Från gnist till satellit

Sjöfartsradion i Sverige 1945–1988

AV GÖSTA BENGTSSON

Under tiden efter andