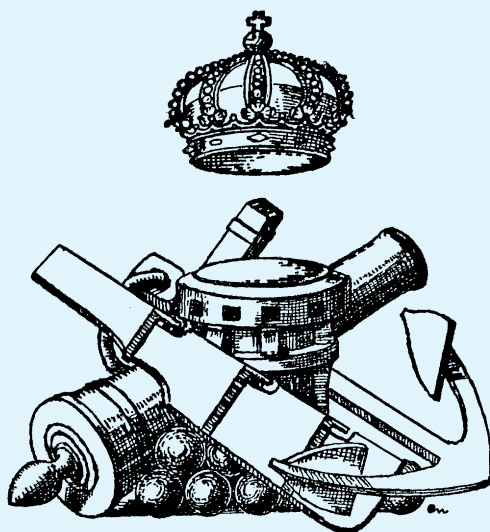


TIDSKRIFT I
SJÖVÄSENDET



1771

MED FÖRSTÅND OCH STYRKA

UTGES AV

KUNGL ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

N:r 4 2006

TIDSKRIFT I SJÖVÄSENDET

FÖRSTA UTGIVNINGÅR 1836

KUNGL. ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

- en av de kungliga akademierna -

Redaktör och ansvarig utgivare: Kommendörkapten Lars Wigert

Redaktionens adress: Pilgatan 5 A, 352 36 VÄXJÖ

Telefon: 0470-212 45, alt. 070-272 1245, E-post: editor@koms.se

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

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

Kungl. Örlogsmannasällskapets postadress: Teatergatan 3, 5 tr, 111 48 STOCKHOLM

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

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

Kungl. Örlogsmannasällskapets biblioteks adress: Amiralitetstorget 7, 371 30 KARLSKRONA

Telefon: 0455-259 91, Telefax: 0455-259 93 E-post: library@koms.se

Tidskrift i Sjöväsendet utkommer i regel fyra gånger årligen (mars, juni, oktober och december). Prenumerationen för 2007 kostar 250:- för prenumeranter med postadress inom Sverige och 350:- för prenumeranter med utrikes postadress. Avgiften betalas till plusgiro nr 125 17-9.

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

Innehåll nr 4/06

Meddelande	313
Minnesord	319
Året som gått	321
Av Herman Fältström	
Navies in a Changing World	327
Av Jay M. Cohen	
Marin materielutveckling i Sverige – historia och/eller framtid?	331
Av Leif Nylander	
Officersutbildning för framtida nationella och internationella krav	337
Av Henrik Landerholm	
Har vi något att lära av Frankrike?	353
Av Christian Madsen	
Doktrin för marina operationer – en del av svensk militär doktrin	359
Av Herman Håkansson	
Technical co-operation – IMO's response to the 2005 World Summit	363
Av Rolf Edwardson	
Sjöstriden vid Koh Chang 1941	371
Av Stellan Bojerud	
Swedish submarine communication during 100 years, the role of Ernst F. W. Alexanderson, and how the Royal Swedish Navy helped Varberg radio at Grimeton (SAQ) to world heritage status.	379
Av Carl-Henrik Walde	
Debatt	394
2006 års belöningar	399
Nya ledamöter invalda 2006	400
Nyförvärv 2006 till Kungl. Örlogsmannasällskapets bibliotek	403
Matrikel för Kungl. Örlogsmannasällskapet	407
Innehållsförteckning för Tidskrift i Sjöväsendet 2006	413



Meddelande
från
Kungl. Örlogsmannasällskapet

Nr 8/2006. Kungl. Örlogsmannasällskapets ordinarie sammanträde i Stockholm onsdagen 25 oktober 2006

(Utdrag ur protokoll)

Sammanträdet ägde rum i Sjöofficersmässen, Långa Raden 8 på Skeppsholmen i Stockholm i närvaro av 26 ledamöter.

- § 2 Anmälades att sedan föregående sammanträde har ledamoten Karl Gustaf Gester avlidit.
- § 3 Föredrogs föregående sammanträdesprotokoll som lades till handlingarna
- § 4 Beslutades om utdelning av 2006 års belöningar.
- § 5 Fastställde preliminär sammanträden för verksamhetsåret 2007. Tid och plats är preliminära i avvaktan på hur Sjöofficerssällskapet i Stockholm kommer att arrangera verksamheten under renoveringen av nuvarande lokaler på Långa Raden 8.
- § 6 Beslutades att årsavgiften för svenska ledamöter för 2007 skall vara oförändrat 500:- samt att prenumerationsavgiften för Tidskrift i Sjöväsendet skall vara 250:- med adress i Sverige och 350:- med adress utomlands.
- § 7 Orienterade ledamoten Herman Fältström om försvarets utveckling mot bakgrund av bl.a. budgetpropositionen 2007.

- § 8 Höll ledamoten Stefan Gustafsson ett anförande om "Försvarsmaktens framtida roll och uppgifter i ett marint perspektiv".

Vid protokollet

Herman Fältström

Sekreterare

Nr 9/2006. Kungl. Örlogsmannasällskapets 235:e högtidssammanträde i Stockholm

Sammanträdet ägde rum den 15 november 2006 på Vasamuseet i Stockholm i närvaro av 101 ledamöter och inbjudna gäster.

- § 2 Anmälades att sedan föregående sammanträde har ledamoten Inge Andblom avlidit.
- § 3 Valdes ledamoten Leif Nylander till ordförande för högtidssammanträdet.
- § 4 Föredrogs föregående protokoll som godkändes och lades till handlingarna.
- § 5 Omvaldes ledamoten Leif Nylander till ordförande för 2007.
- § 6 Valdes ledamoten Thomas Engevall till vice ordförande för 2007.
- § 7 Valdes ledamoten Håkan Rugeland till ledamot i valberedningen för 2007.
- § 8 Infördes nya ledamöter, som hälsades välkomna av ordföranden.
- § 9 Föredrogs verksamhetsberättelsen för 2006 som godkändes och lades till handlingarna.
- § 10 235:e högtidssammanträdet ajournerades.
- § 11 235:e högtidssammanträdet återupptogs i närvaro av HM Konungen.
- § 13 Redovisade akademiens sekreterare ledamoten Herman Fältström 2006 års verksamhet.
- § 14 Presenterades nya ledamöter.
- § 15 Ordföranden överlämnade diplom till de nya ledamöterna.
- § 16 Sekreteraren föredrog utdrag ur minnesteckningar över avlidna ledamöter.
- § 17 Utdelades Kungl. Örlogsmannasällskapets belöningar för 2006 till ledamoten Gustaf Taube (akademiens guldmedalj) och till militärhistorikern Adrian English (hedersomnämmande). Adrian English var förhindrad att närvara. HM Konungen överlämnade belöningen till ledamoten Gustaf Taube.

- § 18 Höll hedersledamoten Jay M Cohen högtidsanförande under rubriken ”Navies in a Changing World”.
- § 19 Höll akademiens ordförande anförande vid nedläggande av sitt ämbete under rubriken ”Marin materielutveckling i Sverige – historia och/eller framtid?”

Vid protokollet

Herman Fältström

Sekreterare

Sammanträdesplan för Kungl. Örlogsmannasällskapet 2007

Onsdagen 6 december 2006 kl 1730-2100

Ordinarie sammanträde i Karlskrona på Sjöofficersmässen, Amiralitetstorget 7. Stad-
geenliga förhandlingar samt inträdesanförande av ledamoten John Nilsson

Onsdagen 31 januari 2007 kl 1730-2100

Ordinarie sammanträde i Karlskrona på Sjöofficersmässen, Amiralitetstorget 7. Stad-
geenliga förhandlingar samt inträdesanförande av ledamoten Lars Rönnquist

Onsdagen 28 februari 2007 kl 1730-2100

Ordinarie sammanträde i Göteborg på s/s Marieholm. Stadgeenliga förhandlingar
samt inträdesanförande av ledamoten Mats Ericsson

Onsdagen 28 mars 2007 kl 1730-2100

Ordinarie sammanträde i Stockholm på Sjöofficersmässen. Stadgeenliga förhandling-
ar samt inträdesanförande av ledamoten Jens Plambeck

Onsdagen 25 april 2007 kl 1730-2100

Ordinarie sammanträde i Stockholm på Sjöofficersmässen. Stadgeenliga förhandling-
ar (revisionsberättelse för 2006 och beviljande av ansvarsfrihet för styrelsen) samt in-
trädesanförande av ledamoten Jacob Wallenberg

Onsdagen 29 augusti 2007 kl 1730-2100

Ordinarie sammanträde i Stockholm på Sjöofficersmässen. Stadgeenliga förhandling-
ar (beslut om högsta antalet ledamöter att väljas in under 2007 och fastställande av
vallistor) samt inträdesanförande av ledamoten Esbjörn Hillberg

Onsdagen 26 september 2007 kl 1730-2200

Ordinarie sammanträde i Stockholm på plats enligt senare bestämmande. Stadgeenli-
ga förhandlingar (val styrelseledamöter, revisorer, valberedning och nya ledamöter)

Onsdagen 31 oktober 2007 kl 1300-1500

Ordinarie sammanträde i Stockholm på Sjöofficersmässen. Stadgeenliga förhandlingar (fastställande av års- och prenumerationsavgifter samt sammanträdesplan för 2008) samt inträdesanförande av ledamoten Jonas Olsson

Torsdagen 15 november 2007 kl 1700-2330

236:e högtidssammanträdet i Stockholm på Vasamuseet, Galärvarvsvägen 14 på Djurgården

Program:1700-1800 Mottagning, 1730-1800 Högtidssammanträdets slutna del för akademiens ledamöter med val av ordförande och vice ordförande, införande av nya ledamöter samt verksamhetsberättelse, 1815-2000 Högtidssammanträdets öppna del med redovisning av det gångna årets verksamhet, minnesteckningar över avlidna ledamöter samt anföranden. Kvällen avslutas med högtidsmiddag för akademiledamöterna med damer samt inbjudna gäster.

Första ordinarie sammanträde under verksamhetsåret 2008 kommer preliminärt att genomföras i Karlskrona onsdagen 12 december 2007

Bibehållen Årsavgift för 2007

Svenska hedersledamöter, ordinarie ledamöter och korresponderande ledamöter har att betala den beslutade årsavgiften om 500:- med angivande av avsändare och invalnummer senast **2007-02-15**.

Betalning görs genom insättning på antingen plusgiro nr **60 70 01-5** eller bankgiro nr **308-9257**.

Redaktören har ordet...

235:e högtidssammanträdet ägde rum onsdagen 15 november på Vasamuseet i Stockholm i närvaro av H M Konungen. Högtidssammanträdet utgjorde slut- och höjdpunkten på verksamhetsåret 2006. Hedersledamoten Jay M. Cohen höll högtidsanförandet och ordföranden, ledamoten Leif Nylander talade om möjligheterna för framtida marin materielutveckling i Sverige. Sekreteraren, ledamoten Herman Fältström redogjorde i ett anförande för verksamheten under 2006. Årets belöningar delades ut och nyinvalda ledamöter presenterades. Marinens musikkår från Karlskrona stod för den musikaliska inramningen av högtidssammanträdet.

Inget inträdesanförande denna gång

Detta till trots är innehållet även denna gång intressant med bland annat en tankeväckande årsberättelse inom vetenskapsgrenen II Personal, utbildning och organisation, där korresponderande ledamoten Henrik Landerholm ger sin syn på hur officersutbildningen inom Försvarsmakten skall omformas och utvecklas för att möta framtidens krav. Ledamoten Christian Madsen med tre års tjänst som svensk försvarsattaché i Paris berättar i en artikel om hur han uppfattar likheter och olikheter mellan försvarsorganisationen i Frankrike och Sverige.

Världssjöfartens Dag 2006

Detta evenemang genomförs varje år i mitten av oktober i Göteborg. Kungl. Örlogsmannasällskapet strävar efter att "vidga vyerna" och har under några år representerats vid Världssjöfartens Dag. I år har akademien – om än i blygsam omfattning – medverkat i arrangörsledet. Ledamoten Rolf Edwardson var vår representant på plats och han ger i sin artikel en inblick i vad som timade under den intressanta dagen. Det finns anledning att i än större omfattning intressera oss för en kommande Världssjöfartens dag 2007, eftersom den civila sjöfarten måste anses utgöra en allt viktigare del av våra intresseområden!

Det andra världsarvet i Sverige med marin anknytning

Att Karlskrona finns upptagen på UNESCO:s världsarvslista torde vara känt för de flesta. Men att det bland de totalt tretton världsarven i Sverige även sedan 2004 finns den gamla radiostationen vid Grimeton i närheten av Varberg, torde vara mindre känt. Anläggningen har onekligen också en klart marin anknytning för sitt radiosamband med ubåtar. Civilingenjör Carl-Henrik Walde har i detta nummer bidragit med en artikel om radiostationen i Grimeton, dess bakgrund och utrustning och – så långt sekretessen tillåter – dess marina anknytning.

Marin debatt

Korresponderande ledamoten Jarl Ellsén och marininspektören, ledamoten Anders Grenstad stod i förra numret för upptakten till något som kan utvecklas till en fortsatt

debatt i angelägna marina spörsmål. Hedersledamoten Dick Börjesson hakar på med sina funderingar kring den framtida marinen i Sverige. Förhoppningsvis fortsätter debatten i kommande nummer nästa år och det är angeläget att framhålla att ledamotskap inte är ett villkor för att delta i debatten.

Varför engelska?

Frågan har ställts varför ett växande antal av artiklarna i TiS presenteras på engelska. En hel del av författarna har utländsk härkomst, där engelska är antingen vederbörandes modersmål eller den gemensamma språkkanal, som möjliggör kommunikation. Att sedan svenska författare väljer att skriva på engelska har jag inte något emot, då engelskan numera mer och mer blir det ”operativa” språket inom Försvarmakten. Vare sig det handlar om att skriva eller att läsa engelska, ökar det onekligen att höja kunskapsnivån, vilket ju är bra i sammanhanget.

Redaktören tackar för det gångna året

Precis som 2005 har 2006 har uppgiften att svara för TiS varit ett intressant och givande arbete. Ett stort tack riktas till alla medverkande, som bidragit med inträdesanföranden, årsberättelser, debattinlägg och andra artiklar. Mitt tack går också till våra annonsörer, som förutom att få ut sina budskap till läsekreten, i stor utsträckning ekonomiskt bidrar till tidskriftens utgivning.

Förra året berättade jag att jag på min önskelista högst upp hade en önskan att varje ledamot skulle skaffa en ny prenumerant. Denna önskan kvarstår även i år – inte bara för pengarna utan även för möjligheterna att ge ökad spridning till budskapet som akademien står för.

Gott Nytt År!

Lars Wigert

Minnesteckningar för år 2006

Ulf Eklind

Kommendören Ulf Eklind avled den 24 maj 2006 i en ålder av 95 år. Han blev fänrik i flottans reserv 1937 och löjtnant i flottan 1939 med torped som vapentjänst och förbindelsejänst som specialtjänst. Hans inledande tjänstgöring var till sjöss under Andra världskriget. Han deltog i särskilt uppdrag till Italien under februari och mars 1940 i samband med överförande av italienska jagare till Sverige. Han mönstrade därefter ombord som förste officer på jagaren HMS Remus inför hemfärden från Italien.

Som fänrik genomgick Ulf Eklind torped- och minskola, officerskurs vid torpedskola och provtjänstgjorde under åren 1938 – 1939 för vinnande av anställning som officer på aktiv stat. I slutet av världskriget genomgick han Kungl. Sjökrigshögskolans allmänna kurs och stabskurs samt dåvarande Försvarshögskolan. Hans fortsatta karriär efter sjötjänsten inleddes med kurs i kärnteknik samt kurser för mobiliseringsofficerare och utbildningsledare.

Efter krigsslutet ställdes Ulf Eklind till kommendören (sedermera amiralen) Stig H:son Ericsons förfogande inför försvarsutredningen. Under placeringen vid Marinstabens organisationsavdelning var han militär expert i 1945 års försvarskommitté. Efter denna period tjänstgjorde han omväxlande som jagarchef och vid Marinstabens personalavdelning. Han var fartygschef på jagarna Visby, Uppland, Malmö och Småland samt slutade sin sjötjänst som fartygschef på minfartyget Älvsnabben för dess långresa 1962-63. Han avslutade sin aktiva tjänst som chef för Flottans personalavdelning vid Marinstaben fram till pensionsavgången 1971.

Ulf Eklind invaldes 1955 som ordinarie ledamot i Kungl. Örlogsmannasällskapet.

Av ledamoten Herman Fältström

Inge Andblom

Kommendör Inge Andblom avled den 24 oktober 2006. Hans närmaste är barnen Lena, Eva och Bosse med familjer.

Han föddes i Simrishamn 1935, son till målarmästare Harry Andblom och hans hustru Sigrid född Thulin. Inge Andblom började sin bana i flottan med 15 månaders värnpliktstjänstgöring som telehantverkare. Efter värnplikten sökte han och fick fast anställning. Han tjänstgjorde på jagare och torpedbåtar samt på teleskolfartyget Prins Carl.

Inge Andblom blev uttagen till officersutbildning och avlade 1961 studentexamen vid Försvarets Läroverk i Uppsala. Efter studier vid Kungliga Tekniska Högskolan tog han civilingenjörsexamen inom området teleteknik (svagström) 1966. Under studietiden vid KTH hade marinen beslutat att endast mariningenjörer skulle finnas inom området skeppsbyggnadsteknik. Efter examen vid KTH anställdes Inge Andblom som civil tjänsteman vid Försvarets materielverk, där han bland annat var sektionschef för telefonmaterielsektionen. När marinen ändrade sitt beslut beträffande kompetensom-

råden för mariningenjörer 1974 blev Inge Andblom ånyo militär tjänsteman och förordnades till marindirektör av 1.graden.

1984 blev han chef för spaningsbyrån vid Undervattensvapenavdelningen vid FMV och befordrades till kommandör den 1 oktober 1985. Sedan samma år var han också ledamot av Kungl. Örlogsmannasällskapet. Han tillträdde som byråchef tre år efter den sovjetiska ubåtens grundstötning i Gåsefjärden. Det var under en intensiv arbetsperiod för avdelningen, då det gällde både att bygga upp det tekniska kunnandet och att anskaffa bästa möjliga materiel till förbanden inom marinen, som hade att möta de upprepade kränkningarna under vattnet. Inge Andblom gjorde här en omfattande och mycket uppskattad insats vid anskaffandet av sonarmateriel. Under det omfattande forskningsarbetet inom FOI:s ubåtsskyddsprojekt, som genomfördes i samarbete med FMV och marinstaben, spelade han en betydelsefull roll. Hans gedigna tekniska kunskaper och hans goda sociala förmåga kom väl till pass i detta arbete. Inge Andblom var en lågmäld, vänlig och omtänksam person, som aldrig framhävde sig själv. Han var mycket omtyckt av sin personal och av alla andra som kom att arbeta tillsammans med honom.

Genom sin utbildning och sin erfarenhet från ett antal befattningar inom teknisk förvaltning byggde Inge Andblom upp en betydande kommersiell kompetens som gjorde honom respekterad i förhandlingar med leverantörer. Han skapade en god och effektiv samarbetsanda och var genom sin ambition och sitt välstrukturerade arbetsätt en god förebild för yngre kamrater.

Inge Andblom lämnade sin tjänst 1993, när han fick erbjudande om förtida pensionsavgång i samband med de personalneddragningar inom Försvarsmakten, som då genomfördes.

Av ledamöterna Gunnar Bengtsson och Torbjörn Hultman



Ledamoten
HERMAN FÄLTSTRÖM

Kommendör Herman Fältström är sedan 1991 Kungl. Örlogsmannasällskapets sekreterare.

Året som gått

Kungl. Örlogsmannasällskapets sekreterares redogörelse för 2006 års verksamhet föredragen vid 235:e högtidssammanträdet i Stockholm 15 november 2006

Det är i dag intressant att kunna konstatera att Alfred Thayer Mahans tankar att försvaret av USA skall äga rum utanför landets gränser nu till del återfinns i den svenska diskussionen om hur försvaret bäst kan användas. Det svenska existensförsvaret har ersatts av deltagande i internationella insatser. Har världen nått en punkt utan återvändo?

Enligt min mening är det en ogrundad förhoppning att Sverige inte kan utsättas för militära hot under överblickbar tid. Denna förhoppning är förmodligen en följd av att människan inte vill se världen som den är, utan som man vill att den skall vara. Detta synsätt kan inte tillåtas fortsätta att ligga till grund för vår syn på framtiden och därmed Sveriges säkerhetspolitiska doktrin.

Den nu fastlagda doktrinen "militärt alliansfritt" måste äga giltighet utan undantag för hela territoriet och därmed även för sjöterritoriet såväl över, på som under havsytan. Det gamla politiska beslutet att "importsjöfarten skall säkras med andra medel än militära" utsträcktes på sin tid felaktigt till att även gälla för svenskt territorialhav.

Tyvär har vi, trots ubåtskränkningarnas 1980-tal, delvis fortsatt att förtränga att Sverige har en skyldighet att åstadkomma goda förutsättningar för en säker sjöfart. Och i dagens läge handlar det inte enbart om säkra hamnar; det handlar lika mycket om att säkra ett utnyttjande av havet, kustzonen och luftrummet, som är avgörande för vår frihet, vårt självbestämmande och den maritima miljö.

Det är lätt att en akademi som valt att prioritera självständighet hamnar i en situation där det inre livet blir ett självändamål. I grunden utgör detta emellertid en förutsättning för Kungl. Örlogsmannasällskapet att kunna verka som rådgivare och opinionsbildare genom den breda kompetens och de mångåriga erfaren-

heter som dess ledamöter besitter. Akademien tar däremot inte ställning i enskilda frågor.

Jag hoppas att min redogörelse skall ge en bild av Kungl. Örlogsmannasällskapets mångfasetterade verksamhet under det gångna året.

Forskningsprojektet Försvaret och det kalla kriget

Försvaret och det kalla kriget är ett projekt som påbörjades 2003 av Försvarets högskolan i samarbete med Kungl. Krigsvetenskapsakademien och Kungl. Örlogsmannasällskapet. Som en del i projektet ansvarar Kungl. Örlogsmannasällskapet för den marina utvecklingen under det kalla kriget. Detta resulterade förra året i en bok med titeln "Rätt sort, kom för sent och var för få — Marinens avvägningsfrågor under kalla kriget".

Hittills har fyra vittnesseminarier genomförts med dokumentation och arbetet planeras att fortsätta som ett forskningsprojekt. I maj 2006 genomfördes ett symposium på Försvarets högskolan med syfte att diskutera och sammanfatta hittills uppnått resultat. Projektet har sökt finansiering och erhållit 4,4 miljoner i bidrag för fortsatt forskning under en treårsperiod.

Den svenska marina insatsen under andra världskriget och det kalla kriget var den största militära insats som Sverige har gjort i modern tid. Tyvärr saknas det en grundläggande studie inom området "Marinens operativa och taktiska utveckling 1945-1990 och den svenska Östersjöprofilen på det marina försvaret". Det svenska marina försvarskonceptet med ubåtsförband, ytattackförband, minröjningsförband, rörligt kustartilleri och ett fast kustförsvar är väl värt

en specialstudie, som väsentligt kommer att öka kunskapen på området även inom tidigare sekretessbelagda delområden.

Denna del av projektet har påbörjats i Karlskrona med dokumentation i akademiens bibliotek som en central punkt och behandlar marinens operativa och taktiska utveckling 1945 - 1990 och den svenska "Östersjöprofilen" på det marina försvaret. Detta arbete resulterade i ett nytt marint vittnesseminarium som genomfördes i maj 2006 om den marina utvecklingen under det kalla kriget med titeln "Marin doktrin och taktik under kalla kriget". Resultatet beräknas kunna publiceras i bokform under 2007.

Ordinarie sammanträden

Vi lever i en förändrad säkerhets- och försvarspolitisk omvärld. Småstatens "insatta insatsförsvar" har ersatt den regionala stormaktens mobiliserade massförsvar. Användning av militära förband även i inte enbart väpnade militära situationer har ersatt avskräckning. Multinationella insatser och krishantering har ersatt krig mellan nationer.

Säkerhetspolitiken har därmed fått en helt ny innebörd. Det militära hotet måste fortfarande stå i fokus. Att vi kan skydda oss mot detta utgör ytterst en garant för vår frihet och vårt självbestämmande. I dag måste även internationell terrorism, spridningen av massförstörelsevapen, liksom regionala konflikter och organiserad kriminalitet samt miljöhot såsom brist på vatten och olja samt klimatförändringar inkluderas i ett vidare säkerhetsbegrepp. Samtidigt har globaliseringen suddat ut betydelsen av uppdelningen i nationella och internationella hot.

Det är nationalstatens grundläggande

uppgifter att ansvara för landets yttre och inre säkerhet samt för rättssäkerheten inom landet. För detta krävs militärt försvar, polis och självständiga domstolar. En nation som har en målmedveten och balanserad utveckling av sitt försvar skapar militär säkerhet i närområdet. Det ger också ett säkerhetspolitiskt inflytande genom kapacitet att såväl kunna som genomföra insatser inom nationens gränser och internationellt. De internationella insatserna utgör därvid en viktig del i svensk säkerhets- och utrikespolitik.

Denna utveckling har speglats i de anföranden med efterföljande diskussioner som hållits under akademiens sammanträden. För att belysa detta har jag valt att i det följande lyfta fram några nu aktuella områden.

Dagens maritima operationsområde har skiftat från en oceanfokusering till ett mer kustnära uppträdande för att bl.a. markera närvaro, skydda sjötrafik samt att skydda och stödja egna trupper att både komma in och verka i avsett operationsområde.

Under drygt tio år har svenska marina stridskrafter deltagit i internationell verksamhet. Denna har varit och är av stor bredd med bland annat återkommande minröjningsoperationer längs kusten av de baltiska staterna, förbandsövningar, stabsövningar, svenska officerare som tjänstgör inom EU militära samarbete, i NATO-staber och deltagande i olika arbetsgrupper inom Partnerskap för fred. Liknande verksamhet genomförs även bilateralt, som till exempel Joint Maritime Course (förbandsövning) i Storbritannien, HMS Gotlands expedition i USA och amfibiekårens samarbete med Finland.

Flöden av tjänster, varor och handel är en förutsättning för global tillväxt. När

historia skrivs i framtiden, kommer det första decenniet på 2000-talet att komma ihåg som tiden då globaliseringen slog igenom. Globalisering idag, är inte ett koncept eller föremål för en teoretisk diskussion. Det är en högst påtaglig realitet — här och nu. Globalisering är när gränser upphör att vara hinder och gods och tjänster flödar fritt. Produktionsmedel som står oss människor till buds optimeras och otvivelaktigt ökar mänsklighetens samlade välbefinnande.

I detta sammanhang bör det noteras att mer än 99 % av all global transport går på köl med 80 % av det ekonomiska värdet. Irakoperationen i början på 1990-talet föregicks av en militär uppbyggnad som till mer än 80 % gick på köl. Dessutom bor vi i ett land omgivet av 2 700 km kust där mer än 90 % av all internationell handel går över havet. Ändå verkar det som om vi svenskar är omedvetna om dessa förhållanden. Det handlar inte enbart om säkra hamnar. Såväl allmänhet som media liksom försvarsplaneringen verkar ha glömt bort hur sjövägar hålls öppna och inte minst säkra.

Ett handfast bevis för detta när det oönskade inträffar utgörs av den svenska sjöräddningen. Svensk organiserad sjöräddning bestod före 1907 av femton lifräddningsstationer underhållna av Kungl. Lotsstyrelsen. Ett alldeles otillräckligt antal stationer för vår långa kust. Dessutom var dessa ofta dåligt utrustade för sitt värv. Initiativet till Sveriges frivilliga sjöräddningsväsende togs av skeppsbyggnadsinspektören Albert Isaksson efter en svår storm på västkusten på hösten 1903. Även bland vana sjöfarare är det fortfarande relativt okänt att svensk sjöräddningstjänst till en avgörande del bedrivs på helt frivillig grund utan någon som helst kostnad för svenska staten.

Olyckor och katastrofer som Scandianavian Star och Estonia måste förebyggas och så långt möjligt förhindras. Om de trots allt inträffar, måste konsekvenserna av dessa kunna begränsas. Räddning av nödställda och omhändertagande av omkomna är av stort gemensamt intresse för strandstaterna. Endast genom förebyggande åtgärder såsom utbildning och inspektioner samt en hög beredskap för räddningsinsatser när katastrofer inträffar, kan detta åstadkommas.

Havet försörjer många i det nordiska området. Broarna över Öresund och Stora Bält binder samman lokala regioner. Inom Östersjöområdet ökar sjötransporterna dramatiskt. Västerhavet, Östersjön, Bottniska viken och Finska viken utgör alltfört de viktigaste utrikes transportvägarna för länderna i Skandinavien och det baltiska området samt för Ryssland. Detta ställer krav på det maritima samarbetet och en maritim förmåga hos länderna kring Östersjön.

Det är inte bara transporter på köl som är aktuella i dessa sammanhang. Uppbyggnad och sammankoppling av energiförsörjningen med kraftkablar och gasledningar är ett absolut nationellt behov för en tryggad samhällsutveckling. Att denna energiförsörjning kan bedrivas kontinuerligt och på ett säkert sätt är därmed av grundläggande intresse för berörda stater.

Smuggling över nationsgränser har alltid förekommit. Av särskilt intresse är bl.a. drogsmuggling vare sig man avser narkotika, alkohol eller nikotin. Smuggelgodset söker sig alltid till områden där övervakningen är dålig. I vårt närområde är omgivande hav en lämplig transportväg. För att försvåra smuggling är övervakning till sjöss med möjlighet att borda och visitera en nödvändighet. Även ille-

gal invandring är här ett bekymmer som måste hanteras på ett grannliga sätt. Det förutsätter att vi inte bara kan övervaka havet utan också att vi kan lämna socialt stöd och bistå med sjukvård.

Östersjön är synnerligen känslig för miljöpåverkan. Att begränsa miljöföroringarna är ett gemensamt och starkt intresse för strandstaterna. Det är alldeles nödvändigt med en kontinuerlig och uthållig närvaro för att övervaka havet och dess botten för att tidigt kunna ingripa om miljöolyckor inträffar. I detta sammanhang är transporter av farligt gods av särskild betydelse. Det kan vara aktuellt med särskild lotsning, anvisningar för navigering och i vissa fall skydd av transporterna.

Östersjöns marina kulturarv måste skyddas och bevaras. De "gravar" till havs som finns måste lämnas i fred.

Biblioteket

Ordinarie ledamoten Rolf Edwardson har under året varit bibliotekarie. Under året har, förutom bibliotekarien, Nicolas Ellis tjänstgjort vid biblioteket. Rolf Edwardsons arbetstid har reducerats till förmån för projekt åt akademien.

Genom ett treårigt bidrag (upphör i dagarna) från Stiftelsen Marcus och Amalia Wallenbergs Minnesfond har ett antal projekt kunnat genomföras. Dessa har omfattat katalogisering av handskrifter, ettbladssamlingar, akademiens konstverk, bildarkiv och Tidskrift i Sjöväsendet samt medverkan i projektet Försvaret och kalla kriget. Uppgradering av IT-systemen har genomförts.

Katalogiseringen av TiS kommer ej att medhinnas under 2006. Övriga projekt kommer till i huvudsak att kunna fullföljas under 2006. Akademien saknar från och med nästa år egna ekonomiska

resurser för att fullfölja ej avslutade projekt och för fortsatt utveckling av biblioteket.

Under året har liksom förra året biblioteket haft ca 1 000 besökare. Forskare har biträtt samt många beslutfattare och handläggare i försvarsfrågor och höga utländska gäster har besökt biblioteket. Telefonförfrågningar till biblioteket har ökat i antal. Biblioteket når numera en större kundkrets och har blivit mer känt.

Akademiens bibliotek har ett omfattande samarbete med biblioteken i Karlskrona, med Sjöhistoriska museet och Marinmuseum. Under året har "Urval av våra Handskrifter" varit utställt i biblioteket. Marinmuseum har på eget initiativ medverkat i att på ett bättre och mer professionellt sätt stödja bibliotekets utställningar med tips och råd samt lämpligt material för att skydda de utställda föremålen.

Inköp av litteratur fortgår om än i något mindre antal på grund av akademiens ekonomiska situation. Det finns också många ledamöter samt andra personer som skänker litteratur till biblioteket. Nytilskott till biblioteket redovisas i Tidskrift i Sjöväsendet.

Ekonomi

Kungl. Örlogsmannasällskapets kärnverksamhet utgörs av akademiens sammanträden, KÖMS bibliotek och Tidskrift i Sjöväsendet samt ledning. All verksamhet utöver kärnverksamheten har i princip varit självfinansierad.

Akademiens ekonomi har drabbats hårt av börsnedgången sedan "höjdpunkten" 1999-2001. Styrelsen har genomfört och strävar fortvarigt efter att åstadkomma stora kostnadsreduceringar av kärnverksamheten. Verksamheten i biblioteket har begränsats till att i prin-

cip enbart omfatta de utvecklingsprojekt som möjliggjorts genom erhållna bidrag. Trots besparingar och reduceringar har kapitalet till del ianspråktagits för att klara av den löpande verksamheten, något som inte kan tillåtas fortsätta.

För att bidra till en ekonomi i långsiktig balans har beslut fattats om höjning av årsavgiften och prenumerationsavgiften. Samtidigt har under de två senaste åren vissa förbättringar av akademiens ekonomi noterats till följd av en mera positiv utveckling på börsen.

