet was generally weaker than that of the Baltic.¹³ But let us now examine how Sweden and France used their respective geopolitical environments in their naval strategies.

Strategic choices

Coastal development

A credible naval strategy begins with the selection and development of bases. These must meet several criteria: first, they must offer sheltered

13. Another difference is that Gothenburg lies at the end of the route crossing the Scandinavian isthmus, whereas Brest is far removed from the mouth of the Seine—the northern starting point of the French isthmus. The port controlling that estuary, Le Havre, was in fact too small to accommodate the scale the French navy assumed from the reign of Louis XIV onwards.

anchorages that are vast and deep enough to accommodate entire fleets; second, they must be well-positioned relative to potential theatres of operation; and third, they must have strong defensive characteristics.

While Stockholm and Gothenburg, like Toulon and Brest, immediately satisfied the first criterion, they had certain shortcomings regarding the second. Gothenburg's advantage was its oversight of the Kattegat and the northern Danish straits, but those same straits cut it off from the Baltic. Stockholm was ideally located for operations in the northern and eastern Baltic but was far from southern Sweden—the region most threatened by Denmark—and even farther from the German and Polish coasts. Additionally, it lay in the northern Baltic, the area most prone to freezing in winter. It is thus understandable that in 1664, the Swedes established a third naval base in the southern province of Blekinge, which Denmark had ceded under the Treaty of Roskilde. This base was set up in Karlshamn, but its flaws became apparent on October 7, 1676, when it was captured by the Danes: it was too close to Denmark, and its defences were inadequate. Meanwhile, the Stockholm fleet was paralyzed by ice during the winter of 1675–1676, confirming the need for a southern base. Hence the founding of Karlskrona in 1680, about 60 kilometres east of Karlshamn, in a location whose defences we will discuss later.

For France, the equivalents of Karlskrona were Rochefort and Cherbourg, but their fates were less fortunate. Both bases originated from the fact that Brest alone could not ensure the security of France's western coast. Not only was it risky to have a single naval port (as it could be blockaded by the enemy), but Brest was located at the western tip of Brittany—well-suited for operations toward Ireland or the Americas but too far from the eastern part of the Bay of Biscay. Thus, Rochefort was established in 1666. To make it invulnerable to attacks from the sea, it was built inland on a meander of the Charente River. However, the river's shallow depth proved a major constraint, as large ships could only enter after unloading their cannons—a limitation that severely restricted Rochefort's strategic value.

Brest had another disadvantage: it was too far from the eastern part of the Channel, east of the Cotentin Peninsula. This was starkly

illustrated by the disaster at La Hougue in the spring of 1692. On May 29, the Battle of Barfleur saw Marshal de Tourville force a retreat of an English fleet twice as powerful as his own. But his ships were badly damaged and required urgent repairs, which—due to the lack of a base in the Channel—could only be done in Brest. However, 15 ships, hindered by strong currents, failed to reach Brest and ran aground on the Cotentin beaches, where they were burned by the English. The lesson was clear: a major naval base was needed in the Cherbourg roadstead, at the tip of the Cotentin Peninsula. Vauban had begun work on this in 1687, but it was soon abandoned due to the high cost of turning an open roadstead into a fortified base. Work only resumed in 1784 and was largely completed by 1858—by which time England was no longer France's designated enemy.

This leads us to the third criterion for a proper naval base: strong defensive characteristics. Here, a major difference emerges between Sweden and France. Sweden's 2,400-kilometer coastline boasts 267,570 islands and islets—a world record.¹⁴ While France's coastline is more than twice as long (5,500 kilometres), it has only 1,300 islands and islets. Some of these islands contribute to the defence of French naval bases (such as Ouessant off Brest, Île Pelée off Cherbourg, Île d'Aix off Rochefort, and Porquerolles near Toulon), but they play only a secondary role. In contrast, Swedish naval bases are shielded by archipelagos. The Stockholm archipelago comprises 24,000 islands and islets stretching 120 kilometres along the coast. The Gothenburg archipelago, with 2,000 islands, islets, and reefs, is more modest but still provides a defensive advantage unmatched by any French naval base. As for Karlskrona, its approaches are protected by the Blekinge archipelago, with about 1,650 islands and islets—one of the advantages of this site over Karlshamn, which it replaced. Of course, geography alone does not provide defence, and the presence of archipelagos did not absolve the Swedes from fortifying access to their major ports. However, it did simplify the task.

14. We are considering Sweden here within its current borders—even though its size has varied considerably throughout history, particularly during the union with Norway, which gave it a coastline 5,200 kilometres long—but this does not invalidate the core of our argument.

In the realm of strategic territorial development, we must also mention the cutting of *isthmuses* through canals linking their two maritime facades. In France, this is the Canal des Deux-Mers (Channel-Mediterranean Canal), 434 kilometres long, consisting of the Canal du Midi (built 1661–1681) to the east and the Garonne Lateral Canal (built 1838–1856) to the west. In Sweden, the Trollhättan Canal was dug between 1793 and 1800, connecting the Kattegat to Lake Vänern, which was then linked to the Baltic by the Göta Canal (1810–1832), creating a 390-kilometer waterway from one maritime facade to the other. Beyond their economic value, the Canal des Deux-Mers and its Swedish counterpart allowed for the safe movement of troops and military equipment. However, unlike the Kiel Canal (99 kilometres), built by Germany from 1887 to 1895, which allowed its battleship fleets to move freely between the Baltic and the North Sea, the French and Swedish canals could not accommodate large warships. The reason is that the Kiel Canal was dug in a low-lying area, while the French and Swedish canals had to cross thresholds 194 and 92 meters above sea level, respectively, requiring numerous locks. Designing these canals to accommodate large ships would have been prohibitively expensive.

Forms of naval warfare

Naval warfare takes three main forms: fleet warfare, which aims to annihilate or repel the enemy's battle fleet in major battles to secure command of the sea; commerce raiding, waged against the enemy's merchant ships; and coastal warfare, which includes bombardments and landings on enemy shores. Designing a naval strategy fundamentally means determining the optimal balance between these three forms of action, depending on the stakes of the conflict, the geography of the theatre of operations, and the balance of power.

Fleet warfare is generally a method of action for the strong against the weak or the strong against the strong. It naturally requires large, heavily armed combat ships. In this regard, Sweden was advantaged by its vast resources in timber and iron. Thus, it was able to launch large fleets and adopt an offensive strategy, as demonstrated by the

three battles won in May, June, and July 1565 by Klas Horn over the numerically inferior fleets of Denmark and Lübeck. The French navy, for its part, had to import some of the resources it needed, particularly masts and tar (with Sweden among its suppliers). Nevertheless, it practiced fleet warfare when it was superior or equal to its rivals. This was the case in the mid-reign of Louis XIV, as seen in the battles of Béveziers and Barfleur, and later during the American War of Independence, when the Royal Navy found itself numerically inferior to the combined French, Dutch, and Spanish fleets. Notable here is the Indian campaign (1781–1783), during which Suffren displayed an aggressiveness praised by Mahan.¹⁵

However, from the end of Louis XIV's reign onward, commerce raiding took on increasing importance in French naval strategy, as the balance of power had shifted in favour of the Anglo-Dutch fleets. In a famous 1695 memorandum, Vauban thus advocated launching hundreds of privateer ships to attack enemy trade. In his view, this approach had several advantages: it would be cheaper than fleet warfare, as private actors would bear some of the cost; it would be easy to execute, since much of the Anglo-Dutch trade passed by France's Atlantic and Channel coasts; England and the Netherlands would be unable to mount significant reprisals against French maritime trade, as it was not very extensive; and finally, privateering would compel England and the Netherlands to negotiate by harming the interests of their influential business elites.¹⁶ In practice, French strategy from 1688 to 1714 did not strictly follow Vauban's advice but instead used a mix of fleet warfare and privateering, which yielded decent results by forcing the Royal Navy to combat two very different threats simultaneously. Under Louis XV, during the French Revolution, and under Napoleon, however, fleet warfare was neglected in favour of commerce raiding—a dead end.

Sweden, for its part, did not ignore commerce raiding but did not assign it the same importance as France. At least three reasons explain this reluctance. First, during the period when Sweden had a circum-

15. Mahan, A. T., *The Influence of Sea Power upon History*, 339ff.

16. Vauban, *Mémoire concernant la caprerie* [1695], reprinted in *Oisivetés de M. de Vauban*, vol. IV, Paris, Corréard, 1842, 157ff.

maritime empire, occupying an enemy port with a Swedish army operating from land dealt a more effective blow to trade than seizing a few merchant ships at sea. Second, Baltic trade was not as critical to Sweden's enemies—Denmark and later Russia—as Atlantic trade was to France's enemies. Third, Sweden, which relied heavily on exports of iron, copper, timber, and tar, had to fear reprisals against its own trade—a concern that did not apply to France. Overall, commerce raiding remained marginal in Swedish naval strategy. It was practiced mainly toward the end of the Great Northern War (1700–1721), when Sweden's financial crisis led its government to encourage privateering. The main theatres were the Kattegat and Skagerrak, where privateers operating from Gothenburg and Marstrand intercepted Danish trade.

The difference between Sweden and France is even more pronounced in coastal warfare. While the French navy conducted many amphibious operations—one of the most remarkable being the 1830 landing in Algeria, where 30,000 men were put ashore in less than seven hours—such operations were rarer in its history than in Sweden's. Geography largely explains this contrast: the narrower and more island-strewn a sea, the more it interacts with the land. This is true of the Mediterranean but even more so of the Baltic, which is why the Swedes used galleys—amphibious *par excellence*—more intensively and for longer than the French.¹⁷ While these units ceased to play a leading role in French Mediterranean strategy as early as the mid-17th century and were finally abolished in 1748, they remained important in the Baltic during the Russo-Swedish War of 1808–1809. This brings us to the most fundamental difference between Sweden and France: the relationship between land and sea power.

Land and sea

We have seen that France is torn between three geopolitical horizons: continental Europe, the Atlantic, and the Mediterranean. Campaigns

17. Their shallow draft indeed allowed them to hug the coastline closely, while their flat bottoms enabled them to beach themselves during landing operations. The tactical agility the galleys derived from their mode of propulsion was also an asset in the complex environments of coastlines and archipelagos.

in the latter two spaces sometimes required cooperation between the army and navy, not only for landings like that in Algeria but also for the conduct of operations already underway on land. For example, during the First Italian War (1494–1497), the fleet of King Charles VIII transported his artillery while his army crossed the Alps, then seized ports on the Italian coast to establish communication with the army and protect its flank as it advanced toward Naples and later retreated to France. In the Atlantic, the Siege of Yorktown (1781) offers another example: the naval victory won by Admiral de Grasse in Chesapeake Bay ensured the freedom of action of Rochambeau's army, which was thus able to force the British garrison to surrender.

However, maritime horizons were almost always secondary in the eyes of French leaders. Their primary concern was a land invasion from the north or east—regions lacking natural borders and leading straight to Paris. Indeed, the French capital has been the target of many offensives throughout history and fell to the enemy in 1814, 1815, 1871, and 1940. Thus, the French army's main mission was to guard the country's land borders and, under Louis XIV in particular, to push them northward and eastward to expand the strategic buffer protecting Paris. The Revolution and the Empire, for their part, pursued unbridled expansionism, but again, land ambitions far outstripped maritime concerns. As a result, the French army and navy have generally looked in opposite directions, making them strangers to each other.

Sweden's case is very different. Its capital is farther from potential threats than Paris and more difficult to attack by land due to its archipelagic setting.¹⁸ As a result, it has only been conquered twice: first, it was taken by the Danes in 1520, then retaken three years later by Gustav Vasa. Both times, the land siege was complemented by a naval blockade—geography thus imposed army-navy cooperation from the outset. The creation and defence of a circummaritime empire perpetuated this trend, as it depended on Swedish navy's ability to move the Swedish army from one end of the Baltic to the other, supplying

18. Paris is only 225 kilometres from Lille—which was part of the Spanish Netherlands until 1667—whereas Stockholm is 463 kilometres from Brömsebro, a town located on the Danish-Swedish border until the Treaty of Roskilde.

distant garrisons, and supporting land forces operating on the coast or in the archipelagos.

This interpenetration of land and sea gained further importance during the Great Northern War, for in 1702, Russia managed to regain access to the Baltic, from which Sweden had ousted it in 1617. This access was located at the head of the Gulf of Finland, which once again became the epicentre of Russo-Swedish rivalry. This 400-kilometer-long, 50–130-kilometer-wide funnel, with over 3,000 islands and islets, is the quintessential amphibious theatre, prompting Russia to build a large galley fleet. Since the supply of Swedish and Russian armies operating along the Finnish coast was largely seaborne, naval and land operations were closely intertwined. This sequence culminated in the victory won by the Russian galleys at the Battle of Hangö (July 26–27, 1714), which opened the way to the Åland Islands—and potentially to Stockholm.

Now on the defensive, the Swedish navy developed its flotillas to defend its coastline and return to parity with the Russians in the Gulf of Finland. From 1756 onward, it even split into two distinct forces: the high sea fleet and an amphibious force composed of galleys, gunboats, and frigate variants specially designed for archipelagic operations. Known as the Army Fleet, this force answered not to the Admiralty but to the land forces, with which it was to maintain close liaison. Thus, during the Russo-Swedish War of 1788–1790, operations saw armies engaged on the Finnish coasts flanked by coastal flotillas, which in turn were covered from the open sea by the high sea fleets. The French navy had experienced similar situations in the 1630s, when it had to clear its Mediterranean approaches of bases established there by the Spanish; these operations involved the navy, the army, and the galley corps, which was an independent entity. But this was a brief episode in French naval history, whereas the geography of the Baltic has always favoured intensive army-navy cooperation.

Conclusion

The comparative study we have just undertaken reveals both the unity and diversity of naval strategy. Its unity lies in the fact that it always

involves securing the best possible ports to exploit a range of options—from fleet warfare to coastal warfare, including commerce raiding. Its diversity stems from the fact that the choice of ports and the balance between the three forms of action are always contingent on a given geopolitical environment, with its assets and constraints.

This point has long been obscured by the Mahanian dogma of the primacy of fleet warfare, which was derived from extrapolating a particular situation: that of England in the classical era. As an island nation, England was safe from invasion as long as it retained command of the sea, so it did not need to maintain a strong land army and could thus devote the bulk of its military budget to its navy. This allowed it to amass the strength necessary to win major fleet battles.

The same did not hold for France, because its absolute priority was the defence of its land borders; moreover, its position as an *isthmus* between the Atlantic Ocean and the Mediterranean forced it to maintain two separate fleets. Consequently, France could only occasionally practice fleet warfare and had to make significant room for commerce raiding. The burden of a dual coastline also weighed on Sweden, but it was not as decisive as in France's case, because for Stockholm, the priority was clearly control of the Baltic. Thus, the Swedish navy practiced fleet warfare more often than the French navy. Moreover, since it operated in a theatre characterized by the interpenetration of land and sea, it developed amphibious capabilities that, to an outside observer, constitute its most remarkable feature.



Marinens vägval i ett förändrat säkerhetsläge

Av kapten (RO) Olle Neckman

The article examines the strategic transformation of the Swedish Navy in response to the deteriorating European security environment and Sweden's accession to NATO. Drawing on historical examples of Swedish maritime strategy, it argues that successful naval development requires continuous adaptation to changing operational realities rather than reliance on established paradigms. The analysis contrasts the traditional concepts of 'sea denial' and 'sea control', demonstrating how NATO membership has expanded Sweden's maritime responsibilities from territorial defence to ensuring secure sea lines of communication and supporting allied operations. The article further emphasizes the increasing importance of amphibious forces, distributed operations, autonomous systems, and integrated sensor networks in the Baltic operational environment. It highlights the complementary roles of regional initiatives such as the Joint Expeditionary Force (JEF) and the Northern Navies framework in strengthening deterrence and operational interoperability. The central argument is that the future Swedish Navy should be conceived as a distributed maritime combat system that integrates major surface combatants, submarines, amphibious units, autonomous platforms, and allied capabilities. Such an approach, the author contends, offers the greatest operational effectiveness and strategic resilience in an era characterized by rapid technological change and increasingly asymmetric maritime warfare.

Inledning

Det säkerhetspolitiska läget i Europa har förändrats snabbt och i grunden. För Sveriges del innebär det att totalförsvaret – både det militära

* Författaren är kapten (RO). Han har tidigare varit ordförande för Sällskapet Kustjägareveteraner samt redaktör för tidningen Kustjägaren.

och civila – måste återtå i en snabb och förnuftig omfattning. Det handlar inte bara om politiska beslut och ekonomi utan i minst lika hög grad om genomförande som inte betyder slöseri, men samtidigt har en avskräckande effekt på den som överväger att på ett eller annat sätt angripa oss. Vi har också en ny situation som påverkar vårt agerande. Sverige är en del av Nato och som medlemsland har vi även ett uppdrag att kunna bistå våra allierade i samma utsträckning som vi förväntar oss att få hjälp med vårt försvar. Det försämrade säkerhetspolitiska läget och behovet av att upprusta försvaret väcker en avgörande fråga: hur genomför man stora och snabba förändringar utan att tappa riktning, helhet och verklighetsförankring?

Grunden för beslut och tankar i ett kort historiskt perspektiv

Dagens situation är i flera avseenden unik, men samtidigt inte. Tanke-sätten och underlagen för beslut tycks vara universella medan tekniken och genomförandet mer styrs av tidens möjligheter och i bästa fall av tidigare erfarenheter. Havet utgör den grundläggande förutsättningen för en stor andel av transporter, såväl fredliga som mer ondsinta sådana. Här kan vi lära oss av vår historia. Det kan därför vara värt att något reflektera över hur tidiga erfarenheter förädlade vårt sätt att utveckla vår maritima och marina säkerhet.

Vikingahövdingen Harald Hårdråde hade i decennier verkat i miljöer där rörlighet, initiativ och psykologisk dominans var avgörande. Hårdråde hade visserligen andra avsikter än vad som är fallet i dagens mer uttalade krigföring, men tankesättet och värderingarna ger oss insikter. Hans erfarenhet var att motståndaren nästan alltid kom för sent, var splittrad eller handlingsförlamad. När den engelska hären kort efter Hårdrådes landstigning på Englands kust år 1066 oväntat dök vid Stamford Bridge upp hade denne därför redan mentalt avslutat kriget. Han hade landstigit, säkrat området och betraktade hotet som marginellt. Självuppfattningen, formad av ett liv av framgångsrik rörlig krigföring, gjorde att han underskattade motståndarens tempo, överskattade sin egen handlingsfrihet och ignorerade behovet av

beredskap i övergången mellan landstigning och markstrid. Den snöpliga förlusten vid Stamford Bridge markerar därför inte bara slutet på vikingatiden, utan slutet på ett tankesätt som hade blivit för självsäkert för sitt eget bästa.¹ Harald Hårdrådes beslut var med andra ord inte irrationella i sig. Snarare framstod de som fullt rationella i hans mentala modell eftersom de byggde på decennier av lyckade operationer vid vilka motståndaren alltid hade reagerat långsammare.

När Sverige under Karl XI byggde upp sin örlogsbas i Karlskrona under 1680-talet var det ett uttryck för ett annat slags självuppfattning. Staten såg sig nu som en sjömacht i europeisk mening. Flottan organiserades för linjestrid och kontroll av öppet hav, det vill säga för avgörande möten mellan större enheter. Det var en rationell och framgångsrik anpassning till tidens dominerande krigsform. Men anpassningen innebar också ett vägval. Fokus på linjeflottan ledde i sin tur till att det samtidigt skapades utrymme för utveckling av andra former av krigföring. Så länge motståndaren accepterade den rådande ordningen utgjorde detta inget problem. Men när denne inte länge gjorde detta blev konsekvenserna snabbt tydliga.

De ryska angreppen år 1719 visar detta med all önskvärd tydlighet. De ryska galärflottorna sökte inte strid med den svenska örlogsfloTTan utan undvek den. I stället rörde sig de ryska galärerna genom kustnära vatten i vilka de stora fartygen hade svårt att operera. För den svenska sidan framstod detta som en plötslig och överraskande avvikelse mot krigets normer vilken man inte kalkylerat med. Men i själva verket var det en konsekvent strategi, byggd på en annan förståelse av krigets möjligheter (asymmetri). När det stod klart att motståndaren inte spelade efter samma regler längre blev en förändring nödvändig.

Utvecklingen av den svenska skärgårdsflottan (arméns flotta) utgjorde resultatet av en sådan nödvändig förändring. Den representerade ett medvetet försök att möta motståndaren i den miljö där han var som starkast, men med egna medel. Nu utvecklades fartyg och strategier

1. Till historien hör sedan att segraren vid Stamford Bridge, Harald Godwinson, tre dagar senare förlorade slaget vid Hastings mot Vilhelm Erövraren som landstigit vid Pevensey Bay. Det sägs att Godwinson sökte upprepa samma taktik som vid Stamford Bridge, men att den snabba förflyttningen kan ha lett till att hans trupper var utmattade vid ankomsten till Hastings.

som var anpassade till skärgårdens villkor. Det som från början var en anpassning blev efterhand till den nya normen. Galärer och kanonslupar blev inte bara verktyg, utan en del av en ny självbild. Man hade lärt sig att tänka rätt i en viss miljö – men risken var samtidigt att man började tro att detta tänkande var universellt.

Vid Svensksund, utanför Kotka i finska viken, sammanföll modell och verklighet. Den svenska sidan lyckades föra striden i en miljö i vilken den egna strukturen var optimerad och motståndaren mindre anpassad. Resultatet blev en seger som i efterhand kan framstå som självklar. När den uppfattningen rubbas, uppstår återigen utrymme för överraskning. Det intressanta med denna pendel är att den inte bara slår från ena sidan till den andra som en självsvängning utan att den i allra högsta grad är inducerad av hur vi subjektivt känner motståndaren.

Under 1800-talet skedde sedan en gradvis förändring. De mindre enheterna – kanonslupar och kanonjollar – utvecklades vidare och organiserades i kanonjarkåren. Här förfinades det kustnära tänkandet ytterligare. Striden blev mindre beroende av stora formationer och mer av lokala initiativ, snabb rörelse och utnyttjande av terräng. Samtidigt växte en ny insikt fram. Rörlighet var inte tillräckligt. Om angriparen hade förmåga att uppträda var som helst, måste man också kunna påverka var han kunde uppträda. Därför utvecklades fasta system som komplement till de rörliga. Batterier, spärrar och befästningar skapade ett ramverk inom vilket den rörliga striden kunde utkämpas. Detta institutionaliserades år 1902 i form av kustartilleriet.

För denna tidskrifts läsekrets är det knappast nödvändigt att beskriva begreppet havsbandslinjen, det vill säga de fasta kustartilleribefästningar som grupperades så långt ut från fastlandet som möjligt. I modern tid har begreppet havsbandslinjen i viss mån förlorat sin strategiska betydelse, inte därför att fenomenet försvunnit, utan därför att övergången mellan hav och land blivit mer flytande. Luftburna förband, långgräckviddiga vapensystem och digitala sensorer har gjort att striden kan påverkas långt innan en fysisk linje passeras. Som analytiskt begrepp har dock havsbandslinjen fortfarande ett värde. Begreppet påminner om att det finns ett skede där angriparens rörelse måste omsättas i handling och att denna omsättning alltid innebär en ökad sårbarhet.

Även här, precis som tidigare i historien, kan det konstateras att när ett system väl är etablerat uppstår en ny självuppfattning. Hottet definieras och lösningen struktureras. Därefter finns en tendens att betrakta problemet som löst. Historien visar dock att varje sådan etablerad struktur förr eller senare möter en motståndare som tänker på ett annat sätt och att det då krävs förändring för att möta denne. Förändringen från fast kustartilleri till rörliga amfibiebataljoner utgör enligt min mening ett av de största paradigmskiften som Försvarsmakten har genomgått i modern tid.

Genom hela den ovan beskrivna utvecklingen löper en gemensam tråd. Från Harald Hårdråde, via linjeflottan till kustartilleriet handlar det inte ytterst om fartyg eller vapen, utan om hur aktörerna har sett på sig själva och sin motståndare. Överraskning uppstår i skillnaden mellan dessa uppfattningar. Den som lyckas genom överraskning riskerar att börja se sin framgång som en egenskap. Den som misslyckas riskerar att se nederlaget som en avvikelse. I båda fallen uppstår en förskjutning mellan självuppfattning och verklighet. Det är i detta mellanrum som nästa krig avgörs och det är där varje system – hur väl fungerande det än är – bär på fröet till sin egen begränsning.

Ingenting är nytt förutom det som är nytt

Den självbild och de uppfattningar som har byggt dagens marin är i grunden präglade av två viktiga faktorer, närmare bestämt frågan om vi ska kontrollera havet (*sea control*) eller om det räcker med att förneka dess bruk för motståndaren (*sea denial*) – till en kostnad som överstiger hans vilja. Valet mellan dessa eller kanske ännu hellre kombinationen av dessa påverkar i hög grad hur vi bör bygga vår förmåga.

Det amfibiska perspektivet

Östersjön är inte ett öppet hav, utan ett sammanhängande system av kustzoner, skärgårdar, grund, smala sund och öar. Det är i dessa övergångsytor som sensorer, verkan och rörlighet möts – och där



Bild 1. Amfibiebataljonerna – förband med stor rörlighet och god eldkraft. Foto: Försvarsmakten.

sjökriget i vårt baltiska operationsområde i praktiken avgörs. Det innebär ett skifte från att se kusten som skydd, till att se den som vapen, vilket numera i stort gäller alla Östersjöområdets kustområden.

Amfibiska förband kan utnyttja terrängen för maskering, rörlighet och överraskning på ett sätt som även små fartyg har svårt att matcha. Därmed blir landytan inte slutpunkten för sjömakten, utan dess förlängning. Kustjägare och amfibiebataljoner med vårt stridsbåtssystem får i detta perspektiv en utökad roll. Små snabba förband innebär att sensorer och verkan flyttas från kustavsnitt i en takt som motståndaren har svårt att följa, förutsatt att motståndarens sensorer störs. På så sätt skapas ett ständigt föränderligt operationsmönster, där förbanden aldrig befinner sig där fienden senast observerade dem. Det handlar om att göra havet farligt att använda, inte tryggt att dominera. Med dagens långräckviddiga precisionsvapen utgör denna typ av förband inte bara ett val utan en nödvändighet. Det är också en bestående erfarenhet från Ukraina.



Bild 2. Fransk fregatt av typen FDI. Den svenska regeringen beslutade under våren att köpa in fyra sådana fregatter. Dessa kommer att utgöra noder i ett moderniserat sjöförsvaret. Foto: Naval Group.

Flottans perspektiv – från förnekelse till kontroll

Östersjön har traditionellt uppfattats som ett vattenrum som fördröjer, kanaliserar och i bästa fall förhindrar en motståndare. Den svenska marinen formades under kalla kriget mer i termer av förnekande av sjöterritoriet (*sea denial*) snarare än kontroll av detta (*sea control*). Motståndaren skulle stoppas eller åtminstone fördröjas vid territoriälvattengränsen i avsikt att ge armén tid att mobilisera. Med inträdet i Nato sker en subtil, men avgörande tankeförskjutning. Havet utgör inte längre främst en barriär utan en förbindelselänk till allierade. Det är över Östersjön som förstärkningar ska tillföras, logistik flöda och våra allierade försörjas. Det innebär att Försvarsmakten och totalförsvaret inte längre enbart behöver kunna hindra en fiende från att använda havet – utan också garantera att vi själva kan använda det.

En annan filosofisk förändring är att havet inte längre främst ses som en arena för strid, utan som ett system av flöden i form av tele- och datatrafik, energiförsörjning och handel. Allt detta löper genom och i havet. Marinens (flottans) uppgift blir därmed inte bara att bekämpa en fiende, utan att skydda olika system för försörjning och infrastruktur. Det kräver en i princip konstant närvaro med olika former av marina förmågor och sensorer.

Dubbel logik som sitter ihop

Allt detta är logiskt, men förutsätter olika agerande och tankesätt i ett samverkande system. Ett system som också är kopplat till vilken nivå på konfliktskalan som aktualiseras. De finns heller inte något motsatsförhållande i det amfibiska perspektivet och flottans perspektiv. Sjökontroll bygger på en grundläggande komponent av sjöförnekelse för att kunna fungera fullt ut. Sjökontroll kräver att det för en motståndare också är farligt att använda havet. Det innebär att våra förmågor i ett påverkansperspektiv måste vara så tydliga och kända att en motståndare också uppfattar det som farligt, det vi benämner som avskräckning. Det är dock nödvändigt att göra avvägningar i logiken beroende på att det inte är möjligt få allt. Resurserna är trots allt begränsade även om det för närvarande görs en rejäl satsning på försvaret. För marinen innebär det rent krasst att den övergripande uppgiften både som nation och allierad styrs av beslut om hur resurserna ska fördelas och vilka förmågor som bedöms vara viktigast. Den avvägningen är inte bara omfattande utan även komplicerad. Grunden för besluten är vår yttersta förmåga att uthålligt kunna hantera en väpnad konflikt. Denna förmåga har som sitt främsta syfte att avhålla en potentiell fiende från att angripa, det vill säga att vi inte ska behöva ta vår förmåga i bruk. Vi ska vara så säkra som möjligt att det från motståndarens sida bedöms som att det inte på något vis lönar sig att angripa oss. Principen är enkel, men den praktiska avvägningen är minst sagt komplicerad.

Den eviga fredens logik och eftertankens kranka blekhet

Den situation som uppstod efter år 1996 med stora neddragningar av försvaret har skapat problem i dagens verklighet. Vi har en tendens att bygga militära förmågor med start från det befintliga. Efter en tid med stora neddragningar innebär det att vissa delar av våra militära förmågor har avvecklats i större utsträckning än andra. Incitamenten för besluten varierar med syftet. I allra högsta grad gäller detta marinen. Dagens utgångspunkt speglar inte en bra ansats.

Det senaste försvarsbeslut ger inte en helt rättvisande bild av behovet av förmågeutveckling och det gäller särskilt våra amfibiska förmågor och resurser. Utvecklingsbehovet måste ses i relation till vårt inträde i Nato där den viktigaste artikeln i fördraget (artikel 3) innebär att parterna, var för sig och tillsammans, genom egen beredskap och ömsesidigt bistånd ska upprätthålla och utveckla sin individuella och kollektiva förmåga att stå emot väpnade angrepp. Vi kan alltså inte enbart använda den totala utvecklingen av vårt totalförsvar i ekonomiska termer som måttstock på lämpliga åtgärder, utan vi måste också se vilka förmågor vi skapar och hur dessa bidrar till avskräckning och samhällets uthållighet vid en väpnad konflikt. Eftertanken kan inte infinna sig när konflikten står inför dörren.

Utvecklingen påverkas också i lika hög grad av starten som målet. Starten är förutsättningen för riktningen och målet för vilken väg vi ska ta för att nå resultatet. Det synes emellertid inte råda någon helt gemensam syn vare sig beträffande starten eller målet. Det är givetvis på sin plats i ett inledande utvecklingsskede, men förr eller senare är det nödvändigt att börja vandra mot målet. Men även här finns hinder. Vägen kan vara minerad och förutsättningarna för olika logiska beslut kan ha förändrats. Sådana situationer är militärer tränade att hantera med alternativa planer och reservmetoder. Det förutsätter emellertid att informationen är gemensam. Här finns brister i vissa avseenden, men det får här räcka med att citera överbefälhavaren, general Michael Claesson: ”Det är förvånansvärt många beslut som kan fattas långt ut i organisationen – men det förutsätter att man är insatt i vilket ansvar man har och förstår logiken.”

Det kan i det här sammanhanget vara värt att beröra två viktiga företeelser som i grunden emanerar från Storbritannien. *Joint Expeditionary Force* (JEF) är en brittiskledd multinationell snabbinsatsstyrka som samlar ett tiotal länder i norra Europa. Förutom Storbritannien och andra stater omfattar JEF Sverige, Finland och de baltiska staterna. Initiativet syftar till att skapa hög beredskap för att snabbt kunna agera i kriser, särskilt i Östersjöområdet, Nordatlanten och Arktis. JEF är inte en del av Natos formella kommandostruktur, men är fullt interoperabel med alliansen och fungerar som ett komplement till Natos mer omfattande beslutsprocesser.

Kraften och användbarheten ligger i flexibilitet och snabbhet. JEF kan användas tidigt i ett krisförlopp, innan ett eventuellt större Nato-engagemang, eller som en del av en gemensam operation. Operativt bygger JEF på nära samarbete mellan deltagande nationer och kan omfatta alla stridskrafter – mark, sjö och luft. I praktiken fungerar JEF som ett verktyg för regional säkerhet och avskräckning. Särskilt fokus ligger på att hantera gråzonsproblematik, skydda kritiska flöden och snabbt etablera militär närvaro i strategiskt viktiga områden. Det finns alltså en ganska tydlig relation till den utveckling som vår egen marin genomgår och som innebär ett starkt fokus på avskräckning och förmåga i gråzon.

Storbritannien har också tagit initiativ till att skapa en marin allians inom Nato för att avskräcka rysk aggression och expansion längs gränsen till öppet hav i norra Europa. Initiativet går under beteckningen *Northern Navies*. Det kan ses som ett försök att skapa en mer sammanhållen maritim operativ logik i norra Europa än vad den traditionella Natostrukturen i praktiken förmår att leverera med stora traditionella expeditionära marina styrkor. Utgångspunkten är att operationsmiljön i Nordatlanten, Nordsjön och Östersjön har egna särdrag. Alltså korta avstånd, komplex kustgeografi, kritisk undervattensinfrastruktur, täta civila sjötransportflöden och en motståndare som i hög grad använder hybrida och asymmetriska metoder. Inom denna miljö krävs snabb samordning, gemensam lägesuppfattning och interoperabilitet (förmåga att samverka) på en nivå som ofta ligger närmare det regionala samarbetet än de formella Natostrukturerna.

Det finns med andra ord även här en tanke som tangerar grunden för JEF. *Northern Navies* är därför inte bara något isolerat, utan ett operativt nätverk mellan marina styrkor i Storbritannien, Nederländerna och Norden och Baltikum. Syftet är att skapa gemensamma tankemodeller för hur sjökrigföring faktiskt kommer att bedrivas i regionen. Då handlar det inte enbart om klassisk sjöstrid, utan mer om en kontinuerlig kamp om sensorer, rörelsefrihet, logistik och kritiska system i kustnära och mer omslutna havsområden.

Här finns en tydlig koppling till erfarenheterna från både Svarta havet och Hormuzundet. Det centrala är inte nödvändigtvis att dominera havet i klassisk mening, utan att kunna kontrollera, begränsa

eller förneka motståndarens handlingsfrihet genom en kombination av plattformar, kustbaserade system, underrättelser och obemannade lösningar. Det innebär att sjökrigsföringen blir mer distribuerad (spridd över många förmågor), mer beroende av sensornätverk och mer integrerad med andra domäner.

Relationen till Joint Expeditionary Force (JEF) blir i detta sammanhang tydlig. Om Northern Navies representerar det maritima tänkandet och samordningen, så representerar JEF den operativa handlingsförmågan. Strukturellt kan man därför se Northern Navies som ett förberedande lager där gemensamma operativa begrepp, lägesbilder och samarbetsmönster utvecklas, medan JEF utgör genomförandelaget där dessa omsätts i faktisk militär verksamhet.

Det innebär att relationen inte är hierarkisk utan funktionell – teori och praktik hänger ihop. Ledningsmässigt innebär det en förskjutning mot mer distribuerad (delegerad) och nätverksbaserad ledning. I stället för att enbart förlita sig på centraliserade Natohögkvarter, skapas förmåga till snabb samordning mellan nationella marina staber. Det handlar alltså inte om att ersätta Nato, utan om att komplettera med snabbare och mer situationsanpassad ledning i regionen.

Det finns många intressanta paralleller i detta moderna resonemang vid jämförelse med *Marinplan 60* och det som jag här kallar för det amfibiska perspektivet. I dessa miljöer blir klassisk sjökontroll ofta svår att upprätthålla kontinuerligt. I stället utvecklas en mer dynamisk form av kontroll där olika aktörer tillfälligt kan dominera eller förneka vissa områden.

Det är här tankesättet i Northern Navies ligger nära de svenska och finska erfarenheterna av kust- och skärgårdskrigsföring. Taktiskt innebär detta en förskjutning från stora, koncentrerade förband till mindre, rörliga och distribuerade enheter. Kustrobotar, mineringar, obemannade system, sensorer och specialförband integreras med traditionella marina plattformar. Amfibieförband får i detta sammanhang en särskild roll som bärare av både sensorer och verkanssystem i kustzonen. De kan verka i gränssnittet mellan land och hav och bidra till att skapa osäkerhet för en motståndare.

Sammantaget kan Northern Navies och JEF förstås som två delar av samma utveckling. De representerar en anpassning till en operations-

miljö där snabbhet, regional förståelse och förmåga till asymmetrisk verkan blir allt viktigare. De ligger därmed i linje med erfarenheterna från moderna konflikter, där mindre aktörer med rätt kombination av teknik, taktik och geografi kan skapa stor operativ effekt.

Slutord

Till skillnad mot vad som ibland hävdas i den allmänna debatten står marinen med marinchefen i spetsen inte inför ett val mellan stora plattformar och autonoma system, utan inför uppgiften att skapa en marin struktur i vilken stora plattformar, små autonoma system, amfibiska förband, sensorer och logistik bildar ett sammanhängande strids-ekonomiskt system. Det är med andra ord inte en fråga om antingen eller utan om att välja rätt kombination.

Det svenska försvarsbeslutet innebär en omfattande utveckling av olika marina förmågor. Stora och kostsamma system som fregatter, ubåtar, sjöoperativa helikoptrar och marina basförmågor har här en central roll. Detta är i grunden logiskt. Sverige behöver uthållig närvaro, kvalificerad undervattensförmåga, luftförsvar till sjöss, sjökontroll, skydd av sjöförbindelser och förmåga att verka tillsammans med allierade i Nato. Stora plattformar skapar den nödvändiga räckvidd, uthållighet, ledningsförmåga och politisk-militära närvaro som mindre system inte ensamma kan ersätta. Samtidigt innebär dagens snabba utveckling av autonoma system, sensornätverk, precisionsvapen och distribuerad bekämpning att den traditionella plattformologiken inte längre kan vara ensamt rådande. Erfarenheterna från sjökriget i Svarta havet och andra konflikter visar att mindre, rörliga och relativt billiga system kan skapa stor operativ effekt mot betydligt dyrare mål. Det avgörande är därför inte plattformens storlek, utan hur väl denna passar in i ett system av sensorer, ledning, verkan, skydd, vilseledning och uthållighet.

Den marina utvecklingen bör därför inte utgå från frågan om Sverige ska satsa på fregatter eller autonoma system, utan från frågan hur fregatter, ubåtar, amfibieförband, kustrobotar, minor, obemannade system och basförband tillsammans kan skapa bästa möjliga operativa effekt i Östersjöns och Nordsjöns specifika miljö. I ett sådant perspek-

tiv blir de stora plattformarna inte självklara huvudaktörer i alla lägen, utan noder i ett bredare distribuerat system. De måste kunna leda, bära sensorer, samverka med obemannade system, bidra till luft- och sjöförsvaret och samtidigt skyddas av eller skydda ett mer finmaskigt nät av kustnära och autonoma förmågor.

