

Wilhelm Agrell

Strategisk förändring och svensk-sovjetiska konflikter i Östersjöområdet efter 1945

Syftet med denna artikel är att diskutera innebörden i begreppet strategisk betydelse och hur detta kan tillämpas på en avgränsad region som Östersjöområdet. Frågor om vilket slags faktorer som förorsakar förändring i strategisk betydelse och vilket slags periodisering som är meningsfull framstår här som de centrala. Vidare skall det prövas om dessa förändringar kan bidra till att förklara förekomsten och karaktären av svensksovjetiska konflikter om säkerhetspolitiska frågor rörande Östersjön under första hälften av 1950-talet och första hälften av 1980-talet. Artikeln bygger här delvis på det militära och diplomatiska material rörande den s k Catalinaaffären som 1984 blivit tillgängligt.

1. Begreppet strategisk betydelse

I säkerhets- och försvarspolitiska sammanhang, både i Sverige och internationellt, talas det om olika geografiska områdens strategiska betydelse och förändringar i denna. Ett exempel är den betoning av Nordkalottens strategiska betydelse som inleddes av 1965 års försvarsutredning och som därefter blivit en viktig premis för den svenska säkerhets- och försvarspolitiken.¹

Strategisk betydelse, med hänsyftning på militär strategi, används ofta på ett tämligen oprecist och oreflekterat sätt. Vissa typer av områden, som farleder, öar och halvöar, förutsätts helt enkelt ha någon inneboende strategisk betydelse i absolut mening. I den faktiska säkerhetspolitiken behöver inte detta betyda så mycket; om regeringar och militärledningar uppfattar ett område som betydelsefullt kommer de att agera därefter oberoende av om det är sakligt motiverat eller ej. Här ligger en väsentlig distinktion som är avgörande för användningen av begreppet strategisk betydelse både i säkerhetspolitiska analyser och i historiska undersökningar. Å ena sidan kan strategisk betydelse användas i ett slags objektiv bemärkelse. Å andra sidan kan begreppet användas i en subjektiv bemärkelse, vad som framstår som betydelsefullt eller betydelselöst i någons ögon.

I säkerhetspolitisk analys finns en stor förkärlek för resonemang i objektiva termer.² Skälen till detta är flera, bland annat att säkerhetspolitik och långsiktsplanering bygger på ett rationalistiskt synsätt på politikens utformning och att detta synsätt också präglar bilden av omvärlden, av det internationella systemet och främmande makter. Operationsanalysen tillhandahåller ett instrument varmed man med hjälp av en yttre rationalitet skall kunna sluta sig till vilket slags strategier som är olönsamma respektive lönsamma för olika parter.

Ur ett synsätt där förekomsten av lönsamhetsbedömningar baserade på olika slag av yttre rationalitet inte tas för given ser saken annorlunda ut. Uppfattningen om ett områdes strategiska betydelse kan här vara följden av en mängd andra förhållanden, som operationsanalysen och det rationalistiska synsättet inte fångar in. Historiska erfarenheter, felbedömningar, interna motsättningar och svårigheter att styra försvarsplanering och teknikutveckling kan skapa uppfattningar som ur operationsanalytikerns perspektiv framstår som irrationella. Här är det istället motiverat att tala om strategisk betydelse i subjektiv bemärkelse.

Dessa två sätt att använda begreppet strategisk betydelse har olika tillämpningsområden. I långsiktig planering används begreppet i objektiv betydelse därför att det här gäller att kunna precisera olika parter faktiska handlingsmöjligheter, t ex i termer av mobiliseringstider, transportkapacitet och underhållsresurser, och göra prognoser av vilken karaktär ett framtida krig faktiskt skulle kunna få. Här gäller det alltså att fokusera på grundläggande gränssättande faktorer, medan en alltför stor lyhördhet för aktörernas egna bedömningar kan leda analysen fel.

Underrättelsetjänster som följer ett dagsaktuellt läge måste på ett helt annat sätt ta hänsyn till främmande makters faktiska uppfattningar, eftersom dessa i det korta tidsperspektivet är de avgörande. Militära operationer inleds inte sällan med helt verklighetsfrämmande föreställningar om deras utgång. Det är en klen tröst för en underrättelsetjänst att ha gjort en operationsanalytiskt korrekt slutledning om man samtidigt misslyckats att förutse t ex ett krigsutbrott som faktiskt inträffat. Historikern befinner sig i än högre grad i denna situation. För att förstå de historiska aktörerna och deras handlingar är det ibland lockande att använda den yttre rationaliteten som förklaring, men begränsningarna är här uppenbara. Vad som är avgörande för det faktiska skeendet är parternas uppfattningar och planering. Resonemang om yttre rationalitet blir här bara ett tvelaktigt substitut i situationer där källäget förhindrar varje försök att rekonstruera uppfattningar och planering.

* * *

Strategisk betydelse och förändringar i denna används alltså här i den subjektiva meningen betydelse för någon och uppfattad av någon. Konkret

handlar det om att diskutera de viktiga aktörernas uppfattningar om och planering för krig i ett specifikt område och under en viss tidsrymd. De bägge stormakterna USA och Sovjetunionen, liksom deras allierade, framstår som de primära aktörerna genom den världsomspännande karaktär deras militära förberedelser fått efter andra världskriget. Det är därför först och främst Östersjöområdets strategiska betydelse för stormakterna som måste diskuteras. Men Östersjöområdet har självfallet också på motsvarande sätt en strategisk betydelse för de alliansfria staterna Finland och Sverige även om dessa på grund av begränsad politisk och militär maktbas i liten utsträckning kunnat påverka en förändringsprocess som styrts av motsättningar och rustningsdynamik mellan två framväxande nukleära supermakter. Detta hindrar inte att det i Östersjöområdet uppstått regionala konflikter mellan i första hand Sverige och Sovjetunionen där parternas uppfattningar av områdets strategiska betydelse kan vara en viktig förklaring till deras agerande.

En inledande fråga är vilka faktorer som orsakar uppkomsten av och förändringar i ett områdes strategiska betydelse. Med utgångspunkt i det subjektiva perspektivet rör det sig om hur värdet av olika geografiska områden uppfattas för de egna krigsmålen och den egna planläggningen och vilket värde olika områden förväntas ha eller komma att få för tänkta motståndare.