Övergång till en ny form av penningförvaltning i syfte att få akademiens samlade räkenskaper mera överblickbara har genomförts. En ny grupp av rådgivare och förnyade former för kapitalförvaltningen är under utveckling.

Detta har sammantaget bidragit till förbättringar i akademiens ekonomi.

En akademi i tiden

Kungl. Örlogsmannasällskapet stiftades 1771. Akademien har sedan stiftandet som ändamål att följa och aktivt verka för utvecklingen av sjökrigsvetenskap, sjöväsendet i allmänhet och den maritima miljön. Under åren sedan akademien stiftades har den maritima miljön fått ökad betydelse. Detta har inneburet en successiv tyngdpunktsförskjutning i akademiens verksamhet. Inte minst har detta tagit sitt uttryck i de insatser som gjorts för att knyta samman akademiens verksamhet med motsvarande akademier och organisationer i länderna kring Östersjön. Akademiens arbete fokuserar därmed tydligt på sådana verksamheter som utgör grunden för frihet, samfärdsel och handel för att därigenom skapa förutsättningar för utveckling, demokrati och fred allt enligt Kungl. Örlogsmannasällskapets ursprungliga syfte.

Det största problemet med framtiden?



Den har ingen tidtabell.

Världen förändras hela tiden. Och det går fort. Det enda vi vet säkert om framtiden är att den kommer att innebära en förändrad värld. En värld där vi måste hantera nya politiska situationer och där vi kommer att möta nya, oförutsägbara hot.

När det gäller ledningssystem och framtiden så kan du lita på Saab. Våra modulära och skalbara system kan enkelt integreras med befintliga ledningssystem, och de kan uppgraderas med nya funktioner allt eftersom dina behov ökar eller förändras. Det gör att du både kan hantera dagens krav på ett säkrare samhälle, och vara förberedd inför framtiden.

När den nu behagar infinna sig.

SAAB SYSTEMS
www.saabgroup.com



SAAB



Hedersledamoten
JAY M. COHEN

Rear Admiral Jay M. Cohen innehar efter pensionsavgång från US Navy tjänsten som statssekreterare för områdena vetenskap och teknologi inom US Department of Homeland Security

Navies in a Changing World

Anförande hållet vid Kungl. Örlogsmannasällskapets högtidssammanträde i Stockholm 15 november 2006

As a boy growing up in New York City, I was taken by the stories of fearless Norsemen sailing the seas of exploration more than a thousand years ago in open boats that combined oar and sail power and were at the cutting edge of technology at that time. At age 17, I joined the Navy and set out to see the world as only Sailors can do. Now, 42 years later I have come ashore after decades of incredible adventures. How the world has changed. It's smaller, "flatter", and far more inter-connected.

As a midshipman, I memorized the pennants and flags that for centuries represented coordinated communications at sea amongst ships, enhanced by Morse code and then radio. Even 20 years ago, while in command of a submarine, I enjoyed the autonomy of "radio silence" for months at a time as I operated independently submerged in the farthest reaches of the seven seas. Today, the "Common Operating Picture" enables (at the speed of light bouncing off satellites high above the Earth's horizon) coordinated arms at seas, in the air, and ashore to bring overwhelming force to bear against an enemy – or provide humanitarian assistance from the sea to victims of natural or manmade disasters.

Need for Naval Science

As long as there is trade and commerce on the oceans and seas, as long as there are coastlines to defend, as long as crime and forces exist that wish to do harm to nations and peoples, there will be Navies. And with Navies, the need for *Naval Science!* As they have since sailors first went to sea, today the maritime powers of the world are asking themselves just what kind of Navy – with what capabilities and in what numbers do they need to ensure the security of themselves and their allies.

The world is changing – and so are Navies.

Sweden has a long and illustrious sea-

faring history. A country that values education, innovation, commerce, autonomy and security, Sweden has frequently demonstrated the value of “defense-in-depth” along with some of the most challenging geography (the Swedish Baltic archipelago coastline). Who will forget the vision of “Whiskey on the Rocks”!

Throughout the history of submarine development and operation, Sweden has led the way – especially in coastal warfare. Today, Swedish submarine technology and professional submarine force are held in the highest esteem around the world. A pioneer in Air Independent Propulsion, Swedish submarines are amongst the stealthiest at sea today.

U.S.-Sweden Collaboration

When the United States Navy sought to operate with the most modern and capable conventional submarine, a unique agreement developed rapidly between the United States and Sweden and as a result, the Swedish submarine *HMS Gotland* has been operating with the U.S. Navy in the waters off San Diego, California. This cooperative experiment has proven mutually rewarding to both Navies and is an example of what can be achieved when Navies and Nations seek to work together. Sweden has always placed a high priority on Naval dominance in the littorals. Today, the United States, like several Navies, is refocusing on the near-shore and in-shore theater of operations as many Nations work to defeat the anti-modern forces of terrorism.

No country or culture is immune from the destruction that terrorists may seek to bring to those who value freedom and democracy. Piracy, crime, and terror are concentrated today in the littorals. With the navigational challenges that near-

shore police and combat operations bring, the ships, sensors, weapons, and tactics of Navies are evolving rapidly to adapt to and defeat the threats of the 21st Century.

Sweden is helping lead the way with its futuristic, stealthy, fast, shallow-draft, minimally manned, composite, and affordable multi-mission Visby class. *HMS Visby* has set a high standard for the Navies of the World. Inspired by the spiral technology development Sweden used to create the Visby, the United States Navy initiated its Littoral Combat Ship (LCS) program in 2001.

The first of two competing LCS designs, *USS Freedom*, will go to sea next year, followed shortly by a trimaran design LCS – the *USS Independence*. The tactics, techniques, and procedures that will be essential to the effective operations of these new ship designs in the most difficult waters Sailors encounter will evolve rapidly over the next few years as the LCS operates in the real-world threat environment that exists today. I’m sure the U.S. Navy will desire to learn from your lessons with Visby in order to shorten the “learning curve” for our LCS crews.

The example of cooperation and inspiration from both Visby and Gotland have helped the United States Navy realize that coordinated allied Naval operations around the world offer “force multiplication” and engagement with other Nations that can prove invaluable to the world in keeping the seas safe and defeating the forces of terror wherever they might seek to strike.

Each Navy is different, bringing an array of often unique capabilities and skills to a mission. Operating together, the allied Navies of the world are far more ef-

fective than the individual sum of their ships, aircraft, sensors, weapons and Sailors. The U.S. Navy has expressed its desire to collaborate with the many Navies of the world in what has been termed “The Thousand Ship Navy” in combining our strengths in maritime domain awareness, defense, and law enforcement to counter crime, terror, and piracy on the high seas and in the littorals.

As U.S. Chief of Naval Operations Admiral Mike Mullen noted during his visit to Sweden in October, Sweden has made important contributions to global war on terrorism. The Admiral expressed interest in improving interoperability and cooperation, including joint exercises such as BALTOPS – Baltic Operations. He also addressed joint training with the Gotland submarine. In addition, Admiral Mullen noted that the Visby-Class Corvette has cutting-edge technology that could benefit our Littoral Combat Ship. At a National level, our own Navy and Coast Guard cooperate closely under the National Fleet Policy first established in 1998, renewing that bond most recently in March of this year.

Our Navy and Coast Guard share common interests and complementary missions in areas such as: Port Security; Riverine and Littoral Operations; Maritime Domain Awareness; and Maritime Interdiction. Underscoring these mutual interests, Admiral Mullen and the Commandant of the U.S. Coast Guard, Admiral Thad Allen, recently outlined a vision for a truly National fleet. In this vision, Admiral Mullen and Admiral Allen wrote that *“An enhanced and expanded National Fleet is the single most critical enabling force for securing the maritime domain and exercising U.S. maritime power for good order, peace, and security in con-*

cert with the navies and coast guards of our allies, coalition partners, and friends. We are committed to a future in which mutually supportive roles, missions, and tasks are shared for the security of the United States and our friends worldwide.”

Our National Fleet Policy is intended to synchronize multi-mission platforms and infrastructure to maximize effectiveness and efficiency and eliminate redundancies. In an article in the August issue of the U.S. Naval Institute’s *Proceedings*, the Admirals noted areas of tangible collaboration between the U.S. Navy and Coast Guard. These include:

- 1) A working group to address ship and system design, module designs for coastal surveillance and port security missions, and common system acquisition; and
- 2) Research and development initiatives that address vessel tracking, maritime domain awareness, wide-area surveillance, sensor performance predictive algorithms, unambiguous warning, diver/swimmer deterrence/detection/ interdiction, non-lethal technologies and systems, underwater imaging and inspection, and acoustic detection buoys.

Our Navy and Coast Guard are also collaborating in planning, acquisition, training, and operations, jointly providing guidance regarding common interests involving ship acquisition programs with a specific goal of identifying common technologies, systems, and processes essential to both the Littoral Combat Ship and the Deepwater cutters and other assets of the Coast Guard.

According to Admirals Mullen and Allen: *“The littoral combat ship’s emphasis on modular, focused-mission, and*

open-architecture design, by way of illustration, could offer new opportunities for collaboration in such areas as command-control-communications, focused-mission packages, and unmanned vehicle operations.”

Our Navy and Coast Guard are moving forward aggressively to operationalize and expand the idea and reality of a National Fleet to work together to meet challenges today and tomorrow. As Admiral Mullen and Admiral Allen stated: *“Concurrently, we must also deepen cooperation with the maritime forces of our strategic partners as well as emerging partner nations to enhance their capabilities to provide for their own, as well as our collective, maritime security.”*

We have many areas of interest with Sweden, recognizing and respecting your Nation’s long history of military non-alignment that has served you well.

Conclusion

As United States Navy and Coast Guard leaders have said, America looks forward, enthusiastically, to expanded cooperation for maritime and littoral capabilities, information sharing and fusion, and joint training for the benefit of both our Nations.

Forty years ago, that 17-year-old boy from New York City left home to sail the seven seas. Thirty years ago, I first saw the *VASA* (while on leave in Stockholm), recently brought back to life and undergoing the start of her historic restoration. She was a technological wonder of her time. Today the *VASA*, like the *HMS Warrior* in England and the *USS Constitution* in America, attests to man’s intrigue with the sea and the applications of science and technology to tame the maritime environment. I salute your Nation and its proud Navy and Sailors.

VI ERBJUDER ALLT I UNIFORMER
OCH TILLBEHÖR FÖR MARINEN



RONNEBYGATAN 39, 371 33 KARLSKRONA

TEL.0455-10298

info@nymansherr.nu



Konteramiral Leif Nylander är materielproduktionschef i Hökvarteret

Marin materielutveckling i Sverige – historia och/eller framtid?

Ordförandens anförande hållet vid Kungl. Örlogsmannasällskapets högtidssammanträde i Stockholm 15 november 2006 vid nedläggande av ämbetet

Marinens historia sträcker sig, enligt traditionen, tillbaka till år 1522. Det var då de av Gustav Vasa inhyrda skeppen från Lübeck löpte in på svenskt vatten den 7 juni. Det var den svenska örlogsflottans födelse. Under århundraden har därefter marinen, med några få undantag, utvecklat sina egna fartyg. Väckänd är skeppsbyggaren och viceamiralen Fredrik Henric af Chapman, som framför allt verkade i Karlskrona. Hans serieproduktion av seglande örlogsfartyg och båtar under 1700-talet, låg före sin tid, såväl avseende konstruktion som produktionsmetoder.

Kungl. Örlogsmannasällskapet och dess ledamöter har alltsedan instiftandet år 1771 på ett aktivt och ledande sätt varit engagerat i denna utveckling. Under 1900-talet har vi goda exempel på fartygskonstruktioner i form av Sverige-skeppen, som var kärnan i flottan under första hälften av 1900-talet. Under andra hälften innehades den rollen av Halland-jagarna och torpedbåtar, sedermera robotbåtar av Norrköpingsklass. I produktion och nära operativt införande har vi nu de fem korvetterna av Visbyklassen. På samma sätt som Chapmans segelfartyg, representerar Visbykorvetterna en kombination av tekniksprång som möjliggör ett nytt taktiskt uppträdande.

Under 1900-talet utvecklades även ubåtssystemet. Vår första ubåt var Hajen, som står uppställd vid Marinmuseum i Karlskrona. Utvecklingen av Sjöormen-ubåtarna, på 1960-talet, innebar ett tekniksprång. Utvecklingen har fullföljts med senare ubåtsklasser och vårt ubåtssystem har fått ett internationellt erkännande bl.a. genom det utbyte med US Navy som genomförs med ubåten Gotland, baserad i San Diego sedan drygt ett år tillbaka.

Även om det svenska minvapnet föddes år 1863, var det först på 1900-talet som utvecklingen avseende rövning av minor kom igång. Flera goda fartyg för minsvepning utvecklades, men det var i

samband med Landsortklassens tillkomst på 1980-talet som ett större steg togs i och med utvecklingen av förmågan att bedriva regelrätt minjakt.

År 1902 bildades kustartilleriet som ett vapenslag inom marinen genom en sammanslagning av Vaxholms och Karlskronas artillerikåder ur armén med flotans minörkompanier. Kustartilleriet utvecklades under hela 1900-talet och det finns flera goda exempel på systemutveckling som måste betraktas som sällsynt lyckade. Här vill jag särskilt nämna två exempel. Det första är det rörliga artilleriets 12/80-system. Planerna för vidareutvecklingen av det systemet bär slående likheter med den vidareutveckling av arméns fälthaubits 77B som nu görs mot det nya fälthaubitssystemet ARCHER. Det andra mycket lyckade exemplet är stridsbåt 90, som förutom att göra god tjänst inom Amfibiekåren, även har fått disponeras av både polis och sjöräddning.

Vapen, sensorer och ledningssystem har utvecklats parallellt och ofta i nära samverkan mellan industri och brukare. Utvecklingen har resulterat i system i absolut världsklass och om jag nämner 40 respektive 57 mm automatkanon från Bofors, spaningsradar från Ericsson, eldlednings- och stridsledningssystem från SAAB, så är alla bekanta med dem och berömmelsen sträcker sig även utanför Sveriges gränser.

Med dessa exempel vill jag peka på en framgångsrik tradition i Sverige avseende marin teknikutveckling. Denna utveckling har präglats av en nära växelverkan mellan taktikutveckling och teknisk förnyelse som varit och fortfarande är ett av våra adelsmärken som vi fortsatt måste vårda. Konstruktionerna och systemlösningarna har haft och har fortfarande i mångt och mycket en svensk pro-

fil, vilket skulle ha kunnat tala för svårigheter att exportera, men vi har ändå några goda exempel på exportframgångar. Spica M-klass, utvecklad ur Norrköpingsklassen har exporterats till Malaysia. Australien har anskaffat Collinsubåtar med Gotlandsklassen som grund. Minröjningsfartyg som har exporterats till Singapore är en utveckling ur Landsortklassen. Stridsbåtar har exporterats till bl.a. Norge, Grekland, Mexiko och Malaysia.

Framför allt har marinen, genom den beskrivna utvecklingsförmågan, fått de system som har efterfrågats och dessa har stått sig väl i en internationell jämförelse. Det gäller såväl från en operativ som från en ekonomisk utgångspunkt. Men hur ser det ut inför framtiden? Vilka behov av fartyg och ubåtar har marinen och hur ska de kunna realiseras?

Trender inom materieförsörjning

Hur är då trenderna inom materieförsörjning? Hur ska det framtida marina behovet förverkligas? De ständigt stigande kostnaderna för försvarsmateriel riskerar att urholka den del av försvarsanslaget som är avsett för materiel i ett vidare perspektiv. Någon extra kompensation för dessa fördyringar erhålls inte längre. Det är därför nödvändigt att finna andra metoder för att få pengarna att räcka längre, särskilt i en tid när Försvarsmakten har minskat i storlek så att positiva effekter av långa serier av försvarsmateriel inte längre går att uppnå.

Det gäller därför att dela utvecklingskostnader och att försöka uppnå serieeffekter tillsammans med andra länder. För att det ska vara möjligt, krävs det att vi kan harmonisera våra målsättnings-

krav med aktuella samarbetsländer och att vi också är beredda att anpassa våra leveranstidpunkter för att kunna uppnå serieeffekter. Vi strävar också efter att köpa redan färdiga hyllprodukter, s.k. COTS, *Commercials Off The Shelf*. Dessa produkter är ju redan utvecklade och producerade, kanske även prövade, vilket förhoppningsvis innebär en större säkerhet i både prisbild och egenskaper, samt en möjlighet att snabbare än vid en traditionell utveckling erhålla de förmågor som produkterna representerar.

De operativa kraven på Försvarsmakten av idag, där internationell verksamhet har en dominerande roll, innebär att interoperabilitet är ett nyckelord. Våra system och våra enheter skall kunna fungera tillsammans med andra länders militära enheter och system. Den trend, som vi därför har inom materielförsörjningen, med internationellt materielsamarbete, grundat på harmoniserade krav, underlättar för oss att uppnå den eftersträvade interoperabiliteten och ligger därför helt rätt i tiden. Svenska särlösningar är därför något som vi numera undviker. I de undantagsfall, då vi bedriver egenutveckling, är det viktigt att interoperabilitetskravet kan tillgodoses.

Ett krav som ställs på oss är att förkorta ledtiderna från beställning till operativ användbar produkt. Även om utvecklingen av Visbysystemet kommer att resultera i fantasiska fartyg kommer det fortfarande att ha tagit knappa 15 år från första beställningen hos Kockums till leverans av operativt användbara fartyg. Vi måste kunna förkorta denna tid för att snabbare få fram den förmåga vi efterfrågar.

Ytterligare en trend är att låta industrin få ett större åtagande i materielförsörjningen inom ramen för det vi kallar *Offentlig – Privat – Samverkan, OPS*.

Skälen för detta är flera. Ett är att nå ekonomiska fördelar. Ett annat är att genom partnerskap med en leverantör erhålla säkra och effektiva leveranser. Ett exempel på OPS kan vara genom att t.ex. låta en industri som tillverkar sjörobotar även få ansvaret för vidmakthållande och vidareutveckling av marinens sjörobotar. Kostnadsbesparingar kan då uppnås, om även andra kunder av samma robotsystem, d.v.s. andra mariner, låter nämnda industri få samma uppdrag. Till sammans uppnås då den önskade serieeffekten. Genom utökade åtaganden för den aktuella industrin ökar också dess konkurrenskraft på marknaden. Härigenom uppnås en positiv effekt för såväl Försvarsmakten som industrin.

Svensk försvarsindustri

Hur är då det faktiska läget för svensk försvarsindustri? Om vi med *svensk* försvarsindustri menar helt *svenskäg*d försvarsindustri, så finns det inte så mycket kvar. Om vi istället avser försvarsindustri *verksam i Sverige*, så är läget bättre. En stor del av vår tidigare *svenskägda* försvarsindustri har idag utländska ägare till större eller mindre del. *Kockums* ägs av det tyska *Thyssen Krupp Marine Systems*. *Bofors* ägs av den amerikanska delen av *BAE Systems*. *Ericsson Microwave Systems* är nyligen uppköpta av *SAAB* som i sin tur ägs till 20 % av brittiska *BAE Systems*. Det är naturligtvis en komplex bild, men hur ska vi då ställa oss till att vår försvarsindustri blir uppköpt? Spelar det någon roll från ett försvarsmaktsperspektiv?

Vi ska vara medvetna om att svensk försvarsindustri har byggts upp under lång tid. Genom den förutvarande ”svenska modellen” med ett nära utveck-

lingssamarbete mellan svenskägd, svenskbaserad industri och brukare, har vi lyckats få internationellt sett mycket kvalificerad materiel till Försvarsmakten till ett rimligt pris. Med internationaliseringen av industrin med tydliga vinstkrav från internationella ägare och med Sverige som en aktiv stat inom den europeiska säkerhetsstrukturen, måste den "svenska modellen" utvecklas för att möta upp mot framtidens krav samtidigt som vi kan säkerställa att vi fortsatt kan få tillgång till morgondagens teknik till gårdagens pris i stället för tvärtom. Idag, med minskade försvarsanslag kan Försvarsmakten inte längre utgöra den enda basen för beställningar vid försvarsindustri verksam i Sverige. Industrin måste därför också vända sig till utländska kunder, vilket också har gjorts i stor utsträckning. De utländska kunderna måste därför förstärka basen även för försvarsindustri verksam i Sverige. Det ställer då ett krav på de utländska ägarna att marknadsföra även de svenskproducerade systemen inom ramen för företagets hela produktportfölj. Om detta inte tillåts, och sådana exempel finns, riskerar den svenskbaserade delen av företaget att visa en sämre lönsamhet och risken finns att den därför läggs ner. Export från försvarsindustri verksam i Sverige är därför vital för dess överlevnad och för att vi därmed ska kunna dra nytta av gjorda investeringar och även av en "utvecklad anskaffningsmodell".

Jag vill nu på en gång klargöra att det som jag nyss har beskrivit inte ska tolkas som att vi ska köpa försvarsmateriel producerad i Sverige till varje pris. För Försvarsmakten är det viktigaste att vår materiel uppfyller de operativa krav som den nya insatsorganisationen kräver. Materielen skall också vara kostnadsef-

ektiv ur ett livscykelerspektiv. Den ska också uppfylla kraven på interoperabilitet. Inom ramen för detta måste produkterna vara konkurrenskraftiga för att vi ska välja svenskproducerat.

Vad jag vill ha klargjort är betydelsen av att låta försvarsindustrin verksam i Sverige konkurrera på lika villkor med utländska producenter. Under sådana förutsättningar är chanserna för framgång goda. En framgångsrik försvarsindustri i Sverige ger också staten inflytande på den internationella arenan. Vi ser det i t.ex. sexnationerssamarbetet, där vi tillsammans med Tyskland, Frankrike, Storbritannien, Italien och Spanien, harmoniserar målsättningskrav för framtida militär materiel. Den positionen skulle vi inte ha, om vi inte hade en framgångsrik försvarsindustri. Ska vi då fortsätta med materielutveckling i Sverige eller inte?

Utvecklingskompetens för vidmakthållande och utveckling av ytstrids- och ubåtssystem

Regeringen uppdrog tidigare i år åt Försvarsmakten att tillsammans med FMV att senast den 1 november 2006, redovisa vilken kompetens som erfordras för att vidmakthålla och vidareutveckla våra ytstrids- och ubåtssystem. Redovisningen skulle även kvantifiera behovet av marin (skeppsteknisk) kompetens för staten respektive industrin och visa på försörjningslösningar för den, nationellt och internationellt. Redovisningen är inlämnad till regeringen. I Försvarsmaktens långsiktiga planer ligger såväl vidmakthållande under längre tid av befintliga ytstrids- och ubåtssystem som ett omsättningsbehov av korvetterna av Stockholmsklass respektive ubåtar av Södermanlands-

klass under perioden 2015 - 2020. Om det omsättningsbehovet ska tillgodoses genom utveckling i Sverige, helst med internationellt samarbete eller om nya ubåtar och ersättare till korvetterna ska anskaffas som ”hyllvara”, d.v.s. en redan färdig utländsk produkt, är den stora frågan.

Varför skulle vi då välja att utveckla dessa marina system i Sverige? Försvarsmaktens redovisning till regeringen beskriver en rad skäl. Eftersom redovisningen till största delen är sekretessbelagd kan jag här enbart beskriva delar av det öppna underlaget. Rationalisering och effektivisering har i Sverige, både inom myndigheter och inom industrin, inneburit att kompetensen avseende ytstridssystem och ubåtssystem idag är i hög grad integrerade. Det är i huvudsak liknande kompetenser som krävs för att utveckla ytstridsfartyg som ubåtar. Därutöver krävs också vissa specifika ytstrids- respektive ubåtskompetenser. Genom denna samordning av kompetenser har goda förutsättningar för hög kostnadseffektivitet uppnåtts.

Vi har traditionellt sett att svenskproducerade fartyg, och då särskilt ubåtar, har kostat avsevärt mindre än utländskt producerade. Det finns noggranna beräkningar som pekar på att detta förhållande fortfarande är giltigt även avseende framtida nyproduktion. Det förutsätter dock att produktionen tillåts genomföras på det sätt, som hittills har varit den ”svenska modellen”, vilket bl.a. innebär att konkurrensutsätta underleverantörer av delsystem. Det finns alltså ett ekonomiskt skäl för utveckling i Sverige som också bidrar till att säkra en kompetensbas för såväl vidmakthållande som nyutveckling av både ytstridsfartyg och ubåtar.

Att kunna uppträda i grunda och kustnära farvatten, s.k. extreme littorals,

ingår i våra operativa krav. Våra system är utvecklade och konstruerade för detta. Det är kunskap som vi under lång tid har byggt upp och som har medfört att den svenska marinen har en unikt god förmåga att verka i den speciella hotmiljö som karaktäriserar denna typ av farvatten. De egenskaper som vi därmed har utvecklat hos våra system har rönt internationellt erkännande, vilket inom ubåtsområdet bl.a. framgår av samarbetet med US Navy. Jag är övertygad om att när Visbyklassen blir operativ, kommer även det systemet ge motsvarande genklang internationellt.

Trenden internationellt är att alltfler ser behovet av att kunna uppträda i grunda och kustnära farvatten och här har vi i nuläget ett försprång. Genom utveckling i Sverige har vi alltså förutsättningen att få fartyg som motsvarar våra operativa behov till en lägre kostnad!

Försvarsmakten kommer därför, som ett resultat av inlämnad redovisning, att föreslå regeringen att få gå vidare med fortsatt utveckling av nästa generations ubåt, vilket är det system som behöver omsättas först. Genom en sådan utveckling tillvaratas således bäst den kompetens, som behövs för att inte enbart utveckla och vidareutveckla ubåtssystemet utan också ytstridssystemet. På kort och lång sikt är det den mest ekonomiskt effektiva lösningen.

Konsekvenser beroende på regeringsbeslut

Regeringen måste nu ta ställning till Försvarsmaktens inlämnade redovisning. Om regeringen följer det som Försvarsmakten har förordat bör vi kunna se att ett konstruktionsarbete mot nästa generations ubåt, påbörjas under tidigt 2007.

Som jag nämnde tidigare avseende trender inom materielförsörjningen, är det viktigt för oss att kunna dela utvecklingskostnader med andra länder. Stor kraft måste därför tidigt läggas på att få till ett sådant utvecklingssamarbete, helst på fartygssystemnivå men om det inte är möjligt, på delsystemnivå. Det finns redan nu länder som har visat intresse.

Det är också viktigt redan i inledning- en av ett konstruktionsarbete att med industrin diskutera möjligheter till Offentlig – Privat – Samverkan, OPS. Det är i dessa tidiga skeden som man genom framtida OPS kan ge tydliga incitament till industrin att finna kostnadseffektiva lösningar som kan ge ekonomiska fördelar för både myndighet och industri. Områden som kan vara aktuella är t.ex. inom logistik och utbildning. Om regeringen följer Försvaretsmaktens förslag ser jag goda möjligheter till en fortsatt marin materielutvecklingsförmåga i Sverige.

Om regeringen däremot inte följer det, som Försvaretsmakten förordar, ser jag stora problem med att behålla utvecklingskompetensen avseende ubåtar och ytstridsfartyg i Sverige. Vi blir i det fallet tvingade att vända oss till utländska leverantörer vilket kommer att resultera i dyrare produkter, där det inte är säkert att våra operativa krav kommer att kunna tillgodoses fullt ut. Jag förutser också att vår förmåga att ge fartygen och ubåtarna kontinuerliga uppgraderingar och vidareutveckling över hela dess livslängd riskerar att gå förlorad.

Framtiden kan påverkas

Vi går nu i väntans tider. Försvaretsmakten har med stöd av FMV lagt ner ett omfattande arbete med att beskriva förutsätt- ningarna för fortsatt marin materielut-

vecklingskompetens i Sverige. Allt talar för att vi bör behålla den kompetensen, både tekniska, taktiska, operativa och ekonomiska skäl. Jag anser att det också är viktigt rent nationellt. Utveckling på teknikens framkant, som vi här talar om, ger ofta spin-offeffekter på samhället i övrigt. Frågan ligger nu i regeringens händer. Jag förväntar mig ett positivt beslut.

Vi har i det här landet kommit en bit på väg sedan år 1522. De första enheterna vi hade i den tidens svenska örlogsflotta, de lübska skeppen, var av utländsk konstruktion, de var fullständigt inter-operabla och vi köpte inte fartygen utan vi leasade dem (även om tyska kolleger hävdar att vi aldrig betalade hyran). Våra föregångare hade redan då ett ganska modernt synsätt sett med dagens ögon.

Dagens utmaningar ger vid handen att nya lösningar, anskaffningsmetoder och affärsmodeller behöver utvecklas samtidigt som vi tar tillvara de genom århundradena vunna erfarenheterna av effektiv och framåtblickade utvecklingsförmåga.

Kungl. Örlogsmannasällskapet fyller härvid fortfarande en viktig roll. Utvecklingen inom det område, som mitt anförande berör, har beskrivits i artiklar i Tidsskrift i Sjöväsendet under de senaste åren. Så därvidlag är KÖMS synnerligen aktivt även i denna fråga. Vi kan och skall med hjälp av en aktiv debatt bidra till att kunskap och kompetens sprids i dessa för marinen och Försvaretsmakten centrala frågor rörande långsiktig utveckling ”där och då” i balans med kraven på effekt ”här och nu”. Vår förmåga till en egen marin materielutvecklingskompetens av ytfartyg, ubåtar och amfibiesystem är central för denna balans. Vi har nått goda resultat. Låt oss fortsätta med det tillsammans.



Korresponderande ledamoten
HENRIK LANDERHOLM

Efter en inledande militär karriär inom armén var Henrik Landerholm riksdagsledamot 1991-2002, varav fyra år som ordförande i försvarsutskottet innan han 2002 blev rektor och chef för Försvarshögskolan

Officersutbildning för framtida nationella och internationella krav

Årsberättelse i vetenskapsgren II - Personal, utbildning och organisation föredragen vid Kungl. Örlogsmannasällskapets ordinarie sammanträde den 15 mars 2006 i Göteborg

En årsberättelse om den eviga frågan om officersutbildning utformning och bedrivande kan struktureras på en rad olika sätt. Man kan "gräva där man står" och utgå från dagens "system" (som egentligen är ett lapptäcke av över tiden förändrade utbildnings- och karriärgångar från slutet av 1960-talet och framåt). Man kan också börja med en internationell jämförelse och försöka sig på en analys av vad övriga länder – försökt sig på i förändringshänseende under senare år. Ett tredje alternativ skulle kunna vara att välja utgångspunkt i den säkerhetspolitiska och militära miljö som vi ser runtomkring och framför oss och utgå från den för att så att säga "räkna baklänges". Vad kommer framtidens officer att möta för utmaningar och vilken utbildning och träning är lämplig för att han/hon skall klara detta? Jag avser följa den tredje vägen, men försöker också belysa den svenska officersrollens särart, inte minst för att det är en utgångspunkt för den förändringsprocess som vi just nu är mitt inne i.

Min utgångspunkt är att officersyrket är en unik profession, men också att Försvarsmakten är dess officerare. Genom att definiera och karaktärisera officerskåren och dess kompetens får man också den mest rättvisande bilden av vad Försvarsmakten är och är på väg att bli. Ledamoten, general Håkan Syrén brukar citera en välkänd managementkonsultslogan – "culture beats strategy" – som

en bild av hur svårt det är att ändra på det som "sitter i väggarna" på en månghundraårig organisation. Jag vill dessutom hävda att det som sitter i väggarna i första hand är de värderingar och föreställningar som snarast "sitter i ryggmärgen" hos den definierande delen av Försvarsmaktens personal – dagens yrkesofficerare. Försvarsmakten är i den bemärkelsen i allra högsta grad dess officerare.

Varje lands officerstradition – och officersdefinition – skiljer sig åt. Historia, kultur och därmed graden av interaktion med omvärlden påverkar officersbegrepp och det som upplevs som professionens innehåll. Skillnader mellan försvarsgrenarna kan också konstateras. En sjöofficer skiljer sig normalt en hel del från en arméofficer – och skillnader mellan tjänstegrenar inom respektive försvarsgren kan dessutom, som alla vet, ibland till och med vara större än skillnaderna mellan dessa.

En gemensam karaktäristik av svensk officerstradition är därmed svår att göra. Likväl skiljer sig de nationella kulturerna åt. För svenskt vidkommande uttrycks detta kanske bäst i det yttrande av Karl den XII som (fritt citerat) stipulerar att ”den som inte stått utpost skall heller inte föra befäl”.

Den säger en del om kvintessensen i den svenska, men faktiskt också i den nordisk-germanska officerskulturen. Officeren förväntas dela soldatens och sjömannens vedermödor och genom denna gemenskap ha skaffat sig en gedigen erfarenhet av förbandens liv, leverne och uppträdande också på lägre nivåer. Detta förhållningssätt skiljer sig från den gängse officerstraditionen i många andra, inte minst anglosaxiska länder, där officeren förväntas kunna ge order om *vad* förbandet skall göra, men inte närmare bekymrar sig om *hur* detta går till. Detta *hur* är på lägre nivå underofficerens profession och privilegium. För att nyansera resonemanget måste dock nämnas att i princip alla länder tillämpar ett system som skulle kunna liknas vid en modern ”gradpassering” – d v s att varje förbandsnivå måste passeras innan nästa nivå uppnås.