En väsentlig risk är att vi utvecklar förmågor för att möta en motståndare sådan han var igår, inte sådan han kommer att vara i morgon. Om Ryssland eller andra aktörer drar slutsatsen att stora plattformar blir alltmer sårbara i kustnära miljöer, och därför själva går mot mer distribuerade, autonoma och asymmetriska metoder, får inte Sverige svara med enbart traditionell plattformsuppbyggnad. Det vore att möta nästa krig med gårdagens lösningar. Samtidigt vore det lika fel att tro att autonoma system gör större marina plattformar obsoleta. Framtidens marin kräver båda, men i nya relationer.

Det avgörande blir därför stridsekonomi. Sverige måste kunna tvinga en motståndare att använda dyra, begränsade och sårbara resurser mot många små, svårupptäckta mål som snabbt kan ersättas (uthållighet). Det ska ske samtidigt som våra egna kvalificerade plattformar används för att slå ut de förmågor som skapar operativt mervärde för en motståndare. Amfibieförbanden spelar här en viktig roll som kustnära bärare av sensorer, robotar, obemannade system, elledning, skydd och specialoperationer (kustjägare). De bör inte ses som marginalförband, utan som en möjlig nyckel i ett distribuerat (stort övergripande) marint försvar av Östersjön.

Marinens utveckling bör således vila på en mångsidig logik: kvalificerade plattformar för uthållig sjökontroll, ledning och allierad samverkan, men samtidigt en snabb och offensiv utveckling av distribuerade (samverkande), autonoma och kustnära system för sjöförnekelse, vilseledning och asymmetrisk verkan. Förmågeutvecklingen måste präglas av experiment, kortare utvecklingscykler och doktrinär rörlighet. Det viktiga är inte att välja mellan gammalt och nytt, utan att undvika att låsa fast framtidens marin i ett arv från en tidigare teknologisk och taktisk epok.

Marinen måste utvecklas från en plattformscentrerad organisation till ett brett och distribuerat maritimt stridssystem, där fregatter och ubåtar fortsatt är viktiga, men där deras värde avgörs av hur väl de

samverkar med autonoma system, amfibieförband, kustrobotar, sensorer och allierade förmågor. Det är en utveckling i vilken förmågan hela tiden utmanas av den teknisk utvecklingen, det vill säga system med bättre stridsekonomi.



Sveriges marina strategi i ett euroatlantiskt säkerhetssystem

Av ordinarie ledamoten Marko Petkovic*

The article examines how Sweden's accession to NATO and the European Union's expanding role in security and defence have fundamentally reshaped the strategic context for the Swedish Navy. It argues that Swedish maritime strategy should no longer be formulated within separate NATO and EU frameworks but rather within an integrated Euro-Atlantic security system in which the two organisations perform complementary functions. NATO provides the operational framework for collective defence, deterrence, and maritime control, while the EU strengthens Europe's defence preparedness through industrial, regulatory, logistical, and resilience-building measures. Drawing on classical and contemporary theories of sea power, the article analyses the implications of this evolving security architecture for Sweden's maritime strategy. It concludes that the Swedish Navy must be developed as an interoperable, operationally sustainable force capable of protecting vital sea lines of communication (SLOCs), critical underwater infrastructure, and allied reinforcement routes, while simultaneously contributing to both NATO's collective defence and the EU's maritime security initiatives. The article further contends that Sweden should actively take part in shaping the future development of the Euro-Atlantic maritime security architecture through enhanced operational integration, industrial cooperation, and strategic leadership.

* Författaren är kommandör och tjänstgör sedan år 2023 som marinens operationschef. Han har lång erfarenhet som fartygs- och krigsförbandschef samt som svensk representant på strategisk och militärpolitisk nivå i olika organisationer, exempelvis Nato och Europeiska unionen. Artikeln bygger på författarens inträdesanförande i Kungl. Örlogsmannasällskapet. Anförandet hölls vid akademiens ordinarie sammanträde i Stockholm den 21 januari 2026.

Inledning

Sveriges säkerhets- och försvarspolitik har under de senaste två decennierna präglats av ett gradvis närmande till Nato och ett fördjupat deltagande i Europeiska unionens (EU) gemensamma säkerhets- och försvarspolitik. Med inträdet i Nato år 2024 förändrades Sveriges säkerhetspolitiska utgångsläge i grunden. Samtidigt har EU genom utvecklingen av den gemensamma säkerhets- och försvarspolitiken, den reviderade gemensamma säkerhetsstrategin och vitboken om europeisk försvarsberedskap 2030 etablerat sig som en central aktör för Europas försvarsberedskap.¹

I artikeln argumenteras för att den förda säkerhetspolitiken inom Nato respektive EU har blivit alltmer integrerade med varandra. Det rör alltifrån från fredstida operationer till högintensiv väpnad strid. För Sverige innebär detta att nationell säkerhet inte längre kan betraktas enbart i ett territoriellt eller regionalt perspektiv. Detta gäller särskilt marinen, som måste kunna verka inom Natos militära planering och på samma gång bidra till EU:s arbete med maritim säkerhet, kritisk infrastruktur och samhällelig resiliens. Frågan är därför inte om Sverige ska prioritera Nato eller EU, utan hur de båda organisationernas respektive styrkor bäst kan förenas för att sammantaget stärka den svenska och europeiska säkerheten.²

Överbefälhavaren har återkommande betonat vikten av att förstå samspelet mellan Nato och EU som en strategisk helhet. Försvarsmakten måste behärska såväl Natos operativa planering som EU:s politiska, industriella och rättsliga verktyg. Ett ensidigt perspektiv riskerar att begränsa Sveriges förmåga att fullt ut utnyttja de möjligheter som det euroatlantiska säkerhetssystemet erbjuder.

Mot denna bakgrund undersöks i artikeln hur Nato och EU var för sig och tillsammans formar förutsättningarna för svensk marin strategi.

1. North Atlantic Treaty Organization (NATO), *Washington Summit Declaration*, Washington D.C., 10 July 2024; European Commission and High Representative of the Union for Foreign Affairs and Security Policy, *Joint White Paper for European Defence Readiness 2030* (Brussels: European Commission, 2025).

2. European Council, *Strategic Agenda 2024–2029* (Brussels, 2024); Ds 2026:12 *Skärpt läge – aktuell lägesbild i totalförsvaret och omvärlden*.

I fokus för undersökningen står EU:s växande betydelse som säkerhetspolitisk aktör. Det framstår som motiverat av den anledningen att förståelsen för unionens säkerhets- och försvarspolitiska roll fortfarande är mindre utvecklad än kunskapen om Natos förmågor på området. Det sagda gäller trots Sveriges mer än trettioåriga medlemskap i unionen.

Det teoretiska ramverket

Såväl de klassiska som mer moderna sjömaktsteorierna bildar utgångspunkten för undersökningen. Alfred Thayer Mahan framhåller sjömaktens betydelse för staters välstånd genom kontroll över handel och sjöförbindelser, medan Julian S. Corbett betonar att sjömakt främst handlar om att säkerställa maritim handlingsfrihet snarare än permanent kontroll över haven.³ Geoffrey Till vidareutvecklar dessa perspektiv genom att beskriva sjömakt som ett instrument för avskräckning, diplomati och skydd av globala handelsflöden.⁴ Ken Booth lyfter samtidigt fram flottans politiska funktion genom dess roller i krigföring, diplomati och upprätthållandet av god ordning till sjöss, medan Milan Vego betonar den operativa konsten och betydelsen av uthållighet, logistik och sjökontroll i gemensamma marina operationer.⁵ Thomas Schellings teori om avskräckning kompletterar sedan dessa perspektiv genom att visa hur trovärdig militär förmåga påverkar en motståndares beslut redan före en väpnad konflikt.⁶

Mot denna bakgrund analyseras den svenska marinens utveckling utifrån antagandet att Sveriges säkerhet bygger på förmågan att säkerställa maritim handlingsfrihet inom ett integrerat euroatlantiskt säkerhetssystem, där Nato och EU fyller olika, men samtidigt ömsesidigt förstärkande funktioner.

3. Mahan, A. T., *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783* (Boston 1890), kap. 1–2 (särsk. s. 79–85 och 246–250); Corbett, J. S., *Some Principles of Maritime Strategy* (London 1911), särsk. s. 116–119.

4. Till, G., *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*, 5 ed. (London 2026), s. 187–190, 264–265, 374–380, 1591–1593.

5. Booth, K., *Navies and Foreign Policy* (London 1977), särsk. s. 24–27; Milan N. Vego, *Operational Warfare at Sea: Theory and Practice*, 2 uppl. (Abingdon 2017), s. 115, 30–33, 600–614.

6. Schelling, T. C., *Arms and Influence* (New Haven 1966), s. 1–34.

Marinens roll i den säkerhetspolitiska kontexten

Sverige är en av Europas mest handelsberoende nationer. Omkring 90 procent av utrikeshandeln, mätt i volym, transporteras sjövägen. Landets ekonomiska välbefinnande, energiförsörjning och militära uthållighet är därför direkt beroende av fria och säkra sjöförbindelser. Sjöfarten är därmed inte enbart en ekonomisk funktion utan en grundläggande förutsättning för Sveriges nationella säkerhet.⁷

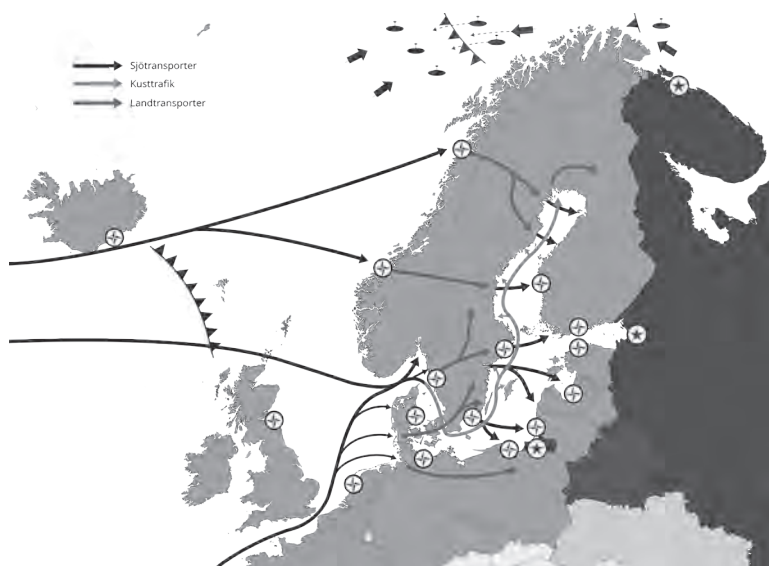
Den försämrade säkerhetspolitiska utvecklingen har ytterligare förstärkt denna koppling. Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina år 2022, sabotage mot kritisk undervattensinfrastruktur och återkommande angrepp mot den internationella sjöfarten har visat att maritima kommunikationslinjer, energiflöden och digital infrastruktur utgör strategiska mål redan i gråzonen mellan fred och väpnad konflikt. För Sverige innebär detta att säkerhet inte längre kan reduceras till territoriellt försvar. Numera omfattar den också skyddet av de sjöförbindelser som möjliggör handel, energiförsörjning och mottagandet av allierade förstärkningar.⁸

I ett svenskt perspektiv innebär detta att marinen inte längre är enbart en regional Östersjömarin. Den ska samtidigt hävda territoriell integritet, säkerställa maritim handlingsfrihet och bidra till skyddet av de *Sea Lines of Communication* (SLOC) som förbinder Sverige med Europa, Nordatlanten och Arktis samt den transatlantiska länken.⁹ Den svenska marinen blir därmed en central säkerhetspolitisk aktör vars uppgifter sträcker sig långt utanför det territoriella försvaret.

7. Trafikanalys, *Sjötrafik 2024* (Stockholm 2025); Sjöfartsverket, *Sjöfartens betydelse för Sverige*.

8. Ds 2026:12 *Skärpt läge*; European Commission, *Joint White Paper* (Brussels, 2025). Den bedömningen markerar en radikalt ändrad försvarspolitik inställning från svensk sida. Alltsedan 1958 års försvarsbeslut och fram till idag har politikerna slagit fast att inga militära medel för skydd av sjöfarten ska anslås, se exv. *Kungl. Maj:ts proposition N:r 110 år 1958 angående riktlinjer för försvarets fortsatta utveckling* (1958 års försvarsbeslut) respektive prop. 1976/77:74, *Om inriktningen av säkerhetspolitiken och totalförsvarets fortsatta utveckling* (1977 års försvarsbeslut). Rent praktiskt medförde detta att de större enheterna som jagare och fregatter successivt avvecklades.

9. Corbett, J. S., *Some Principles*, s. 113–115; NATO, *Strategic Concept* (Madrid, 2022), avsnitt om *deterrence, defence* och transatlantiska förstärkningslinjer.



Figur 1: Bilden visas hur tillföreltransporter av militär personal och materiel till danska, norska och svenska hamnar i händelse av kris eller krig. Personalen och materielen behöver i nästa steg föras med tåg eller lastbil alternativt med fartyg i kusttrafik till svenska hamnar på ostkusten för att därifrån transporteras vidare till Finland och Baltikum. I tillägg till detta behöver även folkförsörjningen säkerställas genom att den svenska importen av livsmedel, energi och industrins insatsvaror skyddas. För detta krävs ett fungerande sjöfartsskydd.

Nato – ramen för det kollektiva försvaret

Sveriges medlemskap i Nato innebär att marinen nu utgör en integrerad del av alliansens kollektiva försvar. Därmed förändras inte bara vilka uppgifter marinen förväntas lösa utan också hur den måste organiseras, utbildas och utvecklas. Marinens operativa effekt kommer i allt högre grad att bedömas utifrån dess förmåga att samverka med allierade sjöstridskrafter inom ramen för Natos gemensamma försvarsplanering.¹⁰

10. NATO, *NATO 2022 Strategic Concept* (Madrid, 2022), §§ 19–29.

Den första och mest grundläggande konsekvensen av inträdet i Nato är kravet på interoperabilitet. Svenska marina förband måste fullt ut kunna integreras och verka enligt Natos gemensamma doktriner och operativa planering. Interoperabilitet är en grundförutsättning för att svenska förband omedelbart ska kunna ingå i alliansens marina operationer.¹¹

Den andra konsekvensen av Natomedlemskapet är Östersjöns förändrade strategiska betydelse. Efter Sveriges och Finlands Nato-anslutning har Östersjön i praktiken blivit ett sammanhängande operationsområde för alliansen. Samtidigt utgör ryska styrkor i Kaliningrad och på Kolahalvön samt i Arktis fortsatt en betydande militär utmaning genom långsträckt robotssystem, luftförsvar och ubåtsförmåga som syftar till att begränsa Natos rörelsefrihet.¹² Marinen har därför en central uppgift bestående i att utöva sjökontroll, skydda kritisk undervattensinfrastruktur och säkerställa att allierade förstärkningar kan nå Baltikum och Norden i händelse av kris eller krig.

En tredje konsekvens är skyddet av *Sea Lines of Communication* (SLOC). Natos försvarsplanering bygger på att förstärkningar från Nordamerika och Västeuropa snabbt ska kunna transporteras till de nordiska och baltiska medlemsländerna. För Sverige innebär detta ett ansvar att bidra till luftförsvar, eskort, minröjning, ubåtsjakt och sjöövervakning längs de sjöförbindelser som utgör grunden för alliansens kollektiva försvar.¹³ Här får Sveriges geografiska läge en strategisk betydelse som sträcker sig långt bortom det egna territoriet.

Natos maritima uppgifter begränsas emellertid inte till Östersjöområdet, vilket *Operation Ocean Shield* utanför Afrikas horn illustrerade genom att marina styrkor användes för att bekämpa sjöröveri och säkra internationella handelsflöden. Även om Natos fokus efter år 2014 återgått till kollektivt försvar visar dessa erfarenheter att svenska

11. NATO Standardization Office, *AJP-3.1 Allied Joint Doctrine for Maritime Operations*, Edition B, Version 1 (Brussels, 2025).

12. NATO, *NATO 2022 Strategic Concept* (Madrid, 2022), §§8–16; International Institute for Strategic Studies, *The Military Balance 2025* (London 2025), se särskilt avsnittet om Ryssland.

13. NATO Standardization Office, *AJP-3.1 Allied Joint Doctrine for Maritime Operations*, kap. 3–4.

marina förband måste kunna verka även utanför det omedelbara närområdet när alliansens säkerhetsintressen så kräver.¹⁴

Natomedlemskapet innebär således att Sverige ingår i ett gemensamt maritimt säkerhetssystem i vilket sjökontroll till förmån för sjöfartsskydd, kritisk infrastruktur samt försörjnings- och förstärkningsleder utgör gemensamma uppgifter.

Europeiska unionens maritima roll

Ett bredare säkerhetsbegrepp

Till skillnad från Nato har EU utvecklat ett bredare säkerhetsbegrepp i vilket försvarsindustri, försörjningssäkerhet, kritisk infrastruktur och samhällelig motståndskraft ingår som integrerade delar av försvarsberedskapen. Denna utveckling har accelererat efter Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina och kommer tydligt till uttryck i den gemensamma säkerhets- och försvarspolitik, den reviderade gemensamma säkerhetsstrategin och vitboken om europeisk försvarsberedskap 2030, som identifierar strategisk konkurrens från Arktis till Medelhavet, samt den strategiska agendan 2024–2029.¹⁵ Tillsammans markerar dessa dokument ett skifte från krishantering till långsiktig försvarsberedskap.

Europeiska unionens bidrag till den maritima försvarsberedskapen

EU:s maritima säkerhetsarbete omfattar idag marina operationer, skydd av handelsvägar, kritisk infrastruktur och försörjningskedjor. Operationerna *Atalanta*, *Irin* och *Aspides* visar att EU successivt utvecklat en operativ maritim förmåga långt utanför det egna

14. NATO, Operation Ocean Shield, <https://www.nato.int/en/news-and-events/articles/news/2016/12/15/nato-concludes-successful-counter-piracy-mission>, besökt 2026-06-06.

15. European Commission, *Joint White Paper* (Brussels, 2025); Council of the European Union, *European Union Maritime Security Strategy (EUMSS) and Action Plan*, rev. ed. (Brussels, 2023).



Bild 1: Bilden är hämtad från operation IRINI. ITS Paolo Thaon di Revel bordade den 2 augusti den Kamerun-flaggade tankern Toa Payoh väster om Pantelleria i Medelhavet misstänkt för att tillhöra den ryska skuggflottan. Foto: Ministero della Difesa italiano.

territoriet.¹⁶ För Sverige utgör deltagande i dessa operationer inte enbart ett uttryck för europeisk solidaritet utan också ett direkt bidrag till skyddet av de sjöförbindelser och energiflöden som det svenska totalförsvaret är beroende av. Även begränsade svenska bidrag kan därför ge betydande operativ och politisk effekt.¹⁷

Den förändrade hotbilden har samtidigt gjort skyddet av kritisk maritim infrastruktur till en central uppgift. Genom den europeiska marina säkerhetsstrategin (EUMSS), det permanent strukturerade samarbetet (PESCO) och Europeiska försvarsfonden (EDF) stärker EU medlemsstaternas förmåga att utveckla en gemensam lägesbild, informationsdelning och tekniska lösningar för skydd av

16. Council Joint Action 2008/851/CFSP establishing *EU NAVFOR Somalia* (Operation *Atalanta*); Council Decision (CFSP) 2020/472 establishing *Operation Irini*; Council Decision (CFSP) 2024/583 establishing *EUNAVFOR ASPIDES*.

17. Till, G., *Seapower*, s. 358–361; Mahan, A. T., *The Influence of Sea Power*, kap. 1–2.

undervattensinfrastruktur. För Sverige innebär detta ett incitament att utveckla en nationell funktion för undervattensdomänen integrerad med europeiska informationsnätverk.¹⁸

Sveriges roll i EU:s maritima säkerhetssamarbete

Sverige har sedan medlemskapet år 1995 byggt upp betydande erfarenhet från EU:s marina operationer och säkerhetssamarbete. För en handelsberoende sjöfartsnation utgör möjligheten att påverka unionens marina doktriner, operationer och säkerhetspolitiska prioriteringar i sig en strategisk tillgång. Ett tidigt och aktivt svenskt deltagande stärker därmed inte bara den nationella marina kompetensen utan också Sveriges inflytande över den fortsatta utvecklingen av Europas maritima säkerhet.¹⁹

Nato och EU – ett integrerat säkerhetssystem

Den säkerhetspolitiska debatten utgår ibland från att Nato och EU konkurrerar om inflytandet över Europas säkerhet. Den utveckling som följt efter Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina pekar emellertid i motsatt riktning. Genom en fördjupad samverkan mellan Nato och EU manifesterad genom den tredje gemensamma deklarationen mellan organisationerna och unionens vitbok om europeisk försvarsberedskap 2030 har en allt tydligare funktionell arbetsdelning vuxit fram.²⁰

I ett marint perspektiv är denna utveckling särskilt tydlig. Nato utgör den operativa ramen för kollektivt försvar, avskräckning och

18. Council of the European Union, *European Union Maritime Security Strategy (EUMSS) and Action Plan*; European Commission, *Joint White Paper* (Brussels, 2025), avsnitten om *Critical Infrastructure Protection* och *Military Mobility*.

19. Försvarsmakten, *Svenskt deltagande i EU:s marina insatser*; European External Action Service (EEAS), publikationer om medlemsstaternas bidrag till GSFP:s marina operationer.

20. NATO and the European Union, *Joint Declaration on EU–NATO Cooperation* (Brussels, 10 January 2023); European Commission, *Joint White Paper* (Brussels, 2025), särskilt avsnitten om *EU–NATO cooperation, defence industrial readiness, military mobility och critical infrastructure*.

sjökontroll, medan EU utvecklar de industriella, ekonomiska och regulatoriska förutsättningar som krävs för att militära operationer ska kunna genomföras och uthålligt stödjas. Organisationerna producerar därmed inte samma säkerhetseffekt utan olika delar av samma operativa kedja.²¹

Den maritima domänen illustrerar detta tydligare än någon annan. Skyddet av de transatlantiska förstärkningslinjerna är en grundläggande Natouppgift. Samtidigt förutsätter dessa operationer fungerande hamnar, robust energiförsörjning, motståndskraftiga digitala nätverk, effektiva logistikkedjor och en konkurrenskraftig europeisk försvarsindustri – områden där EU har tagit ett allt större ansvar. Om någon av dessa funktioner fallerar kommer även Natos operativa handlingsfrihet att bli mer begränsad.²²

Samma logik gäller skyddet av kritisk undervattensinfrastruktur. Nato bidrar med underrättelser, militär närvaro och avskräckning, medan EU utvecklar gemensamma regelverk, finansieringsinstrument och mekanismer för riskhantering, återställning och civil-militär samordning. På det sättet skapas en högre grad av motståndskraft än vad någon av organisationerna skulle kunna åstadkomma på egen hand.²³

Denna arbetsdelning har redan omsatts i praktiken. Nato och EU har sedan 2023 fördjupat samarbetet kring skyddet av kritisk infrastruktur, samtidigt som initiativ som *Maritime Surveillance (MARSUR)*, *Coordinated Maritime Presences (CMP)* och *Shared Awareness and Deconfliction (SHADE)* successivt förbättrat informationsdelning och maritim lägesbild. För svensk del innebär detta möjlighet att integrera nationell underrättelse- och undervattensförmåga i ett bredare europeiskt och transatlantiskt nätverk.²⁴

21. NATO, *Strategic Concept* (Madrid, 2022); European Commission, *Joint White Paper* (Brussels, 2025); Booth, *Navies and Foreign Policy*, särskilt s. 24–27.

22. Till, G., *Seapower*, s. 378.

23. Council of the European Union, *European Union Maritime Security Strategy (EUMSS)*, rev. ed. (Brussels, 2023); European Commission, *Joint White Paper*, (Brussels, 2025).

24. European Defence Agency, *MARSUR III*, [https://eda.europa.eu/what-we-do/all-activities/activities-search/maritime-surveillance-\(marsur\)](https://eda.europa.eu/what-we-do/all-activities/activities-search/maritime-surveillance-(marsur)), besökt 2026-06-06; NATO–EU Joint Declaration (2023).

Även utbildning och övningsverksamhet illustrerar den växande integrationen. Förmågor som luftförsvar, minröjning, ubåtsjakt, sjöfartsskydd, skydd av kritisk infrastruktur och civil-militär samverkan kan utvecklas inom både Natos och EU:s ramverk. Samma kompetens kan därmed användas i flera institutionella sammanhang – ett synsätt som kan sammanfattas som *train once – employ twice*.

För Sverige innebär detta att marin strategi inte bör utformas med utgångspunkt i två parallella organisationer utan utifrån ett sammanhängande euroatlantiskt säkerhetssystem. Genom Nato stärks den militära förmågan och den operativa interoperabiliteten. Genom EU påverkar Sverige samtidigt utvecklingen av den försvarsindustri, den maritima säkerhetspolitik och de regelverk som långsiktigt stärker Europas motståndskraft. Marinen verkar därför inte längre mellan Nato och EU, utan en del i ett större säkerhetssystem där organisationernas olika roller tillsammans skapar den samlade effekt som svensk och europeisk säkerhet ytterst vilar på.²⁵

Implikationer för svensk säkerhets- och försvarspolitik

I försvarsberedningens delrapport Ds 2026:12 *Skärpt läge – aktuell lägesbild i totalförsvaret och omvärlden* betonas allvaret i den analys som presenterades redan i Ds 2023:19 *Allvarstid*. Beredningen konstaterar att det säkerhetspolitiska läget sedan den förra rapporten har försämrats ytterligare och att militära hot eller angrepp mot Sverige eller dess allierade kan uppstå med betydligt kortare förvarning än som tidigare antagits. Ryssland bedöms även kunna komma att pröva Natos sammanhållning redan innan kriget i Ukraina avslutats. Svensk försvarsplanering måste därför utgå från ett högre beredskapsläge och en kortare strategisk förvarning.²⁶

25. Försvarsberedningen, Ds 2026:12 *Skärpt läge*; European Commission, *Joint White Paper* (Brussels, 2025).

26. Försvarsberedningen, Ds 2026:12 *Skärpt läge*; Försvarsberedningen, Ds 2023:19 *Allvarstid – Försvarsberedningens säkerhetspolitiska rapport 2023*, särsk. kap. 3–5.

För marinen innebär detta ett förändrat strategiskt utgångsläge. Den traditionella uppdelningen mellan nationellt territorialförsvär och internationella marina insatser blir allt mindre relevant. Försvaret av Sverige börjar inte vid territorialhavsgränsen utan längs de maritima kommunikationslinjer, förstärkningsleder och logistiska nätverk som binder samman Sverige med övriga Nato och EU. Skyddet av Östersjön, Skagerrak, Nordatlanten och Arktis bör därför betraktas som delar av samma operativa sammanhang.²⁷ Marinen måste därför samtidigt kunna:

1. utöva sjökontroll, enskilt eller tillsammans, i Östersjön och skydda kritisk infrastruktur,
2. säkerställa att allierade förstärkningar kan transporteras genom Skagerrak, Kattegatt och Östersjön,
3. bidra till EU:s maritima säkerhetsoperationer för att skydda de handels- och energiflöden som Europas och Sveriges försörjningsförmåga bygger på.²⁸

Att marinens operativa roll på det här sättet har förändrats ska inte ses som ett uttryck för två konkurrerande ambitionsnivåer. Det råder inte någon motsats mellan det nationella och internationella. Istället utgör förändringen en konsekvens av Sveriges medlemskap i såväl EU som Nato. Svensk marin strategi måste därför dimensioneras för att samtidigt bidra till såväl Natos kollektiva försvar som den europeiska försvarsberedskap som successivt utvecklas inom ramen för EU:s försvarsindustriella, logistiska och regulatoriska instrument.²⁹

Det innebär en marin med hög operativ uthållighet, full interoperabilitet med allierade sjöstridskrafter och förmåga att verka längs hela den maritima kedja som förbinder Sverige med Europa och den transatlantiska länken. Därmed blir marinen den operativa länken mellan Sveriges nationella totalförsvär och det euroatlantiska säkerhetssystemet – en utveckling som bör vara vägledande för framtida förmågeutveckling, materielanskaffning och operativ planering.³⁰

27. Corbett, J. S., *Some Principles*, s. 117–119; Till, G., *Seapower*, s. 896–897.

28. NATO, *Strategic Concept* (Madrid, 2022); *European Union Maritime Security Strategy (EUMSS) and Action Plan*, rev. ed. (Brussels, 2023).

29. European Commission, *Joint White Paper* (Brussels, 2025); European Council, *Strategic Agenda 2024–2029* (Brussels, 2024).

30. Till, G., *Seapower*, s. 75–112; Booth, K., *Navies and Foreign Policy*, s. 15–33.

Ett återkommande tema i den svenska försvarsdebatten är hur resurser bör fördelas mellan armén, flygvapnet och marinen. Diskussionen tar vanligen utgångspunkt i den väpnade konflikten. En sådan jämförelse riskerar emellertid att bli missvisande eftersom försvarsgrenarna verkar i olika domäner och bidrar med olika funktioner. Försvarseffekten uppstår först när deras respektive förmågor samverkar inom ramen för ett integrerat totalförsvar.

Armén skapar kontroll och uthållighet på land, flygvapnet säkerställer handlingsfrihet i luftdomänen och marinen skyddar de maritima kommunikationslinjer som möjliggör handel, energiförsörjning och allierade förstärkningar. För en handelsberoende kuststat är dessa funktioner beroende av varandra snarare än konkurrerande.³¹

Den maritima domänen intar samtidigt en särställning. Det är till sjöss som Sveriges ekonomiska välstånd, försörjningsförmåga och möjligheten att ta emot stöd från allierade möts. Som Mahan, Corbett, Booth, Vego och Till visar är kontroll över sjöförbindelser ytterst en fråga om statens handlingsfrihet.³² Till detta ska också läggas att förmågan att kontrollera sjöförbindelserna samt skydda undervattensinfrastruktur ofta krävs långt innan den fullskaliga väpnade konflikten är ett faktum.

I det perspektivet bör marinen inte främst betraktas som en kustförsvarsorganisation utan som en möjliggörare för hela totalförsvaret. Om sjöförbindelserna störs påverkas samtidigt importen av energi, livsmedel och försvarsmateriel liksom möjligheten att ta emot förstärkningar. Därmed begränsas även arméns och flygvapnets operativa handlingsfrihet.³³

Denna insikt utgör också kärnan i den maritima berättelsen. Marinens utveckling motiveras ytterst inte av fartyg eller vapensystem utan

31. Försvarsmakten, *Militärstrategisk doktrin (MSD 2022)* (Stockholm: Försvarsmakten, 2022), kap. 5; Försvarsberedningen, *Ds 2023:19 Allvarstid*, kap. 6.

32. Mahan A. T., *The Influence of Sea Power*, kap. 1–2; Corbett, J. S., *Some Principles*, s. 144–146; Booth, *Navies and Foreign Policy*, s. 24–27; Vego, *Operational Warfare at Sea*, s. 115–131; Till, *Seapower*, s. 374–380.

33. European Commission, *Joint White Paper* (Brussels, 2025), avsnitt om försörjningssäkerhet, militär mobilitet och kritisk infrastruktur; NATO, *Strategic Concept* (Madrid, 2022), avsnitt om *resilience* och *reinforcement*.

av dess funktion för Sveriges säkerhet och handlingsfrihet. För ett land vars välstånd och försvar är beroende av havet blir marinens uppgift att säkerställa de maritima förbindelser som hela totalförsvaret vilar på.

Denna analys pekar i tydlig riktning: Den svenska marinen bör utvecklas utifrån sin funktion i ett sammanhängande euroatlantiskt säkerhetssystem, där den utgör länken mellan Sveriges nationella totalförsvar, Natos kollektiva försvar och EU:s växande försvarsberedskap.

Konsekvenserna för svenska marina utvecklingen

Om artikelns huvudtes accepteras – att Sverige verkar inom ett sammanhängande euroatlantiskt säkerhetssystem snarare än i två separata institutionella ramverk – medför detta ett antal konsekvenser för svensk marin strategi.

Den viktigaste konsekvensen är att marinen inte längre kan dimensioneras enbart för Östersjön. Den måste även kunna bidra till säkerheten längs de sjöförbindelser som knyter samman Sverige med Nordatlanten, Europa och, när så krävs, Medelhavet och Indiska oceanen. Det handlar inte om att bygga en egen global expeditionär marin, utan om att utveckla tillräcklig operativ uthållighet för att kunna verka tillsammans med allierade utan att den nationella försvarsförmågan försvagas.³⁴

Denna utveckling innebär också att gränsen mellan nationellt försvar och internationella insatser blir allt mindre tydlig. Samma marina förmågor – ledning, sjölägesbild, luftförsvar, ubåtsjakt, logistik och skydd av sjöförbindelser – måste kunna användas inom både Natos kollektiva försvar och EU:s maritima säkerhetsinsatser.

För Sverige som allierad är interoperabilitet inte ett utvecklingsmål utan ett grundläggande operativt krav. Svenska marina förband måste från en konflikts inledande skede kunna integreras i alliansens ledningsstrukturer, planeringsprocesser och logistikkedjor. Detta omfattar inte bara teknisk kompatibilitet utan även gemensamma doktriner, standardiseringsavtal (STANAG), underrättelseprocesser och återkommande övningsverksamhet. En hög grad av integration stärker samtidigt

34. Försvarsberedningen, Ds 2026:12 *Skärpt läge*; NATO, *Strategic Concept* (Madrid, 2022), särskilt avsnitt om *deterrence*, *defence* och *reinforcement*.

Sveriges möjligheter att påverka alliansens fortsatta marina utveckling, inte minst som Commander Task Force Baltic (CTF Baltic).

Samtidigt bör EU:s växande betydelse för Europas försvarsberedskap utnyttjas mer systematiskt. Genom instrument som Europeiska försvarsfonden (EDF), det permanenta strukturerade samarbetet (PESCO), den europeiska maritima säkerhetsstrategin (EUMSS) och vitboken om europeisk försvarsberedskap 2030 utvecklas de industriella, teknologiska och regulatoriska förutsättningar som långsiktigt stärker Europas marina förmåga. För Sverige innebär detta en möjlighet att utveckla den egna försvarsförmågan samtidigt som svensk industri och svensk marin kompetens integreras djupare i det europeiska försvarssamarbetet.³⁵

Den övergripande slutsatsen är därför att svensk marin utveckling bör planeras utifrån en sammanhållen strategi där nationella behov, Natos operativa krav och EU:s försvarsberedskap förstärker varandra. En sådan inriktning ger inte bara större operativ effekt utan också bättre långsiktig avkastning på de betydande investeringar som nu görs i svenskt försvar.

Sabotaget mot Nord Stream-ledningarna år 2022 och de återkommande incidenterna mot undervattenskablar i Östersjön har visat att den maritima domänen omfattar långt mer än fartyg och territorialvatten. Europas energi-, data- och kommunikationssystem är i hög grad beroende av kritisk undervattensinfrastruktur – från Östersjön till Arktis – vars skydd numera utgör en central uppgift för både nationell och kollektiv säkerhet.³⁶

För Sverige är detta särskilt betydelsefullt. Ett stort antal energi- och datakablar passerar genom svenska eller närliggande havsområden, samtidigt som dessa sammanfaller med de förstärkningsleder som Nato planerar att använda vid en konflikt i Östersjöregionen. Skyddet av den maritima infrastrukturen blir därför ett tydligt exempel på hur

35. Council of the European Union, *European Union Maritime Security Strategy (EUMSS)* (reviderad 2023) och tillhörande *Action Plan*.

36. European Commission, *Joint White Paper* (Brussels, 2025), avsnitten om Critical Infrastructure, Military Mobility och Preparedness; Council of the European Union, *European Union Maritime Security Strategy (EUMSS)* (reviderad 2023), *Action Plan*.

Nato och EU verkar inom samma säkerhetssystem. Nato svarar för militär avskräckning och operativ säkerhet, medan EU utvecklar den civila motståndskraften genom regelverk, finansiering och gemensamma lägesbilder.³⁷

För svensk marin strategi innebär detta att investeringar i undervattenssensorer, autonoma undervattensfarkoster (UUV), marina övervakningssystem och en sammanhållen nationell lägesbild bör betraktas som strategiska förmågor snarare än enskilda materielprojekt för enstaka myndigheter. Sverige har också goda förutsättningar att inta en ledande roll i utvecklingen av europeiska och allierade koncept för *Underwater Domain Awareness* (UDA) genom att integrera nationella sensorer med Natos och EU:s framväxande system för maritim lägesuppfattning och skydd av kritisk undervattensinfrastruktur.³⁸

Erfarenheterna från kriget i Ukraina visar samtidigt att långsiktig uthållighet ofta är avgörande för den operativa effekten. För marinen handlar uthållighet därför inte enbart om fartyg och vapensystem, utan lika mycket om kvalificerad personal, robust logistik och en konkurrenskraftig försvarsindustri. Dessa tre komponenter är beroende av varandra och utgör tillsammans grunden för marin operativ förmåga.³⁹

Personalförsörjningen blir därmed en strategisk fråga. Svenska marinofficerare måste behärska Natos planerings- och ledningsprocesser samtidigt som EU:s maritima uppdrag ställer krav på kompetens inom internationell rätt, sanktionsregimer och civil-militär samverkan. Internationell tjänstgöring inom både Nato och EU blir därför en

37. NATO och Europeiska unionen, *Joint Declaration on EU–NATO Cooperation* (Brussels, 10 January 2023); NATO, *Strategic Concept* (Madrid, 2022), avsnitt om resilience och critical infrastructure: Corbett, *Some Principles*, s. 363–364; Till, *Seapower*, s. 241–286.

38. NATO, NATO Defence Ministers launch initiative to enhance maritime surveillance capabilities, <https://www.nato.int/en/news-and-events/articles/news/2023/10/12/nato-defence-ministers-launch-initiative-to-enhance-maritime-surveillance-capabilities>, besökt 2026-06-06; European Defence Agency, Member States expand access to the maritime surveillance network, <https://www.eda.europa.eu/news-and-events/news/2026/03/26/member-states-expand-access-to-the-maritime-surveillance-network>, besökt 2026-06-06.

39. Försvarsberedningen, Ds 2026:12 *Skärpt läge*; Till, G., *Seapower*, s. 241–286; Vego, M., *Operational Warfare at Sea*, s. 600–614.

naturlig del av officersprofessionen. Samtidigt krävs en större personalvolym och hållbara rotationssystem som möjliggör internationella insatser utan att minska den nationella beredskapen. Långsiktig uthållighet avgörs ytterst av förmågan att rekrytera, utveckla och behålla kvalificerad personal.⁴⁰

Operativ uthållighet avgörs inte enbart av marina plattformars prestanda utan i lika hög grad av förmågan att försörja och vidmakthålla dem över tid. Försvarsberedningen framhåller att Sveriges försvar måste förstås som en del av ett större euroatlantiskt försörjningssystem där transporter, hamnar, lagerhållning och försvarsindustri utgör grundläggande förutsättningar för militär effekt.⁴¹

För marinen innebär detta att logistik inte längre är en stödfunktion utan en operativ förmåga. Tillgång till ammunition, drivmedel, reservdelar, underhåll och basorganisation avgör möjligheten att upprätthålla marina operationer under längre tid. Erfarenheterna från Ukraina visar att även tekniskt överlägsna vapensystem snabbt förlorar sitt värde om de logistiska kedjorna bryts eller industrin inte förmår ersätta förbrukad materiel.⁴²

Detta ger västkustens hamnar och marina baser en ytterligare ökad strategisk betydelse. Göteborgsregionen utgör redan Sveriges viktigaste logistiska nav och kommer sannolikt att få en ännu större roll för allierade förstärkningar och Östersjöregionens försörjning. Marinens fortsatta utveckling bör därför planeras i nära samverkan med det civila totalförsvaret, transportsektorn och näringslivet.⁴³

Samtidigt skapar EU:s försvarsindustriella initiativ nya möjligheter. Genom den Europeiska försvarsfonden (EDF), det permanenta strukturerade samarbetet (PESCO) och genomförandet av vitboken om europeisk försvarsberedskap 2030 stärks medlemsstaternas indu-

40. Försvarsmakten, *Militärstrategisk doktrin* (MSD 2022); European External Action Service (EEAS), dokumentation om EU:s marina operationer *Atalanta*, *Irini* och *Aspides*; Försvarsberedningen.