Något schematiskt kan man här skilja mellan offensiv och defensiv betydelse, beroende på krigsmålen, de geografiska förhållandenas och den militära teknikens karaktär. Det är således självklart att ett område som ett land planerar att erövra för genomgång, basering eller av etniska makt-politiska eller av ekonomiska skäl framstår som strategiskt betydelsefullt, i proportion till hur viktig erövringen uppfattas. En annan typ av krigsmål är de som hänger samman med skydd mot motståndarens krigföring i vid mening. Här framstår egna civila och militära nyckelfunktioner, t ex industriområden, hamnar och militära baser, som betydelsefulla, liksom därmed de områden där dessa funktioner är koncentrerade och som samtidigt av geografiska skäl är gripbara för fientliga anfall. Också områden som har karaktär av försvarszoner uppfattas som betydelsefulla. Den tekniska utvecklingen av krigföringen, framförallt på kärnvapenområdet men också vad gäller den rörliga konventionella krigföringen, har emellertid kommit att ge försvarszoner en allt vidare och allt mindre utpräglad defensiv innebörd. Med ökad räckvidd, rörlighet och snabbhet hos de dominerande vapensystemen kommer begreppet försvarszoner, i vart fall för supermakternas vidkommande, att inrymma ett ökat element av förmåga att förhindra att motståndaren utnyttjar områden för sina vapensystem ("denial"). I vart fall i vissa områden kan därför offensiv och defensiv betydelse, liksom olika typer av krigsmål, upphöra att vara meningsfulla distinktioner när det gäller den strategiska betydelsen.

Det ligger alltid en problematik i försök att avgränsa en viss region och

söka urskilja för regionen speciella förhållanden. Detta har förstärkts genom efterkrigstidens utveckling mot en global maktrelation och förberedelser för global krigföring i ordets egentliga betydelse. Är det då inte bara så att dessa övergripande förhållanden återspeglas likartat i varje region, oberoende av hur denna avgränsas? Det finns förvisso ett sådant element, men samtidigt påverkas också de globala strategierna av lokala geografiska, säkerhetspolitiska och militära förhållanden. Regionens strategiska betydelse uppstår alltså i skärningen mellan de övergripande mönstren och det för regionen specifika.

En utgångspunkt skulle kunna vara att studera ett områdes strategiska betydelse för en viss part mot bakgrund av hur denna definierar målen för planläggning och krigsförberedelser, uppfattar politiska och geografiska förutsättningar och slutligen betraktar den militärtekniska utvecklingen och dess konsekvenser.

Mycket beror självfallet på vad slags geografisk region det är som avgränsas och i vilken utsträckning dessa avgränsningar är meningsfulla. Det kan således hävdas att det skulle vara relevant att undersöka Själlands strategiska betydelse för Danmark under efterkrigstiden, men att det knappast skulle vara meningsfullt att undersöka ett så begränsat områdes betydelse för USA eller Sovjetunionen. Östersjöområdet, dvs Östersjön och omkringliggande kustområden, är på grund av de geografiska förhållandena en avgränsad region framförallt i marinstrategiskt hänseende. Men Östersjön kan inte ses isolerad från Centraleuropa, Nordsjön och hela det Nordiska området. Sovjetunionen har under efterkrigstiden varit den helt dominerande militära maktfaktorn i Östersjöområdet och det framstår därför som rimligt att ta utgångspunkten i områdets strategiska betydelse för Sovjetunionen, framförallt i marint avseende. Vid sidan av detta framstår förändringar i medlen för kärnvapenkrigföring, och dess konsekvenser i regionen som en betydelsefull faktor.

2. Den sovjetiska marina utvecklingen och Östersjöområdet

Uppbyggnaden av den sovjetiska marinen under efterkrigstiden har blivit föremål för en mycket omfattande västlig debatt, framförallt kring frågan om de bakomliggande strategiska och politiska övervägandena. Förutom den officiella sovjetiska historieskrivningen, bl a presenterad i S G Gorsjkovs "Statens sjömak",³ finns mycket lite material att basera sådana analyser på. Vad som kan iakttas är det fartygsbestånd och de verksamhetsmönster, bland annat i form av övningar, som strategiska intentioner och andra överväganden utmynnar i. Fartygen kan alltså användas som kvarlevor på samma sätt som tex byggnadsverk och deras karaktär (storlek, prestanda och sammansättning av tekniska system), takten i nybyggnaden och baseringen av olika fartygstyper kan användas för att med en induktiv

metod vinna kännedom om intentioner som funnits under projekterings-, konstruktions- och utplaceringsfaser.⁴ Här gäller, liksom i frågan om områdets strategiska betydelse, att inte i en historisk analys likställa en objektiv och mätbar kapacitet med faktiska ursprungliga intentioner. Mellan beslutet att konstruera en fartygstyp och den tidpunkt då fartyget blir operationsdugligt löper en period av 5–10 år. för vissa fartygstyper ännu längre.

Den tyske marinhistorikern Jürgen Rohwer har med en analys byggd på den sovjetiska marinens fartygsbestånd velat urskilja fyra distinkta utvecklingsfaser där marinen tilldelats olika uppgifter.⁵ Utgångspunkten är en omvärdering av en gängse västerländsk tolkning av den sovjetiska synen på marinstrategi före och under andra världskriget. Rohwer pekar på att Sovjetunionen 1937–38 inledde ett omfattande nybyggnadsprogram för en modern högsjöflotta bland annat bestående av 8 slagskepp och 8 slagkryssare. Stora industriella problem och det tyska anfallet 1941 förhindrade genomförandet av detta nybyggnadsprogram och krigsförloppet gjorde att det sovjetiska marinen inte fick några geografiska förutsättningar att operera.

Under perioden 1945–1954 satsade Sovjetunionen på att återuppbygga en flotta i första hand med syftet att kunna möta den överväldigande landstigningskapacitet som den amerikanska och brittiska flottorna förfogade över till följd av de krigstida satsningarna. Den sovjetiska marinen byggdes därför i första hand upp som en kustförsvarsstyrka med en långsiktplan omfattande 1.200 ubåtar, 175 jagare och 35 kryssare. Endast en mindre del av detta nybyggnadsprogram genomfördes. Mellan år 1954 och 1956 mer än halverades flottans nybyggnadskapacitet till följd av ändrade prioriteringar.

Från mitten av 50-talet gjorde Sovjetunionen de stora militärtekniska satsningarna på vapensystem avsedda för kärnvapenkrigföring, bland annat missiler, bombflygplan och missilbärande ubåtar. Marinen kom här att inta en andrahandsposition och i en period fram till mitten av 60-talet utvecklades i första hand en flotta riktad inte mot amfibieoperationer utan mot de hangarfartygsstyrkor som ingick i den amerikanska kärnvapenstrategin. Den sovjetiska marinen försågs med fartyg utrustade med sjömålsmissiler med lång räckvidd, det landsbaserade marinflyget försågs med missilbärande bombplan och atomdrivna ubåtar med sjömålsmissiler utvecklades parallellt med ubåtar med ballistiska missiler.

Det amerikanska genombrottet 1959 vad gäller ubåtar med ballistiska missiler, det s k Polaris-systemet, innebar emellertid att hotet återigen förändrades. Från 1964 började de nyproducerade sovjetiska örlogsfartygen få en mer eller mindre utpräglad inriktning på utbåtsjakt, bland annat genom förmåga att medföra helikoptrar ombord. Den första generationen av Polaris-missiler hade en räckvidd på 2 400 km, vilket innebar att ubåtarna måste komma relativt nära den sovjetiska kusten för att nå betydelsefulla mål. Detta ledde till att Sovjetunionen främst satsade på förmåga till utbåts-

jakt i näraliggande havsområden som Ishavet, Norska havet och medelhavet. Nya versioner av Polarissmissilen och efterföljande generationer ökade emellertid snabbt de havsområden inom vilka ubåtsjakt blev betydelsefull till stora delar av Atlanten, Stilla havet och norra delen av Indiska oceanen. Rohwer menar att detta skall betraktas som ett av skälen bakom framväxten av en fjärde fas i den sovjetiska marinens utveckling från 1969–70 och framåt.⁶ Här utvecklas den sovjetiska marinen i strävanden efter allt vidare operationsområden till en oceangående flotta med fartyg avsedda för flera uppgifter och för att uppträda i stridsgrupper, något som bl a visades av den stora marinövningen "Okean" 1970. Utvecklingen av stora ytstridsfartyg och hangarfartyg följer på dessa målsättningar.

* * *

Frågan är då vilken betydelse denna förändring av den sovjetiska marinstrategin har haft på synen på Östersjöområdet. I och med andra världskrigets slut uppnådde Sovjetunionen en i det närmaste dominerande ställning i Östersjön. Tyskland hade försvunnit som marin maktfaktor och västmakterna visade under andra hälften av 40-talet ett svalt intresse för området. Sovjetunionens uppbyggnad av en anti-invasionsflotta gällde just Östersjön och Svartahavet över vilka en angripare kunde nå direkt in i Sovjetunionen. Huvuddelen av nybyggnationen skedde i Östersjön och hit koncentrerades också närmare hälften av de sovjetiska marinstridskrafterna.⁷ Efter kriget utvidgade Sovjetunionen ensidigt sin territorialvattengräns till 12 nautiska mil och från slutet av 40-talet började man agera för ett initiativ att få Östersjön och Svarta havet accepterade som "mare clausum", alltså hav stängda för alla örlogsfartyg förutom strandstaternas.⁸

I och med bildandet av NATO ökade västmakternas intresse av att markera närvaron i Östersjön och en första större marinövning genomfördes på hösten 1952. Samtidigt förekom också i den amerikanska debatten tankar på att utnyttja Sovjetunionens flankområden för amfibieoperationer, något som förmodligen påverkades av amfibiekrigföringen under Korea-kriget.⁹

Uppbyggnaden av den sovjetiska anti-hangarfartygsflottan gjorde att framförallt relationen mellan Östersjömarinen och den Norra marinen, baserad i och kring Murmansk, förändrades. Mellan 1955 och 1965 fördubblades antalet stora övervattensfartyg och tredubblades antalet ubåtar i Norra marinen medan antalet stora övervattensfartyg (kryssare, jagare och fregatter) minskade något och antalet ubåtar halverades i Östersjömarinen.¹⁰ De nya missilbeväpnade ubåtarna och de atomdrivna ubåtarna tillfördes inte alls Östersjömarinen, även om en stor del av nyproduktionen ägde rum vid Östersjövarv. Uppbyggnaden av anti-Polaris flottan och högsjöflottan har ytterligare accentuerat detta mönster; Norra marinen blev under senare hälften av 60-talet och 70-talet den i särklass stör-

sta av de fyra sovjetiska marinerna medan stora delar av nyproduktionen av fartyg fortsatte att äga rum vid varven i Östersjön.

Med den västtyska återupprustningen och inrättandet av enhetskommandot BALTAP för de danska och västtyska stridskrafterna 1961 förstärktes NATO:s position i Östersjöområdet. Det innebar inte något nytt ”invasionshot”, men att NATO fick förmåga att bestrida Sovjetunionen och dess allierade sjöherraväldet i Östersjön. Den västtyska östersjöflottan, som under 60- och 70-talet försågs med lätta robotbåtar och kustubåtar, hade som huvuduppgifter att tillsammans med de danska stridskrafterna blockera Östersjöutloppen, avvärja invasionsföretag mot upploppen och skära av de sovjetiska sjöförbindelserna till Polen och Östtyskland.¹¹ Den sovjetiska Östersjömarinen bestod i början av 80-talet av en styrka på 20–30 moderna övervattensfartyg och en stor styrka delvis föråldrade eskort – och ubåtsjaktfartyg. Utöver detta förfogade Östersjömarinen över specialfartyg för landstigningsoperationer och en minskande styrka föråldrade attackubåtar. Inga nya konventionella attackubåtar tillfördes Östersjömarinen sedan 50-talet. Den moderna övervattensstyrkan förfogade över fartyg som kunde vara avsedda att vinna sjöherravälde i Östersjön eller operera ut genom Östersjöutloppen. Den stora styrkan eskort- och ubåtsjaktfartyg kunde vara avsedd att skydda sjöförbindelserna längs den Baltiska kusten.¹² Den minskande styrkan attackubåtar i Östersjön återspeglade förmodligen att dessa inte har några centrala uppgifter mot lätta flottor, utan istället kunde användas för andra ändamål. Sedan 1976 slutligen har Sovjetunionen fört in missilbärande ubåtar av äldre typer i Östersjön, där de förmodligen kan ges ett bättre skydd.

De lokala förhållandena i Östersjöområdet gör att det knappast är meningsfullt att direkt försöka överföra den periodisering som gäller huvudlinjerna i den sovjetiska marina utvecklingen. Denna utveckling, samt hur den manifesterat sig i en specifik region kan istället leda fram till följande ungefärliga periodisering:

- Period 1 1945–48/49 Kännetecknas av Sovjetisk dominans och strävanden att stärka sin position samt av västligt ointresse för regionen.
- Period 2 1949–59/60 Kännetecknas av de sovjetiska strävandena att trygga Östersjöområdet som en försvarszon och av ökat västligt intresse för området både marin- och flygstrategiskt.¹³
- Period 3 1960–70 Kännetecknas av den sovjetiska satsningen på Norra marinen och reduktionen av delar av Östersjömarinen. NATO får genom den västtyska upprustningen en konkret närvaro i Östersjön. De regionala förhållandena får därmed ökad betydelse.

Period 4 1970–

Östersjön får för Sovjetunionen rollen som bakre område där övningar och teknisk utprovning bedrivs, där varvskapaciteten är koncentrerad och där föråldrade fartyg kan få en skyddad basering.¹⁴ Från slutet av 70-talet ökar USA:s intresse överlag för Nordflanken, däribland Östersjöområdet.

3. Svensk-sovjetiska konflikter 1949–53: Catalinaaffären och dess innebörd

Den militära incident 1952 som något felaktigt kommit att benämnas Catalinaaffären har under 1983 och 1984 börjat bli möjlig att undersöka. Tidigare förelåg endast det officiella material som den svenska regeringen presenterade i den sk blåboken,¹⁵ samt olika mer eller mindre obskyra uppgifter om svensk flygverksamhet och underrättelsetjänst i Östersjöområdet.¹⁶ Som en konsekvens av undersökningar utförda av journalisten Roger Almeberg, som till en av de saknade flygarna, frisläpptes allt material på krigsarkivet med direkt anknytning till händelserna, framförallt rapporten från haverikommissionen under översten Bjuggrens ordförandeskap. Utrikesdepartementet hävde efter viss sållning sekretessen på det diplomatiska materialet, framförallt rapporteringen från Moskva och inom UD upprättade PM rörande flygplansfrågan. Försvarets radioanstalt har frisläppt det material som gäller själva flygverksamheten i 6. transportgruppen men hävdar, liksom man gjort i andra sammanhang, att själva spaningsmaterialet är förstört.¹⁷

Incidentens händelseförlopp och efterspel var i stora drag följande: På förmiddagen den 13 juni försvann ett svenskt militärflygplan av typ tp-79 (DC-3) över havet öster om Gotska Sandön. Planet rapporterade med jämna mellanrum sin position och Hägernäs radio uppfattade 11.25 ett anrop som avbröts.¹⁸ Ett stort räddningspådrag omfattade både flygplan och fartyg igångsattes men DC-3:an återfanns inte, däremot återfanns två dagar senare en inte uppblåst gummilivbåt med splitterskador.

Den 16 juni inträffade emellertid en andra flygincident i samband med att två svenska sjöräddningsflygplan av typ Catalina spanade i området väster Dagö. Det ena Catalinaplanet angreps av sovjetiska jaktplan som först sköt varningsskott för att sedan, när Catalinans besättning inte efterkom uppmaningar att vända österut in mot sovjetiskt territorium, öppna verkningseld. Catalinan nödlandade och dess besättning omhändertogs av ett tyskt lastfartyg som gick till finländsk hamn.

Nedskjutningen av Catalinan och besättningens dramatiska räddning överskuggade snabbt DC-3:ans försvinnande både i den allmänna debatten och i den diplomatiska aktiviteten mellan Sverige och Sovjetunionen. Den svenska regeringen hade i inledningsskedet av spaningsarbetet riktat

en förfrågan till Sovjetunionen om man hade några uppgifter om det försvunna planet och fick 24 juni till svar att sovjetiska flygsstridskrafter på förmiddagen den 13 juni jagat bort ett oidentifierat flygplan som kränkte sovjetiskt luftrum i trakten av Ventspils på den Lettiska kusten.

Den 16 juni överlämnade den svenska regeringen en note till den sovjetiska ambassadören med anledning av nedskjutningen av Catalinan. Sovjetunionen svarade i sin tur med en note den 17 i vilken man protesterade mot att ett svenskt militärplan kränkt sovjetiskt luftrum och vägrat efterkomma uppmaningar från sovjetiskt jaktflyg. Genom denna utveckling blev frågan om Catalinaplanets förehavanden och positioner huvudpunkten i den fortsatta note-växlingen och meningsutbytet. Den svenska ståndpunkten var att inget av de två Catalina-planen kränkt sovjetiskt luftrum. Ingendera parten kunde dock anföra något tekniskt bevismaterial utan argumenterade för sina ståndpunkter med utförliga beräkningar och antaganden om kurser, farter och tidsförhållanden.

Den 1 juli var haverikommissionen klar med sitt utlåtande om DC-3:an, och samma dag överlämnade utrikesdepartementet en utförlig skrivelse till den sovjetiska ambassadören Rodionov där man dels tillbakavisade de sovjetiska påståendena att Catalinaplanet kränkt sovjetiskt luftrum, dels mot bakgrund av bl a haverikommissionens rapport och undersökningar av den skadade livbåten drog slutsagsen att sovjetiskt flyg skjutit ner också DC-3:an.

Den diplomatiska aktiviteten kring nedskjutningarna fortsatte under sommaren och hösten, huvudsakligen genom kontakter mellan sovjetiska och svenska representanter. I själva sakfrågan ändrade sig dock ingendera parten. Ett omfattande inlägg gjordes 18 juli av generallöjtnant Sjuginin, stabschef vid det sovjetiska marinflyget, i marintidskriften Krasnij Flot.¹⁹

Den svenska officiella ståndpunkten baserades på att DC-3:ans uppdrag karaktäriserades som övningsflygning och att inget svenskt flygplan under incidenterna kränkt sovjetiskt luftrum. Regeringen var dock efter DC-3:ans försvinnande medveten om att det rörde sig om ett signalspaningsflygplan formellt tillhörigt flygvapnet, men underställt FOA och utnyttjat av försvarets Radioanstalt (FRA) för signalspaning mot Baltikum. FRA hade byggts upp till en effektiv signalspaningsorganisation under kriget och hade bl a i samband med den sk Stella Polaris-affären 1944 övertagit både spaningsresultat och personal från den finländska radiospaningen mot Sovjetunionen.²⁰ Signalspaning från flygplan började användas av de allierade under andra världskriget och hade den stora fördelen framför markstationerad spaning att också svaga och högfrekventa signaler kunde uppfattas, bland annat radarsignaler och taktisk signalering på ultrakortvåg.