Officerskårerna i Sverige, Norge, Danmark, Finland och Tyskland är med

andra ord (och detta oavsett om länderna har fungerande system med underbefäl och underofficerare eller ej) uttryckligen byggda underifrån. Officerarna har vanligen god förtroenhet med tjänstens krav och medarbetarnas villkor på alla nivåer upp till den egna som följd av utbildning för och egen tjänstgöring på respektive nivå. De nämnda länderna präglas också av relativt långa, specialdestinerade utbildningsgångar och återkommande utbildning under karriären. Det senare är något som för övrigt kännetecknar i stort sett alla länders officersutbildningssystem, vilket är en intressant skillnad jämfört med de flesta andra professioner, där individens liv oftare är indelat i en inledande lång utbildning och därefter professionell förkovran i yrket, avbrutet av i huvudsak – och i bästa fall – kortare kurser.

De nordisk-germanska traditionerna har också andra gemensamma karaktärsdrag. Doktrinerna för ledning och synen på officerens roll och ansvar liknar varandra. En mycket hög grad av delegerat ansvar till varje nivå och uppdragstaktik kännetecknar traditionellt dessa länder. Officeren leder dessutom sina underlydande med en hög grad av föredöme. I begreppet föregångsman ligger inte bara den som går först, utan här också den som har ett försteg i kunskap, också på lägre nivå.

Graden av civil akademisk utbildning hos officerskårerna har i länderna ifråga traditionellt varit låg. Utbildningen har genomförts vid särskilda militära skolor på olika nivåer. Den svenska grundläggande officersutbildningen har hittills varit formellt tvåårig (i realiteten för många treårig genom den befattnings- och fortsättningsutbildning som legat utanför yrkesofficersprogrammet YOP)

för att därefter lägga ett år på vardera nivåerna kapten och örlogskapten/major och i modern tid två år för kommandörkapten/överstelöjtnant och högre. Ingen av länderna i den nordiska traditionen ger för närvarande någon längre militär utbildning på högsta nivå - War College (motsv.).

I diskussionen om framtida vägval har framförts idén att "vända" på officersutbildningen, genom att inleda denna med en företrädesvis civil högskoleutbildning. Den förtjänar att diskuteras noggrannare. I USA, Tyskland, Frankrike och i praktiken även i Storbritannien har officerarna en grundläggande akademisk examen, oftast och i huvudsak inriktad på civila ämnen. Ovan på denna läggs sedan en olika lång officersutbildning som ger kompetens i det som i dessa länder är "officersprofessionen". Vad man i sammanhanget dock måste observera är den inledningsvis diskuterade skillnaden mellan yrkets innehåll och omfattning mellan olika länder. En övergång till ett mer anglosaxiskt förhållningssätt och utbildning kan tveklöst spara en del utbildningstid totalt, eftersom kraven på vad officeren skall kunna är annorlunda.

Vårt nuvarande utbildningssystem för officerare speglar den inledningsvis nämnda dubbelhet (*vad* och/eller *hur*) och ger en produkt som är varken "hackad eller malen". Den nyutnämnde enhetsofficeren förväntas istället sedan systemets införande 1983 hjälpligt klara "*både och*".

Den anglosaxiska traditionens officerskompetens är som nämnts snävare och kräver en annorlunda upplagd utbildning. Viktigt att poängtera är dock att den grundläggande akademiska utbildningen som krävs för officerare i flera länder i liten utsträckning ersätter den militä-

ra utbildningen. Den bedrivs i de flesta fall inom respektive försvarsorganisation och är i många länder (t ex USA) akademiskt kvalitetssäkrad och meritvärderad.

Utgångspunkten i ett resonemang om en framtida officersrekrytering byggd på civil högskoleutbildning förutsätter vidare att en kompletterande, sannolikt ganska omfattande, militär utbildning måste ges "i vilket fall". Den civilekonom-, kulturvetar-, lärar- eller ingenjörutbildning (motsv.) som officersaspiranten tillägnat sig i ett sådant system skulle ju förvisso ge en grund i akademisk bemärkelse. Förmågan att sortera stoffet och i någon bemärkelse använda eller åtminstone förstå vetenskaplig metodik är allmängiltig och ett kritiskt och kreativt förhållningssätt till kunskap och kunskapsutveckling i allmänhet och på det egna området i synnerhet likaså.

Likväl innebär en civil akademisk utbildning som grund för alla officerare att viktig tid skulle tas ifrån det centrala i officersprofessionen. Från min utgångspunkt kan vi utbilda och utveckla bättre skickade officerare om de får använda sitt successivt tillägnade akademiska förhållningssätt på det område som de skall verka inom. Den avgörande poängen är att det kritiska ifrågasättandet och den vetenskapliga metoden istället för att fokusera på områden, som inte ingår i officersprofessionens kärna, bör fokusera just där. Akademiseringen av krigsvetenskap, militärteknik och ledarskap gör det möjligt att med samma metod och förhållningssätt lära och reflektera på det område man valt till sitt. Det är utgångspunkten för den förändring av stabsutbildning och chefsprogram som genomförts sedan 1990-talets slut, men också för det officersprogram som startar hösten 2007.

Den, som pläderar för ett system med en civil akademisk examen som obligatorisk grund för officersyrket, har sammanfattningsvis flera internationella exempel på sin sida, men måste till slut ändå besvara frågan om det verkligen är bättre att ägna den akademiskt inriktade utbildningen åt frågor som ligger vid sidan av officerens roll och uppgifter eller om dessa studier bör ha förmågan att leda förband och tjänstgöra som stabsmedlem i centrum? För i princip alla andra professionsyrken skulle nog det självklara svaret bli att de akademiska studierna bör ägnas åt professionens kärna. Detta resonemang hindrar inte att en del av officerskåren – inte minst för att bredda rekryteringsbasen och attrahera nya kompetenser – kan rekryteras med en civil akademisk utbildning som bas.

Det ”nya” krigets karaktär

Vid sidan av den i första hand historiska bakgrunden, som redovisats inledningsvis, torde de förändrade omvärldsfaktorerna konstituera de allra mest väsentliga ingångsvärderna för den framtida officersutbildningen. En karaktäristik av i vilken miljö, nationellt och internationellt, organisatoriskt, tekniskt och socialt som framtidens officer skall verka, är den kanske enskilt viktigaste utgångspunkten.

Efterkrigstidens totalförsvaret är fortfarande det som främst definierar dagens svenska officerskultur och officersutbildning. ”Krigets” förändrade karaktär bör vara den naturliga utgångspunkten för varje resonemang om framtidens officersutbildning. Till dessa förändrade förutsättningar hör det faktum att det moderna kriget mer sällan kan ses isolerat. Särskilt i dagens värld, med internatio-

nella operationer i fokus för det svenska försvaret, måste nyttjandet av militära maktmedel ses i ett sammanhang med många och komplexa samband. Detsamma gäller för övrigt också storskalig krishantering – nationellt eller internationellt.

Att vi lever i en i grunden förändrad omvärld är ingen överraskande utsaga för någon läsare av TiS och inte heller konstaterandet att Sveriges säkerhetspolitiska roll och ambitioner i grunden ser annorlunda ut idag. Enklast kanske det kan beskrivas som en förändring av efterkrigstidens regionala stormaktsroll i Östersjöområdet och det därtill hörande mobiliserande massförsvaret. Den geografiska positionen mellan konkurrerande supermakter och inte minst deras missilbanor, gjorde Sverige viktigt och var utgångspunkten för de imponerande försvarsansträngningarna, såväl militärt som civilt. Idag har gårdagens totalförsvarsidé ersatts av den ganska perifera småstatens ”insatta insatsförsvaret” och för att använda Försvarmaktens egna – något schabloniserade – ord så har ”användning ersatt avskräckning”.

Västvärldens säkerhetspolitiska normalbild består inte heller i övrigt av gårdagens krig på liv och död. Clausewitz absoluta krig har ersatts av de definitionsmässigt begränsade krig, där moderna stater – också Sverige – deltar mer på marginalen. Om detta är en bestående förändring vill jag låta vara osagt. Förmandet av en försvarsmakt och den kompetens, som dess officerskår avkrävs, kan inte rimligen bygga på paradigmet om ”den eviga freden – men det är en delvis annan fråga som jag något återkommer till i det fortsatta.

I praktisk handling har totalförsvarets rationalitet steg för steg ersatts av

multifunktionella (jfr EU:s *comprehensive planning* och NATO:s *Effects Based Approach to Operations*) och multinationella insatser och krishantering. Vårt gamla kära totalförsvarsparaply har fällts ned och existerar idag i första hand som juridiskt ramverk för det osannolika. Det existensförsvaret, som var totalförsvarets huvudkomponent, har i sin tur ersatts av ett i volymtermer mindre deltagande i internationella fredsfrämjande insatser. Sammanfattningsvis – en helt ny verksamhetsidé i en delvis ny kontext har växt fram.

Utvecklingen på civil såväl som på militär sida är entydig. Integrerad planering och genomförande av komplexa operationer med en rad olika verkansmedel kännetecknar pågående processer inom såväl FN, EU, NATO som enskilda länder. Världen rör sig till exempel från ett endimensionellt fokus på att vinna krig till den mer komplexa målsättningen att vinna fred och därefter återuppbygga och utveckla de drabbade samhällena.

Krigets och krisens karaktär kan beskrivas som

- Begränsat snarare än absolut (existentiellt)
- Multinationellt snarare än nationellt
- Multifunktionellt snarare än endimensionellt

Det kräver för att kunna utkämpas/hanteras att faktorer och perspektiv som förr inte stod i centrum för befälhavaren på slagfältet vägs in. Globaliseringen i allmänhet och det kalla krigets eldupphör i synnerhet har lett till följande karaktäristika för dagens ”krig” – eller, mer korrekt uttryckt, dagens utnyttjande av militär-makt:

- Kriget är **politiskt**, oavsett om nivån är nationell eller internationell

- Kriget är **juridiskt** – alltifrån FN-rätstens mandatering av främst militära insatser till detaljregleringen av agerandet i missions- och operationsspecifika ”*rules of engagement*” (ROE)
- Kriget är **medialt** – publikt – och avgörs många gånger hemma i TV-soffan, där skeendet kan följas i realtid och opinioner skapas mycket snabbt
- Kriget är **kulturellt** – inte i Samuel Huntingtons civilisatoriska bemärkelse (men vad gäller interoperabilitet & kunskap om lokal miljö)
- Kriget är **humanitärt** – och kännetecknas ”nolltolerans” vad avser egna förluster (*force protection*) och civilbefolkningens lidande (*collateral damage*)
- Kriget är också **socialt** – gender och religion, etnicitet, sexuell läggning (i förband/på plats) spelar stor roll – dels för att verkligheten är sådan, dels för att det finns ett mycket starkt tryck i de västerländska samhällena i riktning mot absolut likabehandling.

I linje med detta kan också konstateras att det absoluta kriget - i den mån det någonsin funnits annat än som teoretisk modell – nu helt tonat bort. En existentiell väpnad konflikt på liv och död mellan nationalstater ter sig allt mindre sannolik - åtminstone i västvärlden i vid bemärkelse.

Att behärska slagfältet eller luft- eller territorialhavets duellstrider blir därmed en nödvändig, men inte tillräcklig förutsättning för framgång – och ytterst seger - i dagens värld. Militära operationer står inte isolerade som ett schackbräde utan också andra faktorer inbäddar slagfältet och *inverkar på* och *interagerar med* de militära operationerna.

Den tredje ledarskapsrevolutionen

Men inte bara förändringar av säkerhetspolitisk karaktär påverkar officersyrket. En del av dessa innebär i sin tur nya utmaningar för ledarskap och därmed ledarskapsutbildning. Men därtöver har också den övriga samhällsutvecklingen en stark påverkan på den miljö i vilken den svenske officeren utövar sitt yrke. De mönster i förhållningssätt och agerande, som de allra flesta nu tjänstgörande officerare har med sig från de tidigare decennierna av tjänstgöring, står sannolikt inför en drastisk omprövning. Ledarskapet måste rimligen undergå ständig förändring och anpassning till den aktuella situationen trots att delar av det mänskliga beteendet förändras ganska lite över tid. Det, som nu händer, vill jag beskrivas som en pågående tredje ledarskapsrevolution - varken vi vill det eller vill veta det.

Den *första ledarskapsrevolutionen* i modern tid var beredskapsåren under Andra världskriget som innebar att 1800-talets ”preussiska” officersideal konfronterades med stora mängder vuxna ur arbetarklassen. Ur konfrontationen mellan folkets söner och överhetens officerare föddes ett mer demokratiskt och folkligt förhållningssätt – fortfarande patriarkaliskt, men öppnare och mer respektfullt.

Den *andra ledarskapsrevolutionen* kom i kölvattnet av att 1968 års värnpliktiga tillsammans med sina efterföljare under 1970-talet representerade en kombination av frihetlighet och radikala ideal som krockade med den militära personalens disciplin och kultur. Någon kanske skulle hävda att de var lika långhåriga på huvudets insida som de flesta var på utsidan. Försvarsmaktens anpassning

blev något av ett ”demokratiskt” ledarskap som bland annat kommer till uttryck i Ledarskap (1978) och LTU (1980). Det är ett ledarskap som bygger på delaktighet och förtroende, men som naturligtvis också (liksom för övrigt Montessoripedagogiken) innehåller en del manipulativa drag. Chefens vilja och att genomdriva den står naturligt nog fortfarande i centrum och så bör det också rimligen förbli.

Vad är det då som tvingar fram *en tredje revolution*? Till del är det frimodighet, kompetens och självförtroende som nya kullar officerare, från såväl yrkesofficersprogrammet som stabs- och chefsprogrammen vid FHS, som ställer nya krav. Officerare som i akademisk tradition har vant sig vid att de bästa argumenten skall trumfa grad och befattning – eller åtminstone tillåtas spela en avgörande roll - kräver nämligen att hierarkiskt beslutsfattande i många fall ersätts av arbetssätt och beslutsformer som tar hänsyn till det faktum att de som sitter högst upp i organisationen inte längre nödvändigtvis har bäst kunskap.

I en försvarsmakt stadd i snabb förändring kommer dessutom långt mer av det nya underifrån än förr. Gårdagens mobiliserande massförsvar byggde i stor utsträckning på känd och ackumulerad kunskap. Karriärgångarna mot de högsta nivåerna byggde på idén om dels bredd, dels förtrogenhet med organisationens innehåll, förmåga och funktionssätt. En hel del av de föreställningarna kan vi nu kasta överbord. Transformationen gör det mobiliserande massförsvarets karriärgångar irrelevanta och ställer krav på en ny kunskapsyn – i mycket byggda bottom-up snarare än på traditionellt top-down.

Kraven på en förändring av ledarska-

pet är också en följd av kontinuerliga värderingsförändringar hos de nya ungdomsgenerationer som försvaret möter. Den ”anti-auktoritära, atomiserade och degenererade” (som någon uttryckt det) ungdomsgenerationen ställer helt enkelt nya krav och har andra förväntningar. Eftersom de utgör rekryteringsbasen så krävs, oavsett vad man tycker, ett genomtänkt och fungerande förhållningssätt till detta.

Den viktigaste utlösande faktorn är ändå Försvarmaktens förändrade uppgifter; en följd av den förändrade säkerhetspolitiska omvärldsmiljön. I grunden förändrade uppgifter innebär en ny verksamhetsidé. Denna förändrade idé har Försvarmakten mycket tydligt artikulerat och kommunicerat under det gångna dryga året. Den nya verksamhetsidén kräver, enligt min uppfattning, ett nytt *ethos* för befäl och soldater. Det är nämligen stor skillnad på att leda tvångsrekryterad personal i försvaret av Sverige i Lappland och att leda frivilliga i fredsfrämjande insatser i Liberia.

Existentiellt blir marginellt. Nationellt blir internationellt. ”I rikets tjänst” förvandlas till ”på uppdrag av världssamfundet”. Och risken att verkligen förlora livet – sitt eget och andras – ökar paradoxalt nog med Försvarmaktens nya uppgifter. Förr var stora förluster ett axiom inom ramen för en uppgift som sällan framstod som särskilt överhängande. Idag är risken för förluster överhängande, om än i en radikalt annan skala än massförsvarets potentiella ”masslakt”. Döden – och risken att skadas och lemlästas – förvandlas därmed från en mer teoretisk storhet till en ständigt närvarande följeslagare. Allt detta ställer stora krav på och svåra frågor till den politiska nivån – men framförallt till officerare,

soldater och sjömän – vad är vi ytterst beredda att dö för och vad är vi beredda döda för?

Denna centrala värdegrundfråga måste besvaras av varje officer – nuvarande och blivande – och därefter omsätts i ett ledarskap som bygger på de nya förutsättningarna snarare än de gamla. Det är ingen liten utmaning.

Det ”nya” krigets krav på officerarna

Det nya kriget ställer alltså inte bara nya krav på Försvarmakten, utan också delvis nya krav på officerarna – oavsett försvarsgren. Duglighet, mod, handlingsriktat ansvarstagande och en osviktig etisk kompass är fortsatt absolut nödvändiga för de ”neutrala nationalstatsofficerare” som samtidigt med flertalet kollegor i västvärlden nu förvandlas till något som mer liknar ”världssamfundets främingslegionärer”.

Men i det nya är inte bara officerens roll inom den nygamla ramen för ledning av militära förband det som definierar yrkesrollen. Att behärska den snävare professionen är också i detta avseende en nödvändig, men alls inte längre tillräcklig förutsättning för att lösa de delvis nya uppgifterna. De amerikanska sociologerna Charles Moskos och James Burke har i återkommande analyser av den post-moderna militärmakten pekat på de alltmer utsuddade gränserna – och rollerna – mellan de militära organisationerna och det omgivande civila samhället.

I en svensk totalförsvarskontext är detta inte lika tydligt som i t ex det amerikanska samhället, men sätter likväl fingret på en springande punkt. Officerares kompetens måste vara bredare än förbandsledning. Liknelsen med 1990-ta-

lets debatt om NATO: framtid och uppgifter ("out of area or out of business") ligger nära. En insnävning av officerskårernas uppgifter till den traditionella kärna, som avser väpnad strid i den existentiella kampen mellan stater innebär – hur central och behjärtansvärd denna kompetens än är – en given väg till irrelevans.

Moskos och Burke beskriver de senaste 20 årens trender mot nya officersroller (som kompletterar – inte ersätter – krigarrollen) i uttrycken "*soldier statesman*" och "*soldier scholar*". I begreppet "*soldier warrior*" ligger den traditionella krigsmannarollen som på sedvanlig svensk byråkratprosa skulle kunna beskrivas som "chef, operatör, utbildare, stabsmedlem".

Med begreppet "*soldier statesman*" avses den officer som sin roll närmast antar diplomatens skepnad och i huvudsak verkar i gränslandet mellan den militära och politiska arenan och stundom helt på den politiska. I en värld där konfliktlösning och nationsbyggande ofta bygger på existensen av närvarande militär tvångs- och/eller våldsmakt spelar officerarna allt oftare en avgörande roll i också det diplomatiskpolitiska spelet. Att förbereda för detta synes därför vara en mer än rimlig inriktning för framtiden.

Begreppet "*soldier scholar*" har mindre med rollen i konflikt eller post-konfliktsituationer att göra, utan är snarare än uttryck för den förändrade synen på kunskap och kunskapsutveckling i främst västvärldens militära etablissemang. För vetenskapligandet av tidigare strikt militär kompetens – antingen i form av unik ämnesutveckling som i Sverige, eller ett studium av militära fenomen och angelägenheter utifrån redan befintliga akademiska discipliner som i många andra, är en stark trend.

Det skapar behov av en ny sorts officer som förenar krigsmannens dygder med krigvetenskapsmannens metod och arbetssätt. I Norden är detta mest accentuerat i Finland, där såväl chefen som institutionscheferna vid finska FHS idag är såväl disputerade som officerare på hög nivå (1-G). Den svenska motsvarigheten är ännu blygsam. Antalet officerare med doktorsexamen är, trots Försvarsmaktens doktorandprogram, fortfarande försumbart. Men, till skillnad från de första årens inriktning på mer generell akademisk kompetens, forskarutbildas idag officerare i de militära kärnämnen t ex vid finska FHS.

Kriget och kompetensen

I kompetenstermer är det nya krigets krav inte helt enkla att applicera. Officerskårens gamla praxisfält, med existentiell militär kamp i centrum, förändras ju nu mycket snabbt samtidigt som den definierande och identitetsskapande kärnan består åtminstone i föreställnings- och därmed också utbildningsvärlden. Svenska officerares gårdag var ju förvisso i mycket inriktad på planering, utbildning och övning, men om gärningens centralitet, storkriget och dess krav, rådde inget tvivel eller tveksamhet. Det mobiliserande massförsvarets fokus var entydigt och tydligt. Fiendebild, krigsplanläggning och egen organisation med tillhörande övningsmönster fokuserade på den sovjetiska invasionen, och kanske t o m ockupationen, och hur denna skulle hanteras inom ramen för totalförsvaret. I detta totalförsvaret stod också de militära operationerna i centrum för de civila ansträngningarna och övervägandena.

Den verklighet, som dagens officerare verkar i, saknar trygghet i och erfaren-

het av det som likväl definierar bilden av och existensberättigandet för professionen. I centrum för det "insatta insatsförsvaret" står fredsfrämjande insatser på en ganska bred skala. De erfarenheter som huvuddelen officerare har med sig, då de idag påbörjar utbildning vid Försvarshögskolan är också en helt annan än för bara 5-10 år sedan. Det verkliga praxisfältet håller på att snävas in, eftersom övningar och skarp verksamhet idag – rimligt nog – fokuserar på de utmaningar som dagens värld erbjuder. På sikt leder detta till inte bara en urholkning av kompetensen i "väpnad strid", särskilt i högre förband, utan riskerar också att innebära ett besvärande identitetsproblem.

Likväl, dagens krav på officeren formuleras i dagens verklighet. Evigheten är allestädes närvarande, men också vår bild av vad som är "evig" eller rättare sagt tidlös kunskap påverkas också av den tidsbundenhet som är alla mänsklig och samhällslig verksamhets realitet.

I boken "Transformation for Stabilization and Reconstruction Operations" av de amerikanska forskarna Stuart E. Johnson och Hans Binnedijk (NDU Press, 2004) uttrycks kraven på fredsfrämjande officeren brett. Officeren förväntas ha gedigen *krigarkompetens* för att kunna leda förband i situationer långt utöver de förutsedda. Risken för eskalation är ständigt närvarande i alla miljöer, där konfliktens dynamik och befintliga resurser tillsammans kan förändra läget. Särskilt ur ett amerikanskt perspektiv, med mycket stark fokus på "force protection" är risken att försätta sig i en situation, där man inte kan svara med samma eller än värre mynt helt oacceptabel. Men även gängse militär logik och svenska erfarenheter från t ex Bosnien talar entydigt för att eskalationsrisken måste

vara inte bara förutsedd utan också förberedd. *Mod att ta risker* är en egenskap, som de flesta officerare fostras till redan tidigt. En viss grad av självsvald och självöverskattning kan till och med vara en nödvändig ingrediens för att våga ta initiativ och handla. Självförtroende behövs med andra ord ibland utöver den reella kompetensen. *Förtroende nedåt* är en oerhört viktig faktor också i denna typ av operationer, eftersom oväntade och nya situationer försätter de underlydande i beråd och osäkerhet. *Självförtroende* i helt nya situationer är en given svensk officersdygd. *Ökad beslutsfattningsförmåga* är en följd av att det ofta också på lägre nivå i minst lika stor utsträckning handlar om att inte bara ta emot och utföra order, utan att ta initiativ och leda verksamhet också utan instruktioner uppifrån. *Ökad anpassningsförmåga till ny miljö* är också en förutsättning för att effektivt kunna verka i nya fysiska såväl som psykiska miljöer. Detta krav är en ännu större utmaning för den svenska officerskåren, vars gärning under de senaste århundraden varit tämligen fast förankrad på svenskt område – till sjöss och till lands. I begreppet "soldier statesman" som används ovan ingår en utvecklad förståelse för inte bara det militära instrumentets absoluta lyhördhet gentemot den styrande politiska nivån utan, och kanske ännu svårare, *förståelse för det delikata samspellet mellan politiska och militära faktorer (POLMIL)* i många av dagens militära operationer. Vidare är även förmåga att verka inom ett bredare fält av verktyg där också *civil-militär samverkan (CIMIC)* är central för att uppnå operationernas överordnade, politiska, mål. Avslutningsvis menar Johnson och Binnedijk att *bred intellektuell förmåga och ökad social kompetens, kom-*

pletterad med förståelse för historiskt och socialt sammanhang kännetecknar den framgångsrika officeren verksam i de operationer, som torde vara mest aktuella för svenska officerare under överblickbar tid. Jag har ingen anledning att motsäga deras listning.

Officerskårens absoluta ”unikhet” lär till del gå förlorad, men uppgifterna och dess komplexitet lämnar inget övrigt att önska. Det samhälle, som förbereder en del av sina mest framstående unga män och kvinnor för dessa svårigheter, kommer att ha mångdubbelt igen senare, när en god del av denna mänskliga erfarenhetsmassa tillförs det civila samhället.

Jag skulle däremot vilja hävda att den amerikanska ”kravspecifikationen” inte fullt ut räcker som en beskrivning i ett svenskt sammanhang. Amerikanska officerare har under lång tid varit del av en expeditionskår (jfr uttrycket ”join the army and see the world”) oavsett försvarsgren. I Sverige har officerskåren visserligen präglats av delvis andra värderingar och delvis andra tjänstgöringsförhållanden, men ända varit fast förankrad i det civila samhällets kultur och generella förhållningssätt. Utan att beskriva det försvar vi nu lämnar som ett ”8-5-försvaret” (en t o m felaktig beskrivning för inte minst de sjögående förbanden) finns ändå anledning att beskriva det nya som en stor förändring. Istället för att öva inför det allt överskuggande hotet, kommer vi nu att verka för att lösa oftast mindre problem på andra delar av jordklotet. Detta leder sammantaget till en social utmaning som följd av att yrket av många kommer att upplevs som mer udda och skilt från samhället och dess villkor i övrigt. Det är emellertid inte alls säkert att det innebär enbart negativa följder i rekryteringshänseende. Det nya försvaret

innebär, som kunnat konstateras ovan, också en delvis annan kravprofil, en ny personalmix med annan anställd militär personal än officerare, krav på högre beredskap och sannolikt starkare fokus på professionalism i stort och smått särskilt när *där* och *sedan* förvandlas till *här* och *nu*. Att bygga ett nytt ideal för de vars yrke är krig och örlog (om än i dagens tappning) är väl egentligen vad som pågår i den snabba förändringsprocess, som vi är mitt uppe i.

För den svenska officersutbildningen har det nya varit omvälvande och tillåts sedan ett decennium få stort – för att inte säga fullt – genomslag i utbildningen. De nya, internationella, uppgifterna står i centrum för utbildning och övning och beskrivningarna av officerskompetensen ligger mycket nära de krav, som Johnson och Binnendijk redovisar. Utbildningen på mellan- och högre nivå fokuserar redan nu på officerarnas förmåga att uppträda tillsammans med andra nationers förband och i multinationella staber och målet är att vi skall uppnå interoperabilitet genom en kombination av teoretisk kunskap och praktisk förmåga som är jämbördig med officerare i våra viktigaste samarbetsländer inom EU och NATO. Förmåga att agera på hela konfliktskalan definierar också morgondagens officer liksom kunskap om komplexa militära operationer med alla försvarsgrenar involverade. Vidare syftar utbildningen redan idag till

- Ledarskaps- och utbildarförmåga
- Kunskap om Försvarsmaktens roll och uppgifter i ett demokratiskt samhälle
- Kunskap inom internationell verksamhet och internationella förhållanden

- Kunskap om samhället, säkerhetspolitik och folkrätt
- Insikt om vikten av moral, etik, värderingar, jämställdhet, etnisk och religiös mångfald och könsrelaterade förhållanden mm
- Kunskap om militärteknik och informationsteknologi

Delvis nytt är att det akademiska förhållningssättet numera är en självklarhet för utbildningens bedrivande på alla nivåer. Kravet på en kombination av, och växelspel mellan, beprövad erfarenhet och vetenskaplig grund är det svenska uttrycket för den internationella trenden mot en akademiskt meritvärderad och kvalitets-säkrad officersutbildning. Den officersutbildning, som nu är under utveckling, ger redan den unge officeren de generella verktyg och den kunskaps- och metodbas som behövs för en senare roll som "soldier scholar".

Väsentligt i sammanhanget är också kraven, som de uttrycks i politiska beslut av regering och riksdag. Till de närliggande hör behov kompetenser - på alla krigföringsnivåer - som är ett direkt resultat av utvecklingen av EU:s krishanteringsprocedurer och den fortsatta utvecklingen av ESFP. På mycket kort sikt handlar det om att klara våra åtaganden som "framework nation" för den nordiska stridsgruppen såväl 2008 som 2011. Det är nog så utmanande.

Att inte begränsa sig till lägre krigföringsnivåer följer också av kravet på Försvarsmakten (sedan försvarsbeslutet 2000) att vara interoperabel med främst NATO. Försvarsmakten tillämpar därför vid planering för och genomförande av insatser NATO:s planeringsmodell (OPP) och i förekommande fall gemensam stabsarbetsmetodik.

Kravet på mer tidlös kunskap konstitueras i uppgiftstermer av Försvarsmaktens "tredje uppgift" – att bidra till långsiktig säkerhetspolitisk handlingsfrihet för att kunna möta en försämrad omvärldsutveckling. Det i sin tur medför behov av också en nationell förmåga till militärstrategisk analys och planering och genomförande av mer omfattande gemensamma operationer.

Svensk utveckling efter det kalla krigets slut

Hur har då det nya omsatts i Sverige? De senaste 15 åren har präglats av stora förändringar av officersutbildningen. Delvis motsägande tendenser kan skönjas, men ambitionen att ge alla officerare en högskoleutbildning som är meritvärderad och kvalitetssäkrad på samma sätt som civil högskoleutbildning har varit ett centralt inlag. Den ständigt pågående kampen mellan volymen befattningsinriktad utbildning – framförallt för lägre nivå – och mer generella verktyg användbara under en större del av karriären kännetecknar också utvecklingen. Den grundläggande utbildningen – yrkesofficersprogrammet – reformerades 1997 till stort förtret för många, eftersom de nybakade fänrikarnas kompetens att göra jobbet i "den reellt existerande verkligheten" vid förbanden ifrågasattes.

Därefter har pendeln rört sig något i riktning mot större omedelbar användbarhet (inom ramen för ett enbefälssystem i vilket alla måste börja och därefter tjänstgöra relativt lång tid på de lägsta nivåerna) för att under de senaste två åren åter fokusera på generell användbarhet och högre nivåer. Den senare utvecklingen – som nu är på väg att leda till det treåriga officersprogram som börjar hösten

2007 – är i sin tur ett resultat av en mycket stark ambition från Försvarmakten att utveckla befälssystemet i riktning mot att införa ett specialistspår redan tidigt i karriären. I Försvarmaktens ursprungliga underlag till regeringen från april uttrycks detta i en tredelad befälskader, där officerare med i huvudsak militär inriktning kompletteras av specialistbefäl och en ny, avsevärt mindre grupp officerare vars kompetens grundas på civil högskoleutbildning. Vad gäller reservofficerare var avsikten att alla typer av befäl skulle kunna vara antingen aktiva eller i reserv, allt beroende på Försvarmaktens behov över tiden.

Mycket av tidigare utredningsarbete har därutöver fokuserat på att minska den skolbundna tiden. Det är alltför enkelspårigt. Att oreflekterat kräva en förkortning av officersutbildningens totala längd innebär att man hävdar att yrket blivit lättare efter murens fall och breddningen av försvarets uppgifter. Utbildningens längd är också en följd av att de högre officerarna behöver utbildning som kompensation för erfarenhet. Efter som de allra flesta kanske aldrig kommer att utöva sitt yrke på de förbands- och krigföringsnivåer som krävs, måste utbildningen i någon mån kompensera avsaknaden av krigserfarenheter. Detta leder, enligt min mening, till slutsatsen att de högre officerarna rimligen måste ha en utbildning vars längd väl motsvarar såväl de längsta inhemska akademiska utbildningarna som internationella motsvarigheter.

Tid finns emellertid att vinna på andra förändringar. Och inte bara tid utan också effektivitet. Försvarmakten har under senare år i praktiken, som tidigare nämnts, tagit ställning för någon form av flerbefälssystem. Väl medveten om att

det långt ifrån löser alla problem är jag övertygad om att det är rätt väg.

Även Sverige behöver minst dubbla militära karriärgångar för att samtidigt tillgodose djup och bredd på såväl låg som hög nivå. Nuvarande system har minskat rekryteringsbasen, urholkat kvalitet och kontinuitet i lösande av kärnuppgifterna på förbandsnivå och försämrat utbildningseffektiviteten i det militära utbildningssystemet.

Dagens befälsordning – med rötter i riksdagsbeslutet 1974 och genomfört från och med 1983 och framåt – har visserligen sannolikt höjt den genomsnittliga nivån på den militärt anställda personalen i och med att antagningskraven höjts och utbildningen successivt kvalitetssäkrats. Men hög genomsnittlig kvalitet och en nivellerad officerskår stöpt i alltmer lika former har inget med effekt eller optimalitet att göra. En relativt lång gemensam utbildning, som skall passa alla, leder till höga kostnader och att ett för tjänstens eller rättare sagt samtliga befattningars krav felaktigt innehåll. Syftet är att passa alla – i verkligheten passar den ingen. Enhetsbefälsordningen har dessutom inneburit en urholkning av professionalismen och inte minst en urholkning av respekten för olika slags professionalism. Den har också i värderingshänseende förskjutit officerskårens fokus från helhetens komplexitet till kasermsgårdens snävare rationalitet. Den växelverkan som präglade samarbete och spänningsfält mellan forna tiders officers- och underofficerskår existerar inte längre.

Inte heller den växelverkan mellan erfarenheter vunna på olika nivåer kännetecknar idag karriärofficerarnas – generalisternas – utbildning och tjänstgöring. Dagens studerande vid det tvååriga

chefsprogrammet är i genomsnitt nästan tio år äldre än sina kamrater för 15-20 år sedan. Det betyder dels att fyrtioåringen, som examineras har avsevärt kortare tid kvar i tjänst än sin föregångare, vilket är ineffektivt i sig. Men det innebär också att den högre officerens liv i mycket högre utsträckning delas upp i ett förbandsinriktat liv fram till chefsprogrammet och därefter tjänstgöring i stab intill dess att pension eller förtidsavgång inträder. Växelverkan mellan helhet och del i form av varvad tjänstgöring mellan förband och central stab försvinner. Erfarenhetsåterföringen och därmed kvaliteten i den enskildes karriärutveckling – och kanske också Försvarets verksamhet - minskar på det sättet.

Att ge de officerare, som skall gå vidare till högre nivåer, möjlighet att genomgå högre utbildning tidigare är som jag ser det en nödvändighet. Mer utbildning tidigare - för rätt individer - är en kostnadseffektiv lösning jämfört med dagens system. Det treåriga officersprogram, som nu växer fram, kommer förhoppningsvis att förena det bästa av svensk officerstradition med generellt användbar kompetens för tjänstgöring också på högre nivåer. Tillsammans med framväxten av en ny karriärväg för militärt anställda, som löser främst mer praktiska uppgifter på lägre förbandsnivåer, har detta goda förutsättningar att uppfylla dagens krav på rätt kompetens för rätt uppgift.

Vad som återstår är att skapa förutsättningar för att bättre kunna utnyttja den militärt anställda personalen på ett sätt som ligger i verksamhetsintresset. Dagens arbetsrättsliga reglering och främst arbetstidsavtal lägger i detta avseende avgörande hinder i vägen. Att förändra detta, oavsett om det är genom

lagstiftning eller förhandlingar, ser jag som i det närmaste en förutsättning bedrivandet av en verksamhet som innebär mycket speciella tjänstgöringsförhållanden.

Avslutning

Försvaretsmakten är sammantaget med stormsteg på väg in i något helt nytt också vad avser personal- och kompetensförsörjningen. De minutiöst planerade karriärgångarna för framför allt de högre officerarna med en väl avvägd kombination av utbildning och definierad tjänstgöring (KRO såväl som GRO) skapade en kår, där kunskapen om vad representerar för olika karriärgångar kunde och klarade av att göra var välkänd.

Flaggmän och generalspersoner ägnade tidigare de första 30 åren av karriären åt en målmedveten förberedelse för ett decennium av beslutsfattande grundat på de kunskaper och erfarenheter som vunnits dessförinnan.

Allt detta håller nu på att ändras. Den tidigare nivåhöjande utbildningen blir i framtiden inte nivå- utan ”bara” kompetenshöjande. Samtidigt minskas antalet platser på stabs- och chefsutbildningarna drastiskt. Alltfler kvalificerade befattningar på alla nivåer kommer i framtiden att rekryteras bland lämpliga civila. Ett intresse- och sökförfarande är under införande och kommer dessutom att ersätta det fram till idag existerande systemet med minutiöst förberedda befordringsberedningar, där en mycket stor bredd av chefer på olika nivåer fick möjlighet att steg för steg påverka urvalet av främst kommandörer och överstar.

Om det gamla systemet kännetecknades av en tämligen sammanhållen karriärgång, där den enskilde officeren mat-

chades mellan stegvis utbildning och tjänstgöring i såväl GRO som KRO så blir det nya något helt annat. Gårdagens officer hade en ”styrd erfarenhetsmassa” under det att framtidens officer kommer att ha en långt mer varierande – för att inte säga fragmenterade – erfarenheter. Utbildning kommer att vara det enda (till del) gemensamma under det att erfarenheterna, mindre i grundorganisationen och mer i insatsorganisationen, kommer att vara beroende på var de olika förbanden är insatta och vad de löser för typ av uppgifter. Resultatet blir en mer diversifierad och mer ”olik” officerskår, där en kommandör alldeles definitivt inte är utbytbar mot en annan. I stort sett alla kommer att ha individuella och unika karriärgångar bakom sig och därmed också vara i hög grad olika lämpliga för olika uppgifter på högre nivå.

Inte bara trycket underifrån av välutbildade officerare med ofta mer relevant kunskap än cheferna förändrar alltså situationen. Nu tillkommer också en högre officerskår som till skillnad från tidigare är allt mindre kvalitetssäkrad i ett systemperspektiv. Det behöver inte vara en nackdel. Större diversifiering i chefskiktet kan naturligtvis öppna för att bredare kunskaper och erfarenheter tillåts påverka beslutsfattandet. Det är rimligen positivt. Det negativa är å andra sidan att grad i framtiden kommer att säga ganska lite om vad individen verkligen kan. Gårdagens karriärbyggande med krav på gedigen förbandserfarenhet på alla nivåer inklusive förbandschefstjänst, operativa såväl som planeringsbefattningar och en bred utblick blir nu mer ad-hoc och lik det övriga samhällets förhållningssätt att laga efter läge i varje given bemannings-situation.

En fråga som förtjänar att ställas, är

vilka som i det nya skall stå för den kontinuitet, helhetssyn och systemsammanhållande kompetens på arena-, stridskrafts- och försvarsmaktsnivå som hittills betraktats som officerskårens adelsmärke och som en del högre officerarnas viktigaste? Kanske kan bredden hos flera individer ersätta bredden hos den enskilde befattningshavaren. Jag håller inte det för otroligt – men, det måste beaktas när karriärsystem och chefsrekrytering nu görs om i grunden. Att officerare med samma gradbeteckning, tjänstegren och utbildningstecken och färg på uniformen inte längre kommer att vara stöpta i samma form är en nyordning att förhålla sig till. De uterade kraven på förändringsledarskap snarare än förvaltningsdito måste också vägas in i sammanhanget. Men jag är genuint osäker på om gårdagens eller framtidens karriärgång producerar de som i handling har bäst förutsättningar att leda organisationer i snabb förändring.

Sammanfattningsvis innebär det nya krav på nytänkande och nyordning. Mina utgångspunkter i den process vi just nu är mitt inne i är följande:

- Att acceptera att tidigare **bisak** blivit **huvudsak** och att bygga system och utbildning för att betjäna huvudsaken.
- Att utgå från att Försvarsmakten och officerskåren genomgår en **kulturrevolution** – till följd av globaliseringens nya mönster för säkerhetsarbete och att det kräver ett förändrat ”*mind-set*” vad avser kompetens- och därmed personalförsörjning
- Att acceptera och accelerera ”**multinationalismen**” och ”**multifunktionalismen**” i utbildningen, men samtidigt bibehålla professionellt fokus
- Att bygga officerskårens nya identitet

och kompetens på **beprövad erfarenhet** underifrån (med bibehållen/utvecklad professionalism) och **forskningsbaserat** uppifrån – d v s i en kombination av "top-down & bottom-up"

Inledningsvis hävdade jag att Försvarsmakten är dess officerskår. Det vidhåller jag, även om det givetvis – som alla andra sanningar – är en dylik med modifikation. Vägledande för framtiden bör vara en viss mildhet i handlaget, så att inte pendelutslagen tillåts slå omedelbart och fullt ut. En officerskårs kärnkompetens tar nämligen en generation att förändra

och ett förändrat utbildningssystem tar 25 år för att få genomslag. Många barn hinner kastas ut med badvattnet, om man inte tänker i flera steg. Vi har haft generationer före och vi har generationer efter oss. Optimalitet idag behöver inte vara optimalitet imorgon. Det talar för en utbildning vars pensum till sitt huvudinnehåll är snarare tidlöst än tidsbundet, vilket också är ett gängse förhållningssätt till kunskap i de flesta kvalificerade professioner.

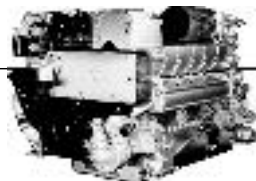
En partner att lita på!

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



SWEDMOTOR

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





På smyguppdrag
i Stilla Havet

KOCKUMS

www.kockums.se



Efter tre år som försvarsattaché i Frankrike tjänstgör kommendörkapten Christian Madsen sedan sommaren 2006 i Försvarsdepartementet

Har vi något att lära av Frankrike?

Frågan som ställs i rubriken ovan är retorisk. Syftet med denna artikel är tvådelat; dels att sprida lite kunskap om Frankrike och det franska försvaret, dels att peka på några områden inom det svenska försvarets omstrukturering där vi kan dra nytta av franska erfarenheter. Utgångspunkten för diskussionerna är sex års samarbete med franska företrädare, först som specialattaché vid Sveriges Representation vid Europeiska Unionen, därefter tjänstgöring i Paris som försvarsattaché. Det har varit en tid med mycket positiv utveckling av samarbetet mellan Sverige och Frankrike inom de militära och försvarsindustriella områdena. Med ökat samarbete kommer också ökad insikt om att Frankrike redan har hanterat liknande problemställningar som vi idag möter i det svenska försvarets omstrukturering. I det följande diskuteras först personalförsörjning, ett område där vi definitivt kan dra stor nytta av franska erfarenheter. Därefter behandlas materieförsörjning och försvarsindustri, ett mer svåröverskådligt ämne, där lärdomarna inte är lika klara. Åsikterna som framförs är mina helt personliga.

Personalförsörjning

Frankrike kom till insikt om att systemet med allmän värnplikt inte löste uppgifterna i samband med det första Gulf-kriget 1990-91. Kriget för att befria Kuwait var godkänt av FN och Frankrike hade önskan att delta i proportion till sin storlek och betydelse. När president Mitterrand beslöt att värnpliktiga endast skulle skickas iväg på frivillig basis återstod endast främlingslegionen som var direkt gripbar. Endast med stor möda och efter

stor tidsåtgång kunde Frankrike ställa upp 25 000 man i kriget.

När Jacques Chirac blev president 1995 blev ett av hans första större beslut att avskaffa¹⁾ värnplikten och införa ett yrkesförsvaret. Detta beslut var omtvistat. Frankrike var ju landet där de stora värnpliktsarméerna först hade införts (i samband med revolutionen 1789). Det fanns i officerskåren en stor andel (möjligen en majoritet) som var negativa till beslutet. Erfarenheterna från värnpliktsförsvaret var från många aspekter positiva; solda-

terna var mångsidiga, försvaret gav många arbetstillfällen ute i landet (inte minst chefspositioner vid utbildningsanstalter), samt en folklig förankring för försvaret ansågs garanterad. Man känner lätt igen argumenten från vår egen interna debatt i frågan. Det centrala för Chirac var dock att försvaret inte förmådde ställa upp det antal soldater som landet hade behov av i internationella uppgifter. Öppna källor ger följande siffror: år 1995 kunde en (värnplikts-) armé om ca 240 000 soldater för en begränsad tid sätta upp kanske max 25 000 soldater; år 2006 kan en armé om lite drygt 130 000 man sätta upp 100 000 man (momentant) och ca 40 000 man över tiden.

Omvandlingen till ett professionellt försvar tog ca åtta år och genomfördes med målmedvetenhet. Ett stort antal förband/regementen lades ned och nya strukturer skapades. Med facit i hand (inte minst siffrorna om tillgängliga soldater ovan) kan konstateras att omvandlingen blev lyckad. Rekryteringen går i stort bra, med ca två sökande per soldatbefattning. Åtgärder har vidtagits för att säkerställa att soldaterna stannar längre än en kontraktperiod.²⁾ En insikt har funnits att det var nödvändigt att skapa ett nytt ledarskap hos befälet. Kontraktanställda soldater kan inte behandlas på samma sätt som 19-20 år gamla ynglingar som är inne för ett års värnpliktsutbildning. Idag fordras mer av kollegialitet och kåranda över hela linjen än tidigare.

Tre övergripande lärdomar kan dras från de franska erfarenheterna:

- Den första lärdomen är att det gick relativt snabbt att skapa ett mycket professionellt yrkesförsvar, trots stort motstånd såväl inom försvaret som ute i regioner där förband skulle komma att läggas ned. Förutsättningen var

ett tydligt politiskt beslut. När detta beslut väl hade tagits, genomfördes det med kraft.

- En andra lärdom är att det franska försvaret inte har tappat i folklig förankring. Tvärtom redovisar franska försvarsstaben opinionssiffror som visar att försvaret åtnjuter större förtroende idag än för tio år sedan. Det har visat sig att människor har förståelse för det ökade antalet internationella uppgifter som försvaret löser och att de känner stolthet när franska enheter deltar.³⁾
- En tredje lärdom är att det med aktiva rekryteringsinsatser, rimliga lönevillkor och anställningsvillkor är fullt möjligt att rekrytera soldater av mycket god kvalitet. Det är inte på något vis "samhällets bottenkrap" som blir soldater i Frankrike.

Omvandlingen till ett yrkesförsvar blev lyckad, men det blev också dyrare än beräknat, vilket ledde till en urholkning av materiellaget. Förnyelse sköts på framtiden och anskaffning av reservdelar efterstattes. För några år sedan var tillgängligheten på fransk krigsmateriel skrämmande låg. Genom successiva budgetförstärkningar om tre-fyra procent per år till försvaret de senaste tre åren rättas nu de allvarligaste materielbristerna till, vilket leder till nästa avsnitt.

Materieförsörjning och försvarsindustri

För ca femton år sedan rådde stor likhet mellan Sverige och Frankrike vad gäller materieförsörjning till försvaret. Båda länderna hade en utvecklad inhemskt kontrollerad försvarsindustri som tillverkade hela spektret av produkter: stridsflygplan, ytstridsfartyg, ubåtar, kanoner,

stridsfordon m.m. Frankrike tillverkade även kärnvapen, atomubåtar samt satelliter. Men i princip kan sägas att båda länder hade en autonom försvarsindustri som tillverkade nästan all materiel till det egna landets försvar.

Idag kan konstateras att ekonomiska realiteter hann ikapp Sverige tidigare än Frankrike; det svenska försvarets minskade behov av materiel gjorde att vi ca tio år före fransmännen uppnådde ”kritisk massa” för att inom landet utveckla och producera all materiel. Staten avytttrade allt ägarintresse i svensk försvarsindustri i och med privatiseringen av Celsius industrier. Resultatet av denna privatisering har blivit att utländska ägare har köpt upp de delar av försvarsindustrin som inte kontrolleras av SAAB.

Även om utvecklingen framöver inte behöver bli likadan som den svenska står fransmännen inför samma dilemma som vi gjorde tidigare. Orderingången från franska försvaret räcker inte till för att hålla den egna försvarsindustrin under armarna. Franska regeringen är dock inte beredd att som i Sverige låta marknadskrafterna styra fullt ut; kanske kommer aldrig en sådan situation att accepteras. Lagstiftningen i Frankrike möjliggör också för staten att utöva kontroll över vad som betraktas strategisk industri. Till exempel kan beslut om försäljning av företag till utlandet överprövas av staten. Utöver detta inflytande vidtas åtgärder för att skapa informella nätverk mellan beslutsfattare i statliga förvaltningar (t.ex. försvarsdepartement, materielmyndighet⁴) och försvarsindustri). Dessa nätverk utnyttjas för att skapa koherens i politiken. I Frankrike finns en insikt om att den egna autonomin avseende säkerhetspolitik intimt hänger samman med tillgången till krigsmateriel av främsta

klass. Det finns en - troligen befogad - oro att amerikanska intressen skall komma att köpa upp vitala delar av europeisk försvarsindustri, och därigenom skulle Europa (EU) bli beroende av USA:s välvilja för att anskaffa de mest moderna och potenta vapensystem. Utvecklingen det senaste decenniet har till del bekräftat den franska oron.

Med insikten om att det inte längre finns förutsättningar för en autonom fransk försvarsindustri har en strategi skapats för att ge en färdriktning för framtiden, efter vilka principer materieförsörjningen skall ske.⁵ I korthet går denna ut på att definiera tre olika kategorier av produkter, som kan hanteras på var sina vis. En kategori är produkter av vital betydelse för suveräniteten och där produktion även fortsatt måste genomföras under fransk kontroll. Exempel på detta är kärnvapen, strategiska ubåtar och kryptosystem. En annan kategori är produkter där det skulle kunna accepteras ett internationellt samarbete med partners och allierade. En tolkning av denna kategori är att det i första hand avses medlemsstater i EU. Exempel på sådana produkter skulle kunna vara stridsflygplan, satelliter, örlogsfartyg och stridsfordon m.m. Slutligen har definierats en kategori, där inköp kan göras globalt. Detta gäller produkter, där det inte erfordras någon särskild hög teknologi och där ett flertal internationella producenter står till buds. Exempel på produkter är uniformer, standardammunition och standardkomponenter till elektronik samt andra enklare produkter.

Det finns en insikt om att internationellt samarbete måste sökas för framtida större projekt. Redan har samarbete inletts med Storbritannien för att bygga det andra hangarfartyget. President Chirac

fattade för ett år sedan beslutet att detta hangarfartyg skulle ha konventionellt maskineri, inte bara därför att det bedömdes bli billigare, utan kanske främst därför att det skulle öppnas möjligheter till samarbete med briterne, som planerar för två konventionellt framdrivna hangarfartyg.⁶⁾ Samarbete pågår också med Italien vid byggandet av nästa generation fregatter.

Inom ramen för EU eftersträvar Frankrike ett samarbete mellan försvarsindustrier i syfte att bevara en europeisk kompetens och autonomi. Det eftersträvas en stark fransk roll i denna konsolidering. Något annat vore konstigt; även Sverige eftersträvar så bra villkor som möjligt för sin industri. Frankrike är liksom Sverige en av medlemmarna av det s.k. sex-nationerssamarbetet mellan europeiska stater med avancerad försvarsindustri.⁷⁾ Tillsammans med Sverige önskar Frankrike att EU genom försvarsbyrån aktivt skall underlätta europeiska samarbetsprojekt. Ett delsyfte för Frankrike (och kanske för Sverige?) är att motverka en total amerikansk kontroll över produktion av avancerade vapensystem.

Vid betraktande av fransk materieförsörjning och försvarsindustri blir en observation att Sverige skulle vara betjänt av att bättre definiera vad staten vill med sin försvarsindustri. De texter i försvarsbeslut m.m. som jag har läst i frågan definierar olika nischer som Sverige skall fokusera på, men den säkerhetspolitiska kopplingen är inte särskild utvecklad. Skall det fortsatt vara enbart marknadskrafterna som avgör vad som sker med en så väsentlig del av vår säkerhetspolitik som försvarsindustrin? Försäljningen av det statliga ägandet i försvarsindustrin under 1990-talet skedde så vitt jag kan förstå efter marknadsmässiga principer,

vilket troligen var rätt vid den tidpunkten. Sedan dess har som bekant skett en stor utveckling inom ramen för europeiskt samarbete och det politiska landskapet i Europa har förändrats. En fråga är om det i framtiden är möjligt att hålla dörrar öppna för samarbete med såväl europeisk som amerikansk industri, eller kommer vi att tvingas ta ställning?

En annan observation är synen på kvalitet gentemot kvantitet. Lite tillspetsat kan sägas att vi i Sverige har levt med mantrat att det i alla lägen skall vara yttersta kvalitet – endast det mest moderna duger. Helst skall vi i alla avseenden ligga på teknikens framkant. Detta förhållningssätt har lett till kostsamma förband, och därmed också kritiskt små volymer. Förmodligen har vårt synsätt varit påverkat av den i och för sig lovvärda viljan att hjälpa vår försvarsindustri att överleva. Det franska försvaret har däremot aldrig kunnat tillåta sig att gå ned under vissa volymer. De kvantitativa kraven på disponibla förband har medfört att det finns acceptans för ålderstigen materiel så länge den fungerar. Vid samtal med franska företrädare ses inte detta som något större problem. Budskapet som ges är att de väpnade styrkorna löser de uppgifter som ställs – ”det är ju inte mot Förenta Staterna som vi skall slåss”, är en kommentar som ibland hörs, och det ligger onekligen logik i uttalandet.

Som framgår av ovan finns det en hel del likheter mellan svensk och fransk materieförsörjning. Den tydligaste skillnaden ligger i att Sverige ca tio år tidigare tvingades konfrontera oförmågan att med den egna försvarsbudgeten upprätthålla en komplett försvarsindustri. Det kanske är för tidigt att yttra sig om vi har så mycket att lära av Frankrike vad gäller försvarsindustrin, eftersom slutresultatet

inte kan överblickas: kommer Frankrike att kunna bevara sin försvarsindustri i en ny europeisk kontext? Två lärdomar skulle trots allt kunna dras från Frankrike:

- Den första lärdomen är att Sverige behöver definiera vilken säkerhetspolitisk betydelse som tillmäts försvarsindustrin. Skall den verka i ett europeiskt sammanhang, eller skall transatlantiska relationer sökas? Eller är det även i framtiden möjligt med en både - och - lösning?
- Den andra lärdomen som tål att funderas på är om det alltid är nödvändigt att ha ny materiel – skulle det inte ibland kunna vara idé att acceptera att materielen inte alltid är ultramodern. Kanske kan det i denna avvägning visa sig att kvantitet också spelar roll, speciellt som ambitionen nu finns i regeringskansliet att inom några år dubbla vårt deltagande i internationella operationer.

Avslutning

Av den interna diskussionen i svenska försvaret fås ibland intrycket av att Sverige är först i världen att omstrukturera sitt försvar till ett insatsförsvar, med fokus på internationella insatser. Det är emellertid så att många länder i Europa flera år tidigare än Sverige insåg att den nya tiden (efter 1989) ställde helt andra krav på landets väpnade styrkor. För att undvika onödigt arbete och kostnader vore det förmodligen mycket fruktbart

att studera hur det har gått i några länder som ligger ”före i spåret” med omstruktureringen. Förmodligen finns också mycket kunskap i andra europeiska länder, som t.ex. Danmark, Nederländerna eller Storbritannien. I denna artikel har av förklarliga skäl endast hanterats Frankrikes erfarenheter, och då endast inom två områden. Frankrike är ett land som absolut är värt att studeras; därmed inte sagt att vi skall kopiera allt. Inom materielförsörjningen finns det mycket som inte är applicerbart på Sverige, men nog skulle vi kunna få lite impulser från tydligheten i vad man vill med försvarsindustrin, samt även det pragmatiska sättet att förhålla sig till frågan om kvalitet gentemot kvantitet.

De franska erfarenheterna vid övergången till ett yrkesförsvar skulle däremot kunna vara mycket användbara. Sedan några månader har Riksdagen en annan sammansättning och det har i budgetpropositionen uttalats en vilja att dubblera antalet svenskar insatta i internationella operationer. De sakliga argumenten för ett nytt personalförsörjningssystem är starka, och åtgärder vidtas för att reformera det nuvarande systemet. Intrycket som ges är dock att det riskerar att bli halvmesyrer om inte systemet i grunden görs om. Kanske är tiden nu mogen att lämna värnpliktsystemet bakom oss, och övergå till ett renodlat yrkesförsvar. Vi skulle behöva ett politiskt beslut motsvarande det som president Chirac fattade för tio år sedan.

Noter

¹⁾ Formellt sett är värnplikten inte avskaffad, utan endast suspenderad, vilket ger möjlighet till att snabbt fatta beslut om att återin-

föra den om behov skulle uppkomma.

²⁾ Kontraktperioderna kan variera från korta (1-3 år) eller lång (10 år eller mer)

- ³⁾ Aktiva åtgärder vidtas för att informera om försvaret och säkerställa den folkliga förankringen. Det har t.ex. skapats en organisation motsvarande Folk och Försvar samt en mönstringsdag genomförs med alla ungdomar. Vid denna mönstring informeras om försvaret.
- ⁴⁾ Frankrike har en myndighet liknande FMV, men tio gånger större: Délégation Générale pour l'Armement (DGA).
- ⁵⁾ *La politique d'acquisition du ministère de la défense* (www.defense.gouv.fr)
- ⁶⁾ Detta beslut fattades trots att marinchefen av framförallt operativa skäl hade förordat ett nukleärt framdrivningsmaskineri.
- ⁷⁾ De sex länderna är Frankrike, Italien, Spanien, Storbritannien, Sverige och Tyskland.

Ändrad adress?

Det är av största betydelse att akademiens sekreterare och redaktören för Tidsskrift i Sjöväsendet får kännedom om ändrad postadress. Vänligen anmäl detta snarast till antingen secretary@koms.se eller editor@koms.se. Sådan anmälan kan också göras brevlades till Redaktionen för TiS, c/o Wigert, Pilgatan 5 A, 352 36 VÄXJÖ



Överstelöjtnant Herman Håkansson är chef för marinavdelningen vid Sjöstridsskolan i Karlskrona

Doktrin för marina operationer – en del av svensk militär doktrin

Försvarsmakten har en doktrin. Försvarsmakten har alltid haft en doktrin även om vi inte alltid benämnt den som sådan. Innehållet, formen och de konceptuella tankarna har dock växlat. De flesta av oss är bekanta med djupförsvaret eller invasionsförsvaret. Dessa begrepp kan sägas vara en del av den doktrin, som vi nu har lämnat i akt och mening att följa den förändring som svenska säkerhets- och försvarspolitiken tagit de senaste två decennierna. Det pågående reformarbetet inom Försvarsmakten har medfört att grunden för Försvarsmaktens verksamhet har förändrats och formulerats med nya inriktningar och mål. Den tankemässiga bakgrunden är nu – Ett insatt insatsförvar. I Doktrinen för Marina Operationer (DMarinO) beskrivs till vad och hur svenska förband kan utnyttjas för operationer i den maritima arenan. DMarinO utgör därmed en del av den svenska militär doktrinen.

Doktrinen's klossar

Doktrin för marina operationer är uppbyggd av nio ”byggklossar”. Tre av dessa byggklossar skapar doktrinen's grund, tre inriktar den operativa profilen och de sista tre lyfter fram eftersträvansvärda förhållningssätt för marin och maritim verksamhet. Tillsammans utgör dessa klossar de grundläggande riktlinjerna för DMarinO 2005

Grundskapande klossar

De grundskapande klossarna är

- *Kontroll*

- *Förmåga i litorala zonen och*
- *Nationellt = internationellt*

Grundklossen *kontroll* fastställer att svenska militära resurser för maritima arenan, och då främst de marina stridskrafterna, skall kunna *ta och utöva kontroll* i maritima områden. Begreppet återkopplar till militärteorins begrepp *herravälde till sjöss* (jfr eng *command of the sea*), eller i mer modern terminologi *sjökontroll* alternativt *kontroll av maritima område* (jfr eng *sea control*). Motivet för upprättande av kontroll i maritima områden är att skapa förutsättningar för att

utnyttja dessa områden för egna syften. Med detta begrepp som grund utvecklas sedan uppgiftsformuleringar till marina enheter.

Grundklossen *Förmåga i litorala zonen* anger våra marina stridskrafter övergripande operativa profil. Detta utesluter inte att våra marina stridskrafter kan uppträda eller verka utanför denna maritima miljö. Det är för den litorala zonen som de svenska marina stridskrafterna är specialiserade. En unik förmåga och kompetens som behövs såväl nationellt som internationellt. Internationellt fyller den förmågan ett kompetensglapp.

Grundklossen *Nationellt är lika med internationellt* anger att våra lednings- och insatsprocedurer inte skall skilja sig från hur sjömak och marina stridskrafter hanteras i internationella operationer. Vi måste vara interoperabla.

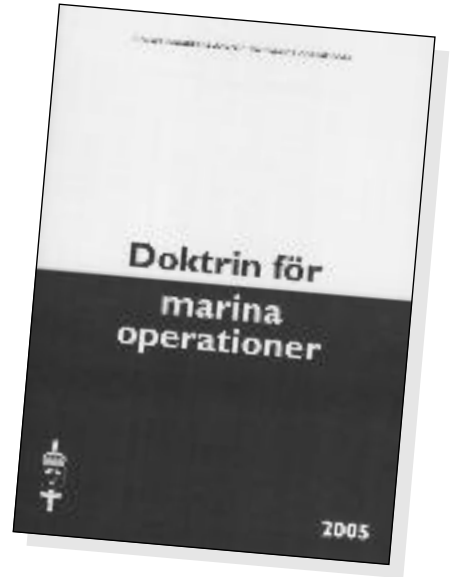
Klassor för operativ profil

Dessa klassor är

- *Sjövägar*
- *Från havet, mot havet och över havet*
- *Multifunktionell förmåga*

Byggklossen *Sjövägar* knyter an till ovan nämnda kloss *kontroll*. Svenska marina stridskrafter skall enskilt eller tillsammans med andra staters maritima resurser kunna upprätthålla maritim rörelsefrihet och säkerhet dvs upprätthålla sjöförbindelser antingen för kommersiella eller militära syften.

Byggklossen *Från havet mot havet* anger att det marina stridskraftssystemet inte enbart skall kunna hantera operativa rörelser ut mot havet, det som vi var mästare på under Kalla krigets senare del, utan anger också kravet på att kunna verka över och från havet mot land i operativa insatser. Förmågan skall kunna ut-



övas i operationsområden såväl i vårt närområde som i operationsområden långt borta.

Byggklossen *Multifunktionell förmåga* anger att marina insatsstyrkor skall byggas upp, med modulära enheter, så att uppgifter kan lösas i hela maritima arens spektrum och med olika stridstekniker och taktik.

Klassor rörande förhållningssätt

Klassorna för förhållningssätt utgörs av

- *inbyggd flexibilitet för brett uppgiftspektrum*
- *ständig beredskap att möta det oförutsedda*
- *alltid under utveckling*

Dessa byggklassor anger tre viktiga förhållningssätt som vår marina organisation skall besitta för att kunna lösa nuti-

da och framtida uppgifter. Ett evolutionärt tänkande skall prägla organisationen.

Operationer i den maritima arenan

Den maritima arenan omfattar havet, på och under havsytan, luften nära havsytan samt de områden som innehåller gränsområden mellan land och vatten, till exempel områden vid öppen kust, runt öar, i skärgård och vid floddeltan. Maritima operationsområden utgörs därmed av de vida djupa vattnen i oceanerna till de trängre och ofta, men inte alltid, grundare vattnen i litorala zonen. Detta innebär att den maritima arenan omfattar både land och hav. Den maritima arenan blir därmed komplex och tarvar kunskaper samt särskilda förmågor kopplat till areans fysiska, politiska, ekonomiska och legala dimensioner. Den svenska säkerhets- och försvarspolitiska inriktningen att svenska stridskrafter i än högre grad än tidigare skall kunna verka för svensk säkerhet och svenska intressen bortom vårt eget territorium ställer högre krav förbandsstrukturer och personalens kunskaper. Men även i vårt närområde har behovet att dessa förmågor ökat i och med de förändrade hotbilderna bl. a innehållande terrorism och miljöpåverkan.

Marina operationer

I förhållande till vår tidigare begreppsflora, som ”med järnhand” styrdes av publikationen *Nomen Op*, används begreppet operation helt annorlunda. Att använda sig av begreppet marina operationer är också nytt. Detta beror på att vi anpassat oss till internationellt vedertagna principer rörande operationskonst och operativa begrepp. Marina operationer är, mot den bakgrunden, insatser som

genomförs i den maritima arenan för att uppnå marinoperativa mål och/eller för att bidra till att uppnå operativa mål på övriga militära arenor. Viktigt i dessa sammanhang är att hålla reda på skillnaden mellan maritim och marin. En direktöversättning från anglosaxiska *maritime* till *maritim* vore önskvärd men inte görligt just nu, då vi nationellt utnyttjar begreppet maritim för både statlig verksamhet och organisation på ett sätt som inte är helt synonymt med internationella uttrycket. Nu, som tidigare, är de marina insatserna av olika karaktär. Beroende av uppdragets karaktär sker insatserna inom ramen för militära operationer, stödjande operationer alternativt humanitära operationer.

Centralt för de nya principerna hittar vi i teorin och konceptet *Manöverkrigföring*, som är den komponent inom manövertänkandet som behandlar den praktiska användningen av militära styrkor under insats. Vårt valda koncept bygger därmed på att vi i det mångdimensionella stridsrummet, skall kunna upptäcka motståndarens kritiska sårbarheter och att kunna utsätta dessa för en snabb och effektiv insats. Precisionsstriden i denna utvidgade mening är kärnan i den insatsförmåga, som våra stridskrafter skall uppnå. Detta är i sig inte något nytt för vårt marina sjökrigskoncept men har fått en större betydelse i det att även de markoperativa förbanden utnyttjar detta koncept fullt ut.

Förändringar i operativa verksamheten

Följden av valt koncept och viljan till internationell anpassning, och därmed en hög grad av interoperabilitet, gör att vårt sätt att hantera den operativa, taktiska

och stridstekniska verksamheten påverkats. Mycket av det som vi tidigare hittade i de taktiska reglementena TRFL och TRKA stämmer fortfarande, men mycket är också förändrat.

Uppgiftsställningar vid insats

Sättet att ange uppgifter till militära förband är i mångt och mycket sig likt. Dock har utvecklingen gjort att de två olika principer som TRKA och TRFL angav i fråga om stridsätt, stridsuppgifter och sjökrigsföretag har kunnat sammanföras till en och samma huvudprincip. Förmågan att etablera, utöva och bestrida kontroll i maritima operationsområden utgör numera den utgångspunkt varifrån uppgifter ges till marina insatsstyrkor.