41. Försvarsberedningen, Ds 2026:12 *Skärpt läge*, avsnitten om försörjningsberedskap, logistik och totalförsvaret; Försvarsberedningen, Ds 2023:19 *Allvarstid*.

42. Vego, M., *Operational Warfare at Sea*, s. 600–614.

43. Försvarsmakten, *Militärstrategisk doktrin* (MSD 2022); Försvarsberedningen, Ds 2026:12 *Skärpt läge*.

striella kapacitet och försörjningstrygghet. För Sverige innebär detta inte bara tillgång till gemensam finansiering utan också möjligheten att integrera svensk försvarsindustri i europeiska utvecklings- och produktionsprogram, särskilt inom undervattenssensorer, autonoma system, minröjning och marina ledningssystem.⁴⁴

Sammantaget visar detta att marin operativ uthållighet ytterst bygger på samspelet mellan personal, logistik och industri. För svensk marin strategi innebär det att investeringar i dessa områden bör betraktas som en integrerad del av försvarsförmågan. Först när dessa komponenter utvecklas samlat kan Sverige fullt ut omsätta medlemskapet i Nato och EU till operativ effekt.⁴⁵

Den marina strategins nya utgångspunkt

Artikeln utgångsfråga har varit om den svenska marinen bör prioritera Nato eller Europeiska unionen. Analysen visar att denna frågeställning inte längre är ändamålsenlig. Sedan Sveriges inträde i Nato verkar marinen inom ett sammanhängande euroatlantiskt säkerhetssystem där Nato utgör den operativa ramen för kollektivt försvar och avskräckning, medan EU utvecklar de industriella, ekonomiska och regulatoriska förutsättningar som gör militär förmåga uthållig.⁴⁶ Svensk marin strategi måste därför utformas utifrån samspelet mellan dessa båda dimensioner.

Försvarsberedningens delrapport Ds 2026:12 *Skärpt läge* förstärker artikeln slutsats genom att tydliggöra att Sveriges säkerhet inte längre börjar vid territorialvattengränsen, utan längs de maritima kommunikationslinjer, logistikkedjor och kritiska infrastrukturer som förbinder Sverige med Europa och Nordamerika. Östersjön förblir marinens primära operationsområde, men dess strategiska uppgift omfattar även skyddet av de sjöförbindelser och förstärkningsleder som binder samman Sverige med Europa och Nordamerika. Marinens främsta uppgift blir därmed att säkerställa den maritima handlingsfrihet som utgör en

44. European Commission, *Joint White Paper* (Brussels, 2025); European Commission, European Defence Fund (EDF).

45. Försvarsberedningen, Ds 2026:12 *Skärpt läge*.

46. Schelling, T., *Arms and Influence*, s. 1–34.

förutsättning för såväl Sveriges nationella försvar som Europas kollektiva säkerhet.

Denna utveckling innebär inte ett avsteg från marinens traditionella uppgifter, utan en naturlig vidareutveckling av dem. Skillnaden ligger inte främst i vad marinen gör, utan i varför uppgifterna ska lösas och i vilket strategiskt sammanhang de verkar.

Den kanske viktigaste konsekvensen av denna analys är emellertid inte organisatorisk utan konceptuell. Den förutsätter ett förändrat sätt att förstå och beskriva den svenska marinen. Under det kalla kriget förknippades marinen främst med territoriellt försvar. I dag är dess strategiska funktion bredare än så. Den ska säkerställa den maritima handlingsfrihet som gör det möjligt för Sverige att upprätthålla handel, energiförsörjning, digitala förbindelser och mottagandet av allierade förstärkningar – och därigenom ytterst försvara landet. Den maritima berättelsen handlar därför inte om fartyg eller enskilda vapensystem, utan om statens handlingsfrihet. För en av världens mest handelsberoende nationer är detta inte enbart en marin fråga, utan en grundläggande förutsättning för Sveriges säkerhet, motståndskraft och strategiska handlingsfrihet i en alltmer osäker omvärld.⁴⁷

Under det närmaste tio åren kommer den euroatlantiska säkerhetsarkitekturen sannolikt att präglas av en allt närmare integration mellan Natos operativa planering och EU:s industriella, regulatoriska och teknologiska verktyg. För svensk marin strategi innebär detta att framtidens strategiska handlingsfrihet inte enbart kommer att avgöras av nationell förmåga, utan också av Sveriges förmåga att påverka gemensamma koncept, standarder och operativa lösningar. Sverige har genom sin kompetens inom undervattensdomänen, minröjning, marina ledningsfunktioner och multinationellt samarbete möjlighet att inta en ledande roll i denna utveckling. Frågan är därför inte bara hur Sverige ska anpassa sig till det euroatlantiska säkerhetssystemet, utan hur Sverige aktivt kan bidra till att utveckla det.

På grundval av den ovanstående analysen kan enligt min mening ett antal övergripande slutsatser avseende den svenska marinens utveckling dras.

47. Booth, K., *Navies and Foreign Policy*, s. 24–27.

För det första bör marinen fortsatt utvecklas för att med hög operativ uthållighet kunna bidra till både Natos kollektiva försvar och EU:s maritima säkerhetsinsatser. Detta förutsätter konkreta prioriteringar inom personalförsörjning och rotationssystem, robust logistik och underhåll, utbyggd kapacitet vid västkustens hamnar och baser samt fortsatt utveckling av *Underwater Domain Awareness* (UDA).

För det andra bör Sveriges integration i Nato fördjupas genom ökat ansvar i alliansens marina ledningsstruktur, fortsatt utveckling av *Commander Task Force Baltic* (CTF Baltic) samt ett återkommande deltagande i gemensam planering och övningsverksamhet.

För det tredje bör Sverige ytterligare aktivt påverka utvecklingen av EU:s försvarsindustriella och maritima instrument – särskilt den Europeiska försvarsfonden (EDF), det permanenta strukturerade samarbetet (PESCO) och genomförandet av vitboken om europeisk försvarsberedskap 2030 – i syfte att stärka både den svenska marina förmågan och den samlade europeiska försvarsberedskapen. Sverige bör inte bara integreras i det euroatlantiska säkerhetssystemet – Sverige bör aktivt bidra till att forma dess maritima utveckling.

Slutligen behöver Sverige genom marinen utveckla en sammanhållen maritim berättelse. Marinens utveckling bör motiveras utifrån dess funktion för nationens säkerhet och handlingsfrihet, inte genom jämförelser med andra försvarsgrenar utgående från enbart den väpnade konflikten. För en av världens mest handelsberoende nationer är fria sjöförbindelser, energiflöden och möjligheten att ta emot allierade förstärkningar grundläggande förutsättningar för hela totalförsvaret. Den maritima berättelsen är därför inte en kommunikationsfråga utan en strategisk förutsättning för långsiktig politisk prioritering och folklig förankring.



Att argumentera i motvind

En studie av ubåtsincidenterna och den marina försvarspolitiska debatten under åren 1980–1983

Av kommendörkapten Mattias Styrhagen *

Inledning

Den 27 oktober 1981 mottog vakthavande befäl på Örlogsbas syd i Karlskrona ett märkligt telefonsamtal. En lokal fiskare hade upptäckt något som inte borde finnas där – en främmande ubåt som satt fast på ett grund mitt i ett av Sveriges militära skyddsområden. Inom några få timmar riktades all världens ögon mot Gåsefjärden. Bilder av den grundstötta sovjetiska ubåten 137 av whiskeyklass, sedermera döpt till U137 spreds över världen och frågan om den svenska neutraliteten ställdes på sin spets.

Överbefälhavaren (ÖB) Lennart Ljung beskriver informationen om händelsen på följande vis i sin tjänstedagbok:

”Omkring kl. 1130 kom ett iltelegram från Örlogsbas Syd med innehåll att en rysk Whiskey-ubåt stod på grund i Karlskrona skärgård. Naturligtvis ett ganska sensationellt meddelande.”¹

Året därpå, hösten 1982, inträffade en ny dramatisk händelse. I Hårsfjärden, belägen i Stockholms skärgård i närheten av Muskö örlogsbas, genomfördes en omfattande ubåtsjaktoperation efter indikationer på främmande undervattensverksamhet. Incidenten pågick i flera veckor

* Författaren är kommendörkapten med placering i Försvarsstaben STRA. Han har tidigare tjänstgjort som fartygschef samt i marinstaben och operationsledning. Artikeln bygger på en uppsats i militärhistoria författad inom ramen för det högre officersprogrammet 2024–2026.

1. Ljung, L., *Överbefälhavare Lennart Ljungs tjänstedagböcker 1978–1983*, utg. Evabritta Wallberg, Kungl. Samfundet för utgivande av handskrifter rörande Skandinaviens historia, Kungl. Samfundets handlingar del 31, Stockholm 2010, s. 179.

och rönt stor medial uppmärksamhet, både nationellt och internationellt.² För de som följt den tidigare marina försvarspolitiska debatten framstod händelserna däremot inte som överraskande. Ett antal marina debattörer hade i såväl *Tidskrift i Sjöväsendet* (TiS) som *Kungliga Krigsvetenskapsakademiens Handlingar och Tidskrift* (KKrVA HoT) vid flera tillfällen varnat för vad de uppfattade som ökad sovjetrisk aktivitet och hävdade att det strategiska läget nu genomgick en fundamental förändring i Östersjön. Läget uppfattades och beskrevs som försämrat. Sverige hade på kort tid hamnat i stormakternas kraftfält och spelplanen förändrats.

Ubåtsincidenterna inträffade under en av det kalla krigets mest dramatiska perioder. Det framstår därför som intressant att närmare undersöka hur officerare inom Försvarsmakten, främst marinofficerare, samt andra sakkunniga experter beskrev hoten mot Sverige vid den här tiden, vilka åtgärder som föreslogs och vilka hinder som uppfattades föreligga för att de föreslagna åtgärderna skulle få politiskt genomslag. I ett vetenskapligt perspektiv är frågorna angelägna av flera skäl, inte minst eftersom de är ägnade att ge en inblick i hur den säkerhetspolitiska situationen uppfattades under en i flera avseenden kritisk period. Det gäller särskilt som flera av personerna i fråga kan sägas ha varit tongivande i den svenska försvarspolitiska debatten vid den här tiden. Deras argumentation kan därmed antas ge uttryck för det rådande synsättet inom den dåvarande militära professionen samt för vilka institutionella intressen som gjorde sig gällande under slutet av det kalla kriget.

Teoretiska och metodologiska utgångspunkter

En studie av den förda försvarspolitiska debatten

Studien utgår från Köpenhamnsskolans teoretiska ramverk. Köpenhamnsskolan är en teoribildning avseende internationella relationer och säkerhetsstudier som utvecklades vid *Copenhagen Peace Research Institute* (COPRI) under 1990-talet. De mest framträdande forskarna

2. SOU 2001:85 *Perspektiv på ubåtsfrågan*, (Ekéuskommissionen), s. 94–105.

på området är Barry Buzan, Ole Wæver och Jaap de Wilde. Teorin tar utgångspunkt i att säkerhetshot inte representerar objektiva fakta utan dessa konstrueras genom diskursiva processer. Syftet med analysen är med andra ord:

”not to assess some objective threats that ‘really’ endanger some object to be defended or secured; rather, it is to understand the processes of constructing a shared understanding of what is to be considered and collectively responded to as a threat.”³

Det är därför viktigt att redan här understryka att studiens konstruktivistiska ansats utgår från att det faktiska militära hotet var reellt. Sovjetunionens militära kapacitet var ett konkret faktum. Däremot var tolkningen av vad denna militära hot innebar, vilka scenarier som var sannolika, vilka sårbarheter som var avgörande samt vilka resurser som krävdes för att möta hotet, ett resultat av hur de marina försvarspolitiska debattörerna själva uppfattade och beskrev verkligheten.

Köpenhamnskolans teoribildning har mött viss kritik. Matt McDonald menar att teorin fokuserar för mycket på själva språket, det vill säga vad som uttalas.⁴ Thierry Balzacq har bemött den kritiken. Han medger visserligen att teorin i sin ursprungsform bygger på en förenklad syn på språket – det vill säga att det är tillräckligt att säga rätt saker på rätt sätt för att det ska vara fråga om ett säkerhetshot – men tillägger sedan att kontexten, det vill säga vem som uttalar saker samt i vilket sammanhang detta görs, måste tillmätas stor betydelse.⁵ I det nu aktuella fallet är det fråga om personer med särskild sakkunskap på området som uttalat sig i särskilda forum.

Att fokus i undersökningen ligger på hur debatten rent faktiskt fördes och vilka argument som åberopades medför i viss mån att de materiella aspekterna och den faktiska militära kapaciteten hamnar i

3. Buzan, B, Wæver, O. & de Wilde, J., *Security: A New Framework for Analysis*, Boulder: Lynne Rienne 1998, s. 26.

4. McDonald, M., Securitization and the Construction of Security, *European Journal of International Relations*, vol. 14, nr 4, 2008, s. 580–582.

5. Balzacq, T., The Three Faces of Securitization: Political Agency, Audience and Context, *European Journal of International Relations*, vol. 11, nr 2, 2005, s. 171–172.

bakgrunden. Genom att betona att hoten var reella även om beskrivningen av dessa var konstruerad har detta försökt motverkas. Redovisningen av teorin, metoden och analysprocessen sker också öppet med målet att skapa transparens. Läsaren kan då själv bedöma om antaganden har påverkat tolkningarna på ett problematiskt sätt.

Köpenhamnsskolans teorier kompletteras i den genomförda studien även med ett perspektiv avseende den militära professionens institutionella roll. Militära debattörer befinner sig i en särskild position när de beskriver hot eftersom de besitter specialistkunskaper om kapaciteter och sårbarheter, kunskaper som andra saknar. Samtidigt kan de även ha ett institutionellt intresse av att beskriva hoten som allvarliga eftersom detta kan medföra att den egna organisationen tillförs ökade resurser. Det sagda får inte tolkas som att de i debatten framlagda hotbeskrivningarna skulle ha varit oärliga eller manipulativa. Tvärtom är intrycket att den professionella sakkunskapen och det institutionella intresset här sammanföll. De marina debattörerna bedömde att det förändrade säkerhetsläget var genuint allvarligt och att detta motiverade ökade resurser till marinen. Poängen är istället att peka på att hotbeskrivningar aldrig sker i ett vakuum utan ofta i ett större sammanhang i vilka olika samhällsaktörer konkurrerar om begränsade resurser.

Urvalet av material för studien

Undersökningen har genomförts i form av en analys av debatten i *Tidskrift i Sjöväsendet* respektive *Kungliga Krigsvetenskapsakademiens Handlingar och Tidskrift* under åren 1980–1983. Valet av material kan förklaras utifrån att tidskrifterna i fråga utgjorde centrala forum i den försvarspolitiska debatten och samlade bidrag från en rad sakkunniga debattörer på området. De representerade till stora delar den institutionaliserade försvarspolitiska debatten och riktade sig till en professionell läsekrets.⁶ Det är också här som marina debattörernas argument kommer till uttryck mest systematiskt. Tidskrifterna speglar också en

6. Argumentationen i artiklarna framstår därför ofta som mer teknisk och detaljerad än vad som är fallet i den allmänna dagspressen. Dessutom ingår artiklar om specifika frågor som ubåtsjakt, sjöfartsskydd och territorialhavet vilka saknas i dagspressen.

kontinuerlig debatt över tid. Genom att följa samma forum under fyra år kan förändringarna i argumentationen och tonläget spåras.

Begränsningen av antalet källor till att endast omfatta *Tidskrift i Sjöväsendet* som *Kungliga Krigsvetenskapsakademiens handlingar och tidskrift* innebär emellertid att den interna debatten inom marin-staben, hemligstämplade hotbedömningar och informella samtal med politiker inte kommer till uttryck. Det är möjligt att debattörerna framförde andra argument i slutna rum än i offentliga publikationer, kanske mer alarmistiska, kanske mer nyanserade. Inte heller speglas den debatt som fördes i offentliga organ som riksdagen och som finns dokumenterad i riksdagstrycket. Det finns därför inte möjlighet att på grundval av undersökningen dra slutsatser om hela bredden i den marina försvarspolitiska debatten, endast om den del som dokumenterats i de valda forumen.

Debatten år 1980

Det försämrade säkerhetspolitiska läget

Marinchefen, viceamiral Per Rudberg, adresserade i ett anförande vid Kungl. Örlogsmannasällskapets sammanträde i Stockholm den 14 februari 1980 det förändrade säkerhetspolitiska läget.⁷ Han lyfte härvidlag fram två problem. Det första var att politikerna förbisett att världen hade förändrats. Det andra var organisationens oförmåga att ändra kurs trots att behovet framstod som uppenbart. Rudberg benämnde detta som insiktströghet respektive manövertröghet. Rudberg menade på att det säkerhetspolitiska läget i Norden och Östersjön kraftigt förändrats under de senaste 10–15 åren och att de nordiska länderna numera befann sig i centrum för stormakternas intressen. Den marina rustningen i norra Europa hade förändrat Sveriges läge. Numera var både Östersjön och Nordatlanten viktiga samtidigt som gränserna var flytande och snabbt kunde ändras.

Även andra debattörer beskrev den militära styrketillväxten i norra Europa och Östersjön som ett centralt hot mot Sverige. Bland annat

7. Rudberg, P., Försvaret, marinen, samhället, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 2/1980, s. 54–63.

framställdes det sovjetiska marina infanteriet som en alltmer kapabel styrka. Upprustningen av det sovjetiska marininfanteriet och de omfattande amfibiska övningarna i Östersjön och Arktis, tolkades som tecken på en ökad förmåga att genomföra landstigningar.⁸ Även den sovjetiska upprustningen av ubåtsvapnet lyftes fram i sammanhanget.⁹ Enligt uppgift förfogade Sovjetunionen över 455 ubåtar medan Nato endast hade tillgång till 256 ubåtar. Dessutom förfogade Nato endast över 1,8 fartyg per sovjetisk ubåt. Genom en jämförelse med förhållandena under andra världskriget underströks allvaret i situationen ytterligare. Under kriget förfogade de allierade över hela 10,4 fartyg per nazitysk ubåt.

Samtidigt varnades för att Sverige till trots för det försämrade säkerhetspolitiska läget hade valt att nedrusta. Här togs den påbörjade omvandlingen av ubåtsjaktförmågan upp som exempel.¹⁰ Jagare och fregatter fasades nu ut till förmån för helikoptrar. De nya helikoptrarna skulle visserligen snart komma att vara operativa, men samtidigt bedömdes att antalet enheter var otillräckligt. Ubåtsjaktförmågan stod till följd av detta inför en dramatisk nedgång.

Skyddet av territoriet och folkförsörjningen

I sitt anförande vid Kungl. Örlogsmannasällskapets sammanträde pekade viceamiral Rudberg även på riksdagens beslut att utöka territori-
alhavet från fyra till tolv nautiska mil.¹¹ Det medförde enligt honom ett ökat ansvar för övervakning och kontroll av havs territoriet.

8. Persson, L-G., Det sovjetiska marininfanteriet, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 2/1980, s. 64–71.

9. Ruge, F., Viceamiral Friedrich Ruges memoarer, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 4/1980, s. 192–193.

10. Hallin, G., Gemensam helikopterorganisation–rationalisering med förhinder?, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 2/1980, s. 87–98.

11. Rudberg, P., Försvaret, marinen, samhället, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 2/1980, s. 54–63. Se äv. prop. 1978/79:27 *Om utvidgning av Sveriges sjöterritorium*. Utvidgningen trädde i kraft den 1 juli 1979 och var ett resultat av förhandlingarna om det som sedan kom att benämnas 1982 års havsrättskonvention (UNCLOS). Samma skäl kom sedan att anföras även av Hans Wachtmeister påföljande år, se Säkerhetspolitiska konsekvenser av den nya havsrätten, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 1/1982, s. 23–30.

Vikten av att som neutral stat ha förmåga att skydda territoriet var också något som dåvarande chefen för kustflottan, konteramiralen Bror Stefenson, starkt betonade.¹² Det fanns ett starkt samband mellan en god beredskap och neutralitet. Sverige måste som land på egen hand kunna bestämma vad neutraliteten innebar. Enligt Stefenson var det av utomordentlig vikt att båda parter i ett krig bibringades uppfattningen att de inte hade något att vinna på att agera med våld mot Sverige. Det gick knappast att vara neutral om landet inte gick att försvara mot anfall av alla slag. Marinens främsta uppgift bestod därför i att hävda rikets frihet; vattnen måste vaktas, intrång stoppas och svenska fartyg och flygplan skyddas.¹³

Sveriges beredskap var dock otillräcklig från start. Istället för att satsa på stående förband lades alltför stora resurser på förmåga efter mobilisering. Sverige borde istället skapa sig förmåga att höja beredskapen tidigt för att komma i nivå med en fiende. Försvarsmakten måste kunna verka vid olika lägen och snabbt anpassas efter dessa. Om det inte gick att förutse och stoppa intrång fanns risken att Sverige steg för steg drogs in i ett krig. En god omvärldsuppfattning utgjorde också en förutsättning för att ligga steget före och kunna svara med en snabb reaktion, där både inhämtning och värdering av fakta måste kunna ändras. Enligt honom var risken för mindre incidenter större än för ett fullskaligt krig. Att visa styrka i kombination med hot var något som måste övas med olika lägen och utfallsrum.

Andra debattörer underströk Sveriges stora behov av transporter till sjöss, särskilt i fråga om olja. Sverige var ett av de mest oljeberoende länderna i världen.¹⁴ Enligt uppgift täcktes cirka sjuttio procent av det svenska energibehovet av importerad olja. Minskad lagerhållning hade dessutom ökat importbehovet. Ett gott transportskydd utgjorde därför en förutsättning för totalförsvarets samlade styrka och möjligheterna att i ett krisläge upprätthålla folkförsörjningen. Den svenska

12. Stefenson, B., Försvarsmakten vid låga konfliktnivåer – några reflektioner, *Kungl. Krigsvetenskapsakademiens Handlingar och Tidskrift* 1980, s. 121.

13. Utöver detta framhöll Stefenson att marinens förband redan i fred utförde viktiga samhällsuppgifter avseende sjöräddning och bevakning.

14. Öhman, R., Om oljekriser och totalförsvaret, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 3/1980, s. 117 och 126–127.

inställningen stod här i kontrast till hur andra länder i väst såg på frågan.¹⁵ Inom Nato fanns en övertygelse om att tillgång till och skydd av transporter till sjöss var av stor vikt. I de svenska försvarspolitiska utredningarna talades emellertid knappt om import under kris eller krig. Trots det stora importberoendet satsade statsmakterna i princip helt på lagerhållning och ransonering. I såväl 1958 och 1977 års försvarsbeslut hade slagit fast att inga militära medel för skydd av sjöfarten skulle anslås.¹⁶ Sverige stack därmed ut som nästan ensamt i väst om denna hållning och detta framstod som riskabelt. Det krävdes förmåga att skydda konvojer i svenska farvatten även för ett neutralt Sverige samtidigt som det konstaterades att några förband för skydd av sjöfarten inte längre existerade.

Behovet av ökade resurser för att möta hotet

Bristen på resurser för att möta det ökade säkerhetspolitiska hotet var ett tema som genomgående präglade debatten under det ifrågavarande året. I sitt anförande vid Kungl. Örlogsmannasällskapets sammanträde den 14 februari pekade Rudberg på att marinen tappat resurser under två årtionden och påtalade att trenden inte vänts trots att den sovjetryska aktiviteten ökat i området. Han framställde detta som märkligt med inte minst med tanke på att territorialhavet utvidgats samt den ökade betydelse som marina resurser fått. De ökade kostnaderna för förvaltning måste bromsas i syfte att ge marinen möjlighet att lägga mer resurser på utvecklingen av nya system för att marinens personal därigenom skulle kunna behålla sin kompetens.¹⁷ Allt detta krävde en större budget, men samtidigt menade han att med en något större budget skulle staten kunna att få mycket mer tillbaka. Han gjorde här

15. Ahrén, L., Svensk sjöstrategisk utveckling, *Kungl. Krigsvetenskapsakademiens Handlingar och Tidskrift* 1980, s. 92.

16. Prop. 1958:110, *Kungl. Maj:ts proposition N:r 110 år 1958 angående riktlinjer för försvarets fortsatta utveckling* (Försvarsbeslut 1958) respektive prop. 1976/77:74, *Om inriktningen av säkerhetspolitiken och totalförsvarets fortsatta utveckling* (Försvarsbeslut 1977).

17. Rudberg, P., Försvaret, marinen, samhället, *Tidskrift i Sjöväsendet* nr 2/1980, s. 54–63.

en jämförelse med Danmark där man till viss del löst resursproblemen genom att låta ansvariga departement köpa tjänster av danska marinen i fråga om hanteringen av maritima samhällsuppgifter. Rudberg refererade i sitt anförande även till ÖB:s förslag inför kommande försvarsbeslut i vilket tre resursnivåer hade presenterats. Han betonade att samtliga nivåer glädjande nog innefattade en viss omfördelning till förmån för marinen, och att Försvarsmakten för första gången gav ett samlat förslag som stödde detta.

I debatten gjordes även jämförelser med andra länder.¹⁸ Endast cirka 14,5 procent av svenska försvarsbudgeten gick till marinen (flottan och kustartilleriet) medan i England gick cirka 28 procent av försvarsbudgeten till flottan. Det hade fått till följd att Sverige skurit ner sin flotta med nära femtio procent samtidigt som både Sovjetunionen och Nato nu rustade upp. Svenska fartyg höll hög kvalitet med förmodad god effekt i strid, men numerären var alltför låg.

Även behovet av utveckling av nya fartyg påtalades.¹⁹ Nya ubåtar skulle omkring år 1992 behöva ersätta Sjöormenklassen. Kostnaderna för detta uppskattas till 120 miljoner kronor per enhet med en utvecklingstid på tio år. Planeringen måste därför påbörjas under år 1982. Debattörerna pekade även på införandet av Sjömålsrobot System 15. Systemet beskrevs som en kommande hörnsten i svenskt försvar från mitten av 1980-talet. Enligt debattörerna måste mindre fartyg och robotbåtar²⁰ av Norrköpingsklass utrustas med sjömålsrobot för sjömålsbekämpning. Debattörerna framhöll att förmågan till fartygsbunden sjöminröjning var nödvändig för att hålla farleder öppna som en del av sjöfartsskyddet och beklagade att nio fartyg för minröjning hade strukits på grund av brist på pengar. Beslutet att stryka nyanskaffning av minröjningsfartyg innebar även att hoppet om stöd till varven hade gått om intet.

18. Ahrén, L., Svensk sjöstrategisk utveckling, *Kungl. Krigsvetenskapsakademiens Handlingar och Tidskrift* 1980, s. 91–94.

19. Kinnunen, P., Svenska ubåtar i framtiden, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 3/1980, s. 107–118.

20. Benämningen robotbåt används i källmaterialet även vid tillfällen då det borde stå korvett för vissa fartygstyper. Benämningen ska tolkas som plattform med förmåga att bära sjömålsrobotar.

Sammanfattande analys av 1980 års debatt

Sammanfattningsvis framträder i 1980 års debatt en bred samsyn bland debattörerna att det säkerhetspolitiska läget i Östersjön hade försämrats och att marinens resurser knappast motsvarade de ökade kraven. Samtliga debattörer pekade – om än med olika ingångar – på samma grundproblem, det vill säga ett växande hot kombinerat med krympande förmåga. Marinchefen betonade den strategiska förändringen i Sveriges närområde och den institutionella trögheten när det gällde att anpassa resurserna, medan Stefenson genomgående kopplade den marina förmågan till neutralitetspolitikens trovärdighet. Sverige kunde knappast vara neutralt om landet inte gick att försvara mot anfall av alla slag.

Andra underströk sårbarheten i sjöfartsskyddet och jämförde med andra västländer för att visa att Sverige var närmast ensamt om att avveckla det militära skyddet av handelssjöfarten. Det varnades även specifikt för att ubåtsjaktförmågan stod inför en kritisk försämring i och med övergången från jagare till helikoptrar, och en långsiktig planering för nya ubåtar efterlystes.

Ingen avvikande röst framträder i materialet, avseende vad debattörerna beskrev som en otillräcklig resurstilldelning till marinen. Tonläget i debatten var varnande snarare än alarmerande, ubåtsincidenterna hade ännu inte inträffat men de centrala argumentationslinjerna om hot, resursbrist och neutralitetskoppling var redan tydligt etablerade. Att debattörerna konsekvent kopplade resurskrav till neutralitetspolitikens trovärdighet snarare än enbart till militärtekniska behov talar för att de professionella bedömningarna formades i samspel med en förståelse för vad som ansågs vara politiskt möjligt att argumentera för.

Debatten år 1981

En allt större diskrepans mellan hot och förmåga

Några av de tyngre rösterna i debatten under året 1981 var marinchefen, viceamiral Per Rudberg samt ordföranden i Kungl. Örlogsmannasällskapet, Bengt Rasin. Den sistnämnde summerade i samband med högtidsdagen i november det gångna året efter ubåtskrisen. Därtill

bidrog överste Holger Bjärnlid med ett anförande i Kungl. Krigsvetenskapsakademien. Vid krigsvetenskapsakademiens högtidsdag den 12 november 1981 – endast några veckor efter U137-incidenten – höll även styresmannen Gunnar Thyresson ett anförande som knöt samman ubåtskrisen med det kommande försvarsbeslutet 1982. Till sammans ger dessa texter en bild av hur den marina säkerhetspolitiska debatten formades under ett dramatiskt år.

När Rudberg steg upp i talarstolen vid Kungl. Örlogsmannasällskapets sammanträde i Stockholm den 17 februari 1981 var hans budskap tydligt:²¹ Sverige kunde inte längre räkna med att avspänningen mellan öst och väst skulle bestå. Kraven på försvaret ”styr vi inte själva”. Rudberg målade upp en bild av ett Skandinavien som hade hamnat mitt i stormakternas kraftfält. Han beskrev hur regionen enligt hans förmenande hade fått en helt ny strategisk betydelse under de senaste 10–15 åren. Strategiskt utgjorde Norden en länk mellan Östersjön och Atlanten. Nordkalotten och Östersjöns utlopp hade därför förvandlats till vad han kallade ”heta zoner” i vilka supermakternas intressen kolliderade. Det innebar en utsatt position för Sverige. Landet låg enligt honom inom Sovjetunionens intressesfär i fråga om utnyttjande av dess flotta och flyg. Rudberg pekade härvidlag på den sovjetiska flottans snabba tillväxt som ett tecken på denna förändring. Han beskrev hur Sovjet under 1970-talet hade byggt upp en örlogsflotta som kunde verka i Östersjön och på öppet hav, och att behovet av att samordna styrkor placerade Sverige i skottlinjen.

Ny teknik hade också förändrat spelreglerna. Datorer och sensorer gjorde det nu möjligt att styra anfall över stora områden. Med hjälp av helikoptrar och specialfartyg kunde trupper sättas iland på platser som tidigare ansågs säkra. Sjömålsrobotar hade numera förmågan att träffa mål med hög precision även med små medel. Rudberg bedömde därför att det förelåg en ökad risk för snabba överfall utan förvarning. Han drog en mörk parallell till det polska rytteriet som år 1939 red mot tyska stridsvagnar och menade att det gick illa för dem som inte förmådde att anpassa sig till ny verklighet.

21. Rudberg, P., Försvar, försvarsindustri, framtid, *Tidskrift i Sjöväsendet*, nr 2/1981, s. 81–89.

Rudberg var tydlig i sin kritik; trots vad han beskrev som ett växande hot tilldelades marinen allt mindre resurser. Hans centrala budskap var att vi inte själva styr målsättningen för vårt försvar. Sverige kunde självt bestämma att vara alliansfritt och neutralt, men omvärlden avgjorde vilken förmåga som krävdes för att göra denna politik trovärdig. Att blunda för detta var farligt.

Samma orosbild återkom även i överste Holger Bjärnlids inträdesanförande i Kungl. Krigsvetenskapsakademien.²² Han framhöll i detta att det nordiska områdets strategiska betydelse hade ökat under det senaste årtiondet. Stormakternas kapprustning hade fortgått och avspänningen ersatts av en ökad spänning. För svenskt vidkommande hade utvecklingen under de senaste åren hade medfört att läget blivit mera utsatt och att trovärdigheten i vårt försvarsarbete ifrågasatts oftare än vad som skett tidigare. Vi hade nu nått en omslagspunkt.

U137-incidenten – beviset

När Kungl. Krigsvetenskapsakademiens styresman, före detta justitieombudsmannen Gunnar Thyresson, höll sitt anförande vid akademiens 185:e högtidsdag den 12 november 1981 hade U137-incidenten nyligen inträffat.²³ Det var ett tal i vilket Thyresson placerade in incidenten i ett bredare säkerhetspolitiskt sammanhang. Han inledde med att konstatera att spänningen mellan supermakterna USA och Sovjetunionen hade ”påtagligt skärpts under den senaste tiden”.²⁴ Ubåtens inträngande på svenskt skyddsområde beskrevs som en grov kränkning av svenskt territorium som bryskt påminde om att Sverige inte var ett fredat reservat. Thyresson var mycket tydlig i sin beskrivning av hotet: En sovjetisk ubåt ”uppenbarligen bestyckad med kärnvapen” hade tagit sig in på militärt skyddsområde utanför örlogsbasen i Karlskrona. Han pekade i sammanhanget särskilt på diskrepansen

22. Bjärnlid, H. Försvarsdebatt och försvarsfråga 1980 – några iakttagelser och frågor, *Kungl. Krigsvetenskapsakademiens Handlingar och Tidskrift*, 1981, s. 1–15.

23. Thyresson, G., Akademien och 1982 års försvarsbeslut (styresmannens anförande, högtidsdag 12 november 1981), *Kungl. Krigsvetenskapsakademiens Handlingar och Tidskrift* 1981, s. 249–255.

24. Op. cit, s. 249.

mellan allvaret i kränkningen och de lugnande uttalanden som sovjetryska ledare nyligen hade gjort i en tysk tidningsintervju. Det hävdades i intervjun att Sovjetunionen inte hotade någon stat. Thyresson skrädde här inte orden när han i sitt tal kommenterade de sovjetryska påståendena med anledning av den inträffade händelsen: "Östersjön är ingalunda ett fredens hav", konstaterade han.

Det var enligt Thyresson i detta bistra klimat som 1978 års försvarskommitté hade lagt fram sitt slutbetänkande. Kungl. Krigsvetenskapsakademien hade redan i augusti 1981 avgett ett remissyttrande över kommitténs delbetänkande *Säkerhetspolitiken och totalförsvaret*. I yttrandet framhöll akademien att det internationella läget hade skärpts under kommitténs arbete. Även om fluktuationer i spänningen inte borde påverka den långsiktiga försvarspolitik, kunde den uppfattade skärpningen inte lämnas oberörd. Akademiens slutsats var tydlig: det internationella läget och de krav som försvarskommittén själv ställde på totalförsvaret motiverade en höjning av försvarsanslagen i syfte att försvarsförmågan inte skulle minska. En ensidig svensk nedrustning skulle på intet sätt främja stabiliteten i Norden.

I sitt tal lyfte Thyresson även fram en studie som akademien genomfört tillsammans med Ingenjörsvetenskapsakademien under året, *Teknik, industri och försvar inför 90-talet*. Det var första gången som Kungl. Krigsvetenskapsakademien framträdde som utredare och första gången som två akademier på detta sätt gjorde gemensam sak. Syftet var att tillföra försvarsdebatten fakta och synpunkter som tidigare förbisetts eller inte tillräckligt beaktats. Studien behandlade två viktiga problem: samhällets sårbarhet och säkerhetspolitikens trovärdighet. En viktig iakttagelse var att strukturomvandlingen i svenskt näringsliv gjort samhället mer sårbart än tidigare. Hoten var inte bara om krig utan också något som Thyresson benämnde som "fredskriser", i vilka svagheter i försörjningen kunde utnyttjas som påtryckningsmedel. Beträffande säkerhetspolitiken fanns det en aspekt som till dags dato inte uppmärksamats tillräckligt. Det var de skadliga konsekvenser en beskuren inhemsk försvarsindustri kunde medföra för trovärdigheten i alliansfriheten. Om Sverige tvingades köpa mer försvarsmateriel utomlands skulle det sannolikt göras från Natoländer på grund av de normala handelsförbindelserna med dessa. I kombination med

det svenska näringslivets redan starka integration med dessa länder kunde trovärdigheten i den svenska neutralitetspolitiken komma att ifrågasättas. Thyresson avslutade med lyfta fram två slutsatser i studien. För det första bedömdes en mångsidig och internationellt konkurrenskraftig inhemsk industri vara en nödvändig förutsättning för en självständig nationell politik och ett fungerande totalförsvar. För det andra utgjorde en hög nivå på svensk forskning och utbildning den nödvändiga basen för inhemsk produktion av försvarsmateriel vilken motsvarar de högsta kraven.

Fyra dagar senare, det vill säga den 16 november 1981, höll ordföranden i Kungl. Örlogsmannasällskapet, Bengt Rasin, ett anförande i samband med akademiens högtidsdag.²⁵ Han inledde med att framhålla att den sovjetryska ubåten hade gjort sig skyldig till en hänsynslös kränkning av svenskt territorium. Men han uttryckte också stolthet över hur marinens personal hade hanterat krisen. Under intensiv press från världens media hade personalen visat prov på fasthet, beslutsamhet och kunnighet. Kungl. Örlogsmannasällskapets valspråk *Med förstånd och styrka* hade präglat insatsen. Han framhöll även att krisen hade visat svenskarna och omvärlden att Sverige inte tar slut vid strandkanten utan sjöterritoriet utgör del av riket i vilket svensk lag gäller och där marinen måste kunna hävda landets suveränitet. Rasin anknöt här till samma typ av geografiska analys som Rudberg gjort tidigare under året. Sverige utgjorde nu en buffertstat mellan Nato och Warszawapakten, inklämt mellan två heta zoner. Han pekade härvidlag på de stora marina övningar som Sovjet och Nato genomfört. Dessa utgjorde tydliga tecken på upprustningen i Sveriges närområde. I ljuset av den utvecklingen framträdde U137–incidenten som en del av ett större mönster snarare än en tillfällighet.

Rasin beskrev hur övervakningen av havsytan hade blivit bättre. Nya sjöbevakningscentraler med radar täckte nu ostkusten samt Gotland, och snart skulle även sydkusten och västkusten vara täckta. Men systemet hade en avgörande svaghet, det gick inte se vad som hände under ytan. Av den anledningen framstod ubåtsjakt i fredstid som en

25. Rasin, B., Ordförandens anförande vid nedläggandet av ämbetet den 16 november 1981, *Tidskrift i Sjöväsendet* nr 4/1981, s. 200–204.

svår uppgift. Spaning kunde här inledas först efter indikation. Enligt Rasin var helikoptrarna effektiva, men alldeles för få och med begränsad uthållighet. Marinen behövde därför ett tillskott av fregatter eller korvetter för att ge ubåtsjakten den uthållighet som saknades.