Flygningarna över Östersjön inleddes under våren 1951 med två DC-3:or utrustade med från USA inköpt signalspaningsutrustning och fram till den 13 juni 1952 genomfördes närmare tjugofem flygningar, huvudsakli-

gen i en slinga öster om Gotland men väster om mittlinjen mellan Gotland och baltiska kusten (Det är av signalspaningstekniska skäl fördelaktigt med ett likformigt mönster). Denna dag pågick en större sovjetisk marinövning utanför den Lettiska kusten.

Kring den flygburna signalspaningsverksamheten, liksom kring hela FRA:s verksamhet, rådde en mycket strikt sekretess som hämmande utredningarna, fick tragiska konsekvenser för de efterlevande och förmodligen bidrog till att man på officiellt håll lät Catalina-incidenten överskugga DC-3:ans försvinnande.

En annan omständighet av betydelse var att ett Catalina-plan redan den 13 juni kl 14.15, mindre än tre timmar efter DC-3:ans försvinnande kränkte sovjetiskt luftrum vid Dagerort på Dagö. Det rådde dimmoln och kraftigt nedsatt sikt och besättningen upptäckte först var man befann sig när man rundade fyren vid Dagerort i en molnugg. Något sovjetiskt flyg observerades dock inte. Kränkningen rapporterades först följande dag till Chefen för flygvapnet som beordrade en utredning och först på förmiddagen den 17 juni, då notväxlingen redan var i full gång, anmäldes det inträffade till ÖB och regeringen.²¹ Att man inte rapporterat kränkningen tidigare förklarade flygvapenchefen med att man "varit fullt upptagen med allt som sammanhänge med DC-3 haveriet och från tidigt den 16/6 med Catalinahaveriet"²²

En fråga som uppfattades som central inom UD var hur de inträffade incidenterna skulle tolkas. Vad var Sovjetunionens syfte? Var det inträffade en följd av olyckliga omständigheter eller en slags politisk/militär signal till Sverige? Ambassadör Sohlman i Moskva gav tidigt uttryck för uppfattningen att nedskjutningen av Catalinan "närmast torde bottna i ryssarnas fasta avsikt att för närvarande hindra främmande flyg och fartyg att ens närma sig sina egna kuster"²³ Sohlman noterade att militärattachén och marinattachén instämde i denna bedömning. Vidare påpekade Sohlman vid flera tillfällen att sovjetiska representanter, bland annat utrikesminister Vysjinsky, använde ett återhållet språkbruk och tonläge i meningsutbyten om incidenterna; "Vysjinsky, som även i polemiken slog an sin mera vänliga ton, gav intryck av försök att dämpa ned saken" rapporterade Sohlman den 20 juni.²⁴ Sohlman refererar också ett samtal med den amerikanske Moskvaambassadören Kennan där denne framkastar tanken, tydligen efter att ha informerats av Sohlman, att nedskjutningen av Catalinan hängde samman med den omständighet att den sovjetiska luftbevakningen misslyckades vid kränkningen av Dagerort den 13 juni.²⁵

Både i svensk och utländsk press förekom ett omfattande spekulerande om de sovjetiska avsikterna. Washington Post framförde den tämligen allmänna västliga uppfattningen att ryssarna på detta sätt ville påminna svenskarna att Östersjön är ett sovjetiskt hav och att sovjetiska övningar, också ute på internationellt vatten skulle lämnas ifred.²⁶ Liknande tankegångar framfördes i en lång artikel i Ilta Sanomat där man noterade att "Sovjet-

unionens väpnade styrkor ha handlat fullt konsekvent med hänsyn till att Sovjetunionen är en militärmakt av första rang och tvungen att skydda sina hemligheter och sin auktoritet”.²⁷

Inom UD och försvarsledningen dryftade man de sovjetiska avsikterna bakom de bägge nedskjutningarna. Försvarsstabschefen Åkerman förde fram möjligheten att de sovjetiska flygstridskrafterna icke identifierat DC-3:an som svensk innan den sköts ner och att den relativt återhållsamma tonen från Moskva, liksom frånvaron av dekorationer åt hjälteflygare, kunde vara ett tecken på att tanken inte varit att skjuta ner ett svenskt plan.²⁸ Inom UD nådde man emellertid fram till slutsatsen att DC-3:an skjutits ner efter någon tids övervägande, och att initiativet här med största sannolikhet kom från säkerhetstjänsten MGB, som också svarade för gränsskyddet. Man ansåg det också som fullt möjligt att MGB, på grund av sin maktställning, tagit hela ansvaret för nedskjutningen utan att i förväg ha konsulterat politbyrån, vilket skulle förklara utrikesministerns attityd. Skälen bakom nedskjutningen av Catalinan bedömdes här som sekundära.²⁹

För att kunna sätta in flygplansincidenterna 1952 i ett strategiskt sammanhang är det nödvändigt att också ta hänsyn till deras förhistoria. Den sovjetiska utvidgningen av territorialvattengränsen till 12 nautiska mil erkändes inte av Sverige och svenskt militärt flyg fortsatte att flyga in till fyramilsgränsen så sent som 1951, då Sovjetunionen protesterade mot två påstådda kränkningar den 17 och 26 juli utanför Libau respektive Windau. Den 11 september bekräftade svenska UD att ett flygplan kommit 2,2 nautiska mil från kusten den 17 juli, vilket beklagades. Man bekräftade också att ett plan den 26 juli befann sig något över 5 nautiska mil från kusten.³⁰

Det internationella klimatet uppfattades som ytterligare tillspetsat efter Koreakrigets utbrott och Sveriges ställningstagande för ett FN-ingripande uppfattades både i väst och öst som ett slags ställningstagande i världskonflikten. Från västmaktshåll fanns fortfarande förhoppningar att Sverige i en eller annan form skulle ansluta sig till västalliansen.³¹ Och från sovjetisk sida framfördes skarp kritik mot vad som betecknades som kretsar som ville knyta Sverige västerut. Parallellt med detta, och påverkat av de misslyckade förhandlingarna om ett nordiskt försvarsförbund och av Koreafrågan, fördes i Sverige en debatt både parlamentartiskt och i pressen om inbörden av alliansfriheten och möjligheten att inom ramen för denna ingå olika slags militära och militärtekniska avtal med Danmark och Norge.³²

* * *

Flygplansincidenterna fick sin epilög i samband med Erlanders Moskva-besök 1956. Den sovjetiske partiordföranden Chrustjev anslog här en påtagligt försonlig ton, beklagade innerst inne djupt vad som inträffat men hänvisade till att det rådde stor internationell spänning. Chrustjev sade att

det inträffade inte skulle upprepas och att man hoppades att svenskarna också givit det militära flyget instruktioner att inte kränka det sovjetiska luftrummet. Molotov uttalade sig därpå berömande om den svenska neutralitetspolitiken, vilken han hoppades skulle vara smittosam på Danmark och Norge.³³

Det internationella läget var nu mer avspänt och även den strategiska situationen i Östersjöområdet en annan. Den sovjetiska marinstrategin var inte längre inriktad på hotet från amfibieoperationer utan på förberedelserna för ett nukleärt krig där helt nya stridsmedel skulle vara avgörande och de små staterna knappast längre utgöra något militärt problem.

4. Svensk-sovjetiska konflikter 1981–84: Ubåtskränkningarna och deras innebörd

Under 60- och 70-talet utvecklades en militär normalverksamhet i Östersjöområdet där oskrivna överenskommelser angav det normala övervaknings-, spanings- och övningsmönstret beträffande flyg- och flottstridskrafter. NATO:s signalspaningsflygningar löpte friktionsfritt i sina slingor öster om Gotland. Från 1980/81 förändrades ånyo atmosfären i denna militära normalverksamhet genom ett antal uppseendeväckande ubåtskränningar av svenskt territorialvatten och 1984 av en allvarlig sovjetisk flygkränkning. Av naturliga skäl går det inte att diskutera detta konfliktförlopp på samma sätt som Catalina-affären därför att det viktiga militära och diplomatiska materialet inte är, och inte under lång tid torde bli, tillgängligt. Men några preliminära observationer är ändå möjliga med hjälp av det offentliga materialet.

Den svenska marinen kom i och med 1972 års försvarsbeslut att ta det slutliga steget över till en lätt flotta genom att ingen ersättning föreslogs för de utgående fregatterna. De fartyg som var utrustade för ubåtsjakt utgick därmed successivt ur organisationen och den sista jagaren togs ur aktiv tjänst i september 1982. Marinen kom helt att förlita sig på ubåtsjakt-helikoptrar och intresset var betydligt större för nya ytattackfartyg än ubåtsjaktfartyg. I botten fanns också ett regeringsbeslut från 1964 enligt vilket krigsmakten skulle inriktas uteslutande på invasionsförsvar och inte utveckla materiel eller organisationer som inte hade detta som primäruppgift.³⁵

1980 inträffade vid två tillfällen ubåtsincidenter som inte överensstämde med ett under 70-talet etablerat normalmönster. Enligt detta mönster avvek en ubåt som varnats med knallskott snabbt från svenskt territorialvatten, på samma sätt som främmande stridsflygplan friktionsfritt lät sig avvissas från svenskt luftrum. 1980 stannade ubåtarna kvar på svenskt vatten, och i det ena fallet, den sk Utö-incidenten, utvecklades detta till en ubåtsjakt som varade i nära två veckor.³⁶

Den avgörande händelsen blev emellertid grundstötningen av den sovjetiska ubåten U 137 utanför Karlskrona i oktober 1981. Grundstötningen orsakade en intensiv diplomatisk verksamhet mellan Sverige och Sovjetunionen om hur bärgning och eventuella förhör skulle tillgå, något som ledde till stark irritation från sovjetisk sida.³⁷ De svenska myndigheterna ansåg sig efter utredningar kunna fastslå att ubåten inte kunnat komma till grundstötningsplatsen genom felnavigering, vilket de sovjetiska myndigheterna hävdade.³⁸

Under sommaren 1982 ökade antalet iakttagna ubåtskränkningar dramatiskt, vilket till stor del kan ha berott på allmänhetens reaktioner. Marinen invecklades dock i en serie ubåtsjaktoperationer snarlika Utö-incidenten, vilka kulminerade i ubåtsjakten i och kring Hårsfjärden i oktober 1982 där praktiskt taget hela den svenska kustflottan engagerades. Efter Hårsfjärden tillsatte regeringen den parlamentariska ubåtsskyddskommissionen med uppgift att utreda kränkningarna. Kommissionen hade i april 1983 avslutat sin undersökning och meddelade den 26 att man genom teknisk bevisning funnit det fastslaget att de ubåtar som opererat i Hårsfjärden var sovjetiska och att det rörde sig om både konventionella attackubåtar och av miniubåtar av dittills inte kända typer.³⁹

Som en följd av kommissionens rapport överlämnade regeringen en not till Sovjetunionen där man protesterade mot kränkningarna och utgick från att den sovjetiska marinen skulle få sådana instruktioner att kränkningar av svenskt vatten inte fortsättningsvis skulle förekomma. Från sovjetisk sida svarades att man inte kändes vid några kränkningar förutom U-137 vars felnavigering man beklagat. En omfattande debatt utspann sig sedan framförallt internt i Sverige, men också med sovjetiska representanter inblandade, om hållbarheten i den tekniska bevisningen av kränkningarna. Dessa fortsatte samtidigt och den svenska ubåtsjaktverksamheten utattes fortlöpande för kritik från sovjetiska media.

* * *

Mellan Catalinaaffären och 80-talets ubåtskränkningar finns en rad paralleller som inte bara kan betraktas som yttre likheter mellan gränsincidenter. Den diskussion som förts i Sverige offentligt och i olika halvofficiella sammanhang kring de sovjetiska motiven följer i stort sett samma banor som 1952: Hur mycket av åtgärderna är militärt respektive politiskt motiverade? Finns det politiska signaler i det inträffade som hänger samman med det skärpta internationella läget? Liksom i samband med Catalina-affären förefaller inte ubåtsincidenterna ha åtföljts av klart formulerade politiska krav, utan snarare av en officiell strävan efter fortsatta goda relationer som t o m i ordvalen påminner om perioden efter Catalina-affären.

Vid den fördjupade analys av rapporter och botten-spår som den svenska försvarsstaben utfört 1984/85 har en delvis förändrad bild av kränkningar-

nas förhistoria börjat framträda. Operationer med miniubåtar in på svenskt inre vatten ansåg man här kunde beläggas i vart fall kring 1977 och möjligen redan under första hälften av 70-talet. Ett mönster av gradvis teknisk och taktisk utprovning, följd av förbandsmässigt uppträdande från 1980 avtecknade sig här.⁴⁰ De konventionella ubåtarna användes som moderfarkoster för miniubåtar och dykfarkoster speciellt lämpade för operationer mot kust- och skärgårdsområden. De strategiska övervägandena bakom ubåtskränkningarna borde därmed, enligt Jürgen Rohwers synsätt, kunna tidfästas till början av 70-talet, eller to m slutet av 60-talet. Den bild av systematisk rekognoscering riktat mot ett brett spektra av objekt som framträtt vid analysen tyder på att dessa överväganden rört behovet av operationer i krigstid mot mål längs den svenska kusten.