Insatta förband

Marina insatsstyrkor skall kunna hantera olika operativa, taktiska och stridstekniska situationer. Svenska militära resurser är därför uppbyggda för att kunna bidra med skraddarsydd och modulärt uppbyggda enheter kapabla att verka i olika ambitionsnivåer och insatsmiljöer.

Ledning

Grunden för militär ledningsförmåga är att kunna leda förband i väpnad strid. Kärnan i militär ledning utgörs av samordning av mänskligt agerande och resurser av olika slag i komplexa, dynamiska situationer, ofta under stor osäkerhet och tidspress. För marin verksamhet har vi sedan lång tid vant oss vid begrepp såsom t. ex taktisk ledare, sjökrigsföretag och företagskontroll. I den nya doktrinen finner du dessa ersatta med begrepp som t. ex *Maritime Component Commander*, *insatsstyrka*, *Operational command* och *Tactical control*. Viktigt är att konstatera

att lednings- och lydnadsbegreppen kompletterats med *understödd* och *understödjande chef*.

Insatsregler

I den komplexa insatsmiljön, där militära stridskrafter har att agera, erhålls förutom uppdragens uppgifter även s.k. insatsregler (jmf Rules of Engagement, ROE). Dessa anger vilka befogenheter att använda våld och tvång den militära styrkan har, samt eventuella begränsningar vid lösandet av de erhållna uppgifterna. Insatsregler ges som order. Reglerna utarbetas mot bakgrund av tänkta situationer. De kan avse viss specifik uppgift eller viss insats. Införandet av insatsregler är en mycket viktig förändring från tidigare ledningsprinciper som alla, menig till officer, måste behärska och lojalt följa.

Sammanfattning

Att sprida innehåll och kunskap om ett doktrinnehåll är en lång och ständigt pågående process. Fastställandet av DMarinO 2005 innebar en milstolpe i det pågående doktrinarbetet inom Försvarmakten. I och med att doktrinpublicationerna nu fastställts, innebär det att all personal måste leva efter, diskutera och pröva doktrinen giltighet. Ett grannlagt arbete som kräver engagemang av medarbetare och chefer.

Jag har i denna artikel bara till någon del, visat på innehåll i den nya doktrinen samt förändringar gentemot tidigare av marinen använda doktriner. Jag har därmed fullgjort min uppgift. Nu återstår din uppgift, bästa läsare. Läs och förstå samt lev med förstånd efter doktrinen anda och kunskap!



Kommendörkapten Rolf Edwardson är Kungl. Örlogsmannasällskapets bibliotekarie

Technical co-operation – IMO's response to the 2005 World Summit

På ovanstående tema arrangerades Världssjöfartens dag i Göteborg den 12 oktober och inför ett stort auditorium med deltagande av närmare 150 deltagare från sjöfartsnäringen. För första gången var Kungl. Örlogsmannasällskapet en av medarrangörerna. Runt dagens tema ställde ett antal föredragshållare upp för att belysa sjöfartens utveckling som gått från segel och ånga till water jet och high-tech, från plåtskrov till plastskrov. Föreläsarna framhöll i sina föreläsningar de många tekniska innovationer som har kommit till under sjöfartens utveckling.

Generalsekreteraren i IMO, Mr Efthimos E Mitropoulos antydde i sitt budskap till deltagarna, som i hans frånvaro framfördes av Siv Gustavsson från Näringsdepartementet, där hon är chef för den transportpolitiska enheten, bland annat följande synpunkter:

"Sjöfartsvänner,

För sex år sedan, när FN:s generalförsamling antog Millenniedeklarationen, sattes dagordningen för det globala samarbetet under det tjugoförsta århundradet. Deklarationen identifierar de viktigaste utmaningarna som mänskligheten står inför och pekar på det ansvar som världssamfundet skall ta på sig för att klara utmaningarna, liksom på konkreta åtgärder för handling.

De åtgärder som föreslås, utformas som Millennium Development Goals. Det

övergripande målet är en fredlig och säker värld, fri från fattigdom och förtryck. Det understryks också att vi måste inrikta våra ansträngningar på de åtgärder som leder till förbättringar i människors livskvalitet, och naturligtvis särskilt behoven hos de allra fattigaste. Målen bekräftades av Generalförsamlingen år 2005.

Millenniemaålen kanske uppfattas av en del som något onödiga. Men det som IMO:s generalsekreterare tar upp i årets anförande till IMO och som jag i min tur försöker förmedla till Er, är inte bara en utmaning för framtiden utan handlar, som jag tolkar det, om att vårda en gemensam resurs, skapa förutsättningar för hållbar utveckling, förbättra situationen för fattiga befolkningar till gagn också för framtida utveckling och ökad handel, och inte

minst i ett globalt perspektiv, värna liv, egendom och miljö till sjöss.

Frågan är då, hur IMO, utöver den roll man redan har att stödja medlemsländerna, kan medverka till att hela världssamfundets millenniemål uppnås. Svaret, som IMO:s generalsekreterare ger, och som jag hoppas att alla kan instämma i, är att som världen ser ut idag, där miljoner och åter miljoner människor är utsatta för fattigdom som i sin tur leder till svält och sjukdomar, och där miljöförstörelsen breder ut sig globalt har vi inget val. De utmaningar vi står inför är så ofantliga och går in på så många områden att vi måste möta dem gemensamt, i ett större sammanhang. Ingen enskild myndighet, organisation eller nation förmår att hantera dem på egen hand. Det internationella samfundet totalt måste agera för att ta sig an dem. IMO är en del av det internationella samfundet.

Sjötransporter är av naturliga skäl det mest kostnadseffektiva sättet för masstransporter av gods världen över. Sjöfarten är en viktig förutsättning för världshandel och därmed globalt välbefinnande. Dess direkta och positiva betydelse för många av de ekonomier som är under utveckling bidrar verksamt till målet om att halvera fattigdomen till år 2015. Detta kommer så småningom att leda till framgång också vad gäller övriga millenniemål, särskilt de som har samband med hälsa och utbildning. Förutom den sysselsättning som finns inom transportdelen skapas ytterligare sysselsättning inom exempelvis varvsnäringen, bemanningsföretag, hamnverksamhet och andra maritima anknytta verksamheter. Allt detta i kombination hjälper utan tvekan till att lyfta människor ur fattigdom och svält och till en höjning av levnadsstandarden.

Sjöfartspolitik och havsmiljöpolitiken och problemställningar kring förvalt-

ning av havets resurser och hur vi på olika sätt utnyttjar haven blir alltmer integrerade och internationella. Frågor kring förvaltning diskuteras i internationella fora och kan sättas in i ett internationellt utvecklingsperspektiv liksom i ett svenskt eller ett EU-perspektiv.

IMO har en nyckelroll i det normativa arbetet för utvecklingen av regler och konventioner. Även om UNCLOS, havsrätten, utgör själva ramverket för att leda människans aktiviteter på världshaven spelar IMO en större roll för utvecklingen av sjöfarten och genomförandet av resultatet av de internationella processer som bland annat lett fram till millenniedeklarationen.

Det tema som IMO valt för 2006 års "Världssjöfartsdag" är Tekniskt Samarbete. Skälet till detta val är att markera att IMO:s roll är vidare än att leda och stötta medlemsländernas gemensamma arbete med internationella regelverk och standarder på sjöfartens område, IMO har också en bredare del i den agenda som FN satt för det internationella utvecklingsarbetet. IMO:s program för tekniskt samarbete syftar till att bistå regeringar och myndigheter som saknar såväl teknisk kunskap som resurser för en effektiv tillsyn av sjöfarten.

Tekniskt samarbete som syftar till ökad fartygssäkerhet med minskat antal undermåliga fartyg och fartygsolyckor med miljöfarliga utsläpp som följd bidrar till att uppnå miljömålet.

En del i IMO:s tekniska samarbete är att bistå utvecklingsländerna med utbildning i vid mening riktad till både kvinnor och män. Det bör, förutom till en totalt sett höjd kunskapsnivå, också leda till att stärka kvinnornas ställning. Jämställdhetsmålet ingår som en av de transportpolitiska målen. Vi ser framför oss en brist på

kvalificerad arbetskraft. I den i hög grad mansdominerade sjöfarten finns det all anledning att se kvinnor som en resurs som måste attraheras av yrken inom det maritima klustret. Jämställdhetsmålet är det sjätte delmålet i den svenska transportpolitiken. Här har vi en gemensam viktig utmaning att arbeta med. Jag vet att IMO:s universitet i Malmö har riktat särskild uppmärksamhet mot att få in fler kvinnor i utbildningen och att både Sjöfartsverket och Sida arbetar aktivt för att medverka i denna satsning.

En i alla avseenden väl fungerande sjöfart, där tekniskt samarbete inom ramen för IMO ingår, kan alltså ha en stor och direkt inverkan på många av millenniemålen:

- *Den kan hjälpa till att minska den extrema fattigdomen och svälten,*
- *Den kan bidra till jämställdhet mellan kvinnor och män och därmed öka kvinnors inflytande på jobbet och på sitt liv i stort.,*
- *Den kan bidra till att miljön utvecklas på ett hållbart sätt, och*
- *Den kan bidra till att utveckla ett globalt partnerskap för utveckling.”*

Svenska åtgärder kopplat till talets innebörd

Inom ramen för målen för Världssjöfartens dag har Riksdagen redan fattat beslut om att arbeta efter riktlinjerna för FN:s politik för global utveckling. De statliga myndigheterna, som har att verkställa riksdagens och regeringens politik, har därmed fått en helt ny inriktning på sin roll liksom ett formellt ansvar när det gäller engagemanget i det internationella utvecklingsarbetet. Utgångsläget enligt regeringens proposition är att en rättvis

och global utveckling kan endast uppnås genom att många krafter verkar åt samma håll. Hela samhället måste engageras.

Sjöfartsverket är en viktig instans för Sveriges stöd till bland annat tekniskt maritimt utvecklingssamarbete och genomförande av millenniemålen. Sida, i samarbete med bland annat Sjöfartsverket, har skapat ett handlingsprogram som kallas för Marina Initiativet, för att stärka det svenska utvecklingssamarbetet inom de marina och maritima områdena. Marina Initiativet ska bidra till fattigdomsbekämpning genom att verka för ett långsiktigt hållbart utnyttjande av de marina resurserna samt för värnande av liv, egendom och miljö på och i hav och kustområden. Till Marina Initiativet finns också kopplat ett marint råd, där Sjöfartsverket, Fiskeriverket och Naturvårdsverket medverkar.

Sjöfartsverket spelar en betydelsefull roll för det tekniska maritima samarbetet med finansiering av EU:s och Sidas globala anslag. Twinningprojekt är ett vanligt arbetssätt för att upgradera länders sjöfartsförvaltningar och öka ländernas kapacitet att genomföra IMO:s regelsystem. Sjöfartsverket arbetar också genom och tillsammans med IMO i dessa frågor.

Sverige deltar också aktivt i det internationella sjösäkerhetsarbetet och förebyggandet av brottslighet till sjöss, som terrorism, sjöröveri och liknande, som är påtagliga hot mot människoliv, miljö och egendom och som ofta har kopplingar till annan organiserad internationell brottslighet som vapen- och narkotikasmuggling och människohandel. Risken för miljökatastrofer är här uppenbar och problemen förekommer i olika grad i alla farvatten i tredje världen.

Några exempel på svensk medverkan i samarbetet:

- Ett projekt som syftar till att förstärka sjösäkerhetsarbetet hos Egyptens motsvarighet till Sjöfartsverket.
- Projektstöd genom Sida till FN:s vetenskapliga expertorgan för marint miljöskydd. (GESAMP) Det handlar om att bereda möjlighet för ökat deltagande av havs- och vattenmiljöexperter från utvecklingsländer i detta expertorgans arbete med utvärderingar och rådgivning till världens regeringar.

Utifrån de erfarenheter, som vunnits från samarbetet kring sjöräddning i Östersjön deltar Sjöfartsverket, i samarbete med IMO, i motsvarande arbete i Svarta Havet med dess sex kuststater. Även här ökar oljetransporterna konstant och arbetet handlar förstås om sjöräddningsinsatser för att rädda liv, men också för att undvika föroreningar från stora oljeutsläpp.

Utbildning är, som tidigare konstaterats, naturligtvis ett avgörande verktyg till att vi ska nå millenniemålen. Sverige ger ett omfattande stöd till IMO:s Världssjöfartsuniversitet i Malmö, där en internationell vidareutbildning för den civila sjöfarten ges på mastersnivå. Många av de studenter som utexamineras på WMU når höga nivåer i sina hemländers förvaltningar. Nu pågår diskussioner om hur svenskar ska kunna uppmuntras att delta i WMU:s utbildningar. Nu senast har WMU också startat forskarutbildning inom havsrättens område tillsammans med Lunds universitet.

Sverige spelar alltså en roll i den internationella sjöfartssektorn och det är viktigt att vi kan fortsätta med det. För att även fortsättningsvis se till att ha resurser för deltagande i det internationella tekniska samarbetet och i internatio-

nella organisationer, finns det därför till Marina Initiativet kopplat ett marint resursbasutvecklingsprogram med mål att stärka havsmiljöarbetet och sjöfartssektorn som helhet. Det är angeläget med en satsning på att stärka den svenska konkurrenskraften genom att utveckla den svenska resursbasen så att vi kan öka ett svenskt aktivt deltagande i de processer som leder fram till morgondagens regelsystem för sjöfarten. Internationell medverkan från vår sida kan bestå i olika saker; i form av sekunderingar, genom biträdande konsultprogram eller genom kortare uppdrag i internationella organisationer. Internationell träning och uppbyggande av kontaktnät är viktigt för ett litet land som Sverige. Det handlar om att föra ut svenska ståndpunkter och bistå med svenskt kunnande men i lika hög grad att hämta hem information och erfarenheter till vårt land.

Lådan

Vår tids största transportinnovation är "lådan" eller containern med ett utländskt ord som egentligen numera blivit ett vedertaget svenskt ord. Om denna containerns uppkomst och utnyttjande talade Rune Svensson, tidigare verkställande direktör för Volvo Transport. Idén till denna innovation fick en åkare i USA 1937, som hela dagar satt och väntade på att lossa bomull i hamnarna. Han såg samtidigt järnvägsvagnar som lastades och tog godset med sig i sina "containrar" Han upplevde att lossnings- och lastningstiderna blev och var långa. På den tiden kunde trailer tas ombord och det var då han insåg möjligheten till att kunna lasta gods i en container, som sedan kunde lastas ombord. Ganska snart insåg man tre väsentliga fördelar med contain-

nern, risken för skador på gods kunde minska, väntetiderna för lastning och lossning kunde minska och man fick kontroll på lastvikter och dess bestämmelser. Storleken på containern kom att styras av storleken på de lastbilar som transporterade dessa till och från hamnarna. Så småningom kom storleken att bli 40- respektive 20-fotscontainers.

I början av 1960-talet började trafiken med containerfartyg att öka. I början var inte redarna helt med i denna enorma utveckling av containertrafik; det blev lite av en revolution inom transportsektorn. Utöver de första fördelarna med systemet insåg man också möjligheterna att kunna erbjuda transportsystem från dörr till dörr. Det blev färre omlastningar, vilket också ytterligare medförde minskade skador på godset. Trafiken utökades. Snart fanns det möjligheter att lasta nästan vad som helst i container, juice, whisky, sallader. Det idag man ännu inte löst på ett effektivt sätt är att kunna lasta bilar i container, man behöver i så fall kunna lasta bilar både rättvänt och uppochnervänt. Och det göre sig inte.

Ett av de första rederierna i Sverige inom ro-ro-sektorn var ACL. Maersk-rederiet i Danmark startade sin ro-ro-trafik 1973 och är idag ett av världens ledande ro-ro-rederier. Det senaste sjösatta fartyget, Emma Maersk, kan lasta mer än 11 000 containrar. Detta ställer naturligtvis krav på en effektiv organisation såväl iland som ombord i hur lasten skall tas ombord så att den lätt kan lossas, men också för hamnarna och transportörerna att få fram containrarna till hamnen och bort dem också. Nu koncentreras containertrafiken till ett antal större hamnar i världen, vilka sedan matas med containrar i en effektiv feedertrafik från närområdena. Idag är all containerkapacitet

fullt uppbokad, inte ett fartyg går sysslöst och det finns inga möjligheter att lägga ut ytterligare ordrar till varven i världen. Containertrafiken är ett oerhört effektivt, globalt import- och exporttransportsystem.

Sveriges Redareförening 100 år

Sveriges Redareförening fyller i år 100 år. Kungl. Örlogsmannasällskapet ber att få framföra sina gratulationer. En av föreningens aktiviteter i år har varit att ta fram och presentera ett visionsprogram för Sveriges Redareförening och för svensk sjöfart för de närmaste tio åren. Svensk sjöfart går bra just nu. Detta får dock inte föranleda att vi glömmet bort att tänka i nya och effektivare framtidsbanor. Att utveckla svensk sjöfart är en angelägenhet inte enbart för Sveriges Redareförening utan även för Sveriges riksdag och regering och andra organisationer inom sjöfartsklustret, ja till och med ner till den enskilde besättningsmannen.

Vid Världssjöfartens dag presenterade Håkan Larsson, vice ordförande i Sveriges Redareförening, verkställande direktör i Rederi AB Transatlantic, och Håkan Friberg, verkställande direktör i Sveriges Redareförening, de nu framtagna visionerna och riktlinjerna för att nå dessa. Och målet är tufft. *År 2016 skall Sverige vara världens tionde största sjöfartsnation.*

Argumenten och riktlinjerna för att nå detta är bland annat följande:

- Sjöfarten är en tillväxtnäring som gynnar Sverige. Vår bytesbalans tillförs stora positiva belopp genom sjöfarten samt underlättar svenska företags konkurrenskraft. Sjöfartsklustret

omfattar idag mer än 220 000 personer, vilka i sin tur genererar stor påverkan på resten av samhället.

- Sveriges redare måste bli attraktiva arbetsgivare. De måste medverka i utveckling av sjöfarten, satsa på forskning och utbildning. Utbildning måste också samordnas och integreras mellan sjö- och landsektorerna. Hjälpmedel måste tillföras. Ett mått av effektivitet är förädlingsvärde per anställd. Inom sjöfarten ligger det på 700 000:- SEK per anställd medan snittet i Sverige är 400 000:- SEK per anställd. Redarna måste också verka för goda arbetsvillkor liksom goda arbetsmiljöer. Detta åstadkoms genom utveckling av tonnaget. Idag har svenska redare ca 20 miljoner ton tonnage i beställning och fartygens medelålder är idag lite hög, men siktet inställt på att sänka den till 13 år. Inom forskningen har Redareföreningen och andra organisationer redan sjösatt ett stort projekt – Light-house – som under en tioårsperiod skall ägna sig åt forskning inom sjöfartsnäring och därtill hörande områden. De två stora skolorna – Chalmers och Kalmar – har att tvärvetenskapligt forska och presentera lösningar på det som rör utveckling av fartyg, i att köra fartyg, i att äga fartyg och i att utveckla affärerna till sjöss.

Nolltolerans på skadefrekvensen är ett viktigt mål. Sjöfarten måste verka internationellt för regelverk som förbättrar arbetet ombord, men också säkerställa att fastställda Code of Conducts införs och efterlevs. Kvalitetsförbättringar måste ständigt förverkligas. Det är inte bara redarna som ställer krav, utan även kunden ställer stora krav på kvalitet på sjötransporten.

Sjöfarten måste vara ett miljömässigt bra transportalternativ. Sjöfarten är redan idag ett miljömässigt transportalternativ, men det finns fortfarande mycket att göra på utsläppssidan. Även infrastrukturen i hela transportsektorn kan förbättras så att de mest effektiva transportslagen används vid rätt tidpunkt. Sjötransport innehåller transport av gods från kunden och ända fram till beställaren.

Svensk sjöfart skall vara en förebild för internationell sjöfart. Genom att ha en stor svensk sjöfartsnäring ges Sverige möjligheter att komma in i internationella organisationer och därmed kan man vara med och påverka utvecklingen i positiv anda. Vi bör vara med och utveckla ett nordiskt samarbete. Redan idag kan man se gränsöverskridande samarbete till exempel hamnen Köpenhamn-Malmö.

Rederinäringen är beroende av framåtanda och entreprenörskap. Det skall finnas goda möjligheter att kunna bedriva sjöfartsnäring. Detta innebär bland annat att svenska myndigheter måste stödja vår sjöfart med ett adekvat regelverk. Det måste också finnas goda möjligheter till att få finansieringsstöd. Allt detta kan sammanfattas i åtta viktiga slutsatser för genomförande av Vision 2016:

- För Sverige gynnsam tillväxtnäring
- Attraktiv arbetsgivare
- Ansvarstagande bransch
- Miljömässigt transportalternativ
- Näring i forskningens framkant
- Förebild internationellt
- Bransch med tydlig internationell integration och samarbete
- Entreprenörskap och framåtanda

Prisutdelning och avslutning

Världssjöfartens dag avslutades med lite festivitas. Redaren Folke Patriksson delade ut sitt stipendium till unga kreativa innovatörer inom svensk sjöfartsnäring. I år gick priset till Tjörns sjöfartsgymnasium. Denna skola har under mer än tio år verkat som sjöfartsgymnasium och utbildat morgondagens sjöfolk. Skolan har uppnått goda resultat, med nöjda elever och med nöjda redare, vilka har fått kom-

petenta nytillskott i bemanningen däri-
från.

I foajén till Göteborgs konserthus serverade Sveriges Redareförening avslutningsvis en elegant buffé, där alla deltagarna fick möjlighet att under glada former diskutera dagens budskap. Men var fanns representanterna för Marinen och Kustbevakningen? Är inte dessa organisationer också en del av den svenska sjöfartsnäringen?

Fabian och Ewa Tamms stipendiefond inom Kungl. Örlogsmannasällskapet

Fonden har till ändamål att genom utdelande av stipendier främja sjökrigsvetenskapligt arbete inom områdena sjötaktik – även innefattande utveckling av vapenbärare, vapen och hjälpmedel – navigation och sjöfart.

Kungl. Örlogsmannasällskapet beslutar under oktober månad varje år på förslag av styrelsen om utdelning av stipendier för inlämnade och granskade arbeten. Stipendium utdelas normalt vid Kungl. Örlogsmannasällskapets högtidssammanträde.

Person, som önskar ifrågakomma för stipendium under år 2007, skall skicka in utredning eller avhandling till

Sekreteraren i Kungl. Örlogsmannasällskapet
Teatergatan 3, 5 tr
111 48 STOCKHOLM
senast 15 maj 2007

Akademien förbehåller sig rätten att publicera arbete, som belönats med stipendium, i Tidskrift i Sjöväsendet.

Ett högteknologiskt företag...



...med traditioner



Saab Bofors Dynamics är ett kunskapsföretag som utvecklar högkvalitativa och tillförlitliga försvarssystem för det svenska försvaret och för den internationella marknaden.

Vi arbetar på teknologins absoluta framkant och för samtidigt hundraåriga traditioner vidare.

SAAB BOFORS DYNAMICS
www.saab.se



SAAB



Korresponderande ledamoten
STELLAN BOJERUD

Överstelöjtnant Stellan Bojerud har tidigare bl. a. varit huvudlärare i militärhistoria vid Försvarshögskolan och är efter pensionsavgången 2003 verksam som författare och journalist.

Sjöstriden vid Koh Chang 1941

Den 17 januari 1941 utkämpades en märklig sjöstrid vid Koh Chang i Siambukten. Ön Koh Chang är en av de större i den thailändska arkipelagen och belägen ca 30 mil öster om Bangkok nära gränsen till Kambodja. Det märkliga med denna strid är att uppfattningarna om vad som verkligen hände under det relativt korta stridsförloppet ännu idag uppvisar stora avvikelser, då de redovisas i olika källor. Med tanke på att Thailand är ett populärt resmål för svenskar och då Koh Chang är en etablerad turistort, kan det vara på sin plats att presentera denna sjöstrid i fjärran farvatten även för en svensk läsekrets.

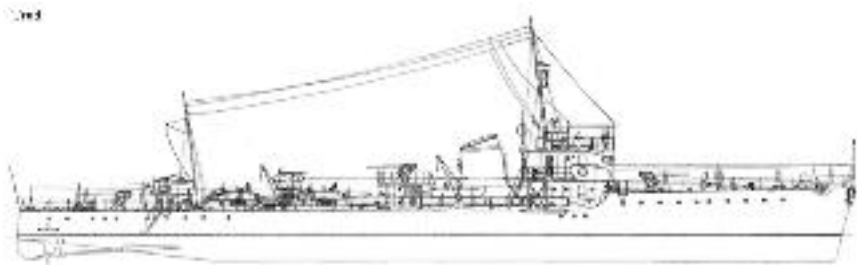
Bakgrund

Sedan Frankrike besegrats av tyskarna våren 1940 hade den av tyskarna icke ockuperade delen av Frankrike, Vichy-Frankrike, fortfarande kontrollen över ett antal kolonier varibland Franska Indokina (nu Kambodja, Laos och Vietnam). I Thailand¹⁾ beslöt premiärministern, generalmajor Plaek Phibunsongkhram, att utnyttja Frankrikes svaghet för att återerövra områden som Frankrike på 1890-talet avpressat Siam. På tre täter gick thailändska armén i oktober 1940 in i Kambodja och Laos.

De underlägsna franska arméstridskrafterna sökte genom kraftsamling göra ett motanfall i västra Kambodja, ett angrepp som skulle sättas in den 16 januari

1941. För att understödja detta anfall beslöt generalguvernören i Indokina, amiral Jean Decoux, att sätta in sjöstridskrafter för kustbeskjutning och bekämpa thailändska sjöstyrkor mellan hamnstaderna Satahib²⁾ i östra Bangkokbukten och till kambodjanska gränsen.

En stridsgrupp (Groupe Occasionel) hade bildats i Saigon³⁾ den 19 november 1940 bestående av lätta kryssaren *Lamotte-Picquet* (9350 ton⁴⁾, 1926, 33 knop, 8-15 cm kan, 4-76 mm lvkan, 4-13 mm lvksp och 12 torpedtuber), kanonbåtarna *Dumont d'Urville* (2600 ton, 1931, 18 knop, 3-14 cm kan, 4-37 mm lvkan, 6-lvksp), *Amiral Charner* (1932 = föregående), *Tahure* (850 ton, 1918, 20 knop, 2-14 cm kan, 1-76 mm lvkan, 4-lvksp) och



Marne (600 ton, 1916, 21 knop, 2-10 cm kan, 2-65 mm kan).

Styrkan, som samövats i Camrah Bay söder om Saigon stod under befäl av kommandör Bérenger tillika fartygschef på *Lamotte-Piquet*. Besättningarna var vältränade, men fartygen var efter lång tid i kolonierna inte fullständigt underhållna och kunde inte uppnå tabellfarter. De större kanonbåtarna kunde exempelvis endast prestera ca 14 knop.

Thailändska flottan

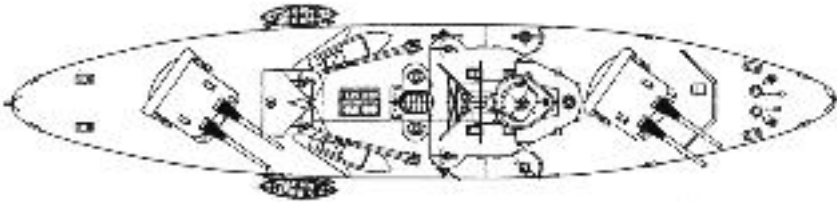
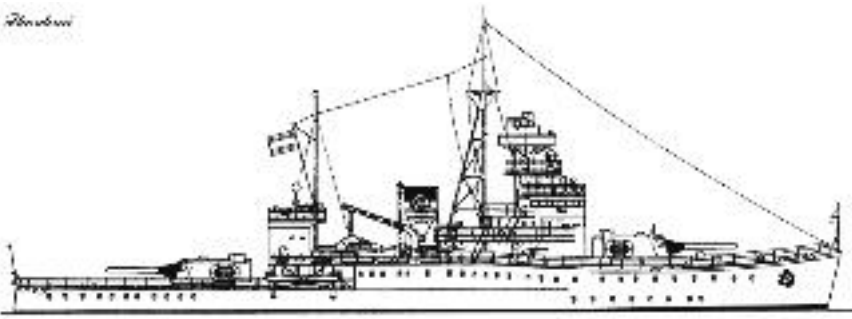
Efter första världskriget hade den siamesiska flottan inte vidmakthållits, men efter det att en militärdiktatur etablerats 1932 påbörjades en snabb sjömilitär upprustning. Flottan omfattade i januari 1941 fyra kustpansarskepp, tolv större torpedbåtar och fyra ubåtar samt ett antal andra fartyg. Två kryssare var sedan 1939 under byggnad i Italien, men hade beslagtogs av italienarna⁵). Den thailändska flottan förfogade över moderna fartyg och hade välövade besättningar.

I de farvatten, där fransmännen avsåg operera, befann sig kustpansarskeppen *Thonburi*⁶) (2300 ton, 1938, 15 knop, 4-20 cm kan, 4-76 mm lvkan, 4-40 mm lvkan), *Sri Ayuthia*⁷) (1937 = föregående), sex större torpedbåtar av Puket-klass (470 ton, 31 knop, 3-76 mm lvkan, 2-20 mm

lvkan, 6 torpedtuber), varibland nr 11 *Trad*⁸) (1935) nr 23 *Rayong* (1937), nr 32 *Chonburi*⁹) (1937) och nr 33 *Songkla*¹⁰) (1937) samt två kustubåtar. Härutöver disponerades några ytterligare fartyg med ringa stridsvärde. Fartygen var indelade i två stridsgrupper om vardera ett kustpansarskepp och tre torpedbåtar, som regelbundet avlöste varandra såsom främre styrka vid Koh Chang.

Den franska stridsplanen

Marinchefen i Franska Indokina, amiral Terraux, gav den 13 januari order om att ingångsätta operationen mot Thailand, men kommandör Bérenger, som hade tjänstgjort i dessa farvatten i olika perioder sedan 1911 begärde ytterligare förberedelsestid och utverkade att operationen uppsköts 24 timmar. Som omedelbar åtgärd sände han de långsamma kanonbåtarna i förväg till ön Poulo Condore utanför Malayas (Malaysias) östkust. *Lamotte-Piquet* anslöt sig till dem den 15 januari omkring kl 1600. Kommandör Bérenger avstod alltså från att följa den kortare vägen längs Kambodjas kust och valde istället att korsa Siambukten två gånger. Härigenom skulle hans styrka närma sig operationsområdet från sydväst och förhoppningsvis undgå att upptäckas av thailändsk kustbevakning.



Fransk flygspaning konstaterade på morgonen den 16 januari två thailändska sjöstyrkor nämligen ett kustpansarskepp och tre torpedbåtar till ankars vid Koh Chang samt ett kustpansarskepp, fyra torpedbåtar, två ubåtar och två mindre fartyg vid Satahib på östra udden av Bangkokbukten¹¹⁾.

Kommandör Bérenger beslöt att anfälla den thailändska styrkan vid Koh Chang. Efter förberedelser och ordergivning satte styrkan kl 2115 den 16 januari kurs mot Koh Chang med en fart av 13,5 knop, vilket var högsta fart för den långsammaste kanonbåten. Söder om ön Koh Kra lät kommandör Bérenger den 17 januari kl 0545 enligt plan dela upp styrkan i tre grupper, som skulle vardera blockera en av de tänkta utfartslederna från Koh Chang för de thailändska fartygen.

Grupp 1

De mindre kanonbåtarna *Tahure* (ör-

logskapten Mercadier) och *Marne* (örlogskapten Marc) västerifrån mellan Koh Chang och Koh Kra. Tillsammans var de båda fartygen bestyckade med 2-14 cm och 2-10 cm kanoner.

Grupp 2

De större kanonbåtarna *Dumont d'Urville* (kommendör Toussaint de Quievrecourt) och *Amiral Charner* (kommendörkapten Le Calvez) söderifrån mellan Koh Kra och Koh Klum. Sammanlagt 6-14 cm kanoner.

Grupp 3

Kryssaren *Lamotte-Piquet* (kommendör Bérenger) gick med 20 knop för att spärra östra utfarten mellan Koh Klum och Koh Chang. Kryssarens huvudartilleri var som nämnts 8-15 cm kanoner och hon var bestyckad med 12 torpeder.

Anfallstidpunkten var satt till gryningen, som skulle inträffa kl 0630. Väd-

ret har av olika källor beskrivits som vackert och klart eller lätt dimma och regn. Av stridsavstånden framgår emellertid att sikten vid gryningen var omkring 10 000 meter för att någon timme senare omfatta hela horisonten. I morgonljuset framträdde de franska fartygens silhuetter tydligt mot horisonten, medan de thailändska var svåra att se mot den bakomliggande terrängen. Förutom de större öarna fanns det ett flertal små skär. Några öar var upp mot 200 meter höga. Farvattnen vimlade av okända grynnor.

På morgonen den 17 januari spanade ett franskt sjöflygplan typ Loire 130 fört av kapten Plainemaison kring Koh Chang och rapporterade omkring kl 0550 två kustpansarskepp och tre torpedbåtar. Han fällde kl 0605 bomber mot marinflygstationen på den närbelägna ön Koh Wai, som emellertid missade målen. Detta innebar att thailändarna blev alarmerade. De svarade med kraftig luftvärnseld och började ta upp ånga. För att spara bränsle hölls nämligen endast lågt ångtryck under natten.