I sitt tal riktade även Rasin skarp kritik mot den rådande resursfördelningen. Försvarsbesluten från 1958 till 1972 hade inneburit, som han uttryckte det, ”oförnuftets nedrustning” av marinen. Andra försvarsgrenar erhöll 30–40 procent av anslagen medan marinen fick nöja sig med 13–15 procent. Denna fördelning hade enligt hans bedömning lett till att alltför få fartyg för övervakning, sjöfartsskydd och ubåtsjakt hade byggts. Han ifrågasatte hela logiken bakom denna ordning. Försvarets mål var att hindra en angripare från att få fotfäste på svensk mark, något som tillsade att tyngdpunkten därför borde ligga vid kusten och till sjöss, inte inne i landet. I ett sådant försvar hade marinen och flygvapnet enligt honom givna roller, men de hade inte fått de resurser som krävdes för detta.

Rasin önskade därför se en ny granskning av hur pengarna fördelades, grundad på vad som verkligen behövdes operativt. Det var inte kvaliteten det var fel på, marinens vapensystem höll hög klass, men de var för få till antalet för att täcka behoven. Han hänvisade härvidlag till *Marinplan 90* som han hade presenterat två år tidigare i vilken det klargjordes vilka resurser marinen egentligen behövde, men pengarna hade inte räckt till. Rasin lyfte dock i sitt tal fram några ljuspunkter, den nya sjömålsroboten var på väg, sexton nya patrullbåtar samt ett nytt bevakningsfartyg hade beställts. Men han var samtidigt tydlig med att behoven var större än så. Inte minst U137-incidenten belyste detta. Marinen var alltför svag, och nu hade den svagheten blivit synlig för alla. Det som saknades var inte kompetens eller teknisk förmåga utan en ökad volym med fler fartyg, fler helikoptrar och större uthållighet.

Sammanfattande analys av 1981 års debatt

Jämfört med föregående år präglades 1981 års debatt av en tydlig intensifiering driven av U137-incidenten i oktober. Debattörerna tolkade denna genomgående som en dramatisk bekräftelse av de varningar de tidigare hade framfört. Samtliga var eniga i sin beskrivning av det

försämrade säkerhetspolitiska läget och i likhet med 1980 års debatt återkom kopplingen mellan marin förmåga och neutralitetspolitikens trovärdighet som ett centralt argument. Per Rudbergs formulering att Sverige inte självt styrde kraven på sitt försvar fängade det grundantagande som samtliga aktörer utgick från i sina respektive framställningar: Det var omvärlden som bestämde hotbilden och Sverige måste anpassa sina resurser därefter.

Bengt Rasin konkretiserade de rådande bristerna i förmåga genom att peka på att resursansamlingen vid Karlskrona lämnade andra kustdelar utan skydd. Det utgjorde ett bevis på att marinen hade för få fartyg och helikoptrar. Hans beskrivning av den rådande politiken som ett "oförnuftets nedrustning" utgjorde den skarpaste formuleringen av den kritik som riktades mot fördelningen av resurserna.

Holger Bjärnlid, som talade från en position utanför marinen, närmare bestämt i egenskap av arméofficer, uttryckte sig i mer allmänna ordalag då han bekräftade bilden av att trovärdigheten nått vad han kallade en omslagpunkt, ett stöd som visade att oron sträckte sig bortom den egna försvarsgrenen. Thyresson vidgade sedan detta perspektiv ytterligare genom att anknyta ubåtskrisen till bredare frågor om försvarsindustri och alliansfrihets trovärdighet. Hans slutsats att "Östersjön ingalunda är ett fredens hav" kan sägas sammanfatta mycket av grundtonen i debatten under året.

Allmänt kan sägas att medan tonen i debatten under föregående år varit av mer varnande karaktär, skärptes tonläget betydligt efter U137-incidenten. Debattörerna menade sig nu ha fått bevis för att de hade rätt och förväntade sig att detta skulle omsättas i ökade resurser inför 1982 års försvarsbeslut. U137-incidenten kan därmed sägas ha stärkt den professionella sakkunskapens auktoritet gentemot politiken. Frågan var bara om det inträffade också skulle komma att påverka resursfördelningen.

Debatten år 1982

Oförmågan att försvara territoriet mot främmande ubåtar

Den 16 februari 1982 talade chefen för marinen, viceamiral Per Rudberg, talade vid ett möte i Stockholm.²⁶ I sitt anförande framställde han

den sovjetiska flottans utveckling under de senaste femton åren som en upprustning utan historiskt motstycke i modern tid. Den omfattade samtliga fartygstyper från robotbestyckade ubåtar, stora hangarfartyg, kryssare över landstigningsfartyg ned till robotbåtar och minsvepare.

I Rudbergs framställning var Skandinavien strategiska läge centralt. Han argumenterade för att Sovjetunionen behövde både basen på Kolahalvön och Östersjöns varv för sin flotta. Trots utbyggnaden i norr förblev Östersjön viktig. Av detta drog Rudberg slutsatsen att Sverige låg i vägen för Sovjetunionens samlade resurser, en formulering som sedan återkom under hela perioden. Enligt Rudberg hade Nato svarat på den sovjetryska upprustningen med övningar och förhandslagring i Norge, och Norden hade därmed blivit centrum för ett marint kraftfält, en länk mellan Östersjön och Atlanten.

Även inom Kungl. Krigsvetenskapsakademien diskuterades frågan om de nordiska ländernas ökade säkerhetspolitiska betydelse och stormakternas strategiska planer. Överstelöjtnant Bo Hugemark adresserade Natos sjökontroll och beskrev hur viktiga de strategiska atomubåtarna var för terrorbalansen mellan supermakterna.²⁷ Enligt Hugemark var operationerna i Barents hav och GIUK-gapet centrala för maktbalansen. Norska havet hade därför blivit en viktig arena för stormakterna. Docent Gunnar Jervas beskrev kampen om de strategiska optionerna och underströk hur doktrinen under 1960-talet hade ändrats från massiv vedergällning till flexibelt gensvar.²⁸ Enligt Jervas innebar detta att konventionella styrkor åter hade blivit viktigare. Dessa analyser tecknade en bild av Östersjön som del av ett större strategiskt spel. Sovjetunionens flotta i norr behövde tillgång till varvsresurser i Östersjön och Sverige råkade ligga mitt emellan.

26. Rudberg, P., Marinen i fred och neutralitet – fyller vi folkrättens krav?, *Tidskrift i Sjöväsendet* nr 1/1982, s. 11–18.

27. Hugemark, B., Natos sjökontroll, *Kungl. Krigsvetenskapsakademiens Handlingar och Tidskrift* 1982, s. 31–43.

28. Jervas, G., Kampen om strategiska optioner, *Kungl. Krigsvetenskapsakademiens Handlingar och Tidskrift* 1982, s. 141–143. Även kabinettssekreteraren i utrikesdepartementet, Leif Leifland, analyserade händelsen i sitt tal vid ett möte i Kungl. Krigsvetenskapsakademien under titeln *U 137, U 238 och fredens hav*. U 238 syftade där på det radioaktiva ämne som identifierats i samband med att radiakmätningar hade genomförts på den grundstötta ubåten.

Rudberg ställde i sitt anförande i februari den centrala frågan om Sverige verkligen behärskade sitt territorium.²⁹ Folkkrätten krävde enligt honom att en stat hade kontroll över sitt territorium och beträffande sjödomänen var detta svårare uppgift än i fråga om land- respektive i luftdomänen. Utländska örlogsfartyg hade rätt att passera svenskt territorialhav, i form av så kallade oskadlig genomfart. För ubåtar gällde samma regler, men med begränsningen att endast fick passera ytläge med flaggan hissad. Att passera svenskt vatten under ytan var inte tillåtet enligt internationell rätt. Rudberg påtalade att sannolikheten att upptäcka en ubåt med de existerande resurserna var försvinnande liten och att detta utgjorde Sveriges akilleshäl i försvaret av sjöterritoriet.

Rudberg beskrev hur ubåtsjaktförmågan hade förändrats och till del avvecklats under 1970-talet då jagare och fregatter fasades ut.³⁰ Riksdagen hade beslutat att skyddet av sjöfarten som skulle ske med andra medel än militära, samtidigt som de stora plattformarna i form av jagare och fregatter med god uthållighet och ubåtsjaktförmåga hade avvecklats. Ubåtsjaktförmågan hade därmed gått ned så kraftigt att främmande ubåtar nu hade en möjlighet att utnyttja denna lucka.³¹

Rudberg var tydlig med vad som krävdes för att reparera bristerna. Han önskade 100–250 miljoner kronor mer per år till marinen, vilket endast motsvarade en till en och en halv procent av hela försvarsbudgeten. Med ökade ekonomiska medel skulle det vara möjligt att bygga upp ett skydd mot ubåtar. Han föreslog att tio helikoptrar för ubåtsjakt borde anskaffas samt att fler robotbåtar utrustades med sonar.³²

Under hösten 1982 inträffade en ny incident med främmande undervattensverksamhet i Hårshjärden, mer känd som Hårshjärdsincidenten. Vid Kungl. Örlogsmannasällskapets högtidssammanträde

29. Rudberg, P., Marinen i fred och neutralitet – fyller vi folkkrättens krav?, *Tidskrift i Sjöväsendet* nr 1/1982, s. 14–15.

30. Se äv. Åhrén, L., Svensk sjöstrategisk utveckling, *Kungl. Krigsvetenskapsakademiens Handlingar och Tidskrift* 1980, s. 92.

31. Rudberg, P., Marinen i fred och neutralitet – fyller vi folkkrättens krav?, *Tidskrift i Sjöväsendet* nr 1/1982, s. 16.

32. A.a.s. 18.

den 15 november samma år kommenterade ordföranden Bengt Rasin incidenten.³³ Han framhöll att främmande ubåtar hade fortsatt sin kränkande verksamhet i svenska vatten och att det denna gång skett nära landets viktigaste marinbas. Rasin lyfte även denna gång fram personalens insatser och berömde deras plikt känsla samt vilja att göra allt för att nå målet. Även när oddsen var låga hade de hållit ut. Bakom det vardagliga arbetet fanns en beredskap som skänkte marinen heder. Samtidigt pekade Rasin på de fortsatt bestående bristerna i resurstilldelningen. Opinionen nu emellertid svängt till marinens fördel efter det att media belyst hur lite resurser som fanns att tillgå. Men det tog tid att skaffa nya fartyg och vapen. Många tuffa år med neddragningar till följd av minskad budget kunde inte plötsligt rättas till bara för att opinionen nu hade svängt.

Försvarsbeslutet kom också att utgöra en besvikelse för de som trott på ökade resurser till marinen. Inför försvarsbeslutet 1982 hade marinen, enligt Rasin, hoppats på mer pengar eftersom ubåtsincidenterna så tydligt hade bekräftat hotbilden. Försvarsbeslutet kom emellertid inte ge någon ökning utan marinens andel förblev densamma som tidigare. Rasin var av uppfattningen att de marina förbanden borde ha fått större resurser, men att positionerna var fastlåsta och ingen omvärdering hade gjorts trots de senaste årens händelser. Chefen för marinen hade i fråga om resursfördelningen författat en avvikande mening i vilken han påtalade att marinens resurser inte räckte till för uppgifterna. Kungl. Örlogsmannasällskapet hade givit honom stöd i detta, men argumenten för ökade resurser hade inte vunnit gehör. Trots de knappa ramarna skedde dock en viss utveckling inom marinen. Rasin kunde här rapportera att utvecklingen av den svenska sjömålsroboten 15 snart var färdig. Svensk industri hade därmed lyckats bygga ett eget ytstridssystem utan utländsk hjälp. Vidare ingick nu patrullbåtar och minröjningsfartyg i krigsorganisation samtidigt som en ny ubåt av Västergötlandsklass var under utveckling. En ny förbandstyp benämnd amfibiebataljon förbereddes också för nyttjande av strid i skärgårdsmiljö.

33. Rasin, B., Ett händelserikt år, *Tidskrift i Sjöväsendet* nr 4/1982, s. 196.

Splittrad myndighetsorganisation för sjöövervakning

I sitt anförande i februari påpekade även marinchefen, viceamiral Per Rudberg, att uppgiften att bevaka sjöterritoriet var splittrad mellan flera myndigheter, Marinen, Sjöfartsverket, Generaltullstyrelsen och Polisen – med var och en för sig små resurser och bristfällig samordning sig emellan.³⁴ Detta måste enligt Rudberg ändras. Positivt i sammanhanget var dock att nya sjöbevakningscentraler på väg att etableras varav två redan hade tagits i bruk under året i Karlskrona och Malmö.

Sammanfattande analys av 1982 års debatt

Av materialet framgår tydligt att 1982 års debatt präglades av en växande frustration bland debattörerna över vad de uppfattade som ett gap mellan den numera bekräftade hotbilden och uteblivna resursförstärkningar. Samtliga var fortsatt eniga om allvaret i hotbildens och i likhet med föregående år kopplades den marina förmåga att hävda suveräniteten över territorialhavet samman med trovärdigheten i neutralitetspolitiken. Det gällde inte minst ubåtsjaktförmågan. Sannolikheten att upptäcka en ubåt var enligt marinchefen ”försvinnande liten” och att detta utgjorde Sveriges akilleshäla. Den under hösten inträffade Hårsfjärdsincidenten förstärkte bilden av ett ihållande hot, och Rasin framhöll att kränkningarna nu nådde ända in till landets viktigaste marinbas. Vidare noterades att uppgiften att övervaka havs territoriet var uppdelat på ett antal myndigheter utan någon större samordning. Marinchefen konkretiserade resurskraven genom att begära 100–250 miljoner kronor mer per år och specifikt föreslå anskaffning av tio helikoptrar och fler robotbåtar med sonar. Försvarsbeslutet 1982 blev dock en besvikelse. Marinens andel av budgeten förblev oförändrad trots att såväl ÖB och chefen för marinen hade påtalat att resurserna inte räckte.

Jämfört med debatten år 1981 – då U137-incidenten väckte förhoppningar om en omprövning av resurstilldelningen – präglades 1982 av insikten att dramatiska händelser inte nödvändigtvis leder till förändringar.

34. Rudberg, P., Marinen i fred och neutralitet – fyller vi folkrättens krav?, *Tidskrift i Sjöväsendet* nr 1/1982, s. 14.

Debatten år 1983

Behovet av utveckling av teknik och taktik

Chefen för kustflottan, konteramiral Jan Enqvist höll år 1983 sitt inträdesanförande i Kungl. Krigsvetenskapsakademien på temat ubåtsjaktresurser.³⁵ Han hade själv tjänstgjort i ubåtsjaktbefattningar i fjorton år och tog över som chef för Kustflottan samma dag som Hårsfjärdsincidenten inträffade. Han målade upp en bred bild av hur ubåtsjakten hade utvecklats och vilka brister fortsatt var för handen. Det var ett personligt vittnesmål från en officer som stått mitt i stormen. I anförandet tecknade han en bild av ubåtsjaktens utveckling sedan andra världskriget. Han beskrev hur brittisk materiel först hade installerats på minsveparen *Landsort* och kustjagaren *Mode* samt hur de första svenska sjöofficerarna hade utbildats för ändamålet i den brittiska flottan.³⁶ Denna historiska genomgång tjänade ett retoriskt syfte, genom att visa hur ubåtsjaktförmågan hade byggts upp steg för steg förstärktes poängen att den sedan hade monterats ned genom en serie politiska beslut.

Under 1950-talet anpassades fler fartyg enligt Enqvist för ubåtsjakt. Fyra kustjagare och ett antal stadsjagare fick brittisk utrustning och klassades som fregatter. Enqvist beskrev hur jagarna *Halland* och *Småland* sedan fick ett nytt vapensystem med holländska hydrofoner, enligt vad han karakteriserade som 1950-talets teknik. Bofors tagit fram ett eget ubåtsjaktvapensystem, men svenska Philips byggde eldledningen till detta. Systemet vidareutvecklades sedan och fyra fartyg fick utrustning som svarade mot 1960-talets krav. Därefter sattes emellertid punkt för vad Enqvist kallade kvalificerad fartygsburen ubåtsjakt. Fregattepoken tog slut sommaren 1982 när Visby-fregatterna lades ned och jagaren *Halland* lades i malpåse samma höst. Enligt Enqvist fanns det nu bara helikoptrar kvar för kvalificerad ubåtsjakt i form av sju tunga helikoptrar av typen HKP 4 C. Tre till var under modifiering till samma standard.

35. Enqvist, J., Ubåtsjaktresurser, *Kungl. Krigsvetenskapsakademiens Handlingar och Tidskrift* 1983, s. 83–88.

36. Op. cit., s. 84–85.

Enligt Enqvist höll helikoptrarna kvalitativt måttet, men de var alltför få till antalet. Patrullbåtar, minsvepare och bevakningsbåtar hade visserligen utrustats med enkla hydrofoner och kunde ta sjunkbomber, men deras storlek och utrustning räckte bara för lokala uppgifter av enkel art. Det var fråga om bevakningsuppgifter snarare än verklig ubåtsjakt.

Enqvist övergick därefter till att redogöra för hur ubåtsjakten hade behandlats i försvarsbesluten från och med år 1958 och framåt. Enligt Enqvists hade ÖB år 1957 kopplat ubåtsjakten till sjöfartsskydd. Som en röd tråd genom redogörelsen löpte nedprioriteringen av denna funktion. Chefen för marinen reserverade sig kraftigt mot nedprioriteringen. Han kunde inte godta en ordning som innebar att det i princip saknades möjligheter att skydda den importsjöfart som var nödvändig för nationens fortbestånd. Riksdagen beslutade trots detta att år 1958 stryka beställningen av jagarna *Lappland* och *Värmland* samt att ställa in ombyggnaden av jagare till fregatter.³⁷ Hade de två projekterade jagarna färdigställts skulle de nu ha varit tjugo år gamla med tio års livslängd kvar. I stället fanns inga kvalificerade fartyg alls att tillgå för ubåtsjakt.

Enqvist beskrev sedan hur 1970 års försvarsutredning hade slagit fast att import och exporten av varor i ett avspärrningsläge borde lösas med andra medel än militära.³⁸ Kapaciteten för sjöfartsskydd skulle starkt minska eller helt utgå och ubåtsjakten skulle skötas av helikoptrar i samverkan med fartyg för ytattack. I försvarsbesluten åren 1972 och 1977 föreskrevs samma linje. Formuleringarna var nästan identiska. Enqvist noterade visserligen att 1982 års försvarsbeslut innefattade en förändrad syn på frågan – de nya korvetterna [benämns som robotbåtar i anförandet] av typ Stockholm skulle få ubåtsjaktkapacitet med släphydrofoner och torpeder – men det var på sätt och vis ett genomförande av de reservationer som mittenpartierna hade framfört i 1970 års försvarsutredning.³⁹ Men Enqvist påpekade samtidigt att varken försvarskommittén eller statsrådet nämnde frågan om sjöfartsskydd i sina uttalanden.

37. Se prop. 1958:110.

38. Prop. 1972:75.

39. Prop. 1981/82:102.

Enqvist framhöll att ubåtsincidenterna hade skapat en ny och allvarlig bild. Enligt honom hade främmande ubåtar redan i samband med Utö-incidenten sensommaren 1980, börjat agera på ett alltmer provocerande sätt. Utö låg ute till sjöss men på svenskt territorialhav. Hårsfjärden låg långt in i skärgården nära landets viktigaste marinbas. Sverige måste enligt honom ha förmåga att ingripa såväl till havs som i skärgården. De tekniska svårigheterna var dock flera. Enligt Enqvist ställde botten djup, bottenbeskaffenhet andra krav i skärgården än till ute till havs. En ubåt som snabbt kunde gå till botten och utnyttja geografien blev en mycket svår motståndare. Helikoptrarnas hydrofoner var primärt byggda för att verka till havs då de arbetade i ett lågt frekvensområde. En ubåt i bottenläge i skärgården var svår att hitta med dessa enligt honom. Visserligen var tekniken för ubåtsjakt i skärgård i huvudsak känd – även om vilken teknik och taktik de främmande ubåtarna använde ännu inte kunde inte besvaras – men de kvantitativa förutsättningarna måste också finnas och resurserna hade inte räckt till vid Hårsfjärdsincidenten.

Överste Ivan Österblad höll sitt inträdesanförande om beredskap i Kungl. Krigsvetenskapsakademien.⁴⁰ I anförandet påtalades att beredskapsfrågorna nu hade fått en framträdande plats i debatten. U137-incidenten hade satt fokus på frågan. Till detta hade även stormakternas övningar i Östersjön och den tekniska utvecklingen bidragit. Österblad pekade också på att hotbilden enligt hans bedömning hade ändrats på det sättet att stormakternas förmåga att genomföra överraskande operationer ökat. Helikoptrar, flygplan och för ändamålet särskilt utvecklade fartyg gjorde överraskande anfall möjliga. Övningsmönstret i Östersjön hade också utvecklats på det sättet att övningar under vissa förhållanden nu kunde övergå i verkliga operationer. Det fanns dock inte skäl att tro att ett anfall kunde komma som en blixtnär från klar himmel eftersom nya spaningsmedel hade gjort det lättare att upptäcka förberedelser. Faran låg snarare i att Sverige försummade att höja sin beredskap i takt med det växande hotet växte. Det var ett anfall som kom i ett redan spänt läge, inte ett som kom utan förvarning, som utgjorde det verkliga hotet.

40. Österblad, I., Beredskap – fråga i blickpunkten, *Kungl. Krigsvetenskapsakademiens Handlingar och Tidskrift* 1983, s. 115–125.

Av den anledningen underströk Österblad att beredskapssystemet måste präglas av en helhetssyn. Kort- och långsiktig beredskap hängde ihop. Enligt Österblad fyllde insatsberedskapen syftet att skydda mobilisering och uppbyggnad av försvaret. En angripare måste tvingas att kalkylera med operationerna skulle komma att bli långvariga, vilket i sin tur skulle leda till att ett angrepp framstod som olönsamt. Fredsor-organiseringen borde därför utformas så att den gynnade hög beredskap.

Det var emellertid inte möjligt att fullt ut köpa beredskap med enbart pengar, utan att det gällde istället att identifiera metoder med god effekt till låga kostnader. Det var här alltför lätt för att spara på fel ställen. Enligt Österblad hade besparingarna under 1970-talet drabbat såväl insatsberedskapen som den långsiktiga beredskapen. En serie små åtgärder riskerade sammantaget sänka nivån kraftigt. Cheferna borde därför vara observanta på sådana brytpunkter vilka är svåra att urskilja i förväg, men vars konsekvenser var potentiellt allvarliga. Österblad framhöll i det här avseende begreppet handlingsberedskap. Det bestod av tre delar, kunskap om beredskapskraven, förmåga att uppfylla dem, och en mentalitet som möjliggjorde agerande. Dessa tre delar var alla nödvändiga. Saknades någon av dessa upphörde systemet att fungera. Förmåga kunde enligt Österblad bara uppnås genom övning. Krigsförbandscheferna måste känna sina förband och vilka substitut som fanns att tillgå om ordinarie materiel saknades. Beredskapskraven måste framstå som motiverade och angelägna samt övningar och beredskapsåtgärder bli naturliga inslag i verksamheten.

I *Tidskrift i Sjöväsendet* behandlades flera specifikt marina frågor under året där debattörerna sökte konkreta lösningar på de problem som ubåtsincidenterna hade blottlagt. Marinchefen Per Rudberg talade om marinens personal inför 1990-talet.⁴¹ Enligt honom innebar de personalmål som regering och riksdag lagt på försvaret att färre anställda nu skulle lösa större uppgifter. Han framhöll att kraven kom både utifrån och inifrån genom stora förändringar i personalstrukturen.

Andra debattörer tog upp frågan om svensk ubåtsjakt och dess framtid, behovet och kvaliteten på underrättelser för operationer samt

41. Rudberg, P., Marinens personal inför 1990-talet, *Tidskrift i Sjöväsendet* nr 1/1983, s. 7–15.

det nya beredskapssystemet som nu planerades.⁴² Även dessa artiklar speglade oron efter ubåtskriserna och sökandet efter lösningar.

Sammanfattande analys av 1983 års debatt

Ett genomgående drag i 1983 års debatt är det mer eftertänksamma och systematiska tonläget jämfört med föregående år då debattörernas frustration primärt riktades mot det uteblivna försvarsbeslutsgenomslaget. Enqvists inträdesanförande i Kungl. Krigsvetenskapsakademien kan sägas representera tyngdpunkten i debatten med dess historiska genomgång av hur ubåtsjaktförmågan avvecklats sedan år 1958. I anförandet visade han hur en serie försvarsbeslut steg för steg hade bidragit till att montera ned en central förmåga – från kvalificerade fregatter och jagare till enbart sju tunga helikoptrar. I likhet med Bengt Rasins kritik från år 1981 var Enqvists poäng att problemet inte var kvaliteten utan kvantiteten, men han förde resonemanget vidare genom att peka på nya tekniska utmaningar: ubåtsjakt i skärgård krävde annan utrustning än till havs och resurserna hade inte räckt till vid Hårsfjärden-incidenten.

Österblad kompletterade Enqvists materielanalys med ett bredare beredskapsperspektiv. Han varnade här för att de besparingar som gjorts under 1970-talet hade sänkt nivån på ett sätt vars konsekvenser var svåra att överblicka. Han betonade att beredskap inte bara var en fråga om pengar utan också om kunskap, förmåga och mentalitet, tre delar som alla måste finnas. Debatten i *Tidskrift i Sjöväsendet* illustrerar sedan sökandet efter konkreta lösningar på de problem som ubåtskriserna hade uppenbarat.

Som ovan konstaterats präglades 1983 års debatt av en analytisk reflektion över varför marinens varningar inte hade fått avsedd effekt, och av försök att identifiera vägar framåt inom de ramar som stod till buds. Denna sökande ton återspeglar ett dilemma i form av en återkommande spänning mellan den professionella sakkunskapen och

42. Schuback, B., Får vi larm i tid?, *Tidskrift i Sjöväsendet* nr 4/1983, s. 231–240; Sobéus, U., Beredskapssystem-85, *Tidskrift i Sjöväsendet* nr 4/1983, s. 251–260; Thomasson, L., Svensk ubåtsjakt – har den någon framtid?, *Tidskrift i Sjöväsendet* nr 1/1983, s. 34–45.

den politisk rationaliteten – ett dilemma som aldrig kan lösas, utan ständigt måste hanteras.

Avslutande reflektioner

Hotbilden och retoriken

Det framgår tydligt av det material som genomgått att debattörerna identifierade ett antal reella hot mot Sverige. Retoriskt sett kan tolkningen och diskussionen av dessa hot sägas ha utgått från tre centrala element som sedan kombinerades: geografisk analys, historiska paralleller och folkrättslig argumentation. Den geografiska analysen placerade Sverige i en utsatt position. Den förändrade strategiska betydelsen av Östersjön som länk mellan supermakternas intressesfärer och den växande sovjetiska amfibieförmågan framhölls här särskilt.

De historiska parallellerna användes för att förstärka allvaret i situationen. Inte minst beskrevs hur ubåtsjaktförmågan sedan år 1958 steg för steg minskat genom olika försvarsbeslut.

Beträffande folkrätten gällde att territorialhavet utökats efter antagandet av 1982 års havsrättskonvention, vilket i debattörernas ögon ställde ökade krav på bevakning av sjöterritoriet. De återkommande ubåtskränkningarna av svenskt territorialvatten tolkades som ett bevis för Sveriges bristande förmåga att hävda sin suveränitet.

De identifierade hoten kopplades sedan konsekvent till existentiella värden som neutralitetspolitikens trovärdighet och skyddet av sjöfarten. Den mest grundläggande kopplingen var den till neutralitetspolitiken. Det hävdades här att sjöterritoriet ställde högre krav än land och luftterritoriet i och med att folkrätten medgav "oskadlig genomfart" för främmande örlogsfartyg i svenskt territorialhav. Denna juridiska komplexitet innebar att Sverige behövde en trovärdig marin förmåga för att kunna hävda sin neutralitet. Om landet inte kunde kontrollera sina farvatten underminerades hela den säkerhetspolitiska linjen. För att kunna upprätthålla en trovärdig neutralitetspolitik måste också Sverige ha ett fungerande försvar mot invasion. Uppgiften att hindra angriparen få fast fot på svensk mark var i sin inledande fas en sjö- och luftoperativ uppgift för ett havsomflutet land som

Sverige. För detta krävdes på ett djupförsvar som började långt ut till sjöss och hårdnade närmare kusten med ubåtar och flyg ytterst, ytattackförmåga och minor i mellanskiktet och slutligen kustartilleri vid stranden.

Beträffande skyddet av sjöfarten påtalades att Sverige var ett av de mest oljeberoende länderna i världen och att cirka sjuttio procent av energibehovet importerades sjövägen. Trots detta hade politikerna slagit fast att inga militära medel skulle avsättas för skydd av handelssjöfarten. Detta bedömdes av debattörerna som riskabelt. Ett neutralt Sverige måste ha förmåga att skydda konvojer i de egna farvattnen.

Överlag kan sägas att debatten följde ett tydligt retoriskt mönster med hot- respektive bristbeskrivning. Dessa kopplades till högre värden – om politikerna inte anslog mer resurser riskerade de att undergräva sin egen politik och i förlängningen neutralitetspolitikens trovärdighet. Kopplingen till de högre värdena kan sägas ha varit ägnad att legitimera marinens krav – ett sätt att visa att det här inte handlade om marinens egenintresse utan om ett allmänintresse. Beskrivningarna följdes sedan av konkreta krav på ökade resurser. Debattörerna förde här fram en rad åtgärdsförslag för att hantera de identifierade hoten.⁴³

Det är även tydligt att i samband med de inträffade ubåtsincidenterna åren 1981 och 1982 skärptes tonläget betydligt samtidigt som åtgärdsförslagen konkretiserades ytterligare. Incidenterna tolkades av debattörerna som dramatisk bekräftelse av deras tidigare framförda varningar. Hotet framställdes nu som existentiellt och kraftfulla åtgärder efterfrågades med tydliga kostnadsuppskattningar och materielförslag. Därefter synes debatten ha övergått i en framtidsblickande fas. Debatten under år 1983 kom att mer avse konkreta lösningar för att hantera de problem som ubåtsincidenterna visat på än att röra krisen som sådan.

43. Hur flottan sedan omformades från en mobiliserings- till insatsflotta har beskrivits av tidigare chefen för kustflottan, konteramiral Claes Tornberg i Tornberg, C., Från mobiliserings- till insatsflotta, *Tidskrift i Sjöväsendet* nr 4/2025, s. 721–732.

*En balansgång mellan den professionella militära sakkunskapen
och den försvarspolitiska rationaliteten*

Det är i det undersökta materialet tydligt hur debattörerna sökt formulera sina hotbedömningar väl medvetna om den politiska kontexten. Marinchefen viceamiral Per Rudbergs konsekventa koppling mellan resurskrav och neutralitetspolitiken kan tolkas som ett uttryck för just den spänning mellan den professionella militära sakkunskapen och den försvarspolitiska rationaliteten. Med det sistnämnda uttrycket avses här en analytisk konstruktion, det vill säga kravet att regering och riksdag ska kunna fatta beslut på grundval av medveten prövning av olika alternativ där experternas uppgift är att redovisa den sakkunskap som är svåråtkomlig för lekmannen.⁴⁴ De i debatten framförda förslagen formades således inte enbart utifrån en rent professionell militär bedömning utan även med hänsyn till vad som framstod som politiskt möjligt att argumentera för.

Senare forskning har visat att det beslutsunderlag som levererades i hög grad stämde överens med den rådande hotbilden.⁴⁵ Att de föreslagna åtgärderna ändå inte genomfördes tyder på att den att den försvarspolitiska rationaliteten styrdes av annat än den militära sakkunskapen. Sakkunskap och politisk logik är med andra ord inte sällan skilda åt. Det uppstår emellertid betydande risker om försvarspolitiken i alltför hög grad fjärrar sig från den militära sakkunskapen. Ett samhälle som rätt igenom "politiserar" sitt försvar och därmed reducerar detta till ett inrikespolitiskt problem bland andra, det vill säga frikopplar det från de krav som utgår från de internationella rustningarnas och stormaktspolitikens ovissa värld, kan i slutänden bli oförmöget att självt sörja

44. Jfr Berge, A., *Sakkunskap och politisk rationalitet: Den svenska flottan och pansarfartygsfrågan 1918–1939*, diss., Stockholm Studies in History 37, Stockholm: Almqvist & Wiksell International 1987, s. 185–186.

45. Se Gustafsson, B., *Det sovjetiska hotet mot Sverige under det kalla kriget*, FOKK nr 12, Stockholm: Försvarshögskolan, 2007; Haglund, M., *Flottan och det kalla kriget*, FOKK nr 21, Stockholm: Försvarshögskolan, 2008; Roth, Thomas, *Den svenska Krigsmakten under kalla kriget: Krigsplanläggning, förband och beredskap*, FOKK nr 48, Stockholm: Försvarshögskolan, 2013.

för sin militära säkerhet.⁴⁶ Huruvida detta var fallet i fråga om den förda politiken faller utanför ramen för denna framställning. Det står emellertid klart att debattörerna själva upplevde en klyfta mellan de professionellt underbyggda kraven och de politiska beslut som sedan fattades. Även om man med utgångspunkt i Köpehamnsskolans teorier lyckades formulera en hotbild som också accepterades av politikerna förmådde man inte att få dem att agera utifrån denna.

Det finns påfallande paralleller mellan det säkerhetspolitiska läge vi upplever idag och det som rådde runt år 1980. Östersjöns strategiska läge har åter ökat efter Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina 2022, och Sveriges inträde Nato har på ett fundamentalt sätt ändrat det säkerhetspolitiska läget. Utan att dra för långtgående slutsatser kan två lärdomar formuleras på grundval av den genomförda studien:

1. För det första visar studien att det tar lång tid att skifta kurs och inriktning för Försvarsmakten. Dåvarande ordföranden i Kungl. Örlogsmannasällskapet, Bengt Rasins, observation från 1982 ”en opinion växer snabbt men det tar tid att skaffa resurser” har inte förlorat sin aktualitet.
2. För det andra belyser studien spänningen mellan säkerhetspolitisk retorik och praktisk resurstilldelning. Liknande mönster kan observeras i dagens debatt. Det råder bred politisk enighet om att säkerhetsläget har försämrats, men frågan om hur resurserna ska fördelas mellan försvarsgrenar och förmågor förblir omtvistad.

Tyvärr är det kanske inte sällan som den dåvarande marinchefen Per Rudberg påtalade trögheten i systemet gör sig gällande. Det är först när verkligheten gör sig obehagligt påmind i form av en grundstött främmande ubåt i svenskt skyddsområde som politikerna börjar agera och även i den situationen händer det inte alltid så mycket trots att alla torde vara överens om att Östersjön ingalunda är ett fredens hav.

46. Jfr Berge, A., *Sakkunskap och politisk rationalitet: Den svenska flottan och pansarfartygsfrågan 1918–1939*, diss., Stockholm Studies in History 37, Stockholm: Almqvist & Wiksell International 1987, s. 180.



U137-incidenten

En ögonvittnesskildring

Av örlogskapten (PA) Bo Söderling*

The article presents a first-hand account of the 1981 U137 submarine incident from the perspective of the crew of the Swedish patrol boat Mjölner (P157), one of the first naval units deployed to the Karlskrona archipelago following the grounding of the Soviet submarine U137. Drawing upon personal recollections and contemporaneous records, the study reconstructs the operational activities undertaken by the patrol boat squadron during the ten-day crisis, including territorial surveillance, identification of Soviet naval units, and the enforcement of Sweden's territorial integrity under heightened military readiness. The narrative highlights the tactical challenges, command decisions, and preparedness measures that characterized the operation, while also illustrating the capabilities and limitations of the Hugin-class patrol boats. Particular attention is devoted to crew cohesion, operational endurance, and the role of training in maintaining combat effectiveness during a prolonged period of uncertainty. The article further reflects on the strategic significance of the incident and its enduring influence on Swedish naval thinking regarding maritime security, submarine incursions, and crisis response during the late Cold War.

Inledning

För snart fyrtiofem år sedan deltog besättningen på P157 *Mjölner*, tillsammans med ett flertal andra marina enheter, vid grundstötningen

* Författaren var fartygschef ombord på P157 *Mjölner* under U137-incidenten i Karlskrona skärgård den 27 oktober till 6 november 1981. Han var sedan fortsatt fartygschef på 3:e respektive 13:e patrullbåtsdivisionen under ett år samt divisionsadjutant under ytterligare ett år. Därefter inledde författaren en civil karriär på ledande befattningar i företag som Philips Elektronikindustrier, Nyge Aero och SAAB. I egenskap av reservofficer var han fortsatt krigsplacerad som fartygschef ombord på patrullbåten P151 *Hugin* till och med år 1991.

av den ryska ubåten U137 i Karlskrona skärgård, en händelse vars betydelse sannolikt har gjort den till ett bestående minne för alla som var direkt involverade. Sedan dess har närmare ett halvt sekel förflutit, och såväl samhället som Försvarsmakten har genomgått omfattande förändringar.

Den tekniska utvecklingen har varit särskilt påtaglig. Många av de kommunikations- och informationssystem som i dag betraktas som självklara hjälpmedel existerade antingen inte eller var ännu inte tillgängliga i operativ verksamhet. Mobiltelefoni, telefax, satellitbaserad navigering (GPS) och internet var vid denna tidpunkt ännu inte en del av den vardag som numera präglar såväl militär som civil verksamhet. Beslutsfattande, ledning och informationsinhämtning skedde därför under helt andra förutsättningar än de som gäller i dag.

Även den marina organisationen har förändrats i grunden. Patrullbåtssystemet, som under början av 1980-talet utgjorde en central komponent i flottans förmåga till ytstrid, territoriell övervakning och ubåtsjakt, har sedan länge avvecklats. De fartyg och system som då representerade modern teknik och hög operativ förmåga har successivt ersatts av nya plattformar, anpassade till förändrade hotbilder, tekniska framsteg och operativa krav.

Mot denna bakgrund är det av särskilt intresse att blicka tillbaka på de händelser som utspelade sig hösten 1981 och att belysa dem utifrån de förutsättningar som rådde vid den tiden. I ett antal utredningar, däribland Ubåtskommissionens rapport från år 1995, har konstaterats att kränkningen inte var en felnavigering utan av ren operativ karaktär.¹ U137 var utrustad med kärnvapen och började operera i Östersjön efter det att Sovjetunionen och USA ömsesidigt skrotade medeldistansrobotar med kärnvapen.²

Det är anmärkningsvärt hur många detaljer som fortfarande kan återges vid samtal om händelsen. Att min sekond kapten Göran Larsbrink förde dagbok under den aktuella perioden framstår idag som mycket värdefullt, eftersom detta har möjliggjort en verifiering av hän-

1. SOU 1995:135 *Ubåtsfrågan 1981–1994*. Senare har även information om bland annat ordergångar mellan sovjetiska förband och ledning tillkommit.