Från början av 70-talet och framåt hade den sovjetiska marinen gått över till den globala strategin, där Östersjön blev ett bakre basområde. Medan den svensk-sovjetiska konflikten 1952 gällde respekten för den sovjetiska territorialgränsen och Sovjetunionens uppfattningar av säkerhetszoner kring gränsen, gällde konflikten i början av 80-talet den andra sidan av Östersjön och därmed respekten för de svenska territorialgränserna.

Avslutningsvis kan man observera att förekomsten av svensk-sovjetiska konflikter kring militära incidenter sammanfaller med perioder av jämförelsevis stark internationell spänning. Själva karaktären hos konflikterna, och framförallt hos deras diplomatiska sida, präglas i bägge fallen av relationen stormakt/supermakt och småstat och av de speciella problem beträffande trovärdigheten i neutralitetspolitiken som påverkat den svenska regeringens agerande. Hävdandet av nationella intressen, folkrättens principer och strävan efter goda och tillitsfulla relationer bryts här mot varandra. De skillnader som däremot finns mellan de bägge konfliktförloppen framstår som begripliga mot bakgrund av hur den sovjetiska marinstrategin förändrats och hur denna förändring från början av 50-talet till början av 80-talet manifesterat sig i Östersjöområdet.

NOTER

1. "Säkerhetspolitik och försvarsutgifter. Betänkande avgivet av 1965 års försvarsutredning" *SOU* 1968:10.
2. Ett exempel på en undersökning med denna inriktning är Gunnar Jervas, *Konfrontation eller avspänning? Sovjetunionens globala strategi*, Ordfront, Stockholm 1983.
3. S G Gorsjkov, *Statens sjömacht* Marinlitteraturföreningen, Malmö 1977, originalet Moskva 1976
4. Jürgen Rohwer, "The Soviet Navy: Ships and Strategy", *Problems of Communism* jan 1978.
5. Idem samt Rohwer, *Superpower Confrontation on the Seas*, London 1975.
6. Här kan man naturligtvis invända att uppgiften att jaga atomdrivna ubåtar över hela oceaner utan tillgång till landbaserat flyg är hopplös. Militära organisationer har emellertid en stark tendens att möta en olöslig uppgift genom att omdefiniera den eller genom att söka nya uppgifter.
7. William H Hessler, "Tug of War in the Baltic", *United States Naval Institute Proceedings* dec 1952.
8. 1950 publicerade en sovjetisk expert på internationell rätt, professor Molodtsov, en skrift där han hävdade att bl a en flottkonferens i Rom 1924 hade kommit fram till resultat som kunde tolkas som att Sundet och Bälten borde stängs för andra än strandstaternas flottor. Se Gerhard Bidlingmaier, "The Strategic Importance of the Baltic Sea" *United States Naval Institute Proceedings* sept 1958. Molodtsovs inlägg diskuteras också i Örjan Berner, *Sovjet & Norden, Samarbeta, säkerhet och konflikter under femtio år*, Stockholm, 1985 s 54.
9. Se t e x G C Reinhardt, "Seapowers Role in Atomic Warfare" *United States Naval Institute Proceedings* dec 1953.
10. De främsta handböckerna för världens flottor och deras fartygstyper är *Jane's Fighting Ships* och *Taschenbusch der Kriegsflootten*, vilka utkommit årligen under större delen av 1900-talet.
11. Bidlingmaier op cit.
12. Denna tolkning av Östersjömarinens uppgifter har bl a framförts av den danske majoren M H Clemmesen vid ett seminarium om NATO-strategi i maj 1984 arrangerat av Det Krigsvidenskapelige Selskab. Se "Danmark og Natos strategi". Det krigsvidenskapelige selskab 1985. Undertecknad har också tagit upp frågan i "Soviet Baltic Strategy and the Swedish Submarine Crisis", *Cooperation and Conflict* XVIII, 1983.
13. Upprustningen av det amerikanska strategiska bombflyget från 1949/50 syftade till att man med hjälp av framskjutna mellanlandningsbaser skulle kunna genomföra ett enda koordinerat kärnvapenanslag mot Sovjetunionen. Så länge det strategiska bombflyget förfogade över flygplan som saknade interkontinental räckvidd var man beroende av att använda kortast möjliga anflygningsvägar mot målen, däribland rutten från Grönland-Island över Skandinavien till västra Sovjetunionen. På hösten 1952 ingick det strategiska bombflyget ett hemligt avtal med Norge om tillgång till flygbaserna Gardemoen och Sola