Första fasen

Alarmerade av den franska flygspaningen och bombfällningen hade de thailändska fartygen intagit högsta stridsberedskap och torpedbåtarna höll på att ta upp ånga. Kustpansarskeppet *Thonburi* var dieseldrivet och var omedelbart gångklart¹²⁾.

Omkring kl 0610 (thailändsk uppgift) eller 0614 (fransk uppgift) öppnade *Songkla* eld med sina tre 76 mm kanoner mot *Lamotte-Piquet*. Stridsavståndet var 12 000 meter. Strax därpå öppnade även *Chonburi* eld, först mot kryssaren, men målväxlade snart då kanonbåtarna kom i sikte. Torpedbåtarna hade inte fått upp

tillräckligt ångtryck för gång och kunde av samma skäl inte heller använda sina torpeder. Torpedbåtarna hade vardera två vattenrörpannor typ Yarrow.

Kanonbåten *Dumont d'Urville* öppnade eld kl 0615. Kl 0619 öppnade *Lamotte-Piquet* eld, men salvan gick för långt och träffade land. Detta var ett lyckoskott, eftersom salvan träffade och delvis förstörde radiostationen på Koh Chang, vilket innebar att den thailändska styrkan fick svårigheter att begära flygunderstöd. Kryssaren sköt kl 0630 tre torpeder mot ett kustpansarskepp.

Enligt franska preliminära rapporter hade kustpansarskeppet *Sri Ayuthia* träffats av minst en torped och torpedbåten *Trad* hade träffats av artillerield, men båda dessa fartyg hade lyckats undkomma bakom öarna. Enligt flera källor hade dessa fartyg efteråt sjunkit på grunt vatten, men senare kunnat bärgas.

Omkring kl 0630 hade de franska kanonbåtarna under eldgivning närmat sig de thailändska torpedbåtarna varvid stridsavståndet nedgått till 2 600 meter. De thailändska torpedbåtarna hade fattat eld och besättningarna lämnade dem omkring kl 0645. *Songkla* sjönk kl 0653 och *Chonburi* kl 0655.

Andra fasen

Ombord på kustpansarskeppet *Thonburi*, som lillsammans med minutläggaren *Nong-Sarai*¹³⁾ (400 ton, 1936, 13 knop, 2-76 mm lvkan, 2-20 mm lvakan) och fiskeriinspektionsfartyget *Theo-Utok*¹⁴⁾ (50 ton, 1936, 9 knop, 1-37 mm kan) låg till ankars öster om Koh Chang, hade fartygschefen kommendörkapten Luang¹⁵⁾ Prom-Veerapan uppfattat luftvärnselden från torpedbåtarna kl 0605. Omkring kl 0620 varseblev han *Lamotte-Piquet* och sände då radiatorapport om detta till ami-

ralitetet. Samtidigt signalerade kommandörkapten Luang Prom-Veerapan optiskt till *Nong-Sarai* att inte följa med *Thonburi* under utbrytningen eftersom detta fartyg hade minor ombord. Ombord i *Lamotte-Piquet* upptäcktes *Thonburi* kl 0634 och 0645 öppnade kryssaren eld från 13 000 meter, vilken besvarades av *Thonburi*.

Vid kryssarens fjärde salva kl 0648 träffades kommandobryggan på *Thonburi* varvid bland annat kommandörkapten Luang Prom-Veerapan stupade¹⁶). Skeppets eldledningsutrustning, hydraulik och styrsystem slogs ut. Fartyget blev manöverodugligt, men efter några minuter lyckades navigeringsofficeren styra fartyget med det manuella reservsystem och fortsatte eldgivningen med manuella reservmetoder som bl. a innebar sidriktning genom att fartyget girade. Elden var relativt välriktad men långsam. *Thonburi* hade flera bränder ombord och började ta in vatten.

Kl 0700 ingrep även kanonbåtarna i eldgivningen från ca 10 000 meters avstånd. *Thonburi* målväxlade därvid till *Amiral Charner*. Kl 0732 beordrade kommandör Bérenger kanonbåtarna att förfölja *Thonburi*, men deras låga fart omöjliggjorde detta. Att han inte själv förföljde med kryssaren berodde på att dess djupgående var för stort för de grunda farvattnen. Kl 0748 sköt *Lamotte-Piquet* tre torpeder, som emellertid missade, varefter kommandör Bérenger beslöt att avbryta striden kl 0750. Ett av skälen till att avbryta striden var att kommandör Bérenger inte ville riskera sina fartyg i de grunda och ofullständigt sjömätta farvattnen samt att han förväntade sig att det överlägsna thailändska flyget när som helst skulle angripa hans styrka. Efter att ha avsökt farvattnet efter överle-

vande började den franska styrkan kl 0840 återfärden till Saigon.

Under återfärden utsattes den franska styrkan för flera thailändska bombanfall. Kl 0858 släppte två flygplan flera bomber, men endast en 50-kilos bomb träffade *Lamotte-Piquet*, dock utan att explodera. Denna bomb fälldes av korp-oral Chamraj Moungpaseart¹⁷) från flygplanet V 93 S typ Vought Corsair. Ytterligare flyganfall utfördes mellan kl 0900 och 0940 men avvisades genom stark luftvärnseld från de franska fartygen. *Thonburi* stävade samtidigt med kraftig styrbords slagsida norrut, men utsattes av misstag för ett thailändskt bombangrepp, som vållade ytterligare skador. Fartyget hade bränder ombord och tog in vatten, varför det kl 0950 strandades på sex meters djup utanför fastlandet vid Laem Ngop¹⁸). Kl 1100 beordrade navigeringsofficeren, som övertagit befälet, formellt att fartyget skulle överges¹⁹).

Resultatet

Fransmännen ansåg sig ha sänkt kustpansarskeppet *Sri Ayuhia* samt torpedbåtarna *Trad*, *Chonburi* och *Songkra* vid Kho Chang. Därefter hade kustpansarskeppet *Thonburi* sänkts öster om Kho Chang²⁰). Detta var en avgörande seger och den största franska sjömilitära framgången under andra världskriget. I mer euforiska stunder jämfördes striden med japanernas seger 1905 över ryssarna vid Tsushima.

Ovanstående fartyg uppges i det brittiska standardverket "Conway's All the Worlds fighting Ships 1922-1946"²¹) såsom sänkta den 17 januari 1941. *Sri Ayuhia* uppges bärgad och därefter reparerad i Japan 1941 medan *Thonburi* uppges ha sjunkit under bogsering. *Trad* uppges

ha blivit sänkt men sedermera blivit bärgad och åter satt i tjänst. Denna version av stridens resultat förekommer i många franska och angloamerikanska framställningar²²⁾.

Förlusterna

Som ovan nämnts var från början den franska uppfattningen att två kustpansarskepp och tre torpedbåtar sänkts. Thailandska källor uppger emellertid att endast *Chongburi* och *Songkra* sänktes samt att *Thonburi* skadades så svårt att hon måste sättas på grund. Rörande personella förluster uppskattade fransmännen att thailändarna förlorat ca 220 man på kustpansarskeppen och 80 på torpedbåtarna samt angav att 82 räddats. Fransmännen uppger att de själva inte lidit vare sig några materiella eller personella skador.

Thailändarna redovisar 36 stupade varav två officerare och 18 man på *Thonburi*, 14 man på *Chonburi* och två man på *Songkla*. Sammanlagt var thailändska marinens förluster under kriget 41 döda och 67 skadade, men då ingår även offer för ett franskt flyganfall mot *Chantaburi*. Enligt thailändsk uppfattning erhöll *Lamotte-Piquet* omfattande skador, som dock kunde repareras på ett dygn.

Rent generellt gäller att en stridande part oftast lämnar korrekta uppgifter om sina egna förluster men tenderar till att överdriva motståndarens. Så torde fallet vara även vad gäller striden vid Koh Chang. Fransmännen uttalade efter striderna sin beundran för thailändarnas med beslutsamhet förda strid och deras heroiska hjältemod – något som ingalunda störde den franska självuppfattningen, utan närmast förgyllde den franska segern.

Nyare fransk forskning anger att *Sri Ayutha* (kommendörkapten Luang

Sangwon Yutthakit) och *Trad* inte deltog i striden och ansluter sig alltså till den thailändska uppfattningen²³⁾. Rörande kustpansarskeppet finns det två uppgifter, nämligen att hon på morgonen den 17 januari redan hade lämnat Koh Chang för att gå till Satahib för att fylla förråden respektive att hon redan hade varit i Satahib och anlände till Koh Chang först på kvällen den 17 januari. *Trad* uppges hela tiden ha befunnit sig i Satahib.

Denna franska källa bedömer att uppgiften om *Trad* berodde på att en avståndsmätare tyckte sig uppfatta siffran 11 på det mål mot vilket *Lamotte-Piquet* kl 0619 sköt för långt och träffade radiostationen i land. Siffran 11 var ju det igenkänningsnummer *Trad* hade. Samma källa anger som trolig orsak för uppgiften om *Sri Ayutha* att detta beror på flygspaningen uppfattat minutläggaren *Nong-Sarai* som ett kustpansarskepp. Flygspaningen gjordes som nämnts i halvmörker och det var dagsljus först omkring kl 0630. Rörande torpedbåten nr 23 *Rayong* är tillgängliga källor eniga om att detta fartyg vid tiden för striderna befann sig på patrullering norr om Koh Chang. Hon var den tredje torpedbåten i stridsgrupp *Thonburi*.

”Spökskeppet” *Thonburi*

Jag har funnit sex olika versioner om vad som hände med *Thonburi* efter striden. Dessa kan indelas i tre grupper nämligen

- 1) hon sjönk på platsen
 - 2) hon sjönk under bogsering till reparation
 - 3) hon bärgades och återställdes i tjänst.
- Nutida turistbroschyrer och vraklistor uppger att *Thonburi* fortfarande ligger på botten utanför Koh Chang och att platsen för vraket är utmärkt med två

röda bojar. Detta är helt fel utan det är en förväxling med *Chonburi*, som förvisso ligger där på 15 meters djup tillsammans med *Songkla* och de är utmärkta med vardera en röd boj för att underlätta dykning. Det är emellertid sällan som dykning görs vid dessa vrak, eftersom sikten är dålig och varierar mellan i bästa fall tio meter ned till trettio centimeter²⁴).

Versionen att *Thonburi* skulle ha sjunkit under bogsering och blivit totalförlust lever märkligt nog vidare. David Manley skriver exempelvis: "The Thai transport Chang arrived at Koh Chang shortly after the French departed and took the Dhonburi in tow but she eventually capsized that afternoon and was a total loss"²⁵). Att *Thonburi* fanns kvar efter kriget framgår emellertid av otaliga marinkalendrar och inte minst den tillförlitliga, med tysk grundlighet utarbetade "Weyers Flotten Taschenbuch".

Thailändska marinkällor uppger att hon bogserades till Bangkok och därefter reparerades i Japan. Efter kriget blev hon flaggskepp i patrullbåtsflottiljen. Efter upphuggning placerades däck, brygga och ett kanontorn som monument vid den thailändska sjökrigsskolan Samut-hakarn. Varje år hålls där den 17 januari en åminnelseceremoni över de fallna vid Kho Chang. Detta är den sanna versionen²⁶).

Varför blev utfallet av denna strid en lättvunnen seger för fransmännen?

För det första hade den thailändska styrkan för låg beredskap. Detta i sin tur berodde på otillräcklig underrättelsetjänst genom agenter i Saigon, kustbevakning eller flygspaning. Thailändarna hade ingen förvarning om att en fransk styrka var

på väg. Likväl borde de ha vidtagit återgårdar för att regelmässigt vara stridsberedda under gryningstimmarna. När det väl blivit ljus och god sikt kunde beredskapen ha sänkts.

För det andra hade fransmännen en bra och enkel stridsplan samt valde en för motståndaren oväntad anfallsriktning. Kommendör Bérenger delade visserligen upp sin lilla styrka i tre grupper, men detta innebar inte kraftsplittring utan kraftsamling av eld, samtidigt som motståndaren fick svårare att välja mål.

För det tredje hade fransmännen ren och oförfalskad tur. Dels då helt oavsiktligt radiostationen på Koh Chang förstördes, dels då kommandobryggan på *Thonburi* träffades tidigt i striden.

För det fjärde fick de thailändska flyganfallen inte någon effekt, vilket berodde på sen rapportering men även på flygarnas bristande utbildningsnivå och att flygplanen var olämpliga för störbombfällning. De thailändska flygarna var skickliga och vana att samverka med arméförband, men var ovana att bekämpa sjömål.

Fransmännen hade även tur såtillvida att deras angrepp kom vid rätt tidpunkt. Hade de, såsom ursprungligen planerats, anfallit ett dygn tidigare hade de påträffat båda de två thailändska stridsgrupperna, som då hade vaktombyte vid Kho Chang. De hade då stått emot två kustpansarskepp och sex torpedbåtar.

Om fransmännen hade tur så innebar det omvänt att thailändarna hemsöktes av otur. Kommendör Bérenger avslutade sin dagorder den 18 januari 1941 med orden "Utsatta för flygbomber, omgivna av granatnedslag från en motståndare, som slagits med kraft, har ni alla givit ett exempel på mod värdigt era förfäder. Jag är stolt över er – Vive la FRANCE". Detta omdöme skulle även kunna tillskrivas de

thailändska sjömän, som missgynnade av Fru Fortuna tappert kämpade mot en

överlägsen motståndare. Ära över deras minne.

Noter

- 1) Fram till 1939 hette landet Siam.
- 2) Även skrivet Sattahip.
- 3) Nu Ho Chi Minh City
- 4) Siffrorna är avrundade.
- 5) Kryssarna införlivades med italienska flottan som Etna och Vesuvius.
- 6) I olika källor anges olika namn såsom Dhonburi, Dombhuri o s v.
- 7) Sri-Authia, Ayuthia o s v.
- 8) Trat.
- 9) Cholburi, Chumburi.
- 10) Songhkli, Songkhla, Songgkhla.
- 11) Skildringen av fransmännens order och åtgärder bygger på La bataille de Koh Chang 1941. <http://www.netmarine.net/bat/croiseur/lamotte/kochang/>
- 12) Skildringen av thailändska order och åtgärder bygger på Songlod Bichaikul, Koh Chang: le point de vue Thailandais, Encyclopédie Navale de la Seconde Guerre Mondiale. <http://www.lemairesoft.happyhost.org/ship/bat/911.html>
- 13) Nhongarhai etc.
- 14) Thiew Uthock etc.
- 15) Luang är en icke-ärfdig adelstitel som förlänas för särskilda förtjänster.
- 16) Postumt befordrad till kommandör.
- 17) Sedermera pensionerad som överstelöjtnant.
- 18) Även Laem Ngob.
- 19) Efter kriget har ett minnesmonument uppförts vid Laem Ngop.
- 20) <http://www.lemairesoft.happyhost.org/ship/bat/911.html>
- 21) Conway's Maritime Press, Norwich, 1980.
- 22) Se exempelvis Kafka, R och Pepperburg R, Warships of the World, New York 1946.
- 23) La bataille de Koh Chang. <http://www.netmarine.net/bat/croiseur/lamotte/kochang/>
- 24) <http://www.kochangvr.com/seabattlewrecks/kochangwrecks.htm>
- 25) <http://www.btinternet.com/~david.Manley/naval/genquar/kochang.htm>
- 26) <http://www.rtna.ac.th/english/SightseeingRTNA/HTMSThonburi/HTMSThonburi.html>



Civilingenjör Carl-Henrik Walde arbetade under åren 1958-2003 inom marinförvaltningen, senare Försvarets materielverk. Han var 1974-1982 chef för den marina Sambandsbyrån och 1982-1989 för den gemensamma Radiobyrån. Efter pensionsavgång är han idag en av de drivande krafterna inom den Svenska Nationalkommittén för RadioVetenskap (SNRV), ett expertorgan under Kungl. Vetenskapsakademien. Han är radioamatör med anropssignalen SM5BF.

Swedish submarine communication during 100 years, the role of Ernst F. W. Alexanderson, and how the Royal Swedish Navy helped Varberg radio at Grimeton (SAQ) to world heritage status.

Abstract

Submarine technology as well as that of radio, "wireless" at the time, started in the 1890's. This paper will give an overview of the development over a hundred years concentrating on the two most important submarine communication techniques, viz. the "longwaves" (VLF and LF) to a submerged sub and the "short-waves" (HF) from a sub on or just below the water surface.

VLF was introduced during the Second World War (WWII) using already available systems for public correspondence, soon followed by establishments dedicated to submarine use. HF burst transmission was introduced in WWII by the German Navy, in Sweden during the 1960's.

Ernst F. W. Alexanderson, a Swedish emigrant to the United States of America working with General Electric at

Schenectay, N.Y., designed radio equipment and antenna systems for worldwide use. From late 1924, the Alexanderson VLF alternator and multiple tuned antenna system at the Swedish Telecom radio station Grimeton, were used for public communication from SAQ to USA.

During WWII and for some years after that, the Royal Swedish Navy used SAQ for traffic to submarines, in retrospect crucial for the survival of the station, still in perfect working order. SAQ is the only remaining pre-electronic transmitter for transatlantic work and was put on the Unesco World Heritage List in 2004.

Introduction

On July 2nd 2004, Unesco put Varberg Radio at Grimeton (SAQ), on the World Heritage List, declaring:

"The Varberg Radio Station at Grimeton in southern Sweden (built in 1922-1924) is an exceptionally well preserved monument to early wireless transatlantic communication. It consists of the transmitter equipment, including the aerial system of six 127-m high steel towers. Though no longer in regular use, the equipment has been maintained in operating condition. The 109.9-ha site comprises buildings housing the original Alexanderson transmitter, including the towers with their antennae, short-wave transmitters with their antennae, and a residential area with staff housing. The architect Carl Åkerblad designed the main buildings in the neo-classical style and the structural engineer Henrik Kreüger was responsible for the antenna towers, the tallest built structures

in Sweden at that time. The site is an outstanding example of the development of telecommunications and is the only surviving example of a major transmitting station based on pre-electronic technology."

Ernst F. W. Alexanderson, the foremost one to be honoured, was unfortunately not credited with his full name in the Unesco declaration. Without Alexanderson, designer of the radio equipment and the antenna system, SAQ had never succeeded in attaining world heritage status; this paper will show his role. SAQ is unique in another way being the only world heritage object to be visited far away by DX radio reception.

With one exception or two, the naval officers in the references and in the text were/are fellows of Kungl. Örlogsmanna-



Grimeton in the 1920's (Foto: Gustaf Björkström, Länsmuseet Varberg)

sällskapet (KÖMS, the Swedish Royal Academy of Naval Sciences). The references are in chronological order, of them a few are of a general nature and difficult to assign to any particular part of the paper. The article is public domain and based on an SAQ conference contribution¹⁷⁾ and on the communications chapter of Captain Roderick Klintebo's book celebrating the Swedish submarine centenary¹⁴⁾. Those wanting to dig more deeply into the topic are recommended to read the book.

Some people have questioned my earlier articles as including classified matters, but all contents are of a general nature. The "disclosed" facts are known to everybody in the field – let us thus include the general public.

It started in the 19th century

First, a bit of early radio history for the younger generations: In the 1860's James Clerk Maxwell, then at King's College in London, wrote a letter to his cousin saying: *"I have a paper afloat which, til convinced to the contrary, I hold to be great guns."* In the 1870's, he published his theory on electromagnetic waves which was confirmed experimentally by Heinrich Hertz ten years later. Nikola Tesla's work on AC for power and light applications included high frequency alternators and already in the early 1890's he foresaw transatlantic wireless telegraphy employing continuous waves (CW). In May 1895, Alexander Popov demonstrated a receiver to predict arriving thunderstorms. It is rumoured and may well be true that he also had sent wireless signals to ships, a fact then concealed by the Imperial Russian Navy. In September 1895, Guglielmo Marconi made his first exper-

iments. Being an engineer and entrepreneur, he was the first person to understand that these waves could be used for wireless communication and, in 1901, he covered the Atlantic. He became regarded by everybody, including Popov, as the father of radio, and was awarded the 1909 Nobel Prize in Physics, shared with Karl Ferdinand Braun, "in recognition of their contributions to the development of wireless telegraphy."

In the beginning, emissions were generated by electric sparks producing damped waves, i. e. the signal amplitude decreased with time until the next spark occurred. This system was restricted to morse telegraphy and had a wide radio spectrum limiting the number of stations on the air. At the turn of the century, constant amplitude and CW became possible with the Poulsen electric arc converter and the Goldschmidt, Arco-Slaby, Béthenod-Latour and Alexanderson types of rotary machinery. In the 1920's, transmitting tubes had arrived and the famous Rugby station used these from its start in 1925.

Ernst F. W. Alexanderson

Ernst Fredrik Werner Alexanderson (1878-1975) was born in Uppsala, Sweden, graduated at the Royal Technical Institute (KTH) in Stockholm in 1900 and then spent some time at the Technical University in Berlin-Charlottenburg where he got a good basic knowledge of "radio". His future was decided very early by his reading Charles P. Steinmetz's book on the "Theory and Calculation of Alternating Current Phenomena." Alexanderson went to the United States in 1901 and after a while Steinmetz recommended him for a job at General Electric

(GE) in Schenectady, New York. There he stayed for the rest of his long and creative life working with practically everything in electricity from AC and DC to television and transistors.



Alexandersson as a young engineer at General Electric (Foto: Telemuseum)

In 1919 he received the Medal of Honor from IRE (Institute of Radio Engineers, 1921 serving as its president) and in 1944 the Edison Medal from AIEE (American Institute of Electrical Engi-

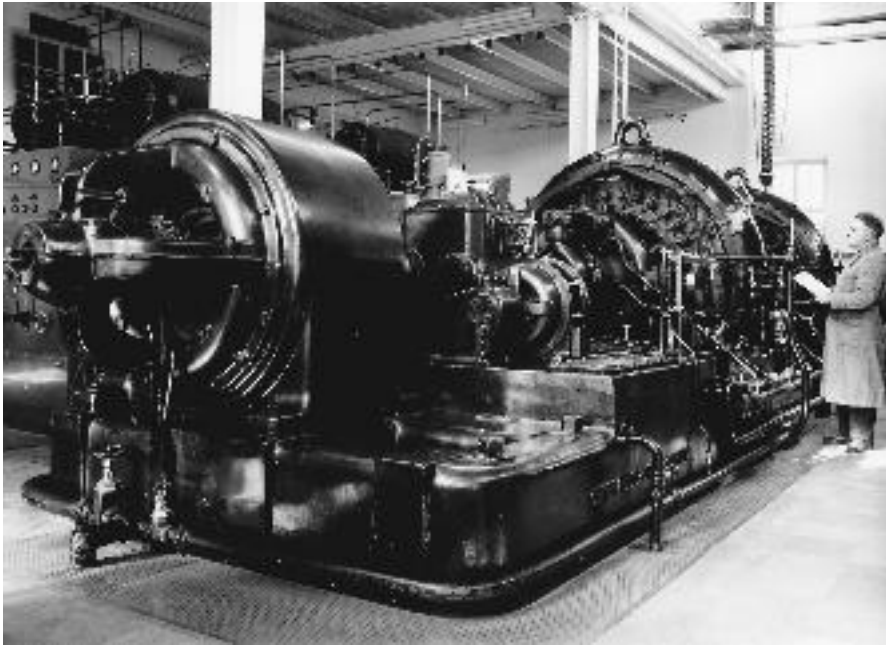
neers); they merged in 1963 to become IEEE. Alexanderson was elected a member of the Royal Swedish Academy of Engineering Sciences in 1924 and of the Royal Swedish Academy of Sciences in 1934. He was awarded many decorations, honorary doctorates from the University of Uppsala and the Royal Institute of Technology in Stockholm and, at 94, his 345th patent was registered.

The alternator and the multiple tuned antenna

Just after the turn of the century, Alexanderson began to design HF alternators based on an idea of Reginald A. Fessenden who used one for his broadcasting experiment on Christmas Eve 1906 when voice, singing and music bewildered the radio officers of ships along the US east coast.¹⁾ The design of the 200 kW alternators for VLF was ready in 1918. Including the very impressive multiple tuned antenna, they were manufactured by General Electric and sold by the Radio Corporation of America (RCA) around the world. The network included 18 transmitters in continental USA, Hawaii, Wales, Poland and Sweden (two for SAQ, owned by the Royal Swedish Telegraph Board, Swedish Telecom).

Two alternators with an output power of 200 kW could be used one at a time or in parallel. The rotating disc of the motor-generator was 1.6 m in diameter and the air gap 1 mm. At 2 100 rpm, the rotor peripheral velocity was 180 m/s illustrating the seriousness of the mechanical problems. The towers carried twelve 2 200 m long wires that connected the six vertical antenna elements from the top of each tower.¹⁰⁾

In October 1924, the first message



*The twin alternators in 1951 supervised by Albert Nilsson, Swedish Telecom
(Foto: Telemuseum)*

from SAQ, i. e. "Varberg Radio" at Grimeton on the Swedish west coast, was sent to the "Radio Central" of RCA at Rocky Point, Long Island, USA. The wavelength was about 18 000 m, soon changed to a frequency of 17.2 kHz. The commercial service "via RCA" started December 1st 1924. On July 2nd 1925, the station was inaugurated by King Gustaf V sending a telegram to Calvin Coolidge, President of the United States, praising the new link to America. He also praised "the democratic shelter under which millions of Swedes had found new homes."

We will now put the history of SAQ on standby giving submarine communication a break-in.

Submarine communication before the Second World War

"Wireless" was introduced in our navy in 1899, the driving force being Lieutenant (later Admiral) Charles Léon de Champs. After some years, he was accompanied by Ragnar Rendahl, a brilliant Swedish engineer working at AEG/Telefunken in Germany, who became the first "electro engineer" of the Royal Swedish Navy. After the first decade, the merchant marine followed suit and Karlskrona Radio opened for public correspondence on July 15th 1910, its callsign SAA still kept for the communication center of our navy.¹⁶⁾

In TiS Rendahl wrote the first "Årsberättelse (yearly report) i radiotelegrafi."²⁾ For Karlsborg Radio, the main Swedish Telecom transmitter facility before Grimeton, he advocated an LF transmitter similar to Alexanderson's, but of his own design. The organizations involved disputed on the most suitable technique and Swedish Telecom installed a spark transmitter (the "alarm clock of Europe"). According to Gösta Brigge, Rendahl took on a formidable job which he performed in excellence.⁴⁾

In 1914 or 1915, *HMS Svärdfisken* (the Swordfish) was the first submarine to get wireless. Using LF spark transmitters for morse telegraphy on wavelengths of 300, 450 and 600 m, submarine radio traffic did not differ much from ordinary means of communication. Thermionic valves (electronic tubes) were invented in the 1910's and with them, HF telephony became possible. The submarines were the first Swedish units to get tube equipment, the SRA (Svenska Radioaktiebolaget) transmitter AU-200-II and receiver SMU.⁴⁾ As antennas, the submarines used insulated wires forward and aft of the conning tower with the usual artillery people conflict. The loop for D/F (direction finding) navigation was used also for radio communication, sometimes with better performance than the wires, sometimes not. For good reception, the antenna could not be lower than a few metres below the surface.

Admiral Erik Anderberg's personal notes (still kept with his sons) say that he was in Varberg in 1925 commanding *HMS Rigel*. He went to Grimeton to agree upon a test from SAQ to submerged *HMS Illern* (the Polecat), commanded by Lieutenant Commander (later Captain) Sten Gustaf Weinberg. Ander-

berg, who had installed the receiving equipment in Illern, said that he convinced Weinberg that such reception was possible. The Illern logbooks of July 11th-12th 1925 do not mention radio, but they confirm that the tests were made as the submarine dived and surfaced a few times outside Varberg. We hope to find documents giving more details of the result which were not mentioned in the last "Årsberättelse i radiotelegrafi", written by Anderberg and printed in TiS in 1928.³⁾

If, besides tests, VLF was used to submerged submarines before WWII is not known; this will continue to be an important research area where help will be most welcome.

Submarine communication in the Second World War

Submarine communication in WWII was vastly improved by the great sea powers beginning to use VLF, the Royal Navy from Rugby and the Kriegsmarine from Nauen, later followed by "Goliath" in Kalbe an der Milde about 130 kms west of Berlin. Goliath, biggest in the world, was built in great haste 1941-43, had an output power of 1 MW and a large, highly efficient antenna, based on the principles of the Alexanderson multiple tuned system. It had global coverage with an antenna depth in the South Atlantic of 10 m below the surface. The HF return channel was ordinary morse, the German Navy later introducing a primitive burst transmission system called "Kurier" in which the 0.43 second message was displayed on an oscilloscope, photographed and evaluated in "Koralle", the bunker of Admiral Dönitz in Bernau 30 kms northeast of Berlin.

In 1941 and with considerable foresight, the signals department of the Swedish Navy drew up a plan for submarine communication settling for SAQ with its low frequency and high power as the main VLF station to the Swedish submarines. HF communication from the submarines was considered "unsolvable", here interpreted as possible only for submarines on the surface.

In neutral Sweden, SAQ at Grimeton continued to be used for public correspondence that was increasingly important as one of the few possible communications links with belligerents as well as non-belligerents. It was also used to our submarines, e.g. for messages to the downed *HMS Ulven* (the Wolf), sent from "Per-Albins ledningsvagn" (the mobile communication center of the Swedish premier), the reception confirmed by the radioman of *HMS Delfinen* (the Dolphin) which took part in the search.

Submarine communication after WWII

In studies and notes of meetings in the years following the war, the Swedish Naval Staff showed continued excellent foresight in submarine communication. Lieutenant Commander Bengt Lundvall (later Admiral) reported from his visit to the Admiralty that, in addition to VLF Rugby, the Royal Navy had 40 kW LF transmitters (frequency range 40-50 kHz) giving very limited depth of reception, but quite suitable in low saline waters like the Baltic. He also said that the British had removed the D/F loop and all wire antennas and installed two crossed coils, possibly with ferrite cores, with a reception depth of 20 m (most probably from Rugby). He added that a periscope-

like retractable HF antenna mast should improve our existing HF transmitting system. No document mentioned burst transmission, an area possibly regarded too secret to be included in notes, not covered at all or discussed only in a smaller circle of people.

***HMS Sjöormen* – Swedish submarine communication improves**

The *Sjöormen* (Sea Serpent) class, delivered the 1960's, regarded as a milestone for Swedish submarine development with better radio communications including radically improved VLF/LF reception, burst transmission on HF and new principles of system design. This system step created a powerful submarine communications system along the principle "standards above all" that has been unchanged. Our policy facilitated installation, maintenance and upcoming modifications as well as retrofitting the *Hajen* and *Draken* series and using well-tryed equipment for newbuildings.

With few exceptions, the *Sjöormen* equipment were new, either designed for the purpose or available as COTS. The transistor had been invented in the mid 1940's, a technology step comparable to that of the thermionic valve. It took some time for this technology to mature and only the burst transmission system was fully solid state with discrete transistors and core memory. Satellite systems were disregarded; as an independent nation, we could not "control" them. In a recent TiS, Commander Håkan Nilsson and Captain Anders Järn, gave their views on underwater communications calling for systems not available today and thus outside the scope of my article.^{18, 19)}



HMS Sjöormen at sea. The HF transmitting antenna is the mast with the horizontal disc; the VLF receiving antenna radome is at the top of the conning tower, aft. (Foto: Kockums)

Longwave to the submerged submarine

In principle, the depth of VLF/LF reception depends on

- water salinity
- transmitter radio frequency
- transmitter power
- transmitter antenna efficiency
- distance to transmitter
- modulation method and signal processing efficiency
- data transfer rate
- sensitivity and selectivity of sub antenna and receiver system

Three parameters, viz. water salinity, transmitter radio frequency and transmitter antenna efficiency, interact. For the first two a lower frequency is better,

for the latter a higher one. In the Kattegat, VLF is needed; in the Baltic LF is optimum. The signal from the longwave transmitter goes along the ground and over the water surface and then almost vertically down to the submarine. The dominating attenuation is in the water and the locality of the transmitter is of less significance.

As mentioned earlier, the Royal Swedish Navy needed to supplement SAQ with an LF transmitter of its own, optimized for the Baltic. It was to be installed near the small town of Trosa. However, the location was regarded as vulnerable and was changed to the village of Ruda west of Oskarshamn. Swedish Philips delivered a 40 kW LF transmitter, Jucho GmbH in Germany the 200 meter umbrel-

la mast, i. e. with toploading wires. Ruda Radio opened for traffic on December 1st 1959; plans for a second installation did not materialize.

A decade later, the Swedish National Defence Research Institute (FOA) was asked to study how to cover the Baltic with another LF station. Neither geographical databases, nor sufficient calculating power were available. Thus, the study was based on manual methods, a simple but ingenious way of overlaying two identically scaled viewgraphs, one with circles of transmitter field strength, one a map with curves of needed field strengths for the desired depth of reception. The result was very astonishing: the optimum site was west of Oskarshamn, i. e. near Ruda; FOA then proposed two lower power transmitters.^{5, 6)} After trying different ways to implement these, they eventually came about, based on two disused Air Force jamming transmitters, an idea once suggested by Commander Percy Björling.

At a meeting in Grimeton in 2003 I was asked, then retired, by Captain Bo Rask, Commanding Officer of the Submarine Flotilla, to write a memorandum on longwave stations where SAQ, its low frequency and its large antenna system might be considered as possible resources.¹³⁾ Today, along the lines of the memo, the stations are being modernized with solid state equipment, MSK modulation and remote control, i. e. to the general state-of-the-art of submarine communication.