2. Närmare angående den ryska kärnvapenstrategin, se Haglund, M., Den ryska kärnvapenstrategins utveckling, *Tidskrift i Sjöväsendet* nr 4/2025, s. 647–660.

delseförloppet samt en korrekt tidsmässig placering av de olika skeendena under de tio dygnen.³

Redogörelsen i fråga syftar uteslutande till att belysa händelseförloppet i patrullbåten *Mjölners* och dess besättnings perspektiv. Frågor rörande det politiska beslutsfattandet och övriga delar av Försvarsmaktens agerande har därför utelämnats. I efterhand kan emellertid konstateras att flera alternativa utvecklingsförlopp var möjliga och att händelsen under vissa omständigheter hade kunnat få ett väsentligt annorlunda utfall.

Något om patrullbåt typ Hugin

Under slutet av 1970-talet ersattes flottans motortorpedbåtar successivt av den nya generationens patrullbåtar. Sverige disponerade redan moderna ytattackfartyg i form av torpedbåtarna av Spica-klass (sex enheter) och Norrköping-klass (tolv enheter). För att utvärdera ett kompletterande fartygskoncept genomfördes under flera år försök med patrullbåten *Jägaren*, vilken utgjorde en svensk anpassning av den norska Hauk-klassen. *Jägaren* utrustades med samma strids- och eldledningssystem som torpedbåtarna av Norrköping-klass samt en 57 mm allmålskanon. Försöksverksamheten utföll mycket väl, vilket ledde till att sexton fartyg beställdes från Norge och kom att utgöra patrullbåt typ Hugin.

Det norskkonstruerade skrovet, sjömålsrobotsystemet Pingvin och Simrad-hydrofonen kompletterades med svensk utrustning. Framdrivningen baserades på två dieselmotorer som ursprungligen utvecklats för torpedbåtar av Plejad-klass. Motorerna modifierades genom turbomatning, vilket ökade effekten till cirka 3 500 hk per motor vid 1 600 varv per minut.

Fartygen utrustades dessutom med det digitaliserade strids- och eldledningssystemet Arte 726A, en 57 mm Bofors allmålskanon, radarsignalanalysator PQ 858, lys- och remsrakettssystem samt förmåga att fälla sjunkbomber från både fasta fällare och däcksräls.

3. Göran Larsbrink (numera konteramiral) blev sedermera utnämnd till chef för den Marina analysgruppen (Mana) i MUST i samband med Ubåtskommissionens arbete.



Bild. 1. Patrullbåten P151 Hugin, LÖA 36 m, displacement 145 ton, toppfart 30–35 knop. Maskineri: 2 st. 20 cylindrars V-diesel, 3 500 hk (ursprungsmotor från 1927, 1 450 hk för zeppelinare). Beväpning: 6 st. sjömålsrobotar (Pingvin – IR), 1 st. 57 mm Bofors allmålskanon (sjömåls-, spräng-, kulspräng- och övningsammunition), 2 st. kulsprutor (ksp 58), 57 mm lys- och/alt. remsraketer. Radar- och eldledningssystem: Arte 726A. Radarsignalanalysator: PQ 858. Utrustad för ubåtsjakt med Simradhydrofon och sjunkbomber (två fällare samt däcksräls för ytterligare sjunkbomber). Besättning: 20 personer (åtta befäl och tolv vpl.). Foto: Marinmuseum.

Under provturer och leveransprov visade det sig att patrullbåtarna hade mycket goda sjöegenskaper. Eldledningssystemets precision var särskilt anmärkningsvärd, och resultaten vid såväl luftvärns- som sjömålsskjutningar överträffade förväntningarna. Kombinationen av sensorer, vapensystem och fartygsplattform skapade ett välbalanserat och operativt effektivt stridsfartyg.

Erfarenheterna från driften av fartygen visade emellertid att huvudmotorerna krävde noggrann hantering och operativ disciplin. Maskinerna uppvisade känslighet för snabba temperaturvariationer, i synnerhet i samband med hastiga fartförändringar, vilket i flera fall medförde omfattande underhållsbehov, inklusive återkommande byten av

cylindrar och huvudsmörjoljepumpar. Med tiden kom ett antal fartyg att genomgå motorbyten i syfte att bättre anpassas till de operativa krav som ställdes, särskilt avseende långvarig gång i lågfart och den ökade inriktningen mot ubåtsjaktoperationer.

Startförfarandet för huvudmotorerna var baserat på tryckluft, vilket innebar att maskinmanövrering måste planeras med stor precision för att säkerställa tillräcklig tryckluftsreserv fram till förtöjning. Detta ställde särskilda krav på fartygschefens och maskinpersonalens planering av gång och manöver. Fartygens minsta stabila fart var 8 knop vid drift med en motor respektive 12 knop vid drift med två motorer.

Trots begränsat utrymme ombord upplevdes detta i praktiken inte som en negativ faktor, utan bidrog i regel till en stark sammanhållning, hög grad av ömsesidigt förtroende samt en tydlig professionsöverskridande respekt mellan befäl och värnpliktiga.

Förutsättningarna

Under året före incidenten med U137 hade tredje patrullbåtsdivisionen (3.ptrbdiv) etablerats med två operativa fartyg samt en rörlig underhållsresurs bestående av två lastfordon med containerbaserade



Bild 2. Tredje patrullbåtsdivisionen vid Gällö i januari 1980 med patrull-båtarna P 156 Vidar och P 155 Vale. Foto: Magnus Olausson.

verkstads- och sambandsfunktioner.⁴ Denna enhet tillhandahöll reservdelar, tekniskt stöd samt kvalificerad materielunderhållsservice till fartygen i drift.

Divisionsledningen, tillsammans med de två initialt utsedda fartygscheferna, uppvisade en hög grad av operativt engagemang och betonade vikten av experimentell verksamhet i syfte att utveckla effektiva taktiska och operativa tillämpningar. Särskild prioritet gavs åt att uppnå en djupgående förståelse för fartygssystemens tekniska och taktiska användning i realistiska scenarier.

Verksamhetsåret präglades av omfattande övningsverksamhet och avslutades med genomförandet av krigsförbandsövning (KFÖ) på västkusten. Med de initiala erfarenheterna från verksamhetsåret som grund samt tillförseln av ytterligare två fartyg påbörjades därefter utbildning och uppbyggnad av en fullständig patrullbåtsdivision bestående av fyra fartyg med tillhörande lagstruktur. Målsättningen var att utveckla krigsdugliga besättningar samt etablera en operativt funktionell förbandsstruktur, samtidigt som tidigare identifierade erfarenheter integrerades i utbildnings- och övningsverksamheten.

Flertalet fartygschefer rekryterades initialt från en bakgrund som erfarna artilleriofficerare med omfattande tjänstgöring från jagarförband, vilket bidrog med betydande taktisk kompetens och erfarenhet av ytstrid. I mars 1981 mönstrade samtliga besättningar på sina respektive fartyg, och tredje patrullbåtsdivisionen baserades vid Gålö norra hamn, tidigare bas för motortorpedbåtsdivisionen. Utbildningsverksamheten inleddes omedelbart.

Upptakten

Hösten 1981 genomförde Kustflottan en krigsförbandsövning (KFÖ) i Bottenhavet och Bottenviken med samtliga rustade torped- och patrullbåtsförband. Samtidigt befann sig patrullbåtsdivisionen på västkusten i en period av materielunderhåll med reducerad bemanning. Jagaren J18 *Halland* var bemannad med en begränsad besättning mellan två

4. I samband med att kustflottan omorganiserades år 1983 ändrades beteckningen från tredje patrullbåtsdivisionen till trettonde patrullbåtsdivisionen. Divisionens devis var *sicut fulgur nocturnum* (som en ljungeld om natten).

långresor, medan övriga jagare var avrustade. Korvetterna, vilka senare skulle tillföras flottan, var ännu inte operativa utan planerades att införas först år 1985.

Ubåten *Neptun* bedrev vid denna tidpunkt sekretessbelagd försöksverksamhet i Hanöbukten. Samtidigt genomgick torpedbåten T142 *Ystad* ombyggnad till robotbåt vid Karlskronavarvet. Fartyget hade vid tillfället endast begränsad operativ förmåga, men dess navigeringsradar var funktionsduglig och artilleripjäsen kunde manövreras.

Några dagar före incidenten med U137 hade P157 *Mjölner* avbrutit deltagandet i den pågående krigsförbandsövningen till följd av ett maskinhaveri. Fartyget gick därför till Muskö örlogsbas för genomförande av cylinderbyte (två cylindrar) på styrbords huvudmaskin. Då befintliga inkörda cylindrar inte längre fanns tillgängliga installerades fabriksnya komponenter, vilket medförde att en obligatorisk inkörningsperiod under fartökning krävdes under övervakning av maskinteknisk personal från Muskö.

Losskastning för inkörning genomfördes under morgonen tisdagen den 27 oktober. Kurs sattes från Muskö mot Huvudskär i syfte att genomföra inkörning under kontrollerade varvtalsökningar, samtidigt som ytterligare gångtid kunde ackumuleras. Avsikten var att under senare delen av dagen kunna fortsätta norrut och återansluta till krigsförbandsövningen i Bottenhavet.

I höjd med Huvudskär erhöles emellertid order från den i övningen ej deltagande divisionschefen (DC) på Gålö att omedelbart återgå till Gålöbasen, en order som inte ingick i den pågående övningsplanen. Kursändring genomfördes därför under fortsatt inkörningskörning, och *Mjölner* styrde mot Gålö. Efter passage av Långbälingsund mötte *Mjölner* Chefen för Kustflottans motorbåt *Skirner*, som med hög fart närmade sig i motsatt riktning. Ombord befann sig även Chefen för Kustflottan vilken via signal gav direkt order om omedelbar återgång till Gålöbasen. Vad händer?

Efter förtöjning vid Gålö gjordes anmälan för divisionschefen, varvid frågan om orsaken till den plötsliga orderförändringen togs upp. Det meddelades då att en sovjetisk ubåt hade gått på grund i Karlskrona skärgård. Beskedet uppfattades först närmast som ett dåligt skämt, men det bekräftades snabbt att det var allvar. Frågan blev istället hur

snabbt en ombasering till Karlskrona kunde påbörjas efter nödvändig bunkring och förrådskomplettering. Av säkerhets- och sekretesskäl instruerades att information till besättningen fick ske först efter det att ombaseringen påbörjats. Trettio minuter efter erhållen order verkställdes losskastning och förflyttning mot Vitså som första etapp i ombaseringen.

I Vitså informerades besättningen om att samtliga ombordvarande tilläts högst två minuter för att kontakta anhöriga och meddela att fartyget skulle avgå för ett särskilt uppdrag vars varaktighet var okänd.

Efter genomförd bunkring verkställdes losskastning, varefter den pågående inkörningen av cylindrarna fortsatte under förflyttningen mot Karlskrona.

Under normala förhållanden avlyssnades inte radio under gång, med undantag för frukosttid då sjörapport och liknande sändningar följdes. Då orienterande lägesinformation saknades från våra militära kanaler så blev fokus mot radio och TV istället mycket stor. Omedelbart efter losskastning informerades besättningen om att fartyget var på väg mot Karlskrona, där en sovjetisk ubåt hade grundstött. *Mjölner* skulle som första fullt utrustade ytattackfartyg etablera gränsbevakning. Order utgick omgående om förberedelser för Klart skepp avseende all materiel, inklusive sjukvårdsutrustning.

Vid denna tidpunkt förelåg endast kännedom om att en sovjetisk ubåt hade grundstött i Karlskrona skärgård. Information saknades helt rörande exakt position, status för egna och andra fartygsenheter samt vilka förhållanden som kunde förväntas vid ankomst. Radiotelegrafisten ombord instruerades därför att tillgängliggöra all inkommande information samt upprätthålla kontinuerlig bevakning av radio- och televisionsändningar.

Distansen till Karlskrona upplevdes som vanligt som lång, men förflyttningstiden visade sig vara värdefull för analys av läget, planering och förberedelser. Följande faktorer övervägdes:

- Distans: Cirka 200 nautiska mil till Karlskrona, med kontinuerlig fartökning under förflyttningen med hänsyn till pågående motorreparation
- Hotbedömning: Vilka situationer kunde uppstå och vilka motåtgärder kunde bli nödvändiga?

- Informationsläge: Brist på uppgifter om det faktiska läget i Karlskro-naområdet
- Scenarioanalys: Identifiering av möjliga händelseutvecklingar för att styra uppträdandet
- Stridsförberedelser: Anpassning för strid på såväl korta som långa av-stånd
- Beredskapsgrad: Bedömning av besättningens förmåga och uthållig-het vid halv stridsberedskap, omfattande åtta officerare/befäl samt tolv värnpliktiga

Med full respekt för den höga belastning som rådde på stabsnivå var avsaknaden av information påtaglig och frustrerande. Flottans enda tillgängliga stridsenhet var under förflyttning mot insatsområdet utan adekvat underrättelseinformation. Ytlägesinformation avseende såväl egna som sovjetiska enheter i rörelse saknades helt, liksom luftförsvars-underrättelser.

Besättningen på *Mjölner* behövde relevant information om vilka uppgifter som kunde komma att tilldelas vid ankomst till Karlskro-naområdet. Fartyget utgjorde vid tillfället den enda fullt operativa ytattackenheten på väg mot en händelse vars karaktär var svår att överblicka. Ledningsgruppen ombord på *Mjölner* – bestående av fartygschef, sekond, artilleriofficer och maskintjänstchef – sammanträd-de för att utarbeta handlingsalternativ och förbereda information till besättningen. En genomgång av besättningslistan genomfördes med avseende på eventuella svagheter i personlighetsprofiler inför möjlig stridskontakt. Ett antal scenarier och handlingsalternativ identifiera-des som relevanta:

1. Inga sovjetryska fartyg skulle tillåtas passera in över territorialvatten-gränsen.
2. Inga sovjetryska helikoptrar eller flygfarkoster skulle tillåtas passera in över territorialvattengränsen.
3. Val av ammunitionstyp för laddning av 57 mm-pjäsens magasin.
4. Åtgärder för att minimera risken för eldabrott i kanoner och kuls-prutor.
5. Planering av eventuell sjömålsrobotinsats (en till tre robotar simul-tant) med hänsyn till måltyp.
6. Signalmännens uppgifter vid kulsprutorna.
7. Iordningställande av sjukvårdsplats i gunrummet.

8. Bedömning av uthållighet vid Klart skepp med hänsyn till tilltagande vindstyrka och grov sjögång.
9. Övergång till halv stridsberedskap – bemanning.
10. Mathållning under olika beredskapsalternativ.
11. Säkerställande att inget löst gods ombord kunde orsaka stopp i exempelvis länsmpumpar.
12. Personlig hygien och klädsel anpassad för strid.

Efter genomgång med besättningen påbörjades omfattande aktiviteter ombord i syfte att optimera fartygets stridsförmåga. Samtliga besättningsmedlemmar bidrog aktivt. Samtalsfrekvensen var påfallande låg, tyst koncentration präglade arbetet. Strax efter midnatt den 29 oktober förtöjde en väl förberedd *Mjölner* med besättning för bunkring, komplettering av full sjömålsrobotlast samt materielpåfyllning.

Den operativa insatsen

Uppdraget inleddes med en ordergenomgång på örlogsbasen. Vid denna framkom att en sovjetisk ubåtsbärgare eller bogserbåt under föregående dag hade avvisats från svenskt territorialvatten av ubåten *Neptun*. Vidare informerades om att torpedbåten T 138 *Piteå* hade gått till sjöss, fört svensk flagg och bevakat territorialvattengränsen. *Piteås* uppgift var att kvarstanna i området till dess att den kunde avlösas av den fulltankade och bestyckade patrullbåten *Mjölner*. Därutöver hade ett antal ryska enheter närmat sig området söder om Karlskrona och skulle därför identifieras och fortlöpande övervakas.

P157 *Mjölner* erhöll eldtillstånd för artilleri och robotvapen mot ryska enheter som överskred territorialvattengränsen. Därmed bedömdes IKFN (Instruktion för agerande vid incidenter i fred och neutralitet) inte längre vara tillämplig.⁵ Regeln om föregående varning före eldgivning hade därmed upphört att gälla. *Mjölner* förklarades klar

5. Vid tiden för U137-incidenten hanterades frågor om kränkningar i fredstid genom interna instruktioner i Försvarsmakten. Det var först genom den nuvarande förordningen (1982:756) om Försvarsmaktens ingripanden vid kränkningar av Sveriges territorium under fred och neutralitet, m.m. (IKFN-förordningen) som hanteringen blev formellt reglerad på regeringsnivå.



Bild 3. U137:s grundstötningsposition vid Gåsefjärden.

för uppdrag och kastade loss klockan 03.00 den 29 oktober för att genomföra skarp tjänst.

Efter genomgång med besättningen och orientering om uppdragets innebörd gick *Mjölner* till sjöss och avlöste torpedbåten *Piteå*, som under en längre tid hade bevakat gränsområdet. Väderförhållandena präglades av grov sjö, vilket medförde att flera ur besättningen, trots lång tid till sjöss, uppvisade tendenser till sjösjuka. Situationen bedömdes dock som hanterbar.

Uppgiften bestod i att övervaka och säkerställa att sovjetiska enheter som låg för ankar eller uppträdde i området kontinuerligt identifierades och kontrollerades. Vid behov skulle sådana enheter med vapenmakt hindras från att passera in över territorialvattengränsen. Eldtillstånd med samtliga vapen var delegerat till fartygschefen.

Den 29 oktober inleddes patrulleringen längs territorialvatten-gränsen enligt plan. Efter cirka två timmar detekterades emellertid ett radareko i sydost, på kurs mot nordväst, med en fart om cirka 30 knop och på ett avstånd av ungefär 10 nautiska mil. Målsättningen var att identifiera vad som bedömdes vara ett sannolikt örlogsfartyg. Visuellt kunde en högt placerad topplanterna samt två gångljus urskiljas, typiskt placerade för ett örlogsfartyg. Det rädde nattnörker, och i övrigt kunde inga detaljer observeras. Eftersom *Mjölner*, med en maximal fart om 30 knop, riskerade att hamna på efterkälken vid en identifieringsmanöver, bedömdes det nödvändigt att förmå det observerade ekot att reducera sin fart. Kurs sattes därför rakt mot målet i 30 knop, dock utan att gå upp på dess styrbordssida. När avståndet hade minskat till cirka 4 nautiska mil reducerade det främmande fartyget sin fart till omkring 20 knop, samtidigt som kursen bibehölls. Därmed skapades förutsättningar för en mer kontrollerad identifiering.

Under manövern fokuserade sekonden på navigeringen och manövern, medan signalmännen och fartygschefen ansvarade för identifieringen. Artilleriofficeren och pjäsbefälhavaren följde samtidigt skeendet lugnt och kontrollerat från artillerieldledning och kanonen. *Mjölner* mötte det främmande fartyget på dess babordssida, vilket innebar att *Mjölner* var väjningsskyldigt. Vid ett sidoavstånd om cirka 500 meter girade *Mjölner* kraftigt mot det främmande fartyget till kontrakurs och gick upp långsides på ungefär 150 meters avstånd. Under denna fas kunde endast gnistor eller eldflugor från skorstenarna observeras. Signalmannen beordrades då att svepa strålkastarljus över fartyget för att möjliggöra identifiering. De cirka fem sekunder som stod till förfogande var tillräckliga för att fastställa att det rörde sig om en jagare av Kildin-klass, alternativt möjligen av modifierad Kashin-klass. Efter denna korta exponering belystes även *Mjölner*, vilket omöjliggjorde fortsatt observation. Farten ökades omedelbart, rapport avgavs, och fartyget återgick till patrulluppgiften. Innan dagens patrulluppdrag avslutades hade följande ryska enheter identifierats eller verifierats:

1. Två robotkorvetter av Nanuchka-klass, stillaliggande på kort tamp, vardera kopplad till en bogserbåt, till ankars söder om Kallinge, vilket indikerade hög beredskap.

2. En luftvärnsjagare av Kashin-klass, till ankars söder om Karlskronas angöring,
3. Ytterligare jagarenheter i form av det tidigare identifierade fartyget av Kildin- eller Kashin-klass, till ankars söder om Karlskronas angöring och den redan ankrade Kashin-jagaren.
4. Två fregatter av Riga-klass mellan Ronneby och Karlshamn.
5. Ett depåfartyg, *Olekma*, söder om Karlshamn.



Bild 4. Robotkorvett av Nanuchka-klass. Foto: US Navy.



Bild 5. Luftvärnsjagare av Kashin-klass. Fotograf okänd.



Bild 6. Luftvärnsjagare av Kildin-klass. Fotograf okänd.



Bild 7. Fregatt av Riga-klass. Foto: US Navy.

Efter avlösning återgick *Mjölner* till Karlskrona och förtöjde under sen eftermiddag för bunkring, materielkomplettering och vila.

Den 30 oktober kastade *Mjölner* åter loss klockan 03.00 för fortsatt patrullering av gränsen och övervakning av de ryska örlogsfartygen samt deras eventuella verksamhet. Fartyget återkom och förtöjde i Karlskrona under sen eftermiddag för att på nytt bunkra och ge besättningen möjlighet till vila. Under denna dag anlände återstoden av patrullbåtsdivisionen, vilket innebar att styrkan nu omfattade fyra patrullbåtar: *Mjölner*, *Mysing*, *Kaparen* och *Väktaren*. Tre torpedbåtar av Norrköpingsklassen hade även nu anslutit för gränsbevakningen. Ledning av deltagande patrullbåtar och torpedbåtar utfördes av örlogsbasen och direkt gentemot respektive fartygschef. Orderuttagning genomfördes varje dag tidigt på morgonen för de enheter som inte befann sig till sjöss.

Den 31 oktober, när fartygscheferna för *Kaparen* och *Mjölner* närmade sig örlogsbasens orderrum för att ta emot dagens order, stoppades de och informerades om att vidare passage inte var möjlig på grund av ett besök från den ryska ambassaden. Detta uppfattades som anmärkningsvärt och mäktat irriterande samt väckte frågor om besökets syfte.

Klockan 15.00 samma dag kastade *Mjölner* åter loss för fortsatt patrullering av gränsen. Senare under kvällen, strax före avlösning, passerade fartyget den till ankars liggande Kashin-jagaren söder om Karlskronas angöring. Hela jagarens akterdäck var då fyllt av grönklädd personal, och någon form av samlad uppställning, närmast att likna vid ”divisioner med alle man”, pågick. Även detta framstod som anmärkningsvärt och rapporterades till örlogsbasen. Efter avlösning återgick *Mjölner* till Karlskronabasen och förtöjde vid midnatt för bunkring och vila.

Vid orderuttagningen den 1 november framkom ny information om att isbrytaren *Thule* skulle ankra vid inloppet till Gåsefjärden med uppgiften att vid ett eventuellt flyktförsök ramma ubåten. Därutöver skulle en patrullbåt förläggas innanför *Thule* med uppgift att förhindra eventuella försök till evakuering från ubåten, exempelvis med helikopter.

Mot bakgrund av det förändrade uppdragsläget beslutade patrullbåtscheferna om att revidera uppdragsschemat i syfte att långsiktigt



Bild 8. U137 på grund vid Gåsefjärden i oktober 1981. Foto: Statens museer för maritim-, transport, och försvarshistoria – till lands, till sjöss och i luften.

optimera insatsen med de fyra patrullbåtarna och de tre torpedbåtarna. Upplägget för patrullbåtarna omfattade tjugofyra timmars ubåtsbevakning på Gåsefjärden i samverkan med *Thule*, tolv timmars gränsbevakning i samverkan med torpedbåtarna, tolv timmars beredskap med en timmes gångberedskap, tolv timmars beredskap med fyra timmars gångberedskap samt daglig lägesorientering och orderuttagning klockan 07.00.

Klockan 13.00 samma dag kastade *Mjölner* loss och förflyttade sig via den inre leden österut mot Gåsefjärden. Där erhöles för första gången optisk kontakt med U137, som stod fast på grundet. *Thule* hade redan ankrat vid utloppet från Gåsefjärden, och *Mjölner* ankrade därefter mellan *Thule* och U137.

Den tjugofyra timmar långa bevakningen till ankars vid U137 innebar att besättningen övergick till halv stridsberedskap, vilket möjliggjorde viss vila samtidigt som en hög operativ tillgänglighet kunde upprätthållas. Besättningen informerades särskilt om hur den nya situationen skulle hanteras. Eftersom fartyget låg på kort avstånd från en sovjetisk ubåt som bedömdes kunna ha beväpnad vakt i tornet,

genomfördes en särskild genomgång med utkikar och kulspruteskyttar avseende deras uppgifter, skyddsåtgärder och förväntat agerande vid olika typer av incidenter.

I denna beredskapsnivå tjänstgjorde en värnpliktig eldledningstekniker som ersättare för artilleriofficeren. Han övertog därmed ansvaret för eldledning och kanoninsatser. Teknikern bedömdes vara mycket kunnig och väl förtrogen med de tekniska systemen, däribland radar, eldledning och radaranalysator, men samtidigt mindre orienterad mot uppdragets militära dimension. Detta gav upphov till en osäkerhet kring hur han skulle reagera på en skarp eldgivningsorder, exempelvis i en situation där en hovrande helikopter över U137 behövde bekämpas. Frågan behandlades därför i ett enskilt samtal i fartygschefens hytt. Efter viss betänketid förklarade teknikern att han skulle verkställa en order given av fartygschefen personligen. Därmed bedömdes ytterligare en central komponent i beredskapen vara säkerställd.

Ett kvarstående problem var den bristande information om var exakt egna landförband var grupperade. Detta utgjorde en betydande osäkerhetsfaktor, eftersom eventuell eldgivning i riktning mot ubåten skulle kunna medföra att projektiler slog ned över land på okända platser, med risk för vådabekämpning av egen trupp samt skador på civila objekt utanför det omedelbara operationsområdet. Eldgivning mot mål på mycket korta avstånd innebar att val av ammunition ändrades genom att ersätta sjömålsgranater med spränggranater i ena magasinet och kulspränggranater i det andra.

Under eftermiddagen den 1 november försämrades vädret successivt och regn började falla. Varning utfärdades samtidigt för ökande vindstyrkor under det kommande dygnet. När mörkret började falla konstaterades att den egna styrkan saknade en tillräckligt förberedd belysningsförmåga för det fall någon aktör skulle försöka tränga in mot Gåsefjärden. Lysraketer monterades därför och, efter vissa tekniska problem orsakade av regnvädet, laddades de i raketställan på artilleripjäsen.

Vid denna tidpunkt befann sig även flottans bogserbåt *Achilles* och minsveparen *Spårö* i Gåsefjärden. Gällande order avseende U137 var tydlig: ubåten fick under inga omständigheter tillåtas starta sina motorer i samband med eventuella försök att dra loss den från grundet.

Bevakningen fortsatte därefter utan några särskilda incidenter under dygnet.

Den 2 november fortsatte torpedbåtarna och patrullbåtarna sin patrullering längs territorialvattengränsen, medan *Mjölner* låg kvar till ankars vid U137. Väderläget försämrades ytterligare under morgonen, och stormvarning utfärdades. Samma dag transporterades U137:s fartygschef och den politiske officeren till Karlskrona för förhör ombord på torpedbåten *Västervik*.

Samtidigt ökade vinden successivt till den grad att både *Mjölner* och övriga fartyg började dragga. *Mjölner* tvingades därför lämna ankar och för att säkerställa uppgiften ligga kvar och med motorerna hålla sig på samma position till dess att ovädret hade passerat, varefter fartyget åter ankrade. Stormen var så intensiv att vattenmassor piskades upp i luften och sikten reducerades kraftigt, det var knappt möjligt att urskilja namnet *Thule* på isbrytaren femhundra meter bort.

I detta instabila läge avfyra U137, utan fartygschef och politisk officer ombord, en nödraket. Vid örlogsbasen fattades då beslut om att dra loss ubåten från grundet och därefter ankra upp den i Gåsefjärden. Denna information nådde emellertid inte *Mjölner* eller *Thule*, och inte heller kommunicerades hur själva avdragningen skulle genomföras.

När bogserbåten påbörjade arbetet startade U137 plötsligt sina motorer och propellrar. *Mjölner* går direkt upp i beredskap till "Klart skepp". Mot bakgrund av osäkerheten kring ubåtens faktiska manöverförmåga och dess möjlighet att gira runt och sätta kurs mot utloppet som ett led i ett eventuellt utbrytningsförsök vidtogs omedelbara förberedelser för att kunna hindra en sådan utveckling. Efter ungefär en timme hade U137 ankrats upp i Gåsefjärden, varefter beredskapen återgick till halv stridsberedskap.

Under eftermiddagen samma dag, när stormen hade passerat och vinden avtagit avsevärt, anlände avlösning. Det visade sig då att den avlösande enheten var patrullbåten *Munin* från västkustdivisionen, vilken hade anslutit som en värdefull reservresurs till den samlade styrkan. Därmed kunde den tidigare upprättade operationsplanen upprätthållas. Innan *Mjölner* lämnade området för återgång till Karlskrona överlämnades samtliga lysraketer till *Munin*. Fartyget förtöjde därefter i Karlskrona under sen eftermiddag.

Efter orderuttagningen den 3 november kastade *Mjölner* loss för patrullering av territorialvattengränsen i samverkan med torpedbåtarna. Fartyget avlöstes klockan 12.00 och återkom till Karlskrona klockan 13.00. I samband med detta fastställdes ett nytt patrullschema, enligt vilket *Mjölner* tilldelades uppgiften att patrullera territorialvattengränsen mellan klockan 21.00 och 07.00, vilket gav *Mjölners* besättning epitetet ”nattugglorna”.

Den 4 november drabbades *Mysing* av gyrohaveri, vilket påverkade den samlade styrkans dispositionsmöjligheter. Mot denna bakgrund kastade *Mjölner* loss redan klockan 17.00 för patrullering. Under detta pass identifierades och rapporterades ytterligare sovjetiska fartyg, däribland signalspaningsfartyg av typen Reduktos. Under operationen noterades även vissa provokativa uppträdanden från sovjetiska jagare och signalspaningsfartyg i form av motmanövrar på nära avstånd samt strålkastarbelysning riktad mot de svenska enheterna. Dessa åtgärder kan tolkas som försök att närmare studera och kartlägga de svenska fartygens egenskaper och uppträdande. Samtidigt skapades möjlighet att knyta observerade radarsignaturer till specifika fartygsindivider, vilket bedömdes vara av värde för framtida operativ planering. *Mjölner* förtöjde i Karlskrona efter midnatt.

Den 5 november genomförde *Mjölner* patrullering i grov sjö mellan klockan 13.00 och 23.00 i den östra delen av operationsområdet, medan torpedbåtarna svarade för övervakningen i den västra delen. Läget i området bedömdes som lugnt, och inga förändringar kunde noteras beträffande de sovjetiska fartygens gruppering eller uppträdande.

Den 6 november meddelades att U137 under dagen skulle eskorteras ut på internationellt vatten och där överlämnas till den sovjetiska flottan. Ubåten lättade därefter ankar och gick för egen maskin ut från Gåsefjärden, eskorterad av bogserbåten *Achilles* och minsveparen Blidö. Patrullbåten *Kaparen* – med kommandören Roderick Klintebo ombord som representant för regeringen och Försvarsmakten – anslöt samtidigt till styrkan. *Mjölner* tilldelades uppgiften att vid försänkningen, det vill säga inloppet till Karlskrona, ligga i beredskap för att hantera eventuella incidenter.

Klockan 14.00 erhöles signalen FF DA (”Ni detacheras”), ett besked som inom flottan traditionellt uppfattades som välkommet. *Mjölner*

förtöjde därefter i Karlskrona klockan 14.30. Efter genomförd bunkring och rapportering kastade fartyget åter loss klockan 16.00 som sista patrullbåt med kurs mot hemmahamnen på Gålö.

De fyra fartygscheferna och deras besättningar var överens om att förtöja i Kalmar för återhämtning och förberedelser inför den sista etappen mot Gålö och vidare hem till familjerna. *Mjölner* förtöjde därför i Kalmar klockan 18.00 för middag och vila, utan krav på omedelbar beredskap. Ett antal besättningsmedlemmar valde samtidigt att lämna fartyget i Kalmar, vilket också medgavs.

Den 7 november kastade *Kaparen* och *Väktaren* loss klockan 09.00. *Mjölner* avgick klockan 10.00, med *Mysing* i kölvattnet till följd av det tidigare gyrohaveriet. Under strålande solsken, men i hård nordostlig vind, kunde förflyttningen genomföras inomskärs i hög fart ända till Muskö. Där valde flera i besättningen att ta sina bilar och fortsätta hem på egen hand. Senare samma eftermiddag kastade fartygschefen, maskintjänstchefen och två värnpliktiga loss för att förflytta *Mjölner* till dess ordinarie plats vid Gålöbasen.

Erfarenheterna

De slutsatser som kan dras beträffande *Mjölner* och dess besättning visar att U137-incidenten kom att utgöra ett konkret prov på såväl materiell som personell uthållighet. Denna framställning har haft som ambition att belysa hur händelsen påverkade en patrullbåt och besättning som faktiskt befann sig bland de första och sista svenska enheterna på plats i operationsområdet.

En central iakttagelse var att ingen ombord uppfattade tidigare genomförda övningar och utbildningsmoment som överflödiga.⁶ Tvärtom framstod incidenten som en bekräftelse på värdet av återkommande och realistisk träning. Särskilt tydligt blev detta i fråga om besättningens förmåga att upprätthålla operativ effekt under långa arbetspass med begränsad vila. Den tjänstgöring som genomfördes i halv stridsberedskap utgjorde därmed ett praktiskt test av hur en liten

6. Att Falklandskriget bröt ut året efter U137 bidrog till att ytterligare öka insikten och förståelsen för hur viktig en fungerande skyddstjänst är ombord på fartygen.

besättning kan verka under förhöjd beredskap under en längre sammanhängande tidsperiod.

Vidare tycks samtliga ombord ha upplevt att deras insats var betydelsefull och att varje besättningsmedlem utgjorde en viktig del av helheten. Detta gällde inte minst förmågan att vid behov kunna ersätta en annan person som tillfälligt blev oförmögen att fullgöra sina uppgifter. Erfarenheterna visar därmed på vikten av bred kompetens, flexibilitet och ett ömsesidigt beroende inom en mindre fartygsbesättning. I detta sammanhang framstod även förplägnaden som en faktor av större betydelse än vad som ofta uppmärksammas i mer formella operationsbeskrivningar. Att samma person tjänstgjorde både som kock och sjukvårdare innebar en särskilt värdefull resurs för besättningens uthållighet och välbefinnande.

I ett personligt perspektiv framstår perioden om tio dygn som ett tillstånd av stark mental koncentration, där tankar och samtal nästan uteslutande kretsade kring uppgiften, besättningen och *Mjölners* operativa förmåga. Trots den höga belastningen förefaller det ha varit möjligt att återhämta sig väl under de tillfällen till vila som gavs. Även här framstår den väl fungerande mathållningen som en bidragande faktor till att upprätthålla både fysisk och mental prestationsförmåga.

Händelserna innebar också en påtaglig mental prövning för såväl befäl som värnpliktiga. Erfarenheterna synes ha förstärkt flera grundläggande insikter: att besättningen behövdes och behärskade sina uppgifter, att övning och utbildning svårigen kan drivas för långt, att ömsesidigt förtroende och stöd mellan befäl och värnpliktiga är en förutsättning för fungerande tjänst, samt att utbildningsnivån inom besättningen förbättrades avsevärt genom den skarpa erfarenheten. Därtill stärktes sannolikt medvetenheten om vikten av att hålla materielen i gott skick, eftersom den tekniska tillgängligheten utgjorde en grundförutsättning för att kunna lösa uppgiften.

Sammantaget framstår incidenten som en erfarenhet som gjorde ett djupt och varaktigt intryck på hela besättningen. För samtliga inblandade blev händelserna ett minne för livet, och sammanhållningen inom gruppen tycks ha stärkts påtagligt under den intensiva perioden.

Det framstår också som betydelsefullt att fartygets vapen aldrig behövde användas inomskärs. En sådan insats hade med stor sannolikhet

medfört betydande risker för vådabekämpning och oavsiktliga skador, inte minst mot egna förband eller civila mål i närområdet. Erfarenheten underströk därmed vikten av god kännedom om egna enheters gruppering och rörelser, särskilt i en komplex och geografiskt begränsad operationsmiljö.

Avslutningsvis bör det framhållas att det stöd som tillfördes utifrån hade stor betydelse. Förmågan hos det egna stödsystemet att inte enbart tillhandahålla teknisk service och materielstöd, utan även bidra med tidningar, förnödenheter och enklare förplägnad i form av exempelvis godis och läsk, hade sannolikt en inte obetydlig effekt på besättningens moral. Under en period präglad av isolering, hög arbetsbelastning och stark uppgiftsfokusering utgjorde sådana inslag ett viktigt komplement till den rent operativa uthålligheten.

Slutord

I de efterföljande reflektionerna kring ubåtsincidenten kan ett antal slutsatser dras. Redan under första dygnet avslogs begäran från Sovjetunionen om tillstånd att med örlogsfartyg få hämta hem den grundstötta ubåten. Vidare har konstaterats att redan under natten mellan 29–30 oktober förbereddes ett fritagningsförsök genom vilket sovjetiska förband med våld avsåg att gå in på svenskt vatten och frita ubåten med besättning. Svenska enheter och förband var dock redan på plats vilket kan lett till att fritagningsförsöket avbröts innan fritagningsstyrkan gått över territorialvattengränsen. Här bör särskild nämnas att Kustartilleriet hade påbörjat bemanningen av ett kustbatteri och att rörliga kustartilleriförband fanns i området. Dessa markerade den 28 oktober närvaro för ett sovjettryskt fartygsförband med kurs mot Gåsefjärden. Det sovjettryska förbandet avbröt då operationen.

Vidare markerade Flygvapnet den 29 oktober närvaro och varning med en rote beväpnade sjömålsrobotbeväpnade jakt- och attackflygplan av typ Viggan. Dessa visade upp sig för de sovjetiska ledningsfartygen samtidigt som en ytterligare en rote beväpnade med robotar och bomber avvaktade utanför fartygens vapenräckvidd (luftvärnsporte).

Ubåten *Neptun* var för tillfället och provverksamhetens skull utrustad med däcksstrålkastare för att underlätta lägesföljning under tester.

Under natten 29–30 oktober genomförde *Neptun* ett antal passager under och i närheten av sovjetiska fartygen med däcksrålkastaren tänd för markering av närvaro. Patrullbåten *Mjölner* med full robotlast patrullerade gränsen tillsammans med fullt torpedbestyckad torpedbåt.

Sammantaget talar dessa omständigheter för att den svenska militära responsen inte endast hade taktisk betydelse, utan även en avhållande effekt på motpartens handlingsutrymme. Den snabbt etablerade och tydligt demonstrerade svenska närvaron bidrog med stor sannolikhet till att ett fritagningsförsök från sovjetrysk sida bedömdes som alltför riskfyllt att genomföra. Det sagda bekräftas också av Bo Johnson Theutenbergs publicerade dagboksanteckningar:⁷

”Senare blev det också känt genom en sovjetisk veteran att det ombord på de 14 sovjetiska fartyg, som den 29 oktober ankom strax utanför den svenska territorialgränsen, fanns hundratals soldater som var redo att med våld frita ubåten klockan 0300 den 30 oktober. Men bara en halvtimme före fritagningen ska aktionen ha avblåsts, alltså 0230.

Skälet som ska ha cirkulerat bland de sovjetiska officerarna var att de svenska militära resurserna vuxit till för mycket. Svenska flygvapnet hade visat upp sig liksom svenska ubåtar. Och man trodde att svenskt kustartilleri nu också kunde lägga ubåten och omgivande platser under tung eld.”