- för mellanlandning och bränslepåfyllning. Se Nils-Petter Gleditsch, "The strategic significance of the Nordic Countries" prio report no 14/85.
14. Från 1978 och framåt genomförde Sovjetunionen stora landstigningsövningar i Östersjön där också fartyg från andra mariner än Östersjömarinen deltog, vissa av dessa var uppenbarligen inte avsedda att i krig användas i Östersjön. Se "Sovjetiska Östersjömarinen – landstigningsövning 1978" *Försvarsstabens informationsavdelning* 1978-10-20, för en diskussion av övningsmönstren se *Internationella Studier* 1983:1 och 1983:2.
 15. *Nedskjutningen av två svenska flygplan över Östersjön i juni 1952* (den sk blåboken) Stockholm 1952.
 16. Se exempelvis Peter Bratt, *IB och hotet mot vår säkerhet*, Avesta 1973. Det har i dessa sammanhang hävdats att DC-3:orna i det svenska flygvapnet utförde spaningsflygningar för det amerikanska strategiska bombflyget, eller att i vart fall den insamlade informationen delgavs amerikanerna. Något belägg för detta finns inte i materialet om Catalina-affären, men torde i vilket fall aldrig ha funnits i svenskt arkivmaterial på grund av sekretessen kring dylika frågor.
 17. Samtal med ansvariga för FRA:s arkiv 1985-03-15. Det är osäkert huruvida ytterligare material kan finnas i andra arkiv, exempelvis Försvarsstaben sekt II, samt i olika personliga arkiv, exempelvis Överbefälhavaren Swedlunds och Försvarsstabschefen Åkermans.
 18. "Rapport över undersökning verkställd av flygvapnets haverikommission med anledning av med flygplan typ tp 79 regnr 79001 från F 8 den 13 juni inträffat flyghaveri" 1/7 1952 s 3.
 19. Artikeln i *Krasnij Flot* kommenterades både av Chefen för flygvapnet och Chefen för försvarsstaben den 25 juli: "CFV yttrande med anledning av C Fst remiss nr R 25/981 22/ 7 1952" UD arkiv Catalinaaffären dossier 1-7.
 20. Se Jörgen Cederberg och Göran Elgemyr, "Operation Stella Polaris – Nordic Intelligence Cooperation in the Closing Stages of the Second World War", i W Agrell/B Huldt, ed, *Clio goes spying: Eight essays on the History of Intelligence* Lund Studies in International History no 17 1983, Esselte Studium 1984.
 21. "VPM över rapportering av gränskränkning den 13/6 på em" B G Nordenskiöld CFV 25/ 6 1952 UD arkiv.
 22. Idem.
 23. Chiffer nr 148 fr Moskva 16/6 16.25 UD arkiv.
 24. Chiffer nr 156 fr Moskva 20/6 04.30 UD arkiv. Sohlman noterade även att den sovjetiska protestnoten i vissa formuleringar var mildare än en motsvarande note till amerikanerna två år tidigare (Chiffer 164 fr Moskva 24/6 07.45 UD arkiv). Vid detta tillfälle sköt Sovjetunionen ner ett flygplan av typ B-24 (fyrmotorigt marinspaningsplan) och de sovjetiska jaktpiloterna dekorerades för sin insats. Efter flygincidenterna på sommaren 1952 inledde svenska UD omfattande försök att via andra länder – framförallt amerikanerna – få information om hur Sovjetunionen reagerat i andra likartade situationer. Syftet var bland annat att försöka rekonstruera vilka regler man på sovjetisk sida följde. 17 oktober 1952 sköt sovjetiskt flyg ner en amerikansk B-29 (Superfortress) över havet norr om Japan. De amerikanska myndigheterna hävdade att radarluftbevakningen visade att planet befunit sig 35 miles utanför den av sovjetunionen besatta ön Yuri, medan de sovjetiska myndigheterna förklarade att planet kränkt sovjetiskt luftrum och att man därför varit i sin fulla rätt att skjuta ner det. Chefen för amerikanska UD:s östeuropeiska avdelning W Barbour förklarade i ett samtal med representanter för svenska ambassaden att det sovjetiska flyget förmodligen hade stående order att skjuta ner kränkande plan, men att man dessutom var beredd att skjuta ner flygplan som närmade sig känsliga områden

(Brev fr Rangnwald Bagge t utr rådet Dahlman 4/12 1952). Denna sista bedömning var man på svenska UD skeptisk till (Brev från Jarring t ambassadör Boheman, Washington, 16/2 1953). En avslutande passus i Bagges brev har ett visst intresse mot bakgrund av den nedskjutning av ett koreanskt trafikflygplan som inträffade i området 30 år senare: "Slutligen må nämnas att jag från ytterligare ett håll fått höra att piloterna på de amerikanska plan, som utföra kommersiell flygning till Tokyo över Stilla Havet utefter storcirkeln äro mycket oroliga för att en vacker dag något kan komma att hända deras plan när de, såsom ofta sker, råka komma i närheten av Kurilerna".

25. Brev fr ambassadör Sohlman t utrikesrådet Dahlman 19/6 1952 UD arkiv.
26. Washington Post 22/6 1952.
27. Ilta Sanomat 20/6 1952.
28. Brev fr Richard Åkerman t byråchef Sverker Åström 31/7 1952 UD arkiv.
29. PM upprättad av kabinetssekreterare Arne S Lundberg 18/8 1952 avseende möte med amerikanske Stockholmsambassadören Butterworth. Svenska UD fick i juli 1953 en uppgift att de sovjetiska reglerna för insats mot främmande flygplan ändrats efter nedskjutningen av Catalinan. Uppgiften kom från två polska flygare som landat på Bornholm och vidarebefordrades av försvarsstaben till UD. De polska flygarna hävdade att de tidigare reglerna varit att ett kränkande plan skulle skjutas ner om det inte efterkom uppmaningar att landa. Flygarna hävdade att dessa regler efter nedskjutningen av Catalinan ändrats så att fflygplanet först fick beskjas sedan basen fått order från högkvarteret i Warszawa härom ("Utdrag ur sannolikt tillförlitlig rapport av 30/6 1953 rörande polsk behandling av främmande flygplan"). Det framgår inte av handlingen hur uppgifterna kommit till försvarsstaben. Sannolikt har uppgifterna snabbt delgivits försvarsstaben av den danska underrättelsetjänsten, eller också har svensk personal fått tillfälle att utfråga de polska flygarna. Försvarsstaben har i vilket fall velat skydda uppgifternas ursprung genom att till UD sända en avskrift av en del av rapporten och inte rapporten in extenso.
30. Telegram från UD till beskickningarna i London, Paris, Washington, New York, Bonn och Moskva 20/6 1952.
31. Samtalsuppteckning från möte med danska, norska, brittiska och amerikanska representanter rörande organisationen av NATO:s nordflank, återgiven i Tempus 27–30 januari 1984.
32. Se Barry Holmström: "Koreakriget i svensk debatt" Uppsala 1972.
33. Chiffer nr 240 fr Moskva 5/4 1956 07.30.
34. "Att möta ubåtshotet, ubåtskränkningarna och svensk säkerhetspolitik. Betänkande av ubåtsskyddskommissionen" SOU 1983:13 även "Säkerhets- och försvarspolitiken. Betänkande avgivet av 1970 års försvarsutredning" SOU 1972:4.
35. "Säkerhetspolitik och försvarsutgifter. Betänkande avgivet av 1965 års försvarsutredning" SOU 1968:10 s 23.
35. "Säkerhetspolitik och försvarsutgifter. Betänkande avgivet av 1965 års försvarsutredning" SOU 1968:10 s 23.
36. "Att möta ubåtshotet".
37. För själva händelseförloppet se: Anders Hellberg o Anders Jörle, *Ubåt 137 – tio dagar som skakade Sverige* Stockholm 1984.
38. "Ubåt 137 på svenskt vatten" *Försvarsstabens informationsavdelning* 18 dec 1981.
39. "Att möta ubåtshotet".
40. Artikel av Harald Hamrin i *Dagens Nyheter* 1985-02-01.