To reach depths of the order of 10 m, the VLF frequency range of 14-25 kHz is used. One station, possibly the strongest in the world, is the German NATO facility of Ramsloh (Rhauderfehn), 70 kms west of Bremen, in essence comparable

to Goliath. It comprises eight 100 kW transmitter units, each with a 350 m mast. For depths of the order of 100 m, lower frequencies are needed. Systems with frequencies of about 80 Hz, used by USA (terminated) and Russia, need great transmitter powers and giant antenna systems, out of the question for a small nation.

For reception, two crossed ferrite loop antennas on the rear upper part of the conning tower were used. Swedish Philips made the antenna and the solid state aerial tuner/amplifier. It was easy to specify: the best possible sensitivity and selectivity for weak signals and that at the expense of everything else. This unit was delivered before schedule, had excellent performance and a lower price than estimated – a very rare situation. It got a long life, eventually being replaced by NATO standard equipment from Bradley, UK, being recommended by Oddbjørn Strømsnes and Henning Landbo, my Norwegian and Danish opposite numbers at the time.

As submarine receivers, we chose Rascal RA117 (including VLF preselectors) which had an innovative method of frequency control, well suited to morse telegraphy, the main method of communication at the time. In the 1970's, the receivers were changed to the new navy standard contracted jointly with the Royal Danish Navy. It was fully solid state and was manufactured by Standard Radio, Sweden (part of the ITT group). It is easy to operate, very reliable, and still in use.

HF and burst transmission

In principle, a burst transmission radio system should

- expose the transmitter antenna over water as little as possible

- allow antenna tuning without transmitting power
- use high transmitter power
- have a well structured chain of receivers with diversity and redundancy
- forward messages to the combat centre in a quick and secure way
- have a flexible frequency management based on wave propagation prognoses
- employ a data transfer rate and modulation suitable for the actual wave propagation
- use efficient signal processing including forward error correction
- avoid stereotype messages
- have a quick and secure ciphering system

It should be mentioned that a return channel, in this case VLF or LF, is needed to acknowledge received messages.

In the 1950's, Marinförvaltningens "Telelab" (the electronics laboratory of the Navy Board), started work on a highly secret burst transmission system, "Snaggen", including a better submarine HF antenna. Snaggen was tested on air, the antenna as a model scaled to a higher frequency. Unfortunately, this was the time when key personnel, including that of Telelab, left for consulting firms, a trend that was encouraged. We, the young inexperienced engineers, had to continue the job of acquiring the equipment.

Signal processing had not come far those days and the first data code, primitive and binary, had to be chosen by me. It indicated symbol errors, no more, and we had to rely on the redundancy of the diversity receiver chain, the structure of which has been immune to all reorganizations. At that time, ciphering was one-time pad and messages were recorded on

a standard teleprinter, its "bell" function used to alert the radio officer on watch. Since then, some refinements, not mentioned here, have been included; other refinements, not mentioned here, may await their turn.

The HF transmitter (Ra850) was designed by GEC, UK (later part of the Marconi group, now Ericsson). The English called it the "Squash" transmitter, its double meaning probably intentional. The transmitter could give 1 kW in burst mode, but had only a few fixed frequencies, not really acceptable. The matter was heavily discussed, but it was decided that we should go on, albeit there were less expensive frequency flexible transmitters on the US market. Rather soon, we had to add a synthesizer, made by Elmer SpA, Italy (later part of the Marconi group, now Ericsson). In the 1970's, the transmitter was changed to the new navy standard from Standard Radio, as reliable as the receivers.

It is difficult to get an electrically as well as mechanically good submarine HF antenna enabling the transmitting submarine to stay under the surface. Commander (E) Sven Linder negotiated with the US Navy, which had one or two types of retractable antennas designed for nuclear submarines, and a contract was signed with ITT. These antennas were excellent, although expensive, and very efficient – someone asked if a new coast radio station had gone on air. They turned out to be very reliable and got a long life; they were kept in the Challenger class in the Republic of Singapore Navy.

Grimeton in danger, but saved

SAQ was in commercial telegraph service slightly beyond the Second World War

1939-1945. After that period, the alternator and its antenna system stood a very small chance of surviving because inter-continental communications had been taken over by HF radio. However, the Royal Swedish Navy still needed SAQ and its antenna system and without being aware of our cultural foresight, we remunerated the maintenance costs, predominantly for the painting of the antenna towers.

Unfortunately, the naval interest decreased as the Kattegat on the west coast of Sweden was no longer a priority area. In 1995, the Radio Services of Swedish Telecom decided to close SAQ, still very well maintained and in perfect working order. As people prepared themselves to listen to the last transmission, other people started a resistance movement. As our first victory, we succeeded in getting a few months of postponement.

Thus, the "last SAQ transmission" by the one and only remaining Alexander-son alternator could be heard in September 1995 at the IEE London conference "A Hundred Years of Radio" as well as in the United States. Many radio amateurs and professionals were present at the conference and, signals being heard in the auditorium, they took down the live message received by courtesy of BBC.⁹⁾

Luckily, interest to preserve the station and to maintain it in working order increased and after a very short time the situation was totally reversed. The Swedish National Heritage Board, the County of Halland, the town of Varberg and the Radio Services of Swedish Telecom gave generous support, backed by very hard pressure from radio enthusiasts, radio engineers, radio officers and radio amateurs. Living in the outskirts of Stockholm, I became sort of SAQ ambas-

sador to the Royal Academy of Sciences and similar organizations in the Swedish capital.

Grimeton Radio was listed as a national industrial monument in October 1996. A year later it was honoured as the foremost one of that year and also put on the list of the most important sites of the country. Protected by Swedish law, the station buildings, the alternator and the multiple tuned antenna of Grimeton Radio will for ever be kept in working order.

Royal support

On the first day of the new millennium, SAQ sent a message from the King of Sweden, H. M. Carl XVI Gustaf, the "etat" keyed by Lars Kålland SM6NM (a professional radio officer):

"Seventyfive years ago the first wireless messages were sent from the radio station at Grimeton in Sweden to the United States of America. The new link was supplied with the ultimate in modern radio technology at that time, invented by the Swedish-American Ernst F.W. Alexanderson, USA.

In that first message from Grimeton seventyfive years ago, my great grandfather King Gustaf V expressed the hope that better communications would strengthen the relations between peoples and nations. Today the only existing Alexanderson transmitter is again sending a message around the world.

Today the unique radio transmitter at Grimeton meets a new millennium. My message today is, however, the same as that sent by King Gustaf V seventyfive years ago. With modern technology and means of communication, the possibilities of deepened understanding, peace, demo-

cracy and free exchange of opinions between the peoples of the world will increase.

Finally, I wish A Happy New Year to all of you around the world, who are listening to this transmission!"

The message was reported received by about a hundred listeners in Europe and in the United States, Minnesota being most distant.



*Transmission of the royal message
(Foto: Hans G Larsson, TeliaSonera)*

On September 5th 2001, King Carl XVI Gustaf and Queen Silvia visited Grimeton and sent another "etat" from SAQ to the People of the world, keyed by myself (not a professional, just a radio amateur). Sitting there, the royal couple standing behind, was great. The radiogram read: *"on july 2 1925 my great grandfather inaugurated grimeton radio and on jan 1 2000 saq transmitted my millennium message stop today on our royal tour we send our best wishes from saq = carl gustaf rex silvia regina"*

The world heritage

Some of us got world heritage in mind already in 1996. After eight years of heavy

work, SAQ was put on the Unesco World Heritage List on July 2nd 2004, exactly 79 years from the station inauguration. Thanks are due for intense efforts by numerous people all over Sweden including the Swedish Government, the Swedish National Heritage Board, the county of Halland, the town of Varberg, the Radio Services of Swedish Telecom and the supporting non-profit society of Alexander. The Unesco declaration is a major achievement for radio people and a manifestation for a nation like Sweden which is reckoned among the foremost countries in IT and radio communications.¹²⁾

The celebrations started only a few hours after the Unesco decision. The Halland County Governor, Mrs. Karin Starrin, spoke to the crowd from a balcony at the main square in Varberg. On the 2004 "Alexander Day" two days later, 1 600 people visited the station to see and hear SAQ transmitting the news. The return channels were amateur radio to SA6Q, email and fax – things change with time.

Swedish Telecom has generously donated SAQ to the World Heritage Foundation of Grimeton adding a very substantial amount for further operation and maintenance. Thanks are due also to the Royal Swedish Navy which earlier put in a lot of money. The station is in almost mint condition and the towers have recently been completely repainted.

The visitors' centre, sponsored by the town of Varberg and the Varberg Savings Bank Foundation, opened on July 2nd 2005, exactly 80 years from the SAQ inauguration. It will contain activities to stimulate young people to show interest in natural science and technology, an "Alex's lab" having already been created

in an additional building. The station is shown at regular intervals and the alternator is run on dummy load about once a week during the summer. The 2 200 m long multiple tuned antenna is an eye-catcher from the west coast railway, from the E6 highway and through submarine periscopes in the Kattgat. The SAQ website will tell you how and when to go there.

SAQ still on air as a tribute to "Alex"

From the spark era 1900-1920 and the electronic tube era 1920-1960, we are in the era of transistors and integrated circuits. Over these years, we have been able to follow the development of submarine communications from signal flags up to the fully solid state radio communications of our navy. In the systems of today, with their efficient signal processing and remote controlling of distant equipment, one component is unique: the pre-electronic radio station at Grimeton, one of its foremost sponsors being the Royal Swedish Navy.

Ernst Alexanderson was inducted posthumously into the US National Inventors Hall of Fame in 1983. He was very well known in USA, less so in his native country. We hope that also Swedish people will catch up when visiting SAQ which will go on air once a year on Alexander Day in late June or early July. The cooling water fountains, the clicking relays, the liquid variable resistors and the rumbling 50 ton alternator will recall the atmosphere of the 1920's – please pay tribute to "Alex, the complete chief engineer."

SAQ in a peaceful world

Unesco was born on November 4th 1946. For 60 years, the organization has been fulfilling an ambitious goal: "to build peace in the minds of men." That includes the preservation of the natural and cultural objects on the World Heritage list. Within the framework of Partnership for Peace (PfP), the 80 year old transmitting facilities of Grimeton and SAQ are ready to support this Unesco goal.

Acknowledgements

I am indebted to books, journals and proceedings and to my friends everywhere for support in writing this article and earlier papers on SAQ. Special thanks go to Hans Bergfast and Karl-Gustav Strid SM6FJB for their expertise in preparing the world heritage application, to Försvarets Historiska Telesamlingar (FHT, the Swedish Defence Historical Collections) for financial support and to KÖMS and Krigsarkivet (KrA, the Military Archives of Sweden) for valuable help in my research.

I also like to mention the support from Gunnar Brodin whom I first met at KTH in the 1950's. He became a professor at his alma mater and found an interest in Alexanderson and his work. He ended his career as Marshal of the Realm, i.e. royal court CEO. Coming out of the wings at the royal visit in 2001, wearing his doctor's hat, he substituted for Ernst Alexanderson and delivered the first speech, quite appropriate for our foremost Alexanderson expert. His sudden appearance amazed his immediate superiors, our king and queen, who had not been told in advance.

References

- ¹⁾ E. F. W. Alexanderson. "Trans-Oceanic Radio Communication", Proc. IEEE, vol. 8, pp. 263-285, (1920); *ibid.* (reprint), vol. 87, pp. 1829-1837, (1999).
- ²⁾ R. Rendahl. "Årsberättelse i radiotelegrafi" (in Swedish), Tidskrift i Sjöväsendet, vol. 84, pp. 195-234, (1921).
- ³⁾ E. Anderberg. "Årsberättelse i radiotelegrafi" (in Swedish), Tidskrift i Sjöväsendet, vol. 91, pp. 173-195, (1928).
- ⁴⁾ G. Brigge. "Årsberättelse i förbindelseväsen 1952" (in Swedish), Tidskrift i Sjöväsendet, vol. 116, pp. 379-420, (1953).
- ⁵⁾ R. Lindqvist, G. Svénnérus. FOA3 rapport AH 3765-61 (in Swedish, classified), (1969).
- ⁶⁾ R. Lindqvist. "Some results in connection with a search for maximum underwater LF/VLF coverage", AGARD Conference Proceedings 77 on Electromagnetics of the Sea, AGARD-CP-77-70, chapter 10, (1970)
- ⁷⁾ B. V. Nilsson. "Ernst Fredrik Werner Alexanderson" (in Swedish), Teleböckerna, Telemuseum and Telia AB, (1987, second printing 2002); (ISBN 91-972360-6-3); English edition, Grimeton World Heritage Foundation, (2006); (ISBN 91-766294-0-5).
- ⁸⁾ J. E. Brittain. "Alexanderson: Pioneer in American Electrical Engineering", Johns Hopkins Univ. Press, (1992); (ISBN 0-8018-4228-X).
- ⁹⁾ K. Weedon. "The Alexanderson Alternator, a 'Near Perfect' System of W/T Transmission" (slide show of 1982), IEE Conference 100 Years of Radio, pp. 69-70, (1995); (ISBN 0-85296-649-0, ISSN 0537-9989).
- ¹⁰⁾ G. Brodin. "Ernst Fredrik Werner Alexanderson", Royal Swedish Academy of Sciences (IVA), (1998); (ISBN 91-7082-633-1, ISSN 1102-8254).
- ¹¹⁾ J. E. Brittain. "Introduction to Trans-Oceanic Radio Communication", Proc. IEEE, vol. 87, pp. 1825-1828, (1999).
- ¹²⁾ H. Bergfast. K.-G. Strid (editors). "Application for Inclusion on the World Heritage List", The County Administrative Board of Halland, (2001); (ISSN 1101-1084, ISRN LSTY-N-M-01/24-SE).
- ¹³⁾ C.-H. Walde. "Radiosamband till ubåt, PM om långvågsstationer för Försvarsmakten" (in Swedish), memorandum to the Submarine Flotilla (unregistered, deposited in the Military Archives of Sweden, ref. FHT), (2003).
- ¹⁴⁾ R. Klintebo (editor). "Det svenska ubåtsvapnet 1904-2004" (in Swedish), Liberatim, (2004); (ISBN 91-973075-3-X).
- ¹⁵⁾ C.-H. Walde. "Ubåtssamband och dess bakgrund" (in Swedish), Audionen (Gothenburg radio museum, editor Krister Ljungqvist), issue 3 (2005), (offprint 2005 and 2006).
- ¹⁶⁾ A. Ahlström. "Svenska marina kustradio-stationer (in Swedish), Försvarets Historiska Telesamlingar (Columna Förlags AB), (2006, second printing 2006); (ISBN 91-7942-081-8).
- ¹⁷⁾ C.-H. Walde. "SAQ in Grimeton, the only remaining pre-electronic transmitter for transatlantic work, now on the Unesco World Heritage List", IET Conference Ionospheric Radio Systems & Techniques (IRST), pp. 331-335, (2006); (ISBN 0-86341-659-4 & 978-0-86341-659-0).
- ¹⁸⁾ H. Nilsson. "Kommunikation under vattnet – lyx eller nödvändighet" (in Swedish), Tidskrift i Sjöväsendet, (vol. 169), pp. 239-249, (2006); (ISSN 0040-6945).
- ¹⁹⁾ A. Järn. "Going west – a submarine service with global reach", *ibid.*, pp. 285-293.

Websites

whc.unesco.org
(Unesco World Heritage Centre)

www.raa.se
(Swedish National Heritage Board)

www.lst.n.se
(County Administrative Board of Halland)

www.grimetonradio.se (SAQ)

www.alexander.n.se (Alexander Society)

www.fht.nu
(Försvarets Historiska Telesamlingar)

www.radiomuseet.se
(Gothenburg radio museum)

Kungl. Örlogsmannasällskapets tävlingsskrifter

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

Tävlingsskrift kan avhandla valfritt ämne inom sjökrigsvetenskap eller sjöväsende. Vägledande vid ämnesval bör i möjligaste mån vara den indelning i vetenskapsgrenar inom vilka Kungl. Örlogsmannasällskapet bedriver sin verksamhet:

1. Strategi och stridskrafterns användning
2. Personal, utbildning och organisation
3. Vapenteknik
4. Vapenbärares konstruktion
5. Humanteknik och underhållstjänst.

Tävlingsskrift för år 2007 ska senast 15 maj 2007 vara akademien tillhanda under adress:

Sekreteraren i Kungl. Örlogsmannasällskapet
Teatergatan 3, 5 tr
111 48 STOCKHOLM

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

Att lära av historien!

I det senaste numret av TiS nr 3/2006 efterlyser marininspektören en debatt om marinens framtidsfrågor. Jag har reagerat på denna efterlysning och vill gärna bidra med några synpunkter även om risken är uppenbar att bli betraktad som en nostalgiker och önsketänkare. Enligt min mening är det emellertid andra som hemfaller åt önsketänkande. De som hävdar och tror att dagens marina organisation räcker för alla uppgifter och för att klara en upprustning i ett hårdnande säkerhetspolitiskt klimat har enligt min uppfattning fel.

Att förstå

Regeringen konstaterar i prop. 2006/07:1: ”Sjöstridskrafterna har under en lång period varit inriktade mot att möta en invasion över Östersjön. På den maritima arenan har riskerna för storskaligt krig mellan stormakterna minskat medan hoten mot sjöfarten och annan maritim aktivitet blivit mer mångfasetterad, svårförutsägbar och i ökad utsträckning asymmetrisk. De tidigare förhållandena har inneburit att ystrids-, ubåts- och amfibieförbanden optimerats för en miljö som kännetecknas av grunda och trånga vatten. Denna inriktning har resulterat i framtagandet av materielsystem och taktiska uppträdanden som i denna miljö till delar visat sig hålla en mycket hög internationell nivå.” Historien lär oss att vi är och har varit världsmästare i ”Littoral Warfare”. Det är för mig svårt att förstå att detta inte är en av de nischkompetenser som Försvarsmakten skall utveckla. Kan marininspektören övertyga våra försvarspolitiker om att detta är något som är internationellt gångbart samtidigt som det är avgörande för vår marina försvarsförmåga?

Att pröva

Det är hög tid att pröva Försvarsberedningens tankar om att användningen av Sveriges offentliga maritima resurser skulle kunna effektiviseras. Därigenom kanske ett större förbandsantal med militär kapacitet kan upprätthållas. Kustbevakningen, Sjöfartsverket, Polisväsendet och Försvarsmakten har alla maritima uppgifter med bäring på säkerhet, allt från att kunna utföra väpnad strid till att hävda vår territoriella integritet, upprätthålla lag och ordning, stävja hot om terrorism, smuggling och trafficking, samt att bedriva sjö- och miljöräddningstjänst. Ett effektivt och flexibelt användande av samhällets resurser är ett nödvändigt krav i ett modernt samhälle. Det finns betydande synergier i att utgående från uppgifter, förmågor och resurser merutnyttja, samutnyttja respektive samordna berörda myndigheters kompetens, infrastruktur, ledningsresurser, materiel och personal samt verksamhetsplanering.

För att åstadkomma sådana synergier måste formen (t.ex. lagar och förordningar) för samverkan och samordning klarläggas, formaliseras och regleras. Detta inkluderar även vem som skall ansvara för, respektive stödja, då händelseutvecklingen och upp-

gifterna förändras. Försvarsberedningen ser ett tydligt behov av en genomgripande översyn av utformningen av den maritima verksamheten, inklusive myndighetsstrukturer och myndighetsansvar. En effektivisering av användningen av våra maritima resurser måste också beakta möjligheterna till internationell resurssamverkan. Är detta den politiska signalen för att skrota Ådalensyndromet?

Sverige är mycket beroende av havet för sitt välstånd och sin försörjning. Har Sverige råd att längre vara utan den maritima strategi, som jag efterlyste redan i början på 1990-talet, och överlåta initiativet och ansvaret till andra EU-länder? Här kan marininspektören agera och förhoppningsvis få gehör för sin marina vilja!

Jag minns då denna och likartade frågor diskuterades i dåvarande militärledning- en, där jag då ingick. Flera hävdade att Försvarsmakten bara skulle ägna sig åt de rent militära uppgifterna. Utvecklingen har dessvärre gått åt det hållet. Sjömätning, isbrytning och sjöräddningsberedskap med marina helikoptrar är några uppgifter som har övertagits av andra maritima aktörer. Är detta en klok hushållning med statens resurser eller skulle Försvarsmakten kunna återfå och utveckla de tidigare uppgifterna och därigenom kunna säkerställa tillgång till ett större antal besättningar och kölar i en allvarligare säkerhetspolitisk situation än vad dagens inriktning medger?

Att vilja

Marininspektören Anders Grenstad utlovar att han skall offentliggöra den marina viljan senare i höst. Det är en vällovlig ambition, men det räcker inte med att vilja – han måste också kunna!

Utan förståelse för de marina frågorna hos våra högsta beslutsfattare d.v.s. försvarspolitikern och Försvarsmaktens högsta ledning står vi oss slätt. Det är också här som kanske historien kan ge viss vägledning.

Marinplan 60 fick stor uppmärksamhet och kraftigt genomslag den gången den lanserades. Få och stora fartyg skulle ersättas med många små. Övergången till en lättare flotta var ett förslag som gillades av dem som beviljade anslagen. Kanske sågs möjligheter att spara pengar. Hur som helst - under lång tid kunde marinen leva på denna idéplan. Visserligen blev inte fartygsantalet lika stort som många hoppades, men beställningar av nya fartygsserier gjordes och äldre fartyg ersattes successivt av nyare med allt vassare vapensystem. Så har det varit fram till beställningen av Visby-korvetterna. Men vad händer de närmaste åren? Historien lär oss att det krävs resurser för att omsätta vilja i praktisk handling.

Att kunna

Nu medger regeringen i prop 2006/07:1 att Försvarsmaktens operativa förmåga uppvisar brister som nedsätter handlingsfriheten. De krav som ställs på Försvarsmakten vid ett försämrat omvärldsläge innebär inte, enligt regeringen, att ny förmåga behöver skapas, men däremot kan ett försämrat omvärldsläge medföra att en större mängd resurser måste finnas användbara. Regeringen anger att brister finns främst inom lednings- och logistikområdet. Jag vill också lyfta fram den marina organisationen. Kvaliteten finns där men antalet förband är för litet.

Enligt regeringens budgetproposition kommer sjöstridskrafternas väsentligaste delar år 2009 att bestå av

- sju ytstridsfartyg varav fyra av Visby-, två av Stockholms- och en av Göteborgsklass,
- nio minröjningsfartyg/röjdykarfartyg varav fem av Koster-, två av Styröklass och två av Spåröklass,
- fyra ubåtar varav två av Gotland- och två av Södermanlandklass,
- två stödfartyg och ett signalspaningsfartyg samt
- en sjöinformationsbataljon och en amfibiebataljon samt
- en marinbas.

Historien lär oss att det knappast räcker till för försvar av en 2700 km lång kust och knappast heller för att leva upp till kraven på operativ förmåga hos Försvarsmakten! Observera dessutom att mer än hälften av fartygen snart behöver ersättas av åldersskäl. Det handlar inte om nostalgi hos äldre sjöbefäl, som den nye försvarsministern Mikael Odenberg nyligen varnar för i en debattartikel i Svenska Dagbladet, utan snarare om matematik. Under de ständiga ubåtsjakterna på 1980- och 1990-talen krävdes betydligt flera förband än dagens för att trovärdigt kunna hävda vår territoriella integritet d.v.s. enbart en av de uppgifter som Försvarsmakten skall kunna lösa nu och i framtiden.

Att hoppas och tro

De ständiga ubåtsjakterna innebar att marinen gick över till en insatsorganisation. Det som idag anges som motiv för att minska Försvarsmaktens organisation – ett insatsförsvaret – var en realitet för marinen redan för 15-20 år sedan. Det krävs alltså andra argument för att motivera den förtida skrotning av toppmoderna marina förband som inletts. I det sammanhanget frågar jag mig varför Göteborgskorvetter duger i internationella fredsoperationer och Gotlandsubåten gör en framgångsrik insats i USA, när Sverige samtidigt har bestämt sig för att i förtid avveckla samma typer av förband.

Kraven på operativ förmåga som regeringen ställer på Försvarsmakten i prop. 2006/07:1 är att:

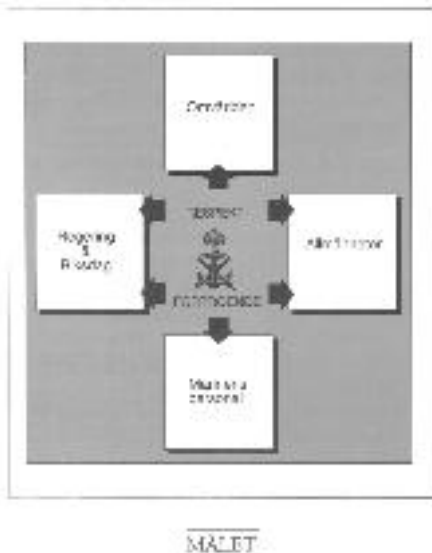
- Hävda Sveriges territoriella integritet och bidra till att förebygga och hantera kriser i vår omvärld genom att medverka i fredsfrämjande insatser.
- Vid ett försämrat omvärldsläge kunna hantera händelseutvecklingar och hot som kan drabba Sverige samt kunna öka förmågan till internationella insatser.
- Efter allvarlig och varaktigt försämrad omvärldsutveckling och successiva beslut av regering och riksdag kunna utveckla förmåga att möta olika former av mer omfattande militära operationer som hotar Sveriges fred och självständighet.

Historien lär oss att när Sveriges försvarsledning ville upprusta inför utbrottet av Andra världskriget tvekade den dåvarande regeringen och begärde ytterligare underlag så sent som vid halvårsskiftet 1939. Då hade redan krigshandlingar inletts i Europa, men de efterfrågade politiska besluten dröjde! Är dagens politiska ledning mer benägen att fatta beslut om upprustning?

Även om så skulle vara fallet, tar det lång tid att få fartyg operativa. Beslut om Visbykorvetterna fattade jag själv år 1994 och enligt dagens planering kommer de först fjorton år senare att vara levererade till marinen och i full tjänst. Även om tiden skulle kunna förkortas avsevärt i en akut krissituation, krävs det ändå en ordentlig förvarning och framsynta beslut om upprustning. Är detta troligt?

Att övertyga

Marininspektören har ingen lätt uppgift framför sig. Historien lär oss att en marin vilja och idéplan måste vara accepterad i hela den marina organisationen och torgföras internt och externt inte bara av inspektören själv utan också av alla hans medarbetare. Den modell, som jag själv lanserade i Nya Hårda Bud där alla chefer, som då fick sina uppdrag direkt från Chefen för Marinen med porträtt och namnteckning intygade: "Vi har läst, vi har förstått och vi ställer upp för Chefen för Marinen på Nya Hårda Bud", kanske kan vara en väg att pröva. Under alla förhållanden gäller det nu liksom då att skapa förtroende inåt och respekt utåt för den marina organisationen.



Dick Börjesson

Korresponderande ledamoten Jarl Ellsén återkommer här med ett nytt brev till marininspektören med anledning av hans inlägg i TiS nr 3/2006.

Till Marininspektören, konteramiral Anders Grenstad

Tack för Ditt snabba och intressanta svar, även om det kanske inte täckte in den viktigaste poängen i mitt inlägg. Den handlade om Flottans förnyelse, d. v. s. dess fortsatta materiella utveckling. Utan en sådan ter sig framtiden på den marina fronten mörk. Du talar om kostnadseffektiva lösningar för att komplettera våra *befintliga* system för att realisera de integrerade, sjörliga och sjöbaserade målen. Vilka är då dessa mål? Det är ju verkligen viktigt att den nuvarande utrustningen ligger på topp, men planeringen måste – liksom förr – lika mycket gälla det som skall komma efter.

Du nämnde att vår materiella förnyelse är kostsam och det skall alla veta. Inte minst bör våra försvarspolitiker veta det och acceptera ett sådant faktum. Det har i försvarsdebatten många gånger framhållits att försvarsanslagen måste grunda sig på vad som verkligen behövs för landets säkerhet (i första hand) och utlovade internationella åtaganden. Först därefter beräknas kostnaderna, varpå dessa förmodligen måste bantas med hänsyn till de resurser, som anses finnas i statens budget. Då är det alltså försvarets och marinens *uppgifter* som måste reduceras. I dagens läge körs ju hela processen tvärtom, varpå uppgifter och penninganslag aldrig möts. Obalans är ordet.

Vad jag menade med mitt första debattinlägg var alltså inte bara att konstatera att förnyelsen är kostsam, utan hur vi skall tackla detta problem. Det var därför som jag citerade den gamle ÖB Helge Jung (när han var ung!). Han och hans likasinnade förstod att det gällde att få beslutsmässiga politiker att förstå försvarets behov och vägen dit var lobbyverksamhet i alla dess former plus Ny Militär Tidskrift.

Svenskarna är i dag ett betydligt rikare folk än på 1920-talet, ja skillnaden är hissnande. Skulle ”årets julklapp” vara en platt-TV för 20 000:- SEK, så säljs det massor av sådana, oftast helt onödiga prylar. Det verkar som om det finns hur mycket pengar som helst. När det gäller landets säkerhet och att vi verkligen skall stå för våra högtidliga internationella löften beträffande det militära försvaret, ja då har svenskarna plötsligt inte råd! Då är vi lika fattiga som på 1920-talet, för att inte säga fattigare. Det är väl något av allt detta som Du och andra i försvarets och då speciellt marinens ledning bör ta upp. Att få folk att förstå vad det hela handlar om.

I Ditt svar tog Du upp att Du tar varje möjligt tillfälle att marknadsföra marinen i massmedia. Detta är synnerligen vällovt. I det sammanhanget vågar jag dock ställa frågan: Hur stort inflytande har försvarsgrensansvariga på vad som går ut från Högkvarterets informationsavdelning? Jag frågar detta mot bakgrund av det jag betraktar som årets informationsmiss, vilken gjordes i samband med sjösättningen av den sista Visbykorvetten. Samma dag meddelade utrikesministern i TV – inte utan ett visst beklagande – att vi inte kunde sända en enda soldat till Libanonkrisen, utan vi fick ”nöja oss” med en korvett! Högkvarterets informatörer måste eller borde i alla fall ha känt till detta i god tid före massmedierna. De borde då ha gått ut med den positiva informationen, nämligen att så snabbt kunna detachera en korvett till Medelhavet för FN-tjänst, var ju tvärtom ett bevis på att sjöstridskrafterna alltid har god beredskap. Dessutom var ju tillfället synnerligen lämpligt för att se till att sjösättningsceremonin och Ditt tal vid denna kom ut i TV och andra massmedier. Men – inte en ruta, inte en rad om detta evenemang! Litet information hos HKV/Info om de marina kvaliteterna syns mig vara önskvärd.

I övrigt tror jag att marinens/flottans framtid och förnyelse ligger väl till i Dina händer.

Med vänlig hälsning

Jarl Ellsén

2006 års belöningar

Ledamoten Gustaf Taube har tilldelats Kungl. Örlogsmannasällskapets guldmedalj för att outtröttligt under många år, på ett kreativt sätt och med en smittande och aldrig sinande entusiasm ha skapat begreppet Stockholms sjögård och därmed satt huvudstadens mest centrala sjönära områden på den maritima kartan, såväl kulturhistoriskt som för framtiden.

Militärhistorikern Adrian English har tilldelats Kungl. Örlogsmannasällskapets hedersomnämning för en redogörelse som behandlar anskaffningen av fyra begagnade jagare från Italien 1940. Hemfärden från La Spezia till Sverige återges i överensstämmelse med förbandschefens, kommandörkapten Torsten Hagman, rapporter. Redogörelsen tar därutöver upp händelser och företeelser i anslutning till jagaraffären, som under 1940 inträffade på Irland och i Storbritannien, vilka kan ha koppling till det svenska förbandet. Dessa uppgifter har inte tidigare publicerats i Sverige. Även om redogörelsen inte är helt vetenskapligt verifierad, återfinns i skildringen uppgifter, som kanske kan inspirera till återupptagen forskning kring en för svensk militärhistoria dramatisk händelse under Andra världskrigets första år.

Nya ledamöter invalda 2006

Hedersledamot



Nr 1405 Jay M. Cohen

Rear Admiral Jay M. Cohen US Navy
Rtd är statssekreterare inom US
Department for Homeland Security

Ordinarie ledamöter



Nr 1406 Jacob Wallenberg

Direktör Jacob Wallenberg är ekon.
Dr. h.c. och ordförande i Investor AB
och KSSS, vice ordförande i SEB,
Atlas Copco AB och SAS AB



Nr 1407 Jens Plambeck

Kommandörkapten Jens Plambeck
tjänstgör vid Utvecklings- och inrikt-
ningsstaben, avdelningen för Strate-
gisk Analys i Högkvarteret.



Nr 1408 Jonas Olsson
Överste Jonas Olsson är chef
för Amfibieregementet

Korresponderande ledamöter



Nr 1409 Lars Rönnquist
Civilingenjör Lars Rönnquist är
marknadschef vid Kockums AB



Nr 1410 John Nilsson
Civilingenjör John Nilsson är
marknadsförare vid Kockums AB



Nr 1411 Mats Ericsson

Jur. kand Mats Ericsson är lärare i handelsrätt samt sjö- och transporträtt vid Handelshögskolan i Göteborg



Nr 1412 Esbjörn Hillberg

Direktör Esbjörn Hillberg har under 30 år varit verksam inom olika företag inom främst sjöfartsnäringen och är idag ordförande i Svenska Fyrsällskapet

Nyförvärv 2006 till Kungl. Örlogsmannasällskapets bibliotek

A Bok- och biblioteksväsen

Abukhanfusa, K. (red.) Krigsarkivet 200 år. 2004, 366 s., ill. (gåva)

B Allmänt och blandat

Nationalencyklopedins årsbok 2005. Malmö 2005, 462 s. ill, kart.