På det personliga planet kom incidenten också att få stor betydelse för min fortsatta tjänstgöring och utveckling inom flottan. Efter händelserna fortsatte tjänstgöringen ytterligare ett år som fartygschef och därefter som adjutant inom samma division. Under denna period kom frågor om ubåtsjakt och förmågeutveckling att inta en central plats. Arbetet präglades av en återkommande strävan att få tillgång till relevant teknik och att skapa så goda förutsättningar som möjligt för att kunna upptäcka och vid behov bekämpa undervattenskränkningar på svenskt territorium.

Erfarenheterna från de tio dygna i Karlskrona 1981 tycks i detta avseende ha inneburit en tydlig förstärkning av såväl det professionella synsättet som inställningen till uppgiften. Händelserna gav inte endast

7. Johnson Theutenberg, B., *Dagbok från UD*, vol.4:1 (1981–1983), Ryska björnens järngrepp om Sverige, Stockholm 2025, s. 97/122.

praktisk erfarenhet av beredskap och operativ tjänst, utan bidrog även till ett fördjupat allvar i synen på den marina försvarsuppgiften. Det är också tydligt att minnet av incidenten bevarats med anmärkningsvärd skärpa över tid. Trots att händelsen under många år inte varit föremål för någon mer ingående personlig bearbetning, aktualiserades den på nytt i samband med en begäran om att hålla ett föredrag. I den processen visade det sig att ett stort antal minnesbilder successivt återkom, vilket underströk hur djupt denna typ av erfarenhet kan etsa sig fast i minnet. Särskilt framträdande synes ha varit konkreta och sinnespräglade detaljer, såsom den nattliga identifieringen av jagaren och ögonblicket då U137 startade sina propellrar. Dessa moment framstår som exempel på hur specifika händelser i en intensiv operationsmiljö kan återkallas med stor skärpa även efter flera decennier.



Obemannade ytfarkoster

En uppdatering om hotbilden

Av ordinarie ledamoten Magnus Thylin*

The threat posed by unmanned surface vessels (USVs) continues to evolve in both technological sophistication and operational employment. This article provides an update on developments since the author's previous assessment published in Tidskrift i Sjöväsendet No. 3/2024.

In March 2026, Iran employed explosive USVs in attacks against commercial shipping in the Persian Gulf. Both the platform design and the operational tactics closely resembled those previously employed by the Houthis in the Red Sea. Although the technological solutions remained relatively unsophisticated, these systems nevertheless demonstrated a credible capability to threaten unprotected merchant vessels.

During the summer of 2025, Russia introduced a more clearly articulated doctrine for USV employment together with a dedicated organizational structure to support their development and operational use. The frequency of USV-related training activities also increased substantially. Later that year, Russia achieved its first confirmed success in using a USV to sink a Ukrainian vessel. Russian operations were likely disrupted during the winter of 2026 following Starlink's termination of satellite communication services for Russian users. This limitation was subsequently mitigated through alternative communications solutions, most likely based on mesh radio networks.

Russian USVs are now commonly employed in conjunction with unmanned aerial vehicles (UAVs). In addition to their direct attack role, USVs serve as launch platforms for short-range loitering munitions capable of striking both naval and land-based targets, while larger UAVs provide intelligence, targeting, and communications relay.

* Författaren är förvaltare och tjänstgör som materielsystemansvarig för telekrigssystem vid Marinstaben.

These developments indicate that USVs have become an established component of contemporary naval warfare. However, their operational significance should not be assessed in isolation, but rather as part of an integrated system of unmanned capabilities in which USVs and UAVs function in close coordination to enhance combat effectiveness.

Inledning

Obemannade system är utan tvekan det teknikområde som mest kommit att känneteckna krigföringen under de senaste åren. Teknikutvecklingen har inte bara gått snabbt utan ibland även i oväntade riktningar. Gamla sanningar avseende teknik och taktik är ständigt föremål för omprövning. Den svenska marinens förmågeutveckling måste med nödvändighet förhålla sig till den förändrade hotbilden och av denna anledning behövs också kunskap om hotbilden. En översiktlig redovisning av hotbilden från obemannade ytfarkoster publicerades i denna tidskrift 2024.¹ Förevarande artikel utgör en uppdatering om hur hotbilden har förändrats under perioden fram till och med början av maj 2026.

Iran

Iran har sedan mer än tio år tillbaka utvecklat och producerat explosiva obemannade ytfarkoster avsedda för bekämpning av fartyg. Före 2026 års krig mellan å ena sidan Iran och å andra sidan USA och Israel hade dessa dock endast använts i stor skala av houthirebellerna, inte av Iran självt. Detta förhållande ändrades i och med 2026 års krig.

Under mars månad 2026 utsattes sammanlagt tjugosju handelsfartyg för anfall från Iran. Av dessa genomfördes fyra av anfallen med explosiva obemannade ytfarkoster (15 %).² Det första anfallet genomfördes den 1 mars mot m/t MDK *Vjom* som vid tillfället befann sig

1. Se Thylin, M., Obemannade explosiva ytfarkoster, *Tidskrift i Sjöväsendet* nr 3/2024, s. 305–316.

2. McLure, Tracking Iranian attacks on civilian ships in the Gulf, *Reuters*, 2026-03-13.

fritt till sjöss i Omanviken, cirka femtio nautiska mil från den iranska kusten. Det andra fartyget som anfölls med hjälp en explosiv ytfarkost var m/t *Sonangol Namibe*. Det skedde den 5 mars medan befann sig trettio nautiska mil från Kuwait. Det tredje anfallet genomfördes den 12 mars mot m/t *Safesea Vishnu*. Fartyget befann sig vid tillfället i den inre delen av Persiska viken utanför Iraks kust. Samma dag anfölls även m/t *Zeffyros* i samma område.³

Den ytfarkost som användes i anfallet mot m/t *Sonangol Namibe* förefaller ha varit en förhållandevis stor farkost med två utombordsmotorer och en inglasad förarplats.⁴ En videofilm från anfallet mot m/t *Safesea Vishnu* visar att ytfarkosten åtföljdes av en bemannad följebåt som kvarstannade i närheten fram tills dess att anfallet hade slutförts.⁵ Båda dessa observationer indikerar att Irans obemannade explosiva ytfarkoster är konstruerade enligt samma principer som de som tidigare använts av houthirebellerna i Röda havet.



Bild 1. Bilden visar anfallet mot m/t Sonangol Namibe samt skadorna på fartyget. Källa: Sutton.

Det kan sammanfattningsvis konstateras att striderna i Persiska viken våren 2026 inte omfattade några egentliga nyheter från Irans sida. Iran använde likadana typer av ytfarkoster och samma taktik som tre år tidigare nyttjats av houthirebellerna i Röda havet. Tekniklösningarna måste beskrivas som osofistikerade, men de utgör likväl ett hot mot oförsvrade handelsfartyg.

3. Bryan-Low, Sea drones target oil tankers in the Middle East, *Reuters*, 2026-03-11.

4. Sutton, Iranian IRGC Show Uncrewed Explosive Boat, *Covert Shores*, 2026-03-11.

5. Sutton, Mounting Ship Losses To Explosive USVs, *Covert Shores*, 2026-03-13.

Ryssland

Betydelsen av obemannade system samt olika koncept för att använda dessa har diskuterats flitigt i Ryssland under de senaste åren. Fram tills år 2025 fanns det dock inte någon officiell doktrin eller publikt tillgänglig målsättning för marina obemannade system.⁶ Avsaknaden av en tydlig inriktning för marina obemannade system återspeglades också inom teknikutvecklingen. Rysslands ansatser till utveckling av obemannade ytfarkoster var fram till år 2025 förhållandevis småskaliga. Ett flertal olika typer av ytfarkoster visades upp av olika tillverkare och levererades i mindre antal till den ryska marinen, men utan att serietillverkning av ett större antal standardiserade system inleddes.

Under år 2025 fick dock användningen av obemannade system en uttalat högre ambitionsnivå och en tydligare inriktning. Våren 2025 börjades det ryktas om att ryska marinen påbörjat etableringen av en ny förbandstyp i form av regementen för obemannade system, en uppgift som senare bekräftades när förbanden officiellt etablerades hösten 2025. Förbandstypen ska utrustas med både flygande och landbaserade system liksom ytgående farkoster och undervattensfarkoster. Förbandens uppgifter ska inkludera spaning, bekämpning, sjöfartsskydd samt skydd mot motståndarens obemannade system.⁷

Förbanden ska troligen inte betraktas som självständiga utan kommer snarare att fungera som funktionsförband eller funktionscentra. Tillkomsten av förbanden är av betydelse eftersom de signalerar en uttalad ambitionsnivå, men också för att de skapar de nödvändiga förutsättningarna för den teknik- och taktikutveckling som krävs för att fullt ut nyttja systemen.

Användningen av obemannade system i den marina domänen beskrivs nu i ryska militärvetenskapliga sammanhang både som en utmaning och möjlighet.⁸ Obemannade ytfarkoster avsedda för offensiva

6. Petersen et al, *Russian Concepts of Future Warfare*, CNA Corporation July 2025.

7. Volodymyr, Russians Claim Formation of Unmanned Systems Regiments, *Militarnyi*. 2025-05-14.

8. Engqvist (red) och Kjellén et al., *The future of warfare in russian military thinking*, FOI. januari 2026.

uppgifter anses vara en möjlighet att kompensera för Rysslands relativa teknologiska och numerära underlägsenhet jämfört med Natos sjöstridskrafter. För defensiva uppgifter ses obemannade ytfarkoster som en del av lösningen för att skapa skydd mot de ukrainska obemannade systemen som lamslagit Svarta havsmarinen.⁹

Den tydligare inriktningen för marina obemannade system märktes redan under andra halvåret 2025 i form av betydligt fler och mer strukturerade aktiviteter. Under den marina delen av övning *Zapad 25* ingick ett övningsmoment i försvar av Baltijsk örlogsbas mot anfall från explosiva obemannade ytfarkoster.¹⁰ Sommaren 2025 genomfördes även ett verkansprov med en obemannad explosiv ytfarkost mot en förankrad målflotte.¹¹

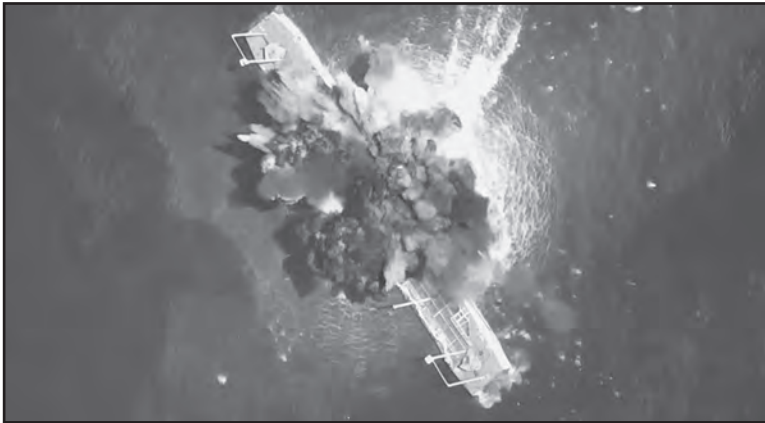


Bild 2. Målflotte som träffats av en obemannad explosiv ytfarkost under prov i Östersjön sommaren 2025. Källa: Ryska Försvarsministeriet.

Utvecklingsverksamheten omsattes sommaren 2025 till framgångsrik användning av ryska obemannade ytfarkoster i strid. Under augusti

9. Baker, Russia is testing unjammable fiber-optic drone, *Business Insider*. 2025-09-09.

10. Russia's Zapad 2025 features units, tactics not engaged in Ukraine war, *BBC*, 2025-09-18.

11. Safronov, Russians Test Naval Strike Drone During July Storm Exercises, *Militarnyi*, 2025-07-27.

månad sänktes det ukrainska signalspaningsfartyget *Simperopol* i Donaus flodmynning efter en direkträff från en explosiv obemannad ytfarkost. Av särskilt intresse är att det rapporterades att en rysk långräckviddig luftfarkost av typ Orion uppträdde i området i samband med anfallet.¹² Det är rimligt att anta att flygfarkosten svarade för såväl initial målspaning som efterföljande invisning av ytfarkosten mot målet.

Hösten och vintern 2025–2026 användes ryska obemannade ytfarkoster aktivt i stridshandlingar längs med floden Dnepr med angränsande vattenområden. I detta område har striderna ur rysk synvinkel syftat till att förhindra ukrainsk övergång av floden, avregling av de ukrainska förband som har tagit sig över floden samt stöd till egna markstridskrafter längs floden. Obemannade ytfarkoster har använts för både bekämpning av ukrainska transportbåtar, bekämpning av mål på land och för fällning av sjöminor.¹³

Nästa noterbara stridshändelse vid vilken ytfarkoster användes på stort avstånd från ryskt territorium dröjde fram till april 2026. En explosiv obemannad ytfarkost gjorde ett försök att ta sig in i hamnområdet i Odessa, men upptäcktes av den ukrainska marinen innan den tagit sig in i hamnen.¹⁴ Den bekämpades därefter med en korträckviddig patrullrobot (FPV-UAV15).¹⁶

Vid sidan av de operativa händelserna förtjänar två aspekter av teknikutvecklingen av ryska obemannade ytfarkoster att ägnas särskild uppmärksamhet. Den första noterbara trenden är att många av de ryska obemannade ytfarkoster som hittills visats upp inte är utrustade med satellitkommunikationssystem utan använder konventionell radiobaserad datalänk. Sådana lösningar kräver fri siktlinje mellan

12. Axe, Ukraine's "lucky" spy ship hid for 42 months, *Euromaidan Press*, 2025-08-31.

13. Kirichenko, Copying Ukraine, Russia has begun using uncrewed boats at sea, *The Strategist*, 2026-03-02.

14. Khomenko, Ukrainian Navy Destroyed Russian Maritime Drone, *Militarnyi*, 2026-04-24.

15. First-Person View – Unmanned Airborne Vehicle.

16. Sutton, Identification Of Russian USV Destroyed Off Ukrainian Port, *Covert Shores*, 2026-05-06.



Bild 3. Obemannad ytfarkost av den typ som användes vid anfallet mot Odessa. Källa: Sutton.

sändare och mottagare, vilket medför att den praktiska aktionsradien begränsas till några tiotals kilometer om en markbaserad sändare används för farkostens kontrollenhet. Detta kan möjligen förklaras med att många av de system som visats upp har varit prototyper, men det kan också tolkas som att Ryssland har svårt att få tag i lämpliga satellitkommunikationssystem. En annan förklaring kan vara att för kustnära uppgifter och för uppgifter på floder så anses trettio kilometer vara en tillräcklig aktionsradie.

En kommunikationslösning som medger förbindelse bortom radiohorisonten är dock nödvändig för att kunna använda obemannade system för offensiva operationer på stora avstånd. Antenner för satellitkommunikationssystem började noteras på en del typer av ryska obemannade ytfarkoster under mitten av 2025.¹⁷ Den vanligast förekommande lösningen tycks ha varit att använda det amerikanska systemet Starlink. Enligt ukrainska källor producerades ett stort antal ytfarkoster utrustade med detta system under vintern 2025–2026 som förberedelse inför en marin offensiv våren 2026.¹⁸ Serietillverkning av upp till fyrtio ytfarkoster per månad planerades.¹⁹ Dessa ryska ansträngningar omintetgjordes dock i februari 2026 då Starlink införde effektiva behörighetsbegränsningar som så gott som helt utestängde

17. Sutton, Overview Of Russian Maritime Drones, *Covert Shores*, 2025-08-03.

18. Mukhina, Russia planned major naval counteroffensive, *Euromaidan Press*, 2026-05-09.

19. Khomenko, Russia Preparing Mass Naval Drone Strikes in Black Sea, *United 24 Media*, 2026-02-18.

alla ryska användare av systemet.²⁰ Det faktum att Starlink därmed inte längre var tillgängligt som kommunikationslösning för ryska obemannade ytfarkoster kan sannolikt förklara det avbräck i ryska offensiva operationer på stora avstånd från ryskt territorium som inträffade våren 2026.

Alternativet till satellitbaserade kommunikationssystem är att använda obemannade flygfarkoster som relästationer för sambandsstrafiken. En sådan lösning nyttjar vanligen självorganiserande multihopp-radiosystem (eng. mesh radio network) som förmedlar trafiken genom ett flertal olika radionoder. Denna teknik är sedan något år tillbaka vanligt förekommande för datalänkförbindelsen till ryska långsträckt obemannade flygfarkoster.²¹ Lösningen har fördelen att den inte är beroende av en extern satellitresurs men den är å andra sidan lättare att påverka med telekrigföring. Obekräftade ukrainska uppgifter gör gällande att den ytfarkost som anföll Odessa i april 2026 använde en radiobaserad datalänk till en obemannad flygfarkost ur Zala-familjen, vilken i sin tur fungerade som radiorelæ. Med tanke på hur spridd tekniken för multihopp-radiosystem är i ryska flygande obemannade system framstår det som högst troligt att detta också kommer att bli Rysslands standardlösning för datalänkförbindelse till långsträckt obemannade ytfarkoster.

Alla radiobaserade datalänklösningar har dock nackdelen att de kan upptäckas och påverkas med telekrigföring. Lösningen på detta problem är att inte använda radio över huvud taget utan istället förmedla informationen via trådförbindelse. Denna lösning är numera väletablerad i fråga om styrning av kortsträckt patrullrobotar och förekommer även på minst två typer av ryska obemannade ytfarkoster; Irtysh²² som började utprovas hösten 2025 och Skorlupa²³ vilken började användas 2026. I båda fallen används så kallad tung fiberoptisk

20. Hambling, Starlink Shutdown, *Forbes*, 2026-02-06.

21. Hambling, Russia Is Launching FPVs From Drone Motherships, *Forbes*, 2026-02-10.

22. Russian Force Generation Update, October 9, 2025, *Institute for the study of war*.

23. Verzun, Russia's new fiber-optic sea drone 'Skorlupa', *The Kyiv Independent*, 2026-04-01.

kabel som sjunker till botten.²⁴ Detta till skillnad mot så kallad lätt fiberoptisk kabel som används för styrning av flygfarkoster och som flyter på vattnet. Motivet till detta är att den lätta tråden är bräcklig i så måtto att den har en tendens att brista på grund av rörelser i vattnet. Den kraftigare tunga tråden sägs lösa detta problem genom sin större hållfasthet. Det faktum att den sjunker till botten medför dock att tekniklösningen sannolikt endast är användbar i förhållandevis grunda farvatten. Trådmagasinet med cirka 50 kilometer tråd sägs kunna medföras ombord, vilket också blir gränssättande för farkosternas praktiska aktionsradie. Räckviddsbegränsningen innebär att trådstyrning för närvarande endast är användbart i kustnära operationer.

Det andra återkommande temat är att majoriteten av de olika typerna av ryska obemannade ytfarkoster kan användas som explosiva ytfarkoster av engångstyp, men även som bärare av andra typer av vapensystem. Det tekniskt minst komplicerade exemplet på detta är användningen av ytfarkoster som minfällare. Även om endast ett mindre antal förhållandevis små sjöminor kan medföras ombord så möjliggör konceptet utläggning av offensiva mineringar med liten risktagning.

Den mer sofistikerade kombinationen är att använda obemannade ytfarkoster som bärare av obemannade flygfarkoster. Exempel på denna trend är ytfarkosterna av typ Katran²⁵ och typ Irtys²⁶ som båda kan medföra obemannade flygfarkoster av kvadrokoptertyp avsedda för spaningsuppgifter, alternativt korträckviddiga patrullrobotar (FPV-UAV) avsedda för bekämpning. Utöver att fungera som bärare av flygfarkosterna fungerar ytfarkosterna även som radiorelä för flygfarkosternas styrdatalänk.²⁷ Kombinationen av yt- och luftfarkoster skapar ett vapensystem som kan användas mot fler typer av mål än vad enbart ytfarkosten klarar av. Patrullrobotarna kan användas för

24. Baker, Russia is testing unjammable fiber-optic drone, *Business Insider*, 2025-09-09.

25. Yan, Russia Developing Naval Drone Carrier for Kamikaze UAV, *Militarnyi*, 2025-05-05.

26. Russian Force Generation & Technological Adaptations Update, October 9, 2025, *Institute for the study of war*.

27. Baker, Russia is testing unjammable fiber-optic drone, *Business Insider*, 2025-09-09.

bekämpning av mål på land, vilket passar väl in i den ryska traditionen av att använda sjöstridskrafter för direkt understöd till markstridskrafter. Flygfarkosterna löser även det fundamentala problemet med ytfarkosternas mycket låga sensorhöjd och påföljande korta sensorräckvidd. Med hjälp av en upplyft sensor utökas ytfarkosternas horisontavstånd högst väsentligt. Detta skapar bättre förutsättningar att verka mot små och manövrerande mål.

Än så länge är det endast enklare typer av korträckviddiga flygfarkoster som har förekommit på ryska obemannade ytfarkoster. På sikt saknas dock uppenbara skäl till att inte kombinera ytfarkosterna med tyngre flygande system. I rysk media har konceptbilder visats upp av obemannade ytfarkoster utrustade som vapenplattform för långräckviddiga patrullrobotar av typ Geran (Shahed 136).²⁸ Det förefaller dock som att dessa idéer än så länge inte har materialiserats, men det är av stort intresse att bevaka den marina hotbildsutvecklingen i det här avseendet. En sådan vapenkombination är emellertid av synnerligen marginell nytta om patrullrobotarna ska användas för bekämpning av markmål, det framstår därför som mer troligt att konceptet är avsett som en vapenplattform för mättnadsanfall mot sjömål.

Sammanfattande slutsatser

Ur operativ synvinkel understryker de senaste två årens händelser att obemannade ytfarkoster nu utgör ett normalt inslag i hotbilden närhelst strid genomförs till sjöss. I Persiska viken har Iran visat att även osofistikerade ytgående obemannade system representerar ett hot mot sjöfarten.

Ryssland har efter några års vankelmodighet tagit fram en mer uttalad inriktning avseende utvecklingen av marina obemannade system. De obemannade ytfarkosterna har fått en tydligare roll i såväl offensiva som defensiva operationer inom ramen för kustnära uppgifter och ute till havs. Den ökade ambitionsnivån återspeglas i en mer offensiv och organiserad användning av obemannade ytfarkoster under striderna i Svarta havet.

28. Khomenko, Russia Develops Sea-Based Shahed Launcher, *United 24 Media*, 2025-11-18.

Den tekniska hotbilden har utvecklats snabbt under senare år och är nu betydligt mer komplex än tidigare. Obemannade ytfarkoster utrustade med sprängladdningar förekommer visserligen fortfarande och används aktivt av både Ryssland och Iran, men detta är långt ifrån det enda användningsområdet för ytfarkosterna. Istället används dessa för betydligt fler uppgifter. Mest noterbart är användningen av obemannade ytfarkoster som bärare av obemannade luftfarkoster. Detta skapar större handlingsfrihet för motståndaren, vilket i sin tur förorsakar komplicerade militära problem för våra fartyg och förband. Små patrullrobotar (FPV-UAV) ansågs tidigare inte vara ett hot ute till havs, men detta kan inte längre anses vara fallet när nu dessa kan medföras ombord på ytfarkoster.

Även ytfarkosternas styrsystem fortsätter att utvecklas i flera olika riktningar. Istället för att som tidigare förlita sig enbart på direktvägs radiokommunikation används nu en kombination av satellitkommunikation, multihoppradionät och fiberoptisk tråd. Rysslands uppenbara problem med att massproducera robusta kommunikationssystem indikerar dock att telekris fortfarande har förutsättningar att ha verkan mot dem.

De slutsatser som diskuterats i föregående artiklar avseende marinen behov av förmågor för att möta det nya hotet samt vilka sensor- och verkanssystem som är nödvändiga för att göra detta bedöms i allt väsentligt vara fortsatt giltiga. Hotbilden från obemannade ytfarkoster kan dock inte längre hanteras enskilt utan måste hanteras i kombination med den hotbild som obemannade flygfarkoster utgör. Här behövs med andra ord ett samordnat koncept för att möta hotet från obemannade system.

Källor

Axe, D., Ukraine's "lucky" spy ship hid for 42 months. A Russian drone boat finally found it, *Euromaidan Press*, 2025-08-31. <https://euromaidanpress.com/2025/08/31/russia-drone-boat-sinks-ukraine-spy-ship/>

Bryan-Low, C., Sea drones target oil tankers in the Middle East as conflict risks widen, *Reuters*, 2026-03-11. <https://www.reuters.com/world/middle-east/sea-drones-target-oil-tankers-middle-east-conflict-risks-widen-2026-03-11/>

Engqvist, Maria (red) och Kjellén, Jonas et al., *The future of warfare in russian military thinking*, FOI, januari 2026, FOI-R--5806--SE

Hambling, D., Russia Is Launching FPVs From Drone Motherships, *Forbes*, 2026-02-10. <https://www.forbes.com/sites/davidhambling/2026/02/10/russia-is-launching-fpvs-from-drone-motherships/>

Hambling, D., Starlink Shutdown: Musk Throws Russian Forces Into Chaos, *Forbes*, 2026-02-06. <https://www.forbes.com/sites/davidhambling/2026/02/06/starlink-shutdown-musk-throws-russian-forces-into-chaos/>

Khomenko, I., Russia Develops Sea-Based Shahed Launcher—A New Threat Ahead?, *United 24 Media*, 2025-11-18. <https://united24media.com/latest-news/russia-develops-sea-based-shahed-launcher-a-new-threat-ahead-13533>

Khomenko, I., Russia Preparing Mass Naval Drone Strikes in Black Sea, Ukrainian Intel Warns, *United 24 Media*, 2026-02-18. <https://united24media.com/latest-news/russia-preparing-mass-naval-drone-strikes-in-black-sea-ukrainian-intel-warns-16008>

Khomenko, V., Ukrainian Navy Destroyed Russian Maritime Drone Attempting to Attack Port, *Militarnyi*, 2026-04-24. <https://militarnyi.com/en/news/ukrainian-navy-destroyed-russian-drone-port/>

Kirichenko, D., Copying Ukraine, Russia has begun using uncrewed boats at sea, *The Strategist*, 2026-03-02. <https://www.aspistrategist.org.au/copying-ukraine-russia-has-begun-using-uncrewed-boats-at-sea/>

McLure, J., Tracking Iranian attacks on civilian ships in the Gulf, *Reuters*, 2026-03-13. <https://www.reuters.com/graphics/IRAN-CRISIS/MAPS/znpmelervl/#tracking-iranian-attacks-on-civilian-ships-in-the-gulf>

Mukhina, O., Russia planned major naval counteroffensive against Ukraine in 2026, *Euromaidan Press*. 2026-05-09. <https://euromaidanpress.com/2026/05/09/russia-planned-major-naval-counteroffensive-against-ukraine-drones-are-built-but-they-cant-be-used/>

Petersen, M., Schwarts, P. & Rosa-Hernandez, G., *Russian Concepts of Future Warfare Based on Lessons from the Ukraine War*, CNA Corporation, July 2025. DRM-2025-U-041457-1Rev.

Safronov, T., Russians Test Naval Strike Drone During July Storm Exercises, *Militarnyi*, 2025-07-27. <https://militarnyi.com/en/news/russians-test-naval-strike-drone-during-july-storm-exercises/>

Sutton, H. I., Identification Of Russian USV Destroyed Off Ukrainian Port, *Covert Shores*, 2026-05-06. <https://www.hisutton.com/Russian-USV-Destroyed.html>

Sutton, H. I., Iranian IRGC Show Uncrewed Explosive Boat. *Covert Shores*, 2026-03-11. <https://www.hisutton.com/IRGC-USV.html>

Sutton, H. I., Mounting Ship Losses To Explosive USVs, *Covert Shores*, 2026-03-13. <https://www.hisutton.com/Explosive-USVs.html>

Sutton, H. I., Overview Of Russian Maritime Drones (USVs) Of The Russo-Ukrainian War, *Covert Shores*, 2025-08-03. <https://www.hisutton.com/Russian-USVs-Russo-Ukraine-War.html>

Verzun, A., Russia's new fiber-optic sea drone 'Skorlupa' deployed in combat, *The Kyiv Independent*, 2026-04-01. <https://kyivindependent.com/russias-new-fiber-optic-sea-drone-skarlupa-deployed-in-combat-kremlin-media-claims/>

Volodymyr B., Russians Claim Formation of Unmanned Systems Regiments in the Navy, *Militarnyi*, 2025-05-14. <https://militarnyi.com/en/news/russians-claim-formation-of-unmanned-systems-regiments-in-the-navy/>

Yan, O., Russia Developing Naval Drone Carrier for Kamikaze UAV Deployment, *Militarnyi*. 2025-05-05. <https://militarnyi.com/en/news/russia-developing-naval-drone-carrier-for-kamikaze-uav-deployment/>

Russia's Zapad 2025 features units, tactics not engaged in Ukraine war. *BBC*, 2025-09-18. <https://monitoring.bbc.co.uk/product/b0004mkr>

Tracking the number of ship attacks in the Gulf since the US-Israeli war on Iran started, *Reuters*, 2026-03-31. <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/how-many-ships-have-been-attacked-gulf-since-start-iran-war-2026-03-31/>



Debatt

Beyond the Baltic

Some comments on an article in No. 2/2026

By Michael Ellis, corresponding fellow*

Having long, if intermittent, experience of working with the Royal Swedish Navy, I found Lieutenant Marianne Hamilton Ekholm's article "Beyond the Baltic – Sweden's emerging naval role in the North Atlantic" published in *Tidskrift i Sjöväsendet* No. 2/2026 page 325, very interesting, and offer the following subjective supplements to it.

I consider the article has two aims:

1. To acquaint allied officers with the background to Swedish officers' thinking.
2. To challenge the Swedish Armed Forces leadership to reconsider the education and training of maritime warfare officers.

Regarding the first aim, many Royal Navy and US Navy officers found the Swedish pre-2024 policy of neutrality incomprehensible, but the Swedes will say its grand strategy of conventional deterrence based on well-equipped armed forces and a resilient national infrastructure, succeeded, as the country was never invaded. This policy is deeply ingrained in all Swedes and it may take time for this to be wholly suppressed in Royal Swedish Navy thinking. The anti-invasion surface fleet included short endurance fast attack craft designed for sea denial, hit and run tactics within the Baltic. Thus, squadron and fleet exercises tended to be of short duration within narrow seas, unlike the sustained,

* The author served in the Royal Navy for 32 years, mainly as a signals and electronic warfare specialist. Posts included Chair of Electronic Warfare at the US Naval War College and British Naval Attaché in Stockholm 1982–1984 and more recently, participating in the "Viken Talks". He was elected corresponding fellow of the Royal Swedish Society for Naval Sciences in 2022 and has contributed to *I fred och örlog*, Gothenburg 2021 and co-edited it as *The Baltic Cauldron*, Dunbeith, Scotland 2023.

mainly high seas, operations of NATO exercises and operations. This short timescale thinking was indirectly reinforced by attempts to adhere to Sweden's labour laws which limited the number of hours ship's companies should work in peacetime; this wasn't 'work-to-rule' but nonetheless a background influence on exercise planners.

The intruder submarine crisis during the 1980s led to a Royal Swedish Navy fleet with high readiness, capable of partly controlling the Baltic but neutrality still prevented extended exercises with other navies. Swedes thus did not get the benefits of cross pollination of ideas and experience of operations and tactics. However, from the mid-1990s, tentative steps were taken by entering NATO's Partnership for Peace programme (PFP), joining EU NAVFOR *Atalanta* in 2009, and expanding year by year to a relatively high level of interoperability when Sweden joined NATO in 2024. Since then, the Royal Swedish Navy has participated in a number of NATO exercises and operations such as joining the Standing NATO Maritime Group 1 (SNMG1) in Operation *Baltic Sentry*. The Royal Swedish Navy's isolation is thus reducing but still largely Baltic oriented. The Baltic has been and will remain of core importance for Sweden.

One final point; although there were regular joint exercises within the Swedish Armed Forces and there are joint force doctrines, I found that Royal Swedish Navy officers seemed reluctant to discuss Navy/Air Force co-operation, essential for any form of maritime warfare.

As for the second aim identified above, Lt. Ekholm has set out a number of proposals which I wholly support. These include a hint that Sweden should resume sending ships to the Royal Navy's FOST operational training and evaluation programme. The Royal Swedish Navy participated in this programme 1995–2002, where once they got over the initial shock of the frank criticism they received from FOST's Seariders, officers buckled down and worked hard to achieve a "Satisfactory" assessment. However, as Lt. Ekholm says, FOST is but one stage in the development of maritime warfare readiness in officers and ships.

The FOST system itself benefits from cross pollination as its throughput regularly includes ships from other navies, in particular those from Germany, Netherlands and USA. This includes a certain



Photo 1. The author has extensive experience of collaborating with personnel of the Royal Swedish Navy. His first deployment at sea with the Swedish Navy took place in 1960 onboard the frigate HMS Mode. Originally commissioned as a destroyer in 1942, the vessel was reclassified as a frigate in 1953. Photo: Marinmuseum.

amount of friendly rivalry: “Mustn’t let the Cloggies [Netherlanders] catch us!” The benefits of live interaction with the Royal Navy and other navies cannot be repeated in synthetic training.

In 2002 the Royal Swedish Navy shifted to its own version of FOST, known as STEAM, but inevitably this has become more inward looking. When the new Luleå class frigates commission from 2030, I believe it will be highly beneficial for them to undergo FOST. Meanwhile momentum could be established and lessons learned for input to the Luleås, by current Royal Swedish Navy ships returning to the FOST programme.

To conclude, the article offers a useful insight for allied officers into Royal Swedish Navy thinking and I find it heartening that it has been written by a serving junior officer with its evidence of the Royal Swedish Navy’s growing awareness of the responsibilities as well as the benefits of belonging to NATO.

Varför är marinen och handelsflottan så osynliga?

Av ordinarie ledamoten Johan Schelin*

Inte minst diskussionen i media om anskaffningen av fregatter har fått mig att under sommaren ställa mig frågan varför marinen och handelsflottan är så osynliga. När väl marinen och rederinäringen tas upp till diskussion är det dessutom ofta i form av ifrågasättande: Vad ska vi med svensk sjöfart till eller ännu värre, finns den? Detta gäller märkligt nog trots att vi har en av Europas längsta kuster. Den här sjöblindheten har ibland beskrivits som att svensken är en person som sitter på stranden med ryggen mot havet och blickar mot stugan i skogen. Frågan är vad som kan göras för att sjöfarten ska synas mer i den breda allmänhetens ögon.

Går man tillbaka till 1950- och 1960-talet var såväl marinen som handelsflottan betydligt större än idag. Det fanns därmed också fler sjömän som i vardagen kunde sprida kunskap om livet i marinen och handelsflottan till släktingar, vänner och bekanta. Många gjorde också sin värnplikt i marinen och fick därigenom pröva på livet ombord. Hamnar och varv var också belägna i innerstäderna och utgjorde därmed en naturlig del av stadsmiljön för många människor. Idag är detta inte längre fallet. Marinens organisation krympte kraftigt under den så kallade ”strategiska timeouten” på 1990-talet och början av 2000-talet. Värnplikten avskaffades (för att sedan återinföras). Rederinäringen har sedan sjöfartskrisen i mitten av 1970-talet kommit att sysselsätta allt färre människor i takt med att fartygen av ekonomiska skäl flaggats ut till lågkostnadsländer. Hamnar började förläggas till områden långt utanför storstäderna, dels av miljöskäl, dels för att städerna ville komma åt marken för att anlägga bostäder och strandpromenader. Kvar inne i de större städerna är i princip endast färje- och kryssningstrafiken – en

* Författaren är professor i sjö- och transporträtt vid Stockholms universitet samt redaktör för Tidskrift i Sjöväsendet

i och för sig viktig del av rederinäringen, men knappast representativ för sjöfarten som helhet.

Samtidigt krävs en marin redan i fredstid för att övervaka och kontrollera sjöterritoriet. Beträffande handelssjöfarten gäller att cirka nittio procent av den svenska exporten och importen sker sjövägen. Teoretiskt sett skulle all import och export visserligen kunna hanteras med hjälp av utländskt handelstonnage, men frågan är vad effekten av detta blir i ett krisläge. Handelsflottan är också viktig beträffande rekryteringen av personal till yrken som kräver erfarenhet av arbete ombord. Det mest uppenbara exemplet här är rekryteringen av lotsar, men det finns många andra sådana yrken. Den som exempelvis ska konstruera och underhålla ventilations- och fläktsystem till stora fartyg bör ha viss praktisk erfarenhet av hur ett fartyg faktiskt fungerar. Att den militära och civila sjöfarten är livsnödvändig för såväl nationell säkerhet som handel och välbefinnande framstår som således oomtvistligt, men frågan är hur vi sprider den kunskapen till en bredare allmänhet?

Marinen finns idag representerad som en del av Försvarmaktens officiella hemsida samt i sociala medier som Facebook, Instagram, LinkedIn samt även TikTok.¹ Utöver detta organiseras Marindagen en gång om året i Karlskrona. Marinen är också representerad under Almedalsveckan på Gotland. Frågan är emellertid hur effektiva dessa informationskanaler är när det gäller att nå ut med budskapet om marinens existens och samhällsvärde till den breda allmänheten.

I takt med att marinen och handelsflottan minskat i storlek synes de digitala verktygen i form av hemsidor och sociala medier ha setts som den bästa lösningen att nå ut till allmänheten med information om verksamheten. Problemet med hemsidor är dock att dessa oftast besöks av människor som aktivt söker någon form av information.² För att ha någon större effekt måste dessa ofta kombineras med någon

1. Enligt uppgift är det Försvarmakten som har kontot på TikTok. Marinen har således inte någon egen representation på TikTok.

2. Det var egentligen bara i nätets barndom som människor av ren nyfikenhet drogs till den så kallade bloggvärlden (bloggosfären). Tidigare stats- och utrikesministern Carl Bildt tillhörde en av pionjerna på området när det gällde att på det sättet nå ut till större grupper. Idag skulle detta med största sannolikhet inte fungera lika bra.



Bild 1. En bild säger ibland mer än tusen ord. Samma dag som Polen tecknade kontrakt med Sverige avseende köp av tre ubåtar av typen A26 samt utbildning av polska ubåtsmän lades denna bild från ceremonin ut på Linkedinkontot Marinen. På bilden flankeras försvarsminister Pål Jonsson av officerare iförda arméns respektive flygvapnets uniformer. Någon ansvarig representant för den berörda försvarsgrenen marinen syns däremot inte i bild och inte på någon av de övriga två bilderna heller. Foto: Försvarsmakten.

form ”trigger” som gör att personer söker sig till hemsidan. Inlägg på sociala medier som hänvisar till en hemsida kan ha den effekten. Beträffande sociala medier gäller emellertid att dessa möter ett alltmer ökat misstroende och att de som väljer att följa en viss grupp på exempelvis Facebook, Instagram eller LinkedIn ofta utgörs av de ”redan frälsta”. För att ta ett exempel följs kontot Marinen på Facebook av cirka 51 000 personer och på LinkedIn av cirka 12 000 personer. Sannolikt utgörs dock en stor andel av dessa personer av marinens egna anställda samt personer som på olika sätt är kopplade till

marinen, exempelvis anställda inom andra delar av Försvarsmakten, myndigheter med ansvar för sjöfarts- eller försvarsfrågor, försvarsindustrin, alternativt av allmänt försvarsintresserade personer. Vidare kan det på goda grunder antas att en andel av de som följer kontot Marinen på LinkedIn även gör det på Facebook. Det skulle innebära att via dessa två sociala medier når marinen ungefär fem promille av den svenska befolkningen, varav det flesta redan är ”frälsta”. Allmänt sett är också konkurrensen om uppmärksamheten oerhört hård på nätet. Utbudet på sociala medier är i princip oändligt, vilket i sin tur synes ge upphov till ett slags trötthet (det engelska ordet *fatigue* beskriver egentligen detta bättre), särskilt som tendensen är att sociala medier i allt högre grad översvämmas av kommersiell reklam och AI-producerat material av undermålig kvalitet.³

Av aktiviteter i den verkliga världen utgör kanske Marindagen den främsta satsningen från marinen sida. Den framstår i sig som en välorganiserad och ambitiös aktivitet riktad till en större allmänhet, men samtidigt förläggs den i år till Karlskrona en lördag i september. Att evenemanget förlagts utanför semestertid gör det sannolikt svårare att locka långväga resenärer till en ort med Karlskronas geografiska läge, särskilt som aktiviteten också konkurrerar med alla lördagsöppna butiker.

Att vara representerad i Almedalen framstår i och för sig som viktigt, men även här kan ifrågasättas i vilken mån marinen genom detta når ut till en bredare allmänhet? Almedalsarrangemangen synes främst vara riktade till andra likasinnade personer inom sjöfartsnäringen. Ska man vara frank skulle man kunna uttrycka det som att Almedalsveckan främst ägnas åt att man talar med varandra i den egna kretsen, men mer sällan med personer utanför denna.

3. Såsom varande anställd vid universitetet ges man möjlighet att i det dagliga följa med i vad unga människor – i mitt fall studenter – engagerar sig i för typ av verksamhet. Tendensen synes vara att många ungdomar nu drar ned på den tid de lägger på sociala medier. Istället ägnar de sig åt andra mer traditionella aktiviteter. De motiverar inte sällan detta med att de helt enkelt inte finner det meningsfullt alternativt inte orkar vara ständigt uppkopplade. Det sagda kan tolkas som att vårt förhållande till sociala medier sakta håller på att mogna. Hur människor, inte minst i de yngre generationerna, ser på och hanterar sociala medier är sannolikt avgörande för förståelsen av hur en organisation som exempelvis marinen kan nå fram med sitt budskap.

Inte heller synes Svensk Sjöfart lyfta fram näringens betydelse i särskilt hög grad i förhållande till en bredare allmänhet. Föreningen utger visserligen branschtidskriften Sjöfartstidningen, men frågan är hur många personer utanför sjöfartsnäringen denna når fram till. Föreningen är också aktiv i sociala medier, men söker man på plattformen YouTube är det första man får fram ett tio år gammalt filmklipp med information om rederinäringen riktad till en bredare allmänhet. Informationen framstår knappast längre som särskilt aktuell. Även här gäller att inläggen i sociala medier närmast riktar sig till de "redan frälsta". Intrycket är ofta att inläggen snarare har som syfte att visa för medlemmarna att man är aktiv än att informera allmänheten i något avseende.⁴ Det är här fråga om intern kommunikation och inte extern sådan även om denna i sig är publik.

Hur kan man då öka intresset för sjöfarten hos den breda allmänheten? Ett konkret förslag avseende marinen skulle kunna vara att öka antalet örlogsbesök på olika orter runtom i Sverige. Förutom att människor boende i olika delar av Sverige kan lockas att besöka fartygen och ta del av verksamheten är detta ägnat att ge rubriker i lokalpressen vilken når betydligt fler utomstående än ett inlägg i sociala medier. Det kan vara bilder från örlogsbesöket, intervjuer med fartygschefer eller med någon värnpliktig besättningsmedlem som har sina rötter i regionen.⁵ Är det inte möjligt att ta ombord besökare, som

4. Min personliga erfarenhet efter att ha arbetat i Regeringskansliet under ett antal år är att påtagligt många lobbyister som representerar en intresseorganisation i internationella förhandlingar i IMO och liknande organ kommer dit och läser upp sina budskap relativt mekaniskt i plenum för att sedan i pauserna mest ägna sig åt att tala med andra lobbyister från andra lobbyorganisationer. På nationell nivå tenderar samma lobbyister att alltid vända sig till högsta ort, det vill säga ansvarig minister. Detta är sällan effektivt utan verksamheten synes mest gå ut på att visa för medlemmarna i den egna intresseorganisationen att de får någon form av valuta för medlemsavgifterna. De verkligt framgångsrika lobbyisterna ägnar istället större energi åt att skapa kontakt med tjänstemän på lägre nivåer snarare än deras minister. Dessa lobbyister har förstått att det är på tjänstemannanivån som de konkreta förslagen formas och att det är i den processen som det finns möjlighet att få gehör för sina synpunkter och på det sättet påverka utvecklingen.

5. Uppsala universitet hade (och har förmodligen fortfarande) strategin att när någon utnämndes till professor eller disputerade för doktorsgraden skickades alltid ett pressmeddelande till lokala nyhetsmedia i den nyutnämnde professorns eller

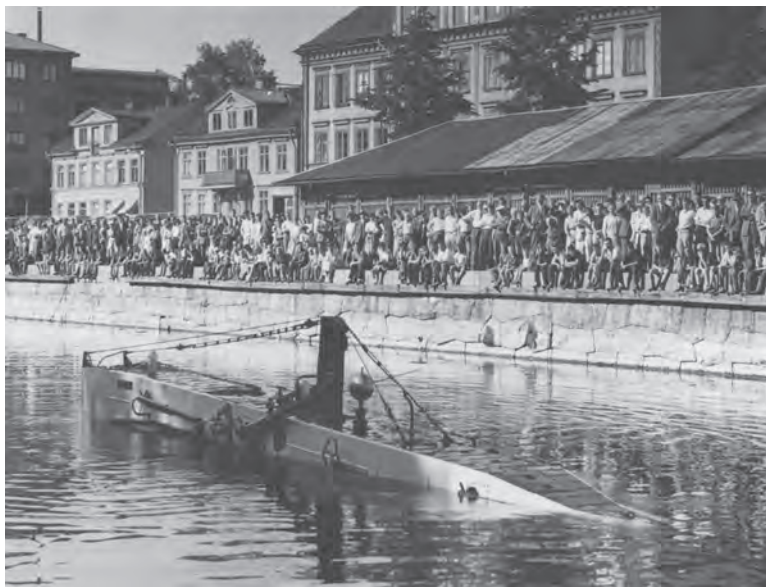


Bild 2. Betydelsen av att ibland förlägga besök till för verksamheten något udda platser ska heller inte underskattas. Ett av de mest udda örlogsbesöken som flottan någonsin avlagt inträffade den 1 juli 1959. Miniubåten HMS Spiggen visades då upp i Uppsala. Besöket lockade mängder av människor till den lilla hamnen och har sedan dess för evigt förbundits med Ulf Peder Olrogs visa om att segla uppför Fyrisån i undervattensbåt. Flottans fartyg har också vid ett flertal tillfällen visats upp i exempelvis Västerås i Mälaren, något som väckt stor uppmärksamhet i lokalmedia.

exempelvis i fråga om ubåtarna, går det åtminstone att tillhandahålla någon form av information på kajen. Det skulle i samband med dessa besök också vara möjligt att ta hjälp av den så kallade veteranflottiljen och den lokala sjövärnsskåren. Veteranflottiljen skulle kunna erbjuda visningar ombord och eventuellt åkturer med sina fartyg medan

blivande doktors hembygd om detta. Resultatet blev att universitetet och dess verksamhet lyftes fram i positiva ordalag i olika delar av landet långt utanför Uppsala med omnejd och det i media som vanligtvis inte intresserade sig för forskning. Vilken lokalreporter vill inte skriva om bygdens store son eller dotter?



Bild 3. Ett annat mer udda besök var när Flottan med M-båtar och Sjövärnsskåren med sina SVK-båtar år 1982 gick genom Hjälmare kanal och besökte Örebro. Det besöket genererade helsidor i lokalpressen, särskilt som det under den aktuella sommaren i övrigt rådde nyhetstorka. På bilden syns bl.a. fänjunkare Allan Carlsson längst till vänster, sjövärnaspirant Johan Lindgren (bördig från Örebro) med händerna vid höften och omedelbart till höger om honom, löjtnant Torbjörn Haraldsson. Foto: Gunlög Enhörning, Örebro stadsarkiv.

Sjövärnsskåren skulle kunna berätta om sin verksamhet och möjligheterna att göra karriär inom marinen.⁶

På samma sätt skulle rederierna i ökad grad kunna visa upp sina nybyggen i samband med att dessa anländer till Sverige. Det kan vara dopceremonier kombinerade med visningar ombord och information om utbildningar och karriärvägar inom handelsflottan.

Förslagen i fråga utgör naturligtvis inte några patentlösningar, men de illustrerar förhoppningsvis ett annat sätt att tänka. Överlag måste

6. Sedan deltar naturligtvis Försvarsmakten inklusive marinen i olika rekryteringsmässor, arbetsmarknadsdagar och andra publika evenemang. I samband med detta borde det kanske övervägas om inte den som genomgått godkänd utbildning i Sjövärnsskåren borde kunna få förtur till att göra sin värnplikt i marinen.

såväl marinen som rederinäringen bli mer närvarande i människors vardag om verksamheten ska ses som en naturlig del av samhället och inte som en udda verksamhet i periferin. Det kommer i framtiden inte att räcka med att för större delen av befolkningen endast finnas på nätet, särskilt som tendensen är att människor alltmer misstror sociala medier eller helt enkelt bara tröttnar på dessa. Flödet av information på nätet blir helt enkelt för mycket för många människor.

I dagsläget finns också ett tidsfönster som kan utnyttjas för att lyfta fram de maritima verksamheterna. Det skärpta säkerhetsläget i Europa, oron för den ryska skuggflottan i Östersjön och krisen i Hormuzsundet har lett till att media nu börjat intressera sig för sjöfartsfrågor på ett helt annat sätt än tidigare. Det innebär att det i dagsläget är lättare att fånga mediernas och allmänhetens intresse för dessa frågor.

Finns det då någon nytta med att göra detta? Svaret är enligt min mening ja. Förutom att det på lång sikt kan underlätta rekryteringen av unga människor till marinen och handelsflottan är det framförallt ett sätt att förhindra att sjöfarten som så ofta är fallet idag hamnar i ett slags försvarsposition i den allmänna debatten, det vill säga att den alltid måste motivera varför den överhuvudtaget finns till, vilken nytta den gör för landet och i slutänden varför det är värt att lägga resurser på verksamheten.

Ett av de mer uppmärksammade historiska exemplen på att marinen ofta hamnat i försvarsställning i debatten på grund av den rådande okunskapen om dess betydelse och verksamhet var när den dåvarande socialdemokratiska försvarsministern Roine Carlsson på fråga från en journalist år 1987 utbrast: "Stora plåtschabrak för att marinofficerarna ska få glänsa på kommandobryggan är ingenting att satsa pengar på." Uttalandet gjordes i samband med att frågan om anskaffning av ytterligare korvetter diskuterades. Enligt uppgift lär också korvetterna inledningsvis ha benämnts som kustkorvetter i avsikt att dämpa den politiska misstänksamheten mot investeringen i nya och större fartyg. Till Roine Carlssons försvar ska dock sägas att han senare gjorde offentlig avbön från sitt uttalande i programmet Gomorron Sverige. En liknande diskussion kan idag höras i media avseende beslutet att anskaffa fregatter, men argumenten går då istället ut på att så stora fartyg är alltför dyra och sårbara och att det vore bättre att istället satsa på

drönare. Argumentationen visar emellertid på den okunskap om marinen och dess uppgifter, särskilt efter det att Sverige blivit medlem i Nato, som fortfarande synes råda. Detsamma kan i mångt och mycket sägas om handelsflottan. Det tog cirka tio år från det att frågan utretts till att politikerna förstod att prioritera frågan om etableringen av ett svenskt skeppslegoregister (bare boatregister).

Man kan naturligtvis nöja sig med att klaga på bristen på förståelse för sjöfartens betydelse i det svenska samhället, men det är kanske mer konstruktivt att istället ställa sig frågan hur man kan åtgärda detta. Slutsatsen är därför att i arbetet med en framtida maritim strategi bör frågan om hur vi kommunicerar budskapet om sjöfarten och dess betydelse för Sverige som land ingå som en väsentlig del. Målet måste vara att sjöfarten ska framstå som en självklar och naturlig beståndsdel av det svenska samhället i allmänhetens ögon. Det skulle gynna oss alla eftersom Sverige i såväl ett geopolitiskt som handelspolitiskt perspektiv utgör en ö. Det sistnämnda är – även om alla ännu inte insett detta – ett obestridligt faktum.



Ta kontroll i undervattensdomänen

Om behovet av kontinuerlig kontroll i prioriterade svenska undervattensområden

Av ordinarie ledamoten Jan Thörnqvist*

Inledning

Undervattensdomänen har blivit en strategisk sårbarhet. I Östersjöregionen kan sabotage, dold påverkan och förberedande verksamhet mot havsbotten och kritisk undervattensinfrastruktur snabbt påverka marin handlingsfrihet, nationell försörjning och allierad rörlighet. Sverige bör därför lämna ett i huvudsak incidentdrivet arbetssätt och etablera kontinuerlig, prioriterad och totalförsvarsbaserad kontroll under ytan i särskilt viktiga områden. Det kräver aktuella bottenreferenser, systematisk skillnadsdetektering, tydlig statlig ledning och ut hålligt utnyttjande av både militära och kontrakterade civila resurser.

Undervattensshotet är bredare än ubåtsfrågan

Det svenska samtalet om undervattensshot har länge dominerats av den klassiska ubåtsfrågan. Det perspektivet är nu för snävt. Ryssland förfogar över en bredare undervattensförmåga där ubåtar kompletteras av miniubåtar, djuphavssystem, specialförband och plattformar för verksamhet på eller nära havsbotten. Det skapar möjligheter till dold påverkan i fred, kris och krig – från förberedande sabotage och utplacering av sensorer till verksamhet riktad mot kritisk undervattensinfrastruktur.

* Författaren är viceamiral (PA) med en lång karriär inom Försvarsmakten/marinen som fartygschef, förbandschef, marinchef samt Försvarsmaktens insatschef. Han är idag verksam inom maritima och säkerhetspolitiska frågor med särskilt fokus på sjöoperativ säkerhet, totalförsvar och skydd av kritisk infrastruktur i undervattensdomänen.

En central aktör är den ryska organisationen GUGI (Main Directorate of Deep-Sea Research), som enligt öppna analyser ansvarar för djuphavsoperationer, bottenkrigföring, bottenkartering och verksamhet mot undervattensinfrastruktur.¹ Organisationen kopplas till specialfarkoster, hydronautförband, moderfartyg och system för operationer på stort djup. Rysslands fortsatta investeringar visar att undervattensdomänen är ett eget strategiskt operationsområde – inte bara ett bihang till traditionell sjökrigföring.

Östersjön – en framskjuten undervattensarena

Natos beslut att inleda *Baltic Sentry* i januari 2025 var i praktiken ett erkännande av att kritisk undervattensinfrastruktur i Östersjöregionen utsätts för ett växande hot.² Alliansen framhöll behovet av förstärkt närvaro, bättre integrering av nationella övervakningsresurser och ny teknik för att upptäcka och möta destabiliserande handlingar mot kablar, energiförbindelser och andra undervattenssystem. Skyddet av den marina infrastrukturen under ytan har därmed gått från att ha varit ett specialområde till att bli en central maritim säkerhetsfråga.

Sverige har tagit steg i samma riktning. Regeringen undertecknade i maj 2025 ett regionalt samförståndsavtal om skydd av kritisk undervattensinfrastruktur i Östersjöregionen och gav i april samma år flera myndigheter i uppdrag att stärka förmågan att upptäcka, rapportera och hantera störningar som kan påverka samhällsviktig verksamhet. Problembilden är tydlig: störningar under ytan utgör ett allvarligt säkerhetsproblem, och statens lägesuppfattning måste kunna byggas upp snabbare och mer samlat än i dag.

Svensk militärgeografi skärper kravet på kontroll

För Sverige skärps frågan på grund av militärgeografin. Landet har lång kust, stort beroende av sjöfart och växande betydelse för Natos

1. RUSI (Royal United Services Institute) (2023) samt Barents Observer (2023).
2. NATO (2025a) och NATO SHAPE (u.å.). *Baltic Sentry* samt RUSI (Royal United Services Institute) (2023).
3. Government Offices of Sweden (2025a).

operativa djup i Östersjöregionen. I regeringens inriktning för totalförsvaret 2025–2030 betonas att Sverige ska kunna försvara det egna territoriet, bidra till försvaret av allierade och säkerställa att samhällsviktiga funktioner – däribland transporter, energi och kommunikationer – fungerar även under kris och krig.⁴ Våra sjöförbindelser är därför en säkerhetspolitisk huvudfråga, inte bara en transportfråga.

Svenska hamnar och sjötransporter står fortfarande för en mycket betydande del av landets försörjning och utrikeshandel. En sammanställning avseende år 2023 ger vid handen att cirka 162,5 miljoner ton gods hanterades i svenska hamnar under året.⁵ Sjöfarten är således av grundläggande betydelse för godsflöden, hamnar och svensk internationell transportförsörjning. I ett maritimt orienterat totalförsvaret måste hamnar, infartsleder, ankringsområden och större sjötrafikleder därför betraktas som delar av rikets strategiska sjösystem – och som objekt för fortlöpande skydd, kontroll och lägesuppfattning även under ytan.

Marin handlingsfrihet kräver kontroll under ytan

Mycket av dagens synsätt utgår fortfarande från incidenten som startpunkt. En kabel skadas, ett objekt påträffas eller ett fartyg uppträder avvikande – därefter inleds åtgärdskedjan. Det räcker inte i en miljö där dold minering, förberedande sabotage eller utplacering av sensorer och andra botten-system kan ske med hög grad av förnekbarhet. För att vinna tid och bevara initiativet måste Sverige kunna upptäcka avvikelser innan den politiska eller militära effekten är realiserad.

Det kräver ett skifte från allmän sjöövervakning till kontroll av undervattensdomänen i utvalda områden. I en svensk kontext bör dessa omfatta havsbotten och vattenvolymen i baserings- och ankringsområden, viktiga hamnar, infartsleder och sjötrafikleder, områden kring kärnkraftverk samt annan kritisk undervattensinfrastruktur såsom elkablar, telekablar, pipelines och botten-system. Frågan handlar därmed inte bara om skydd av enskilda objekt, utan om att bevara marin

4. Government Offices of Sweden (u.å.-a). *Defence Resolution 2025–2030*. och Government Offices of Sweden (u.å.-b). *Total defence*.

5. Swedish Ports (2024). *Swedish Ports in 2023* och Trafikanalys (u.å.).

rörelsefrihet, säkra sjöförbindelser och möjliggöra fortsatt militär och civil sjötrafik i ett försämrat säkerhetsläge.

Förmågegapet ligger därför inte främst i att Sverige saknar sensorer, marina plattformar eller relevant industriell kompetens. Gapet ligger i att kontrollen under ytan ännu inte är organiserad som en återkommande, nationellt prioriterad totalförsvarsuppgift. Utan en sådan ordning riskerar staten att tvingas tolka undervattensincidenter utan tillräckliga referensdata, för sent i händelseförloppet och med begränsad möjlighet att skilja mellan naturliga förändringar, olyckor och avsiktlig påverkan.

Bottenlägesbilden är den avgörande referensen

Den operativa grunden är en aktuell bottenlägesbild. Den som inte vet hur botten såg ut före en händelse har sämre förutsättningar att avgöra vad som faktiskt har förändrats. Med en kvalitetssäkrad referensbild kan nya objekt, flyttade föremål, förändrade bottenstrukturer eller tillkomna installationer snabbare identifieras genom skillnadsdetektering mot en känd nollbild. Det förkortar beslutstider, förbättrar prioriteringen av kontroll- och insatsresurser och ökar chansen att upptäcka dold påverkan i tid.

Skillnadsdetektering bör därför inte ses som en ren teknikfråga, utan som ett sjöoperativt hjälpmedel. Den skapar tid, ökar precisionen i lägesbedömningen och höjer tröskeln för dold påverkan mot svenska sjöförbindelser och marina stödjepunkter. I en miljö där incidenter under ytan snabbt kan påverka försörjning, energisäkerhet, militär mobilitet och förtroendet för statens kontrollförmåga blir en uppdaterad bottenreferens en del av rikets maritima beredskapsinfrastruktur.

Tekniken gör uppgiften genomförbar

Det som tidigare kunde framstå som resursmässigt svårt är i dag mer genomförbart genom autonoma och fjärrstyrda undervattenssystem. De centrala förmågorna är yttäckande AUV-buren bottenkartering, högupplöst sonarinsamling, robust undervattensnavigering, närin-

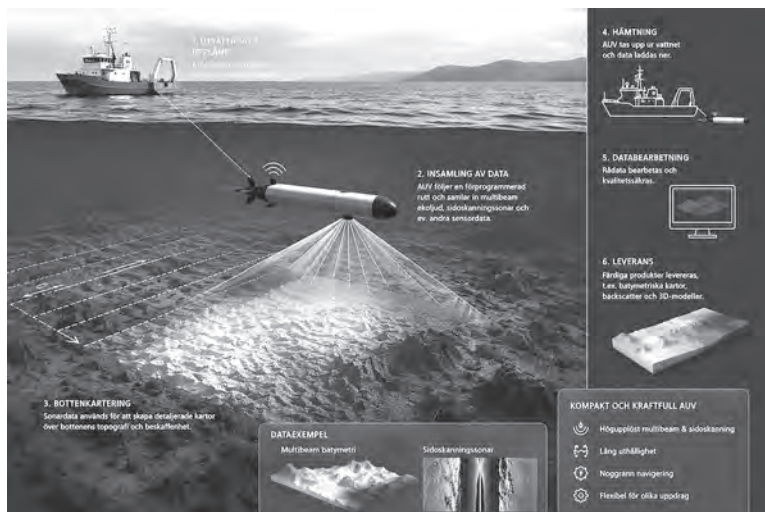


Bild 1. Bottenkartering med AUV (av författaren AI-genererad bild).

spektion av misstänkta objekt samt analys som kan jämföra nya data med tidigare referensbilder. Det är dessa förmågekategorier – snarare än enskilda plattformar – som bör ligga till grund för ett svenskt system för kontroll under ytan.

Svensk och nordisk industri har redan system som visar att uppgiften är tekniskt möjlig. AUV-system kan användas för snabb och yttäckande referenskartering, medan hybridlösningar med både autonom och fjärrstyrd funktion kan bidra till närmare kontroll, uppföljning och verifiering i tekniskt mer krävande miljöer, exempelvis kring installationer eller misstänkta objekt. Tekniken bör därför ses som ett medel för att skapa kontinuitet, jämförbarhet och beslutsunderlag – inte som ett fristående teknikprojekt.

Marinen är navet – men inte hela lösningen

Den svenska marinen har självfallet en central roll i denna verksamhet. Minröjning, ubåtsjakt, sjöövervakning och väpnad kontroll till sjöss är redan kärnuppgifter, till exempel anger Fjärde sjöstridsflottillen uttryckligen att den löser uppgifter inom minröjning, ubåtsjakt

samt övervakning av sjö- och luftområden.⁶ Samtidigt understryker försvarsbeslutet 2025–2030 behovet av ökad naval uthållighet, förstärkt krigsorganisation och fortsatt tillväxt i militär förmåga. Detta pekar mot att marina resurser måste användas med stor hushållning och tydlig operativ prioritering.⁷

Slutsatsen är inte att marinen saknar förmåga, utan att Försvarsmaktens egna resurser inte ensamma kan bära hela den kontinuerliga, geografiskt spridda och återkommande bottenkontroll som säkerhetsläget motiverar. Om uppgiften definieras som en totalförsvarsuppgift kan staten ange krav, prioritera områden, skydda känslig information och leda användningen av resultaten, medan delar av datainsamling och återkommande kartläggning utförs av kontrakterade specialiserade aktörer. Då blir verksamheten både mer skalbar och mer uthållig.

Totalförsvarets resurser bör tas i anspråk

Regeringen framhåller att totalförsvaret omfattar hela samhället och att både offentliga och privata aktörer ska bidra till beredskap och försvarsförmåga. I uppdraget från april 2025 om stärkt förmåga att upptäcka och hantera störningar på undervattensinfrastruktur betonas dessutom behovet av att knyta samman det privata och det offentliga, effektivisera informationsdelningen och förkorta tiden mellan händelse och hantering. Denna princip bör också tillämpas på den svenska bottenkontrollen i prioriterade havsområden.

Det innebär inte att staten abdikerar från sitt ansvar. Tvärtom bör Försvarsmakten, Kustbevakningen och andra berörda myndigheter fortsatt svara för kravställning, säkerhetsskydd, analys, lägesuppfattning och åtgärder som kräver myndighetsutövning eller militär verksamhet. Men återkommande datainsamling, uppdatering av bottenreferenser och viss teknisk bearbetning lämpar sig väl för kontrakterade civila resurser inom totalförsvarets ram. Det skulle ge större uthållighet och högre frekvens i kartläggningen, samtidigt som marina kärnresurser koncentreras till uppgifter där deras militära särkompetens behövs mest.

6. Försvarsmakten (u.å.). *Fourth Naval Warfare Flotilla*.

7. Government Offices of Sweden (u.å.-a). *Defence Resolution 2025–2030*.

Vad Sverige bör göra nu

Följande åtgärder bör övervägas i syfte att bättre övervaka havsbotten för att därigenom skydda sjöfarten och den marina infrastrukturen:

1. Prioritera områden. Regeringen bör ge berörda myndigheter i uppdrag att fastställa ett nationellt urval av marina bas- och ankringsområden, strategiskt viktiga hamnar, infartsleder, sjötrafikleder, områden kring kärnteknisk verksamhet samt kritisk undervattensinfrastruktur.
2. Skapa nollbilder. För dessa områden bör aktuella bottenreferenser tas fram med högupplösta sensorer och kvalitetssäkrade metoder, så att senare observationer kan jämföras mot ett känt utgångsläge.
3. Inför återkommande omkartering. Insamling bör ske med fastställda intervall och efter särskild indikation, exempelvis avvikande fartygsrörelser, skador på infrastruktur eller förändrat säkerhetsläge.
4. Etablera en analyskedja. Resultaten bör hanteras i en standardiserad ordning för skillnadsdetektering, teknisk verifiering, säkerhetsskyddad informationsdelning och rapportering till relevanta civila och militära beslutsnivåer.
5. Kontraktera civil kapacitet. Staten bör använda specialiserade civila aktörer för återkommande datainsamling och teknisk bearbetning inom tydliga krav, säkerhetsskyddsavtal och operativ ledning från ansvariga myndigheter.

Den svenska modellen bör samtidigt utformas så att den kan kopplas till regional och allierad samverkan där så är lämpligt. Sveriges samförståndsavtal om skydd av kritisk undervattensinfrastruktur i Östersjöregionen och Natos förstärkta närvaro genom *Baltic Sentry* visar att nationell förmåga och allierad samordning måste gå hand i hand. För svensk del handlar detta ytterst om att skydda sjöförbindelserna, upprätthålla marin handlingsfrihet och säkerställa att Sverige även i kris eller krig förblir ett fungerande logistiskt och operativt område – för egen del såväl som för alliansen.

Risker och avvägningar måste hanteras

Ett nationellt system för undervattenskontroll kräver samtidigt tydliga avvägningar. Botten- och infrastrukturdata är känsliga och måste skyddas mot otillbörlig spridning. Ansvarsfördelningen mellan Försvarsmakten, Kustbevakningen, Sjöfartsverket, Myndigheten för civilt

försvar, energisektorn, hamnar och privata leverantörer måste vara klar innan krisen inträffar. Kostnader, datastandarder, sekretessnivåer och formerna för samverkan mellan civila aktörer och Försvarsmakten behöver därför regleras från början. Uppgiften bör inte hanteras som separata projekt, utan som ett sammanhållet totalförsvarsprogram med tydlig statlig kravställning, säkerhetsskydd och långsiktig finansiering.

Slutsats

Svensk maritim säkerhet avgörs inte längre enbart av vad som sker på ytan eller i luften ovanför havet. Den avgörs i växande grad också av vad som sker på och nära havsbotten. När Ryssland fortsatt utvecklar förmågor för dold verksamhet under ytan – genom ubåtar, minubåtar, specialförband och GUGI-kopplade djuphavssystem – måste Sverige bättre kunna veta vad som finns i de viktigaste undervattensområdena, upptäcka vad som förändras och agera innan förändringen får strategisk verkan. Det kräver kontinuitet, inte punktinsatser.

Kontroll av undervattensdomänen i prioriterade svenska områden bör därför betraktas som ett nationellt totalförsvarskrav. En aktuell bottenlägesbild, snabb skillnadsdetektering och systematiskt utnyttjande av både militära och kontrakterade civila resurser skulle stärka skyddet av hamnar, basområden, farleder, energiförbindelser och annan kritisk infrastruktur. Det skulle samtidigt ge en större marin handlingsfrihet, nationell uthållighet och allierad rörlighet i Östersjöregionen. Sverige behöver inte bara kunna reagera på det som upptäcks under ytan. Sverige behöver veta vad som förändras där innan förändringen blivit ett strategiskt problem.

Källor

Nedanstående källor har använts. Åtkomstdatum den 16 juni 2026:

Barents Observer (2023). *Russia's defence ministry says its new minisub will be able to dive to 11,000 meters depth*. Tillgänglig vid: <https://www.thebarentsobserver.com/security/russias-defence-ministry-says-its-new-minisub-will-be-able-to-dive-to-11000-meters-depth/167429>

Försvarsmakten (u.å.). *Fourth Naval Warfare Flotilla*. Tillgänglig vid: <https://www.forsvarsmakten.se/en/about-the-swedish-armed-forces/organisation/defence-branches-and-units/navy/where-we-are/fourth-naval-warfare-flotilla/>

Government Offices of Sweden (2025a). *Sweden signs memorandum of understanding on the protection of critical undersea infrastructure*. Tillgänglig vid: <https://www.government.se/press-releases/2025/05/sweden-signs-memorandum-of-understanding-on-the-protection-of-critical-undersea-infrastructure/>

Government Offices of Sweden (2025b). *The Government tasks authorities to strengthen the ability to detect and respond to disruptions to underwater infrastructure*. Tillgänglig vid: <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2025/04/regeringen-ger-myndigheter-i-uppdrag-att-starka-formagan-att-upptacka-och-age-ra-vid-storningar-pa-undervattensinfrastruktur/>

Government Offices of Sweden (u.å.-a). *Defence Resolution 2025–2030*. Tillgänglig vid: <https://www.government.se/government-policy/total-defence/defence-resolution-2025-20302/>

Government Offices of Sweden (u.å.-b). *Total defence*. Tillgänglig vid: <https://www.government.se/government-policy/total-defence/>

NATO (2025a). *NATO launches Baltic Sentry to increase critical infrastructure security*. Tillgänglig vid: <https://www.nato.int/en/news-and-events/articles/news/2025/01/14/nato-launches-baltic-sentry-to-increase-critical-infrastructure-security>

NATO SHAPE (u.å.). *Baltic Sentry*. Tillgänglig vid: <https://shape.nato.int/operations/operations-and-missions/baltic-sentry>

RUSI (Royal United Services Institute) (2023). *Seabed war: Russia's secretive defence units and undersea sabotage architecture*. Tillgänglig vid: <https://www.rusi.org/explore-our-research/publications/commentary/seabed-war-russias-secretive-defence-units-and-undersea-sabotage-architecture>

Swedish Ports (2024). *Swedish Ports in 2023*. Tillgänglig vid: <https://www.actiaforum.pl/wp-content/uploads/2024/10/Swedish-Ports-in-2023.pdf>

Trafikanalys (u.å.). *Maritime transport statistics*. Tillgänglig vid: <https://www.trafa.se/en/maritime-transport/>



Litteratur

Recension

*European Navies and Global Challenges:
Proceedings of the Rotterdam Seapower Symposium 6–8 April 2025
Anselm van der Peet och Roy de Ruiter (red.)
Netherlands Defence Academy, Faculty of Military Sciences och
Netherlands
Institute of Military History, 2026, 243 sidor.*

European Navies and Global Challenges är en antologi och konferensvolym baserad på *Rotterdam Seapower Symposium*, som genomfördes i april 2025.¹ Antologins övergripande ansats är att analysera de strategiska problem som europeiska mariner står inför i en säkerhetspolitisk miljö präglad av stormaktsrivalitet, hybridkrigföring, sårbara globala handelsflöden och återkomsten av konventionella militära hot. Rysslands krig mot Ukraina, hoten mot kritisk undervattensinfrastruktur, Kinas omfattande marina upprustning och osäkerheten kring USA:s framtida roll i Europas försvar utgör den gemensamma bakgrunden till bidragen.

Parallellt med detta breda europeiska syfte har symposiet och antologin ett tydligt nederländskt institutionsbyggande mål. Redaktörerna vill återetablera Nederländerna som en aktiv arena för den akademiska och professionella diskussionen om sjömakt. Under 1980- och 1990-talen arrangerades flera betydelsefulla nederländska konferenser om maritim historia och strategi, men efter millennieskiftet försvagades denna tradition. Redaktörerna kopplar utvecklingen till den strategiska avspänningen efter kalla kriget och till en västlig prioritering av landoperationer i exempelvis Afghanistan. Resultatet blev vad de beskriver som en form av "sjöblindhet". Efter Rysslands annektering av Krim 2014 och den fullskaliga invasionen av Ukraina har behovet av maritimt strategiskt tänkande åter blivit akut. Volymen är därför

1. Antologin kan fritt laddas ned i pdf-format: https://www.kvmo.nl/images/European_Navies_and_Global_Challenges_2026.pdf.

tänkt att inte bara dokumentera symposiet, utan även stimulera vidare forskning, policyutveckling och strategiskt beslutsfattande.

Sammantaget ger antologin en solid och bred överblick över det aktuella maritima säkerhetsläget i norra Europa. I ärlighetens namn hade en titel *Northen European Navies...* varit mer rättvisande för omfattningen eftersom situationen i medelhavet lämnas i det närmaste okommenterad. Med det sagt, behandlas en mängd olika frågor som mindre staters sjömakt, utländskt ägande av europeiska hamnar i kombination med privata säkerhetsaktörer, hybridkonflikter i Östersjön, transatlantiska relationer, Indo-Stillhavetsregionen och Europas varvs- och energiinfrastruktur. Bokens styrka ligger särskilt i de bidrag som binder samman historiska erfarenheter med dagens och framtidens strategiska problem. Historien används sällan som ett självändamål, utan som ett sätt att tydliggöra varför dagens europeiska mariner har den struktur, de beroenden och de begränsningar som de har.

Antologin följer ingen strikt stegrande argumentation. Kapitlen utgörs av självständiga konferensbidrag, författade utifrån skilda disciplinära och metodologiska utgångspunkter. Några är empiriska forskningsartiklar, andra är historiska analyser eller strategiska essäer med tydlig policyinriktning. Det finns därför ingen gemensam teori eller metod som systematiskt binder samman bidragen. Trots detta lyckas redaktörerna genom introduktionen och den avslutande syntesen skapa en fungerande tematisk helhet. Den röda tråden utgörs av uppfattningen att Europas strategiska omvärld har förändrats varaktigt och att denna förändring kräver större europeiskt ansvar, fördjupat samarbete och innovation. Progressionen kan beskrivas som en rörelse från maritima beroenden och hotbilder, via regionala och transatlantiska strategiska vägval, till mer konkreta frågor om beredskap, industri och förmågeproduktion.

För en svensk läsare framstår tre av bidragen särskilt intressanta. Ordinarie ledamoten i Kungl. Örlogsmannasällskapet Niklas Granholm analyserar de pågående hybridoperationerna i Östersjöregionen. Granholm beskriver Östersjön som ett avgränsat starkt trafikerat och numera omstritt område, i vilket sabotage mot kablar och pipelines kombineras med informationsoperationer, rättslig osäkerhet och möjligheten till förnekande. Han framhåller samtidigt att åtgärder som

Baltic Sentry, *Task Force X* och Joint Expeditionary Force' *Nordic Warden* sannolikt har haft en avskräckande effekt, även om en flexibel motståndare snabbt kan byta metoder och angreppsytor. Granholm fångar därigenom hybridkrigets essens och komplexitet. Det handlar inte om åtgärderna i sig utan deras sekundära effekter på en mycket mer allomfattande bakomliggande mottagare.

Korresponderande ledamoten i Kungl. Örlogsmannasällskapet, doktor Sebastian Bruns använder istället en historisk-strategisk ansats för att följa de tysk-amerikanska marinrelationerna från kalla kriget till dagens *Zeitenwende*. Under kalla kriget kompletterade den regionalt orienterade västtyska marinen den globalt verksamma amerikanska flottan och fick omfattande tekniskt och organisatoriskt stöd. Efter kalla kriget minskade båda länderna sina flottor och inriktade dem istället på expeditionära och lågintensiva uppgifter. Bruns visar hur amerikanska Littoral Combat Ship och den tyska F125-klassen blev uttryck för en epok där högintensiv sjökrigföring bedömdes som osannolik. När Ryssland och Kina nu rustar upp sina flottor och åter utgör kvalificerade marina motståndare måste den tidigare doktrinen omprövas. Utöver detta måste Europa kompensera för ett möjligt minskat amerikanskt engagemang utan att för den skull överge den transatlantiska relationen.

Doktor Sarandis Papadopoulos behandlar slutligen den så kallade järntriangeln av smärtsamma marina avvägningar: konflikten mellan dagens operativa beredskap, framtida teknikutveckling och behovet av tillräcklig numerär. Hans centrala poäng är att marin förmåga inte kan mätas enbart i antalet fartyg. Ett sådant synsätt är alldeles för enkelt och ger inte en rättvisande bild av förmågan. Beredskap skapas genom besättningar, utbildning, ammunition, underhåll, reservdelar och varvskapacitet och låter sig därmed inte konjunkturanpassas. Efter årtionden av minskade flottor och fokus på maktprojektion i relativt tillåtande operationsmiljöer är de europeiska marinerna enligt Papadopoulos otillräckligt rustade för uthållig *sea control* eller *sea denial* mot en kvalificerad motståndare. Lösningen är inte att kopiera den amerikanska flottan i mindre skala, utan att bättre utnyttja europeiska styrkor: tekniskt kunnande, öppna samhällen, partnerskap, gemensam produktion och kvalificerad personal.

En allmän reflektion som läsningen av antologin ger upphov är hur svårt det är att åstadkomma en bestående samtidsanalys i ett snabbt föränderligt läge, något som även påpekas av Granholm i sitt bidrag. Som helhet betraktad utgör antologin ett nedslag i en pågående strategisk utveckling, men det är svårt att avgöra om Europa befinner sig i början, mitten eller slutet av denna. Några analyser och bedömningar riskerar därför snabbt bli daterade. Det gör emellertid inte antologin mindre värdefull. Tvärtom kan dess långsiktiga vetenskapliga värde ligga i dokumentationen av hur forskare och militära skribenter tolkade den maritima situationen medan förändringen pågick, innan dess konsekvenser blivit fullt synliga.

För en svensk och nordisk läsekrets utgör antologin framför allt en kvalificerad utgångspunkt för fortsatt diskussion. Den beskriver övertygande vad som har förändrats och varför det är strategiskt betydelsefullt, men lämnar ofta frågan om hur europeiska stater konkret bör agera öppen. Här finns ett tydligt utrymme för vidare analyser av svensk och nordisk marin strategi, skydd av kritisk infrastruktur, gräzonsagerande, rättsliga mandat, marin beredskap och industriell uthållighet. Tidskrift i Sjöväsendet är en särskilt lämplig plattform för sådana fördjupande analyser genom vilka antologins breda problembild kan omsättas i mer konkreta diskussioner om svenska förhållanden.