I Konst

Armémuseum Konstnären som heraldiker: Einar J:son Kejas Fanor. Sthlm. 1992, 110 s., ill. Utställningskatalog.
Lindqvist, Gunnar Vallien. Sthlm. 2006, 272 s., ill. (gåva)

K Historia

Hastings, Max & Jenkins, Simon Slaget om Falklandsöarna. Viken 2005, 471 s., ill.(gåva)
Haugseug, Magne The tightening grip. Northern Ireland: the Military and 35 years of terror. Sthlm. 2006, 142 s. (gåva)
Hugemark, Bo (red.) Flexibilitet eller rigiditet? Vittnesseminarium operationer 12 oktober 2004. Karlskrona 2006, 143 s., ill. (gåva)
Ericson, Lars m. fl. Marina bilder från karolinsk tid. Lund 2005, 144 s., ill. (gåva)
Kersaudy, Francois Churchill mot Hitler. Norge 1940: Den ödesdigra segern. Rimbo 2005, 320 s., ill (gåva).
Neuman, Iver & Leira, Halvard Unionsopplösning 1905. Konsulatsaken og rederne. Oslo —, 31 s., ill. (gåva)
Svensson, Emil Under den fridfulla ytan. Karlskrona 2005, 341 s., ill.
Konow, Jan von Sveriges adels historia. Karlskrona 2005, 351 s., ill. (gåva)
Åselius, Gunnar The rise and fall of the Soviet navy in the Baltic, 1921-1941. London 2005, 266 s., ill.(gåva)
Larsson, Mats G. Färder till Sveriges födelse. Samlingsutgåva av Svitjod och Götarnas riken. Sthlm. 2004, 227, 211 s., ill. (gåva)
Larsson, Mats G. Minnet av vikingatiden. De isländska kungasagorna och deras värld. Sthlm.2005, 213 s., ill. (gåva)
Larsson, Mats G. Vikingar i Österled. Samlingsutgåva av Ett ödesdigert vikingatåg, Värningar, samt Rusernas rike. Sthlm. 2003, 162, 160, 186 s. ill. (gåva)

- Larsson, Mats G. Vinland det goda. Nordbornas färder till Amerika under Vikingatiden. Sthlm. 1999, 183 s., ill., (gåva)
- Lundsten, P., Willman, A., Kilander, G. Tre gradualavhandlingar från år 1793, övers. från latin av Åke Blennow. 47 s. (gåva)
- Nilsson, Sam Stalin's Baltic Fleet and Palm's T-Office. Two sides in the emerging Cold War 1946-1947. Sthlm. 2006, 191 s., ill. (gåva)

L Biografi med genealogi

- Björeman, Carl Soldat och general under kalla kriget. Hallstavik 2005, 360 s., ill.
- Fieandt, Govert von Sjöofficer för hundra år sedan: Kommendörkapten Govert von Fieandt. Sthlm. 2005, 86 s., ill.
- Ivarsson, Sophia; Rådmark, Lina Räddningsverkets internationella insatser ur ett genusperspektiv. Hinder och möjligheter för implementering av Resolution 1325. Sthlm. 2005, 95 s.
- Kjellgren, Sune Skeppsbyggmästaren Carl Rudolf Fridell. Sthlm. 2006, 192 s., ill.
- Simpson, Michael (ed.) The Cunningham papers, Vol. II. Selections from the private and official correspondence of Admiral of the Fleet Viscount Cunningham. Aldershot 2006, 443 s.

O Samhälls- och rättsvetenskap

- Tracy, Nicholas (ed.) Sea power and the control of trade. Belligerent Rights from the Russian War to the Beira Patrol, 1854-1970. Aldershot 2005, 557 s
- Larsson, Peter Skarpt Läge. Om svenskar i strid och om ett sårbart samhälle. Sthlm. 2006, 147 s., ill.
- Petterson, Lena; Persson, Alma Genusrelationer i organisationen Försvarsmakten. Sthlm. 2005, 67 s. (gåva)
- Petterson, Lucas Bilder av bomber i Europas offentliga sfär(er). Sthlm. 2006, 42 s. (gåva)
- Wallman, Finn Oordningens dynamik. En jämförelse av demonstrationerna i Prag, Nice, Göteborg och Genua. Sthlm. 2006, 121 s. (gåva)

P Teknik, industri och kommunikationer

- Hasselbom, Nicolaus Om fyrrar – De Pharis. En avhandling från 1722. Virserum 2005, 101 s., ill. (gåva)
- Hermansson, Robert Sveriges Redareförening 100 år, 1906-2006. Svensk sjöfarts utveckling i ett historiskt perspektiv. Göteborg 2006, 258 s.
- Melin, Olle (red.) Marinmuseum årsbok 2005. Karlskrona 2005, 241 s., ill. (gåva)

Sjöräddningssällskapets
årsbok 2005.

Svanberg, Tommy

Västra Frölunda 2005, 248 s., ill. (gåva)

Repslageriet på Lindholmen. Karlskrona 2005,
50 s., ill. (gåva)

S Militärväsen

Abrahamsson, B.,
Egnell, R., Ydén, K.
Boin, Arjen;

Ekengren, Magnus;
Rhinar, Mark

Brehmer, Berndt (red.)

Crelinsten, Ronald D.

Ekengren, Magnus;
Matzén, Nina;

Svantesson, Monica

Fortifikationsklubben

Fältström, Herman (red.)

Hagberg, Carl-Magnus

Hallenberg, J.;

Karlsson, H. (red.)

Harris, D. & Chaplin, P

Högberg, Eva (red.)

Hammarstrand,

Lennart (red.)

Hansson G., Lindblad G.,

Rönnkvist K.,

Åkerblom, P. (red.)

Heijl, Niklas Bremberg

Huldt, Bo; Kerttunen, M.;

Mörtberg, J.; Ericsson, Y.

CN: Carlskronanytt. HMS Karlskrona
utbildningsexpeditionen 2005 (gåva)

Effects Based Operations, Military Organization, and
Professionalization. Sthlm. 2006, 111 s. (gåva)

Functional security and crisis management in the
European Union. Sthlm. 2006, 103 s. (gåva)

Krigsvetenskaplig årsbok 2004. Sthlm. 2005, 157 s.
(gåva)

Intelligence and counter-terrorism in a multi-centric
World. Sthlm. 2006, 122 s. (gåva)

The new security role of the European Union.

Transnational crisis management and the protection
of Union citizens. Sthlm. 2006, 187 s. (gåva)

Ingenjörtrupperna 150 år. — 2005, 116 s., ill.

Rätt sort, kom för sent och var för få. Marinens
avvägningsfrågor under kalla kriget. Sthlm. 2005,
128 s. (gåva)

Skeppsossekåren och kontraktsanställda sjömän i
svenska flottan under tiden 1906-1939. C-uppsatts vid
Försvvarshögskolan, 2004., 48 s. (gåva)

Changing transatlantic security relations. Do the US,
the EU and Russia form a new strategic triangle?
London 2006, 249 s. (gåva)

Observed Secretly: Northern Window. Ottawa
2006, 195 s., ill., kart. (gåva)

Doktrin för marina operationer DMarinO. Sthlm
2005, 133 s., ill. (gåva)

Från kustartilleri till amfibie på västkusten. Göteborg
2005, 163 s., ill.

Ingenjörtrupperna 150 år. Västerås 2005, 116 s., ill.
(gåva)

Clash of Expectations? EU, Spain and Maghreb in
the Mediterranean region(s). Sthlm. 2006, 56 s.
(gåva)

European security and defence policy. Sthlm.
2006, 220 s. (gåva)

- Landquist, D. Några av sjöstrategiens grunder. Sthlm. 2006, 194 s. Facsimiletryck av 1935-års upplaga.
- Rekkedal, Nils Marius Insurgency and counter-insurgency. A presentation of Concepts and Problems. Sthlm. 2006, 404 s. (gåva)
- Rekkedal, Nils Marius Opprör og opprørsbekjempning. Begreper, problemstillinger og utviklingstrender. Sthlm. 2005, 372 s. (gåva)
- Rosenius, Frank m. fl. Submarines in the New World Order. Sthlm. 2005, 31 s. Särtryck ur Tidskrift i Sjöväsender 1/2005
- Rosenschöld, Sten Munck af Svenskt rörligt kustartilleri. Hallstavik 2006, 60 s., ill.
- Romare, Göran (red.) Ubåtsliv. Ubåtshistorier baserade på intervjuer och berättelser insamlade inför Ubåtsvapnets 100-års jubileum 2004. Karlskrona 2006, 98 s., ill. (gåva)
- Söderlind, Ulrica Skrovmål. Kosthållning och matlagning i den svenska flottan från 1500-tal till 1700-tal. Sthlm. 2006, 277 s., ill. (gåva)
- Till, Geoffrey Seapower. A guide for the twenty-first century. London 2006, 430 s., ill.
- Wennerholm, Bertil (red.) Snabbare, högre och starkare? Avvägningsfrågor om luftstridskrafterna under det Kalla kriget. Sthlm. 2004, 187 s., ill. (gåva)
- Widén, J. & Ångström J. Militärteorins grunder. Sthlm. 2004, 320 s. (gåva)
- Wikström, Niklas Den svenska militära underrättelsetjänsten 1948-1956. Sthlm. 2006, 144 s. (gåva)

Matrikel för Kungl. Örlogsmannasällskapet

Vid utgången av år 2006 har Kungl. Örlogsmannasällskapet totalt 399 ledamöter enligt nedanstående fördelning:

Svensk förste hedersledamot	1
Utländsk förste hedersledamot	1
Svenska hedersledamöter	19
Utländska hedersledamöter	13
Ordinarie ledamöter	265
Svenska korresponderande ledamöter	87
Utländska korresponderande ledamöter	13

Hedersledamöter, ordinarie ledamöter och korresponderande ledamöter upptas kategorivis i invalsnummerordning med namn, födelseår och invalsår. Den senast invalda ledamoten får i den fortlöpande medlemsmatrikeln nr 1404 räknat från 15 november 1771, då viceamiralen Kristoffer Falkengrén vid invalet erhöll invalsnummer 1.

1. Hedersledamöter

H M Konungen	1946	1968	1170 Göran Borggård	1921	1987
HRH Prince Philip	1921	1956	1188 Jan Klenberg	1931	1989
			1189 Bjarne Grimstvedt	1930	1989
			1217 Bertil Björkman	1947	1991
			1227 Sir Michael Moore	1942	1992
Hedersledamöter			1237 Kjell Prytz	1935	1993
765 Bo Westin	1913	1954	1242 Göran Larsbrink	1952	1993
766 Bengt Lundvall	1915	1954	1247 Sakari Visa	1940	1994
842 Per Rudberg	1922	1961	1264 Esko Illi	1945	1996
851 Bengt Rasin	1922	1961	1286 Morten Jacobsen	1955	1998
854 Gunnar Eklund	1920	1962	1300 Tim Sloth Jørgensen	1951	1999
903 Bengt J Schuback	1928	1967	1301 Peter Tamm	1928	1999
908 Bror Stefenson	1929	1968	1302 Vladimir G Egorov	1939	1999
922 Benkt Dahlberg	1920	1969	1316 Angelo Mariani	1935	2000
971 Olle Franzén	1924	1972	1331 Hans Holmström	1949	2001
1005 Sture Ödner	1920	1975	1350 Bengt Halse	1943	2002
1009 Ola Backman	1928	1975	1366 Ulla Ehrensverd	1927	2003
1033 Claes Tornberg	1936	1977	1405 Jay M. Cohen	1952	2006
1046 Peter Nordbeck	1938	1978			
1061 Dick Börjesson	1938	1979			

Ordinarie ledamöter

754 Sten Ljungberg	1909	1953	983 Gunnar-Bo Ericson	1933	1973
769 Carl-Magnus Hesser	1919	1954	985 Per Insulander	1927	1973
785 Åke Svedelius	1915	1955	986 Nils-Erik Melinder	1921	1973
806 Lars H:son Lundberg	1917	1957	992 Lennart Nordgren	1922	1974
808 Hilding Bjurstedt	1916	1957	993 Ulf G Samuelson	1931	1974
815 Gunnar Schoerner	1912	1958	994 Bertil Daggfeldt	1933	1974
818 Lennart Lindgren	1919	1958	998 Carl Risberg	1927	1974
821 Harry Engblom	1916	1959	999 Torbjörn Hultman	1937	1974
847 Per Broman	1920	1961	1011 Lars G Persson	1937	1975
862 Sten B Nilsson	1921	1963	1012 Gustaf Samuelson	1927	1975
864 Sigurd Håkanson	1920	1963	1013 Gunnar Tengstrand	1929	1975
870 Hans Hallerdt	1920	1964	1019 Göran Romare	1922	1976
871 Nils U Rydström	1921	1964	1020 Lars Norrsell	1934	1976
874 Rolf Tson Nerpin	1923	1964	1022 Rolf Öhman	1928	1976
878 Harry Hallberg	1922	1965	1023 Malte Jönson	1933	1976
888 Bengt Odin	1921	1966	1025 Stefan Furenius	1934	1976
890 Göran Tobieson	1919	1966	1027 Börje Huss	1922	1976
891 Lennart Forsman	1925	1966	1035 Svante Kristenson	1935	1977
892 Åke Johnson	1923	1966	1036 Hans Wachtmeister	1940	1977
894 Olof Härlin	1922	1966	1038 Nils Dellgren	1923	1977
901 Lennart Jedeur-Palmgren	1927	1967	1039 Johan Onnermark	1938	1977
904 Rune Berlin	1925	1967	1040 Lennart Grenstad	1931	1977
911 Bengt O'Konor	1925	1968	1041 Kristoffer Huld	1927	1977
914 Arne Gustafsson	1929	1968	1042 Karl-Erik Nylén	1930	1977
915 Hans Lindström	1924	1968	1047 Gustaf Taube	1935	1978
916 Per V Bolle	1920	1968	1048 Jan Sondén	1933	1978
917 Erik Ygge	1922	1968	1050 Göran Wallén	1933	1978
918 Jan Prawitz	1932	1969	1051 Håkan Söderlindh	1941	1978
921 Palle Sandberg	1929	1969	1054 Hans Tynnerström	1927	1978
927 Eric Jarneberg	1917	1969	1055 Nils G:son Svahn	1936	1978
928 Karl Ekman	1924	1969	1062 Torsten Engberg	1934	1979
929 Per Gunnar Fernander	1921	1969	1065 Lars-Erik Hoff	1936	1979
932 Cay Holmberg	1933	1969	1066 Hans-Gösta Skoglund	1929	1979
934 Carl-Gustaf Hammarskjöld	1934	1969	1067 Lars-Göran Rydkvist	1933	1979
938 Bertil Stjernfelt	1917	1970	1068 Frank E Rosenius	1940	1979
939 Bo Rybeck	1935	1970	1069 Fredrik Hillelson	1941	1979
943 Gunnar Back	1926	1970	1074 Sten Swedlund	1937	1980
961 Per-Erik Bergstrand	1925	1971	1075 Sune Birke	1944	1980
962 Lars M Werner	1923	1971	1076 Karl G Andersson	1931	1980
963 Jan Bring	1932	1971	1077 Per V Larsson	1934	1980
974 Gunnar Nordbeck	1931	1972	1078 Bengt Hertzberg	1938	1980
975 Christer Fredholm	1926	1972	1079 Magnus Haglund	1942	1980
982 Kjell Werner	1920	1973	1080 Olof Bergelin	1940	1980
			1081 Bengt Dahlgren	1933	1980

1082 Per Lundbeck	1936	1980	1183 Johan Fischerström	1944	1988
1083 Anders Hammarskjöld	1942	1980	1184 Bengt Arne Johansson	1943	1988
1084 Lars Thomasson	1935	1980	1185 Anders Stävberg	1943	1988
1088 Carl Gustav Fransén	1938	1981	1186 Jan Nordenman	1947	1988
1089 Gustaf von Hofsten	1942	1981	1191 Leif H Sjöström	1938	1989
1090 Christer Hägg	1939	1981	1192 Lars-Erik Salomonsson	1947	1989
1091 Kjell Lodenius	1934	1981	1194 Stefan Engdahl	1950	1989
1093 Rolf Blomqvist	1937	1981	1195 Lennart Danielsson	1947	1989
1094 Ulf Edman	1943	1981	1196 Bo Wranker	1946	1989
1095 Ulf Rubarth	1939	1981	1198 Sture Malmgren	1943	1989
1097 Ulf Adlén	1929	1981	1203 Lars Wigert	1937	1989
1098 Roger Sprimont	1942	1981	1206 Gösta af Klint	1946	1990
1103 Emil Svensson	1940	1982	1208 Leif Ahlquist	1943	1990
1104 Gunnar Bengtsson	1936	1982	1209 Stellan Fagrell	1943	1990
1105 Kent Nordström	1943	1982	1216 Håkan Larsson	1939	1991
1106 Sven Carlsson	1928	1982	1218 Peter Osvald	1939	1991
1108 Bertil Kristensson	1939	1982	1220 Curt Lundgren	1947	1991
1110 Robert Nordqvist	1941	1982	1228 Sven Rudberg	1947	1992
1112 Sölve Larsby	1941	1982	1229 Håkan Syrén	1952	1992
1120 Torsten Lindh	1941	1983	1230 Håkan Neckman	1949	1992
1122 Herman Fältström	1941	1983	1231 Göran Boijesen	1951	1992
1125 Göran Oljeqvist	1941	1983	1232 Bengt Rygge	1943	1992
1127 N Gunnar Karlsson	1938	1983	1233 Johan Forslund	1946	1992
1130 Tomas Öhrwall	1925	1983	1238 Göran Gunnarsson	1950	1993
1131 Anders Hammare	1937	1983	1239 Rolf Löthman	1949	1993
1141 Göran Frisk	1943	1984	1240 Håkan Beskow	1946	1993
1142 Bo Lindkvist	1937	1984	1241 Kenneth Lindmark	1949	1993
1143 Mats Lindemalm	1944	1984	1243 Benny Sjövall	1951	1993
1144 Peter Herlitz	1936	1984	1244 Marie G Jacobsson	1955	1993
1145 Nils Eklund	1944	1984	1248 Björn Hamilton	1950	1994
1151 Tage Sjölander	1929	1985	1249 Bo Wallander	1952	1994
1154 Lars-Ivar Nero	1946	1985	1251 Bengt Johansson	1952	1994
1159 Rolf Malm	1934	1985	1252 Thomas Engevall	1960	1994
1160 Carl Fredrik Ebeling	1944	1985	1256 Jörgen Ericsson	1953	1995
1165 Nils-Ove Jansson	1946	1986	1257 Christer Nordling	1944	1995
1171 Björn Ljunggren	1942	1987	1258 Nils Bruzelius	1946	1995
1172 Örjan Sterner	1938	1987	1260 Mats Westin	1952	1995
1173 Lars Wedin	1947	1987	1261 Torbjörn Larsson	1951	1995
1175 Torsten Björnsson	1938	1987	1262 Christian Allerman	1954	1995
1176 Olov Andersson	1942	1987	1265 Lennart Månsson	1951	1996
1179 Rolf Brehmer	1943	1988	1267 Bo Rask	1952	1996
1180 Thomas Lundvall	1943	1988	1268 Tage Andersson	1951	1996
1181 Lars O Graner	1939	1988	1269 Leif Nylander	1954	1996
1182 Carl-Gustaf Dybeck	1944	1988	1270 Magnus Bergman	1960	1996

1271 Mats Wigselius	1955	1996	1343 Lars Rydén	1957	2001
1272 Bengt Andersson	1955	1996	1344 Hans-Erik Fröberg	1953	2001
1275 Tommy Åsman	1950	1997	1345 Herman Håkansson	1955	2001
1276 Stefan Gustafsson	1958	1997	1346 Nils Grandin	1953	2001
1277 Michael Gustafson	1957	1997	1352 Magnus Hjort	1960	2002
1278 Carl Fagergren	1960	1997	1353 Jan Ericsson	1960	2002
1279 Lars Gryzelius	1954	1997	1354 Carl-Johan Hagman	1966	2002
1280 Bengt Nylander	1956	1997	1355 Per-Anders Emilson	1954	2002
1281 Claes Lundin	1958	1997	1356 Mikael Åkerström	1963	2002
1287 Gunnar Wieslander	1962	1998	1357 Johan Hägg	1966	2002
1288 Claes Göran Hagström	1952	1998	1358 Dan Broström	1957	2002
1289 Lars-Olof Corneliusson	1959	1998	1359 Thomas Fagö	1944	2002
1290 Odd Werin	1958	1998	1360 Karl-Edvard Henriksson	1955	2002
1291 Hans Wicklander	1963	1998	1361 Fredrik Hesselman	1964	2002
1292 Anders Olovsson	1967	1998	1367 Sten Göthberg	1955	2003
1293 Johan Jenvald	1966	1998	1368 Kent Zetterberg	1946	2003
1294 Anders Svensson	1964	1998	1369 Lennart Karlsson	1956	2003
1303 Stefan Axberg	1945	1999	1370 Bengt Lundborg	1945	2003
1304 Günter Villman	1954	1999	1371 Christopher Werner	1946	2003
1305 Hans Jevrell	1964	1999	1372 Evorn Mårtensson	1961	2003
1306 Jan-Eric Nilsson	1957	1999	1373 Peter Haglind	1966	2003
1307 Christian Madsen	1955	1999	1378 Staffan Palmqvist	1957	2004
1308 Håkan Rugeland	1957	1999	1379 Bengt Lundgren	1965	2004
1309 Mikael Tulldahl	1966	1999	1380 Jan Thörnqvist	1959	2004
1314 Rolf Edwardson	1944	1999	1381 Patrik Selling	1963	2004
1317 Anders Grenstad	1958	2000	1382 Patric Hjort	1965	2004
1318 Bengt Jarvid	1953	2000	1383 Mikael Johnsson	1958	2004
1319 Peter Bager	1955	2000	1384 Jan Floderström	1962	2004
1320 Anders Järn	1960	2000	1385 Kristian Gerner	1942	2004
1321 Mikael Wendel	1955	2000	1386 Per-Ola Johansson	1966	2004
1322 Jan Berglöw	1961	2000	1387 Hans Granlund	1961	2004
1323 Anders Johnson	1959	2000	1388 Henrik Börjesson	1974	2004
1324 Håkan Magnusson	1959	2000	1389 Klas-Göran Karlsson	1955	2004
1332 Erik Andersson	1957	2001	1392 Dan Sten Olsson	1947	2005
1333 Lennart Bengtsson	1955	2001	1393 Olof Stenhammar	1941	2005
1334 Johan Leander	1959	2001	1394 Claes Grebell	1949	2005
1335 Andreas Olsson	1959	2001	1395 Per Jenvald	1962	2005
1336 Kenneth Olsson	1949	2001	1396 Jonas Carlsson	1957	2005
1337 Mats Furenius	1961	2001	1397 Magnus Luning	1964	2005
1338 Kenth Gutensparr	1958	2001	1398 Marcus Mohlin	1965	2005
1339 Mats Nordin	1960	2001	1399 Mikael Magnusson	1963	2005
1340 Håkan Andersson	1961	2001	1400 Fredrik Palmquist	1965	2005
1341 Mats Johansson	1957	2001	1401 Håkan Nilsson	1964	2005
1342 Hans-Göran Olsson	1956	2001	1406 Jacob Wallenberg	1956	2006

1407 Jens Plambeck	1962	2006	1169 John B Hattendorf	1941	1986
1408 Jonas Olsson	1957	2006	1187 Lars-Åke Kvarning	1931	1988
			1199 Hans Corell	1939	1989
Korresponderande ledamöter			1201 Daniel G Harris	1915	1989
886 Stig Notini	1909	1966	1202 Staffan Kvarnström	1943	1989
898 Sigfrid Wennerberg	1929	1967	1210 Ivar Virgin	1936	1990
899 Jacob Sundberg	1927	1967	1212 Gunnar Nordanfors	1925	1990
948 Lennart Kihlberg	1918	1970	1213 Bo Hultdt	1941	1990
950 Sven Swarting	1925	1970	1214 Gert Schyborger	1940	1990
966 Walter Wicklund	1923	1971	1222 Hans Hedman	1942	1991
978 Lennart Rosell	1926	1972	1223 Michael Sahlin	1945	1991
989 Paul Pålsson	1928	1973	1224 Hans Dahlberg	1930	1991
1001 Carl-Gustaf Jennergren	1918	1974	1225 Johan Tunberger	1944	1991
1002 Sven Nordenhem	1921	1974	1226 Christer Zetterberg	1941	1991
1003 Carl-Axel Malmberg	1910	1974	1234 Olof Söderqvist	1947	1992
1044 Ebbe Schön	1929	1977	1235 Robert Dalsjö	1958	1992
1045 Jan Eliasson	1940	1977	1236 Claes Dahlbäck	1947	1992
1056 Lars Wigenius	1928	1978	1246 Bertil Malmberg	1940	1993
1058 Lars Inge Holster	1942	1978	1253 Erik Norberg	1942	1994
1059 Björn von der Esch	1930	1978	1254 Richard Cobbold	1942	1994
1070 Jarl Ellsén	1920	1979	1255 Per-Inge Lindqvist	1948	1994
1085 Peter von Busch	1935	1980	1263 Jan Cederlund	1944	1995
1086 Hans Lindgren	1925	1980	1273 Håkan Berggren	1936	1996
1099 Sven Fagerlind	1918	1981	1274 Nils Daag	1948	1996
1100 Hans G Frisk	1930	1981	1282 Jan Glete	1947	1997
1102 Bo Hugemark	1936	1981	1283 Hervé Coutau-Bégarie	1956	1997
1113 Leif Leifland	1925	1982	1284 Klas Helmersson	1942	1997
1114 Jürgen Rohwer	1924	1982	1285 Tor Egil Walter	1954	1997
1115 Torsten Seeman	1930	1982	1295 Gunnar Åselius	1965	1998
1116 Bertil Johansson	1926	1982	1296 Michael Zell	1950	1998
1117 Sven Hirdman	1939	1982	1297 Lars G Josefsson	1950	1998
1118 John Sjögren	1940	1982	1298 Hans-Christian Hagman	1968	1998
1132 Nils Abrahamson	1924	1983	1299 Gunnar Dyhre	1937	1998
1134 Sven H Salén	1939	1983	1311 Henrik Landerholm	1963	1999
1135 Björn Sjunnesson	1927	1983	1312 Hans O Broberg	1947	1999
1136 Christer Ardell	1936	1983	1313 Tomas Ries	1953	1999
1138 Bertil König	1928	1983	1315 Bo Nyman	1934	1999
1147 Sten Ingvar Nilsson	1929	1984	1325 Dag Hartelius	1959	2000
1149 Sven O Bidö	1935	1984	1327 Manne Koerfer	1964	2000
1162 Stellan Bojerud	1944	1985	1328 Per Møller Nielsen	1960	2000
1163 Bengt Forssbeck	1924	1985	1330 Juha Nurminen	1946	2000
1164 Ove Bring	1943	1985	1347 Olle Rutgersson	1945	2001
1167 Göran Sundström	1930	1986	1348 Åke Holmquist	1943	2001
1168 Göran Steen	1922	1986	1362 Jürgen Ritterhoff	1938	2002

1363 Joris Janssen Lok	1963	2002	1391 Mats Elofsson	1965	2004
1364 Niklas Granholm	1964	2002	1402 Donald C F Daniel	1944	2005
1365 Inga-Lena Fischer	1948	2002	1403 Hans Josefson	1940	2005
1374 Inge Tjøstheim	1955	2003	1404 Mats G Larsson	1946	2006
1375 Lars Jakobsson	1957	2003	1409 Lars Rönnquist	1959	2006
1376 Martin Hagbyhn	1959	2003	1410 John Nilsson	1949	2006
1377 Michael Krafft	1948	2003	1411 Mats Ericsson	1944	2006
1390 Joakim Severinson	1962	2004	1412 Esbjörn Hillberg	1940	2006

Innehållsförteckning för Tidskrift i Sjöväsendet 2006

ANDERSSON, HÅKAN	De ryska väpnade styrkornas generalstabsakademi i Moskva	141
ANDERSSON, HÅKAN	Samband mellan militärpolitiska, militärstrategiska och militärekonomiska grunder i en stats militärdoktrin.	271
BOJERUD, STELLAN	Sjöstriden vid Koh Chang 1941	371
CARLSSON, JONAS	Anpassning av svensk ledning mot internationella krav	47
COHEN, JAY. M	Navies in a Changing World	327
EDWARDSON, ROLF	Rädda den gamla 106-åriga fullriggaren Jarramas ...	307
EDWARDSON, ROLF	Technical co-operation – IMO´s response to the 2005 World Summit	363
ERICSSON, JÖRGEN	Högkvarterets nya oranisation – HKV 05	79
FÄLTSTRÖM, HERMAN	Året som gått	321
GREBELL, CLAES	Militärteknik – ett ämne i tiden för framtiden	57
GRENSTAD, ANDERS	The new Visby Class Corvettes for the Royal Swedish Navy	259
HAGLUND, MAGNUS	En alternativ säkerhetspolitisk bakgrund	172
HAGMAN, CARL-JOHAN	Globalisering, Sverige och svenskt sjöfolk	76
HÅKANSSON, HERMAN	Doktrin för marina operationer – en del av svensk militär doktrin	359
HÄGG, JOHAN	Will Swedish neutrality survive within the European Union	181
JENVALD, PER	Chefsutbildning – civil bättre än militär?	33
JOHNSSON, MIKAEL	Visby i en internationell jämförelse	9
JOSEFSON, HANS	Slaget vid Trafalgar – ett tvåhundraårsminne	27
JÄRN, ANDERS	Going West – a Submarine Service with global reach.	285
LANDERHOLM, HENRIK	Officersutbildning för framtida nationella och internationella krav	337
LARSBRINK, GÖRAN	Why Navies? – A Swedish point of views	265
LARSSON, MATS G.	Ledungen – vår äldsta örlogsorganisation	41
MADSEN, CHRISTIAN	Har vi något att lära av Frankrike?	353
MAGNUSSON, MIKAEL	Interoperabilitet – en av framtidens möjliggörare ...	231
MOHLIN, MARCUS	Privatiseringens många ansikten – en analys av kommersiell inblandning i inbördeskriget i Papua Nya Guinea 1997	107

NILSSON, HÅKAN	Kommunikation under vattnet – lyx eller nödvändighet?	239
NORDENMAN, JAN och JÖNSON, MALTE	Århundredets ubåtsaffär	151
NYLANDER, LEIF	Marin materielutveckling i Sverige – historia och/eller framtid?	331
OLSSON, DAN STEN	Nordeuropeisk sjöfart	103
PALMQUIST, FREDRIK	Nya regler för krigföringen under det nya årtusendet	251
RASK, BO	Det marina perspektivet från Londons horisont	133
RYDBERG, TOM	Castles of steel	208
SKOGLUND, CLAËS	Ansats till fördjupning av några uppslagsändar	65
STENHAMMAR, OLOF	Sjöräddningens historia, mål och organisation – med frivilligheten som bas	17
STJERNFELT, BERTIL	Skagerackslaget – ett 90-årsminne	203
WALDE, CARL-HENRIK	Swedish submarine communication during 100 years, the role of Ernst F. W. Alexanderson, and how the Royal Swedish Navy helped Varberg radio at Grimeton (SAQ) to world heritage status.	379
WERIN, ODD	Samtal under en taxiresa	85
Belöningar 2006		399
Bokanmälan		90, 215
Debatt		309, 394
Matrikel 2006		407
Meddelanden från Kungl. Örlogsmannasällskapet		3, 97, 221, 313
Minnesteckningar 2006		226, 319
Nya ledamöter 2006		400
Nyförvärv till Kungl. Örlogsmannasällskapets bibliotek 2006		403

Kungl. Örlogsmannasällskapetets styrelse och funktionärer verksamhetsåret 2007

Ordförande

Konteramiral Leif Nylander

Telefon: +46 8 448 6848 (bostad), +46 8 788 7913 (arbete)

E-post: president@koms.se

Vice ordförande

Kommendör Thomas Engevall

Telefon: +46 8 798 7139 (bostad), +46 8 788 7589 (arbete)

E-post: vice.president@koms.se

Sekreterare

Kommendör Herman Fältström

Telefon: +46 8 712 2398 eller +46 70 560 0065

E-post: secretary@koms.se

Styrelseledamöter

Kommendör Lennart Bengtsson

Direktör Claes Dahlbäck

Direktör Sten Göthberg

Kommendörkapten Peter Haglind

Kommendör Sölve Larsby

Jur. dr Marie Jacobsson (suppleant)

Kommendör Gunnar Wieslander (suppleant)

-oOo-

Kassaförvaltare och redaktör

Kommendörkapten Lars Wigert

Telefon: +46 470 212 45 eller +46 70 212 1245

E-post: cashier@koms.se resp. editor@koms.se

Bibliotekarie

Kommendörkapten Rolf Edwardson

Telefon: +46 455 259 91 (bibliotek) +46 455 477 93 (bostad)

E-post: librarian@koms.se

Mästare i smygteknik på och under ytan



KOCKUMS
www.kockums.se