*Kommendörkapten Daniel Eklund
Ordinarie ledamot, Kungl. Örlogsmannasällskapet*

Recension

Anders Gardberg
Finlands svenska soldater:
Nylands Brigad 400 år
Medströms Bokförlag
Stockholm 2026, 230 sidor¹

Allmänt om boken och brigaden

Finlands svenska soldater – Nylands Brigad 400 år är en ambitiös och välskriven skildring av hur det indelta svenska landskapsregementet över fyra sekel utvecklats till dagens moderna och slagkraftiga finska amfibieförband. Parallellt med denna organisatoriska och militära utveckling följer boken hur förbandet kommit att inta en särställning i Finland som landets enda militära förband med svenska som arbets- och kommandospråk.

Redan bokens titel väcker en viss nyfikenhet. På skyddsomslaget heter den Finlands svenska soldater med underrubriken Nylands Brigad 400 år. På själva boken anges titeln som Nylands Regemente – Nylands Brigad 400 år i torrt och vått. Det senare uttrycket, liksom tångbladen i förbandets fana, torde sannolikt syfta på den kustnära inriktning som kom att prägla förbandet sedan efterkrigstiden.

Boken har givits ut med anledning av Nylands Brigads fyrahundra-årsjubileum. Den är tilltalande till formatet och innehållsrik, med ett omfattande bildmaterial. Framställningen låter läsaren följa förbandet från dess ursprungliga uppsättning 1626, då två landskapsregementen sattes upp i Nyland i den östra rikshalvan av det svenska riket, via sammanslagningen 1661 och fram till dagens Nylands Brigad.

1. Boken är slutsåld hos Medstöms förlag, men har tryckts upp på nytt av det finska förlaget Libraria Ab Oy, men då med titeln Nylands regemente, Nylands brigad, 400 år i torrt och vått [red. anm.].

En resa genom tiden

Den svenska tiden

Inledningsvis får vi följa förbandets tjänst i den svenska krigsmakten vid tiden för den svenska stormaktstidens gradvisa tillbakagång fram till förlusten av Finland år 1809. Därefter följer en skildring av förbandets vidare öden under den ryska tiden då landet utgjorde ett semiautonomt storfurstendöme, frigörelsekriget och etableringen av det självständiga Finland. Vi förs sedan vidare genom andra världskrigets strider och efterkrigstiden fram till dagens verksamhet. Avslutningsvis behandlas överföringen av brigaden från armén till marinen, framväxten av den moderna amfibieinriktningen samt de senaste årens svensk-finska samverkan och samövningar.

Historien rör sig med relativt långa kliv genom de första dryga tvåhundra åren, vilket ger en god överblick över hur den finska delen av den indelta svenska armén – och i viss mån även de finska fästningarna och arméns flotta – utvecklades från slutet av 1600-talet fram till förlusten av Finland 1809. Man anar i boken den kärvhet och det armod som måste ha präglat den indelta arméns villkor. I krig efter krig mönstrades regementet och skickades ut, för att efter kriget, i bästa fall, hemförlovas och återvända, ofta i svårt decimerad form. Som ett exempel på detta beskrivs hur regementet ingick i den svenska fältarmén vid Poltava och där gick i fångenskap. Bara för att några år senare, efter att ha satts upp på nytt, delta i Armfelts norska fälttåg och där vara nära att gå under helt under återtåget från Norge till Sverige. Regementet stod sedan åter i händelsernas centrum under det illa genomförda kriget mot Ryssland åren 1808–1809, såväl under den första reträtten som vid motanfallen och den andra reträtten. Under det korta kriget förlorade regementet omkring två tredjedelar av sina soldater och officerare.

Det tsarryska storfurstendömet och frihetskriget

Därefter får vi följa förbandets krokiga tradition genom den ryska tiden, som slutade med upplösningen av de finska förbanden och deras

ersättande med ryska. Samtidigt var det under denna period som det finska indelningsystemet åter såg dagens ljus och senare ersattes av värnplikt. Detta kom sedan att få stor betydelse under frihetskriget mellan röda och vita. Den militära traditionen och den organisatoriska erfarenheten bidrog till legitimiteten i återuppsättningen av reguljära finska förband.

Den i finsk historieskrivning ofta problematiska frihetskrigstiden behandlas nyktert och sakligt. Författaren beskriver både hur förbandet blev en del av den vita hären och vilka strider det deltog i. Han väjer inte heller för att beskriva hur skoningslösa och blodiga striderna var, eller hur ett inbördeskrig kunde ställa två sidor med mycket begränsad militär erfarenhet mot varandra. Sammanfattningsvis beskrivs kriget som en drabbning mellan amatörer där den sida som begick minst misstag avgick med segern. Det är en kärv men träffande formulering.

Parallellt med den historisk tidslinjen får läsaren också följa förbandets vardag: var det var förlagt, vilket manskap det förfogade över, vilken materiel som fanns tillgänglig och vilken status officerskåren hade. Man kan följa hur förbandet ofta kämpade med dåliga förläggningar och knappa resurser även under fredstid. Det är inte svårt att dra paralleller till motsvarande förhållanden i Sverige under samma tid.

Mellankrigstiden

Det är under den senare delen av denna historia, och framför allt efter frigörelsen år 1918, som förbandets svenskspråkighet blir något som särskilt framhävs och snabbt utvecklas till en viktig fråga för den svenskspråkiga delen av den finländska befolkningen. Här finns rötterna till förbandets ställning som något av "vårt" för den finlands-svenska befolkningen. Boken antyder också att denna särställning haft betydande politisk tyngd i olika försvarsbeslut, inte minst när neddragningar och organisationsförändringar har övervägts.

Den språkliga identiteten är en intressant aspekt av förbandets historia. Språket har uppenbarligen varit mer än en administrativ eller kulturell fråga. Det har kommit att bli en del av förbandets identitet och därmed också en faktor i dess långsiktiga överlevnad.

Mellankrigstiden behandlas mot bakgrund av hur ett litet och utsatt land försökte få ut så mycket som möjligt av sina begränsade militära resurser. Vi får följa hur förbandet konsoliderades och hur dragkampen om dess framtida garnisonsort fördes. Samtidigt ges en god inblick i framväxten av det finska territorialförsvaret och i hur fältarmén var tänkt att mobiliseras och koncentreras.

Andra världskriget

Boken ger en detaljerad bild av hur den finska krigsplaneringen kom att omsättas i praktiken och hur förbandets olika delar organiserades, sattes in, utvecklades och omorganiserades under vinterkriget, den korta mellanliggande freden och fortsättningskriget. Det ger en god bild av hur ett finskt fredsförband under krigstid förändras av de krav som ställs på det – och hur organisation, personal och uppgifter successivt anpassas till verkligheten.

En omfattande del av boken behandlar de olika svensktalande förbandsdelar som sattes upp under kriget. Dessa var ofta spridda och ingick i olika fältregementen och brigader. Under efterkrigstiden kom de successivt att samlas i en gemensam utbildningsorganisation, som även tillfördes svenskspråkigt artilleri. Därmed var övergången från regemente till brigad också i fred i praktiken genomförd.

Även här får läsaren en god inblick i de ofta, med svenska mått mätt, mycket knappa utbildnings- och utrustningsförhållanden under vilka den finska försvarsmakten verkade.

Efterkrigstiden och den moderna brigaden

Efterkrigstiden fungerar samtidigt som en spegel av det finländska efterkrigssamhällets framväxt, betraktat genom brigadens dagliga utmaningar och sätt att möta dem. Här rymms allt från befälsbrist till den framväxande efterkrigsgenerationens förändrade krav på frihet, respekt och inflytande.

När vi når tiden efter kalla krigets slut får vi en nyanserad bild av de utmaningar som även den finska försvarsmakten ställdes inför: behovet av modernisering, minskade anslag och sökandet efter nya

uppgifter. Återigen får vi följa hur förbandet undgår nedläggning, sammanslagningar och flyttar – inte sällan tack vare sin unika särställning som Finlands enda svenskspråkiga militära förband, men senare också genom sina särskilda krigsuppgifter på Åland.

När berättelsen närmar sig nutid får läsaren slutligen en god överblick över vad som föregick överföringen av Nylands Brigad från armén till marinen, uppsättandet av kustjägarförbanden, omorganisation och samlandet av ytterligare svenskspråkiga kustartillerienheter vid förbandet. Även det finlandssvenska amfibiesamarbetet och brigadens internationella utveckling samt övergången till Nato behandlas här.

Boken avslutas sedan med ett kapitel om livet både i och utanför uniform i Dragsvik och Syndalen och om hur garnisonen utvecklats från ryska kaserner och krigsfängeläger till dagens utbildningsgarnison.

Sammanfattande slutord

Sammantaget har författaren funnit en god balans mellan skildringen av förbandets utveckling, den krigsplanering som format dess uppgifter och den organisation som detta har resulterat i. I både krig och fred har ett väl avvägt historiskt djup valts för att kunna teckna förbandets utveckling utan att berättelsen fastnar i detaljer. Författaren beskriver också på ett klart och redigt sätt hur förbandet över tid har kunnat bevara sitt arv och sina traditioner genom omorganisationer, nya uppgifter, avvecklingar och nyuppsättningar.

Samtidigt kan man reflektera över hur skakig den historiska tråden stundtals varit och hur många gånger organisationen faktiskt förändrats eller brutits. Det anmärkningsvärda är att detta tycks ha haft förhållandevis liten betydelse för förbandets självbild. Epitetet Nyland synes ha fungerat som en enande historisk kraft – nästan lika viktig som språket. Här finns en intressant parallell till vårt svenska kustartilleri i Stockholm. Med motsvarande historietillämpning skulle dagens regemente kunna härleda sin historia ända tillbaka till Gustav Vasas befallning: ”Några bösseskyttar skola placeras på förskansningen i Vaxholmen.” Året var 1548. Det säger något om den militära

traditionens betydelse. Förband kan förändras, uppgifter kan försvinna, organisationer kan upplösas och återuppstå. Men om den historiska berättelsen och den egna identiteten består kan kontinuiteten upplevas som obruten.

Om man ska önska sig något hade det kunnat vara fler personporträtt. Det är endast i glimtar, exempelvis som bildtexter eller mycket korta presentationer, som läsaren får möta de människor som tillhört förbandet. Man får anta att Nylands Brigad, liksom alla andra militära förband, genom historien rymt en lång rad personer som satt sin personliga prägel på verksamheten. Några fler av dessa människor hade kunnat ge berättelsen ytterligare liv och gjort det lättare att förstå hur förbandets utveckling faktiskt upplevdes av dem som tjänstgjorde där. Men som författaren antyder eller som man åtminstone kan spekulera i, ligger det kanske inte den finska militära traditionen att i första hand framhäva den enskilde.

Sammantaget framstår Finlands svenska soldater – Nylands Brigad 400 år som en väl genomarbetad och läsvärd regementshistoria. Det som gör boken särskilt intressant är att den inte bara berättar historien om ett militärt förband utan även historien om Finland, om den finlandssvenska befolkningen och om hur militär organisation, språk, politik och nationell identitet under fyra sekel kommit att påverka varandra – från det svenska rikets indelta armé, via Poltava och 1808–1809 års krig, den ryska tiden och frihetskriget, genom vinterkriget och fortsättningskriget och vidare genom kalla krigets och efterkrigstidens omvälvningar, framträder en märklig kontinuitet : Organisationen har förändrats, uppgifterna har förändrats, materielen har förändrats, garnisonen har förändrats – men Nyland och språket har bestått.

Det sagda är kanske den viktigaste lärdomen i denna fyrahundraåriga historia. Militär kontinuitet behöver inte alltid ligga i den formella organisationslinjen. Den kan lika gärna ligga i en plats, en uppgift, ett språk och en gemensam föreställning om vem man är.

För den som är intresserad av finsk militärhistoria, svensk-finska försvarsrelationer eller utvecklingen från den indelta armén till dagens amfibieförsvar är boken därför väl värd att läsa.

Och för den som följer Nylands Brigads fortsatta utveckling inom den finländska marinen och Nato ger den dessutom en värdefull

bakgrund till varför just detta förband fortfarande intar en särställning. Fyrahundra år är en lång tid för ett militärt förband. Än längre är den historia som krävs för att förstå varför det fortfarande finns kvar.

Överste (PA) Hans Granlund
*Ordinarie ledamot i Kungl. Örlogsmannasällskapet*²

2. Författaren har innehaft en lång rad av befattningar på strategisk, operativ och taktisk nivå i såväl gemensamma som marina roller, nationellt och internationellt, bland annat som stabschef i Commander Task Force Baltic, ställföreträdande och tillförordnad chef för EU-insatsen i Somalia samt försvarsattaché i Kyiv. Han har även varit ansvarig för de militära programmen på Försvarshögskolan samt under period haft uppdrag som tjänsteförättande vicerektor. Ursprungligen inledde han sin karriär vid Vaxholms Kustartilleriregemente, numera Amf. 1, där han också är ordförande i förbandets kamratförening.

Recension

Carl Anders Torelm & Johan Anders Boström
Stockholms sjöförsvaret under 500 år –
en atlas över marina minnen i Stockholms skärgård
Canopus Förlag AB, Stockholm 2026 238 sidor

Boken *Stockholms sjöförsvaret* svarar på frågan om hur sjöförsvaret av huvudstaden har utvecklats genom seklerna. Vad finns kvar av befästningar, fartyg och minnesmärken som kan besökas. Författarna genomförde under åren 2023–2024 ett antal militärhistoriska resor med museifartyget minsveparen *M 20*. Resorna har utgått från centrala Stockholm och följt urgamla farleder i skärgården. Samtidigt har det varit en resa i tiden – genom mer än femhundra år av Stockholms sjöförsvaret. Från 1523 då Gustav Vasas skepp seglade in i staden fram till idag.

Boken är en populärhistorisk genomgång av Stockholms sjöförsvaret på grundval av gedigen marinhistorisk forskning men samtidigt innehållande levande berättelser. Författarna har valt ut ett trettiotal särskilt intressanta platser som bär på rika marinhistoriska minnen. De är väl beskrivna och generöst illustrerade. Boken sätter in de historiska händelserna i ett större sammanhang på ett trevligt och belysande sätt i fem avsnitt. Kapitel 1 behandlar Stockholm som sjöstad, dess strategiska läge och de anfall som riktats mot staden. Kapitel 2 beskriver Stockholms fasta sjöförsvaret med befästningar och försvarslinjer. Kapitel 3 skildrar örlogssvarven och marinbaserna. Kapitel 4 berättar om det rörliga sjöförsvaret – flottans fartyg och båtar. Kapitel 5 följer utvecklingen under 2000-talet och fram till idag.

Som den inbitne seglare jag är beslutade jag mig för att inför författandet av recensionen inte bara läsa boken utan också utforska några av de trettiotalet intressanta platserna genom strandhugg. Batteri Arholma och Landsort besöktes. Jag kan bara konstatera båda platserna är väl beskrivna med anvisningar om hur man tar sig dit på lämpligt sätt. De är väl värda besök – gärna med guidad tur. En annan plats

som i alla fall är möjlig att passera är grundet Lyckträffen i Havssvalget med en särdeles trevlig historia.

Boken är mycket trevlig att läsa med många nya infallsvinklar på hur Stockholms sjöförsvaret har utvecklats. I dess avslutning beskrivs kortfattat tre huvudtyper av marina sjöoperationer som enligt författarna till stor del styrt den svenska marinens utformning: 1) Övervakning och kontroll av eget farvatten, 2) skydd av handel och sjöfart samt 3) försvar mot anfall och invasion av fientliga sjöstyrkor. Efter Sveriges inträde i Nato har nu enligt en fjärde uppgift tillkommit: 4) kontroll och skydd av sjötrafiken i hela Östersjöområdet (och angränsande farvatten, recensentens tillägg). Historien knyts därmed ihop med nutiden på ett pedagogiskt sätt. Boken kan varmt rekommenderas och bör få en bred spridning till marint intresserade och alla som rör sig i och utmed våra kuster i yrket eller privat.

Boken kan beställas via Föreningen Minsveparen M 20:s hemsida: minsveparen.se.

Konteramiral (PA) Odd Werin
Ordförande, Kungl. Örlogsmannasällskapet –
Sveriges maritima akademi

Notiser

En förlust för vetenskapen

Med stor sorg kan konstateras att Sverige på kort tid har förlorat några av sina främsta experter i rysk och östeuropeisk historia samt militärhistoria.



*Professor em. Kristian Gerner.
Foto: Historiska Media.*

Den 2 april avled ordinarie ledamoten i Kungl. Örlogsmannasällskapet professor em. Kristian Gerner i en ålder av 83 år. Han var en av landets främsta experter på Ryssland och Östeuropa. Gerner disputeerade år 1984 i Lund på en avhandling om Sovjetunionen och Centraleuropa. Han var under perioden 1994–2002 verksam som professor i östeuropeisk historia vid Institutionen för Östeuropastudier, Uppsala universitet. Åren 2002 utnämndes han till professor i historia vid Lunds universitet. Han pensionerades från professuren år 2009, men fortsatte sedan att som emeritus aktivt verka inom forskningen i ämnet. Kristian Gerner valdes in som ordinarie ledamot i Kungl. Örlogsmannasällskapet år 2004.



*Docent Martin Kragh.
Foto: Utrikespolitiska in-
stitutet.*

Docent Martin Kragh avled den 23 juli i en ålder om endast 45 år. Han disputerade år 2009 på en avhandling i ekonomisk historia om arbetsmarknaden i Sovjetunionen från 1940 till 1960-talet. År 2016 utnämndes han till docent vid Institutet för Rysslands- och Eurasienstudier vid Uppsala universitet. Från år 2015 var han chef för Rysslands- och Eurasienprogrammet vid Utrikespolitiska institutet och från år 2021 chef för institutets Centrum för Östeuropastudier. Martin Kragh blev känd för en bredare allmänhet i samband med att kriget i Ukraina bröt ut. Hans sätt att i media förklara och förmedla sina djupa kunskaper i rysk historia samt sätta in det pågående kriget i ett historiskt perspektiv var mycket uppskattade. Det som kom att bli Martin Kraghs sista bok, *Historiens återkomst*, recenserades i nr 6/2025 av denna tidskrift.¹

1 Edling, P., Recension av *Historiens återkomst* – Europa och världsordningens sammanbrott, *Tidskrift i Sjöväsendet* nr 6/2025, s. 1025–1026.



*Professor em. Lars Ericson Wolke.
Foto: Nordic Academic Press.*

Professor em. i historia Lars Ericson Wolke avled den 29 juli i en ålder av 69 år. Wolke disputerade år 1988 på avhandlingen *Borgare och byråkrater – Omvandlingen av Stockholms stadsförvaltning 1599–1637*. Som docent vid Åbo akademi kom han sedan att främst ägna sig åt militärhistoria med fokus på länderna runt Östersjön. Under perioden 2000–2006 var han huvudlärare i militärhistoria vid Försvarshögskolan i Stockholm för att sedan bli tillförordnad professor i krigsvetenskap vid samma högskola under åren 2006–2008 samt slutligen professor i historia, särskilt militärhistoria från år 2008. Lars Ericson Wolke efterlämnar ett omfattande författarskap bestående av ett femtiotal böcker av såväl vetenskaplig som populärhistorisk karaktär. En av Lars Ericson Wolkes sista böcker som vände sig till en mer vetenskapligt inriktad läsekrets bar titeln *Profession och tradition – Historiebruk i den svenska försvarsmakten*. Den recenserades i denna tidskrift så sent som förra året.² I boken behandlas bland annat namngivningen och traditionen rörande fartygsnamn i den svenska flottan. Lars Ericson Wolke invaldes som ledamot av Kungl. Krigsvetenskapsakademien år 1997.

2 Hörnfeldt, A., Recension av Historiebruk i den svenska försvarsmakten, *Tidskrift i Sjöväsendet* nr 3/2025, s. 515–517.

Beslut om samlad inriktning för maritim säkerhet

Introduktion

Överbefälhavaren fattade den 31 juli 2026 beslut beträffande Försvarsmaktens inriktning för maritim säkerhet och totalförsvarsförmåga i sjödomänen (FM2026-17752:1). Av beslutet framgår hur myndigheten och övriga totalförsvaret bör utveckla sin förmåga fram till år 2030 och i vissa delar senast år 2035. Inriktningen tar sin utgångspunkt i det försämrade säkerhetspolitiska läget, Sveriges medlemskap i Nato och rikets långtgående beroende av sjötransporter, hamnar och undervattensinfrastruktur.

Inriktningens grundläggande budskap är att säkerheten till sjöss inte kan behandlas som en avgränsad militär, polisiär eller sjöfartspolitisk fråga. Den är en totalförsvarsangelägenhet som berör militärt och civilt försvar, handelssjöfart, rättsvårdande verksamhet, räddningstjänst, transporter, hamnar, energiförsörjning och elektroniska kommunikationer. Eftersom ingen enskild aktör själv förfogar över alla nödvändiga mandat, resurser och förmågor krävs en väsentligt mer sammanhållen planering, ledning och samordning.

Definition av maritim säkerhet

En central del av inriktningen är fastställandet av Försvarsmaktens definition av maritim säkerhet. Begreppet saknar en formellt fastställd definition och har successivt fått ett bredare innehåll i takt med att hotbilden har förändrats. Försvarsmakten definierar maritim säkerhet som: ett tillstånd där statens rådighet och handlingsfrihet till sjöss säkerställs över tid, genom att internationell rätt och nationell lag upprätthålls, frihet till sjöfart garanteras och befolkningen, infrastruktur, transporter, miljö och maritima tillgångar skyddas.

Definitionen beskriver således inte en viss verksamhet eller myndighetsuppgift, utan ett eftersträvat tillstånd. Kärnan är statens förmåga

att över tid upprätthålla rådighet och handlingsfrihet till sjöss. Det förutsätter att Sverige kan värna rättsordningen, garantera fri sjöfart och skydda människor, samhällsviktiga funktioner och maritima resurser.

Maritim säkerhet ska enligt inriktningen upprätthållas över hela konfliktskalan, nationellt och internationellt, av totalförsvarets aktörer samt inom EU, Nato och andra bi- och multilaterala samarbeten. Den ska ses som ett komplement till renodlade marina operationer. Verksamheten grundas både på nationell rätt och på folkrätten, främst FN:s havsrättskonvention, UNCLOS.

Begreppet delas in i nedanstående fem ömsesidigt beroende delområden. Skyddet av sjöfarten förutsätter exempelvis fungerande hamnar och farleder, en aktuell sjölägesbild, rättsliga mandat, räddningsberedskap och militär förmåga. Ett angrepp mot undervattensinfrastruktur kan samtidigt vara ett polisiärt ärende, en underrättelsefråga, ett militärt hot och ett allvarligt försörjningsproblem.

Militärt sjöfartsskydd avser förmågan att med militära medel skydda civil sjöfart och säkerställa rörelsefrihet till sjöss. Det omfattar bland annat territoriell integritet, sjökontroll, eskortering, konvojering, minröjning och sjötrafikledning. Här ingår även Natos koncept *Naval Co-operation and Guidance for Shipping, NCAGS*, som syftar till att genom militär samverkan, vägledning, rådgivning, stöd och övervakning öka säkerheten för handelssjöfarten och samtidigt stödja marina operationer. Vid behov kan NCAGS övergå till sjötrafikledning, det vill säga tvingande anvisningar för sjötrafiken. Försvarsmakten, genom marinen, ansvarar nationellt för NCAGS och den sjötrafikledningen, med stöd av bland andra Sjöfartsverket och Kustbevakningen.

Civilt sjöfartsskydd avser de åtgärder som civila myndigheter och privata aktörer vidtar för att skydda fartyg och hamnanläggningar mot avsiktliga olagliga handlingar. Syftet är att upprätthålla och säkerställa den import och export av varor och tjänster som är nödvändig för landets försörjning. Delområdet omfattar bland annat skyddsutredningar och skyddsplaner, tillträdeskontroll, övervaknings- och larmsystem, informationsdelning, cybersäkerhet samt utbildning och övning. Det bygger i betydande utsträckning på det internationella och europeiska regelverket för sjöfarts- och hamnskydd, men ges i inriktningen en tydlig plats i totalförsvaret.

Ordning och säkerhet till sjöss omfattar både rättsvårdande verksamhet och de funktioner som krävs för säker sjöfart och fri rörlighet. Till området hör bland annat sjöövervakning, sjöfartskontroll, gränskontroll, tullverksamhet och brottsbekämpning samt upprätthållande av territoriell integritet. Här ingår också sjövägs- och farledshållning, sjögeografisk information, sjötrafiktjänster, lotsning och isbrytning. Delområdet förenar därmed statens kontroll- och rättsvårdande uppgifter med de praktiska funktioner som gör sjötrafiken möjlig.

Maritim räddningstjänst är förmågan att genomföra effektiva räddningsinsatser till sjöss och skydda civilbefolkningen. Den omfattar främst sjö- och flygräddning, miljöräddningstjänst till sjöss, efterforskning av försvunna personer samt räddningstjänst vid utsläpp av radioaktiva ämnen. Försvarsmakten framhåller att särskilt sjö- och flygräddningsförmågan också är betydelsefull för militära operationer. Räddningstjänsten är därför inte endast en civil samhällsfunktion, utan en del av den samlade förmågan i sjödomänen i fred, under höjd beredskap och i krig.

Skyddet av maritim infrastruktur och maritima tillgångar avser förmågan att skydda och kunna använda egen maritima infrastruktur och egna tillgångar. Särskild betydelse tillmäts hamnar, terminaler, logistiska knutpunkter, farleder, maritima skyddsobjekt och kritisk undervattensinfrastruktur. Även skyddet av naturresurser, fiske och fiskekontroll ingår. Hot mot kablar, rörledningar och andra installationer på havsbotten har fått ökad uppmärksamhet, eftersom sabotage, cyberangrepp eller olyckor kan få omfattande följder för verksamheter på land.

Från kustförsvar till sjökontroll

Sveriges medlemskap i Nato förändrar enligt inriktningen Försvarsmaktens uppgift i sjödomänen från kustförsvar till sjökontroll. Försvaret börjar vid Natos yttre gräns, och Sverige ska kunna bidra till säkerheten även utanför eget territorium och egna havsområden.

Sverige betraktas inom alliansen i stor utsträckning som ett bakre område och som ett viktigt baserings-, försörjnings- och transiteringsland. Svenska och angränsande havsområden måste därför kunna

användas för allierade förstärkningar och transporter. Marinen ska, enskilt eller tillsammans med allierade, kunna etablera sjökontroll, hålla sjövägar öppna och skydda trupp- och logistiktransporter, främst i Östersjöområdet. Detta förstärks av Sveriges omfattande sjöfartsberoende. Handelssjöfarten bör därför betraktas som en del av landets försörjningsberedskap.

För att transporterna ska kunna fortsätta även under svåra säkerhetspolitiska förhållanden krävs tillgängliga fartyg och besättningar, fungerande hamnar och farleder, isbrytning, räddningstjänst, krigsför-säkringar, sjötrafikledning och militärt skydd.

Gemensam lägesbild och nya funktioner för information och samordning

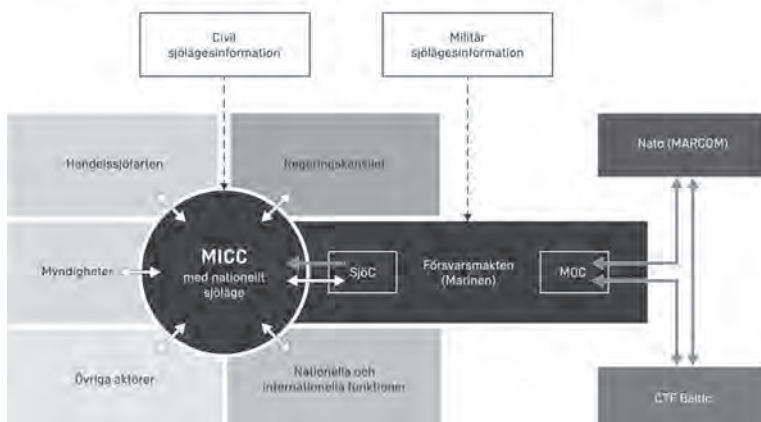
Försvarsmakten avser att tidigt under perioden inrätta en maritim informations- och koordineringscentral, MICC. Centralen ska sammanställa ett nationellt sjöläge och en samlad sjölägesbild, stödja informationsutbyte och utgöra en plattform för koordinering mellan offentliga och privata aktörer. Den ska kunna fungera i samtliga hot- och beredskapsnivåer och vara kontaktpunkt gentemot motsvarande internationella funktioner.

Försvarsmakten vill därutöver se etablering av ett maritimt säkerhetscentrum som en bredare plattform för strategisk samverkan, samordning och förmågutveckling.

Vidare ska Försvarsmakten verka för en nationell maritim säkerhetsstrategi, en samlad översyn av organisation, ansvar och samordning i sjödomänen samt regelbundna civil-militära övningar. Inriktningen understryker även vikten av stärkt juridisk kompetens på området.

Inriktningen markerar därmed ett tydligt perspektivskifte: från skilda myndighetsuppgifter fokuserade på fredstida hot, till en sammanhängande och sömlös totalförsvarsförmåga i sjödomänen. Maritim säkerhet blir den gemensamma ramen för sjömakt, sjöfart, rättsordning, räddningstjänst, infrastrukturskydd och försörjningsberedskap. Målet är att Sverige, enskilt och tillsammans med allierade, över tid ska kunna säkerställa handlingsfrihet och säkerhet till sjöss samt skydda nationella och allierade säkerhetsintressen.

MARITIM INFORMATIONS- OCH KOORDINERINGSCENTRAL (MICC)



Förslag till maritim informations- och koordineringscentral (se s. 22 i inriktningsbeslutet).



Ny maritim strategi från regeringen

Den 6 augusti 2026 beslutade regeringen om en ny maritim strategi för stärkt konkurrenskraft. Den maritima strategin är avsedd att förtydliga och sammanfatta regeringens befintliga arbete med havet som helhet. I den maritima strategin redovisas flera regeringsinitiativ för att bygga ett konkurrenskraftigt och hållbart maritimt Sverige. I strategin fokuseras på ett antal olika områden: stärkt konkurrenskraft omställning för sjöfarten, havsbaserad energi, maritim turism och innovationer inom maritima näringar, robust och hållbar sjömatproduktion samt ett hav i balans och en levande skärgård.

Av störst intresse för läsekretsens är kanske att regeringen konstaterar att säkerhetsläget drastiskt har försämrats med ökade risker för hybridoperationer riktade mot undervattensinfrastruktur, sjöfart och anläggningar vid kusten. Vidare bedömer regeringen att det är en hög-prioriterad uppgift för Sverige att motverka den ryska så kallade skuggflottan. De maritima försvars- och säkerhetsfrågorna har vuxit till en komplex utmaning. Några specifika förslag lämnas dock inte. Regeringen konstaterar endast att den svenskflaggade handelsflottan samt kompetensförsörjningen inom den svenska sjöfarten behöver stärkas i syfte att stärka försörjningsberedskapen. Vidare har regeringen givit Trafikverket i uppdrag att säkerställa tågfarjekapacitet mellan Sverige och Tyskland i syfte att militärt stöd och värdlandsstöd inom ramen för Nato snabbt ska kunna lämnas. En utredare har även föreslagit att det operativa ansvaret för flyg- och sjöräddningstjänsten ska flyttas från Sjöfartsverket till Kustbevakningen. Sjöfartsverket har också fått ökade resurser för att upprätthålla samhällsviktiga verksamheter som exempelvis lotsning, sjö- och flygräddning samt isbrytning i händelse av höjd beredskap och ytterst krig.

Den maritima strategins kan laddas ned från regeringens hemsida <https://www.regeringen.se/rapporter/2026/08/ny-maritim-strategi/>.



Tidskrift i Sjöväsendet

Skrivrekommendationer

Huvudrubrik. Överst i dokumentet ska huvudrubrik och författare anges. För icke ledamot i Kungl. Örlogsmannasällskapet anges civil eller militär titel. Bakom namnet sätts en stjärnnot. I noten ges en kortare beskrivning av aktuell position mm (se exempel i detta nummer).

Rubriknivåer. Använd högst tre rubriknivåer: Huvudrubrik, första-gradsrubrik och andragsrubrik.

Fotnoter: Använd arabiska siffror. Nottecken sätts efter meningens slut, det vill säga efter punkt. Endast undantagsvis bör nottecken sättas mitt i en mening. Undvik långa fotnoter. Noter bör främst användas för källhänvisningar. Första gången källan refereras till behöver fullständig information om denna anges. Exempel:

Bok (*bokens namn kursiveras*)

Tiberg, H., Schelin, J. & Widlund, M., *Praktisk sjörätt*, 4 uppl., Stockholm 2021.

Tidskrift/tidning (*tidskriftens/tidningens namn kursiveras*)

Schelin, J., Sjöfarten och den nya världsordningen, *Tidskrift i Sjöväsendet*, Nr 1/2025

Ytterligare rekommendationer för utformning av texter på svenska finns i Språkrådets bok *Svenska skrivregler*, utgiven 2017.

Illustrationer. Kontrollera att tillstånd för att använda bilden i fråga finns. Ange upphovsman och/eller källa. Använd bildformat jpg, jmp, bmp, png, psd eller högupplöst pdf. Upplösningen bör vara minst 225 dpi (dots per inch) och helst 300 dpi.

Annonser

WHEN EVERY SECOND COUNTS

BOFORS 40 MK4 NAVAL GUN SYSTEMS

When your survival hangs on a matter of seconds, you need agile weapon systems that enable a lightning-quick response. The Bofors 40 Mk4 naval gun system is designed to meet that demand. It has the capability to rapidly switch between optimised ammunition types, including programmable 3P all-target ammo. This combines with straightforward, cost-effective integration, delivering affordable flexibility — and outstanding survivability.



www.baesystems.com

BAE SYSTEMS
INSPIRED WORK

MBDA

ASTER

THE CORNERSTONE OF
EUROPE'S NAVAL AIR AND
BALLISTIC MISSILE DEFENCE.

The ASTER family developed by MBDA is a combat-proven European air defence system providing a fully sovereign capability for 13 nations. The ASTER weapon system is designed for long-range interception and area defence, capable of protecting against enemy aircraft and missiles, and fired from both ships and land-vehicles.

The ASTER system represents a key element of Europe's strategic defence infrastructure, ensuring robust, future proof, sovereign air- and missile-defence capabilities as threats evolve.



STENA

Med våra 15 500 anställda utvecklar Stena AB ett hållbart samhälle med säkra transporter, energiförsörjning och trygga boenden – i hela världen.

Vi verkar inom färjetrafik, offshore, drilling, rederi, fastigheter, finans och nya investeringar.

www.stena.com

Stena



Safe. Trusted. Proven.



JFD is a world leader in providing integrated undersea capability solutions for our operator clients including submarine rescue, specialist diving systems, chambers, military rebreathers and delivery vehicles.

We provide fast, safe, reliable and proven products and services to 80 nations and 33 navies.

UNITED KINGDOM | GERMANY | SOUTH AFRICA | CHINA | ITALY
AUSTRALIA | SINGAPORE | **SWEDEN** | USA

JFD - Rindö Västtra
185 41 Vaxholm | Sweden
tel: +46 8 541 318 80

confidence under pressure
jfdglobal.com



STYRKA GENOM **PARTNERSKAP**

Saab, Försvarsmakten och Försvarets Materielverk under lång tid samverkat för att ta fram lösningar anpassade för svenska behov och förhållanden. Ett samarbete som bygger på att vi delar teknik och ambitioner och känner samma stolthet över att kunna skapa produkter och lösningar i världsklass.

På Saab bryter vi kontinuerligt ny mark för att utveckla nya innovativa och flexibla marina lösningar i absolut världsklass. Genom fortsatt samverkan frigör vi den unika kraft som skapas genom att dela kunskap, idéer och framgångar.

En kraft som stärker samhällets och marinens förmåga att möta dagens och morgondagens allt mer komplexa utmaningar.

www.saab.com



SAAB



Titta, en ingenjör, en optiker och en lärare!

Frivilliga sjöräddare. 2400 människor med hundratals olika jobb som övar tusentals timmar hela året för att vara så bra förberedda som möjligt. Sjøräddningssällskapet är en ideell organisation, helt utan bidrag från staten. Stöd oss gärna på sjoraddning.se genom att ge en gåva eller kanske bli medlem. Ditt stöd betyder mycket för att vi ska kunna fortsätta att rädda liv till sjöss.

Dina pengar kommer framåt! Vi har 90-konto och kontrolleras av Svensk Insamlingskontroll.

FRIVILLIGA SJÖRÄDDARE SEDAN 1907



SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

F.H. af Chapman 1721–1808

År 2021 var det 300 år sedan skeppsbyggaren Fredrik Henrik af Chapman föddes den 9 september 1721 och det är anledningen till att jag ger ut denna minnesbok över honom, en bok som också skildrar en händelserik period i Sveriges historia, inte minst i dess örlogs- och varvshistoria. Under af Chapmans tid, kom den svenska örlogsflottan att omfatta både den stora flottan med linjeskepp och fregatter och arméns flotta. Här till kom att af Chapman konstruerade många civila handelsfartyg bland annat flera så kallade ostindiefarare, stora skepp som i Svenska Ostindiska Kompaniets regi seglade fram och åter mellan kinesiska hamnar och Göteborg. Då huvuddelen av svensk varvsverksamhet under åren i mitten och slutet av 1700-talet låg i Stockholm, kom Karlskrona att uppleva ett stort uppsving under af Chapmans tid, dock kanat av flera olyckor, den så kallade Karlskronafebern och den stora branden i Karlskrona 1790. Boken är rikt illustrerad i färg. En praktbok. Pris 450 kr.



Örlogsfartyg med kunglig anknytning

Från Gustaf III:s "Amphion" till Carl XVI Gustafs T 46. Ett 20-tal örlogsfartyg och båtar med koppling till Gustaf III, hertig Karl, Oscar I, Oscar II, Drottning Victoria, Gustaf V, prins Wilhelm, prins Bertil och Carl XVI Gustaf presenteras, ävensom fyra kungliga statsbesök i Helsingfors med örlogsfartyg och Mannerheims statsbesök i Stockholm 1919 med en isbrytare! I boken skildras också Gustaf III:s äventyrliga sjökrig mot Ryssland 1788-1790 där utgången hängde på ett hår och flera andra dramatiska örlogshistoriska händelser. I boken finns ca 110 oljemålningar, kartor och fotografier. Oljemålningarna är utförda av de kända marinmålarna J.D. Schoultz, Jacob Hägg, Herman af Sillén, Christer Hägg, Håkan Sjöström m.fl. En praktbok! 176 sidor. Pris 450 kr. Numrerad bibliofilupplaga, 150 ex, med exklusiv pärm, 750 kr.



En närmare presentation av böckerna finns på magnusullman.com
Du kan beställa böckerna på tel: 0708 1919 29 eller e-mail: bok@magnusullman.com

*Böckerna levereras omgående till angiven adress. Priset inkluderar porto och emballage.
Fakturan ligger i boken. För leverans till adress i utlandet tillkommer extra porto med 110 kr.*

BOKFÖRLAGET MAGNUS ULLMAN AB



www.koms.se

ISSN 0040-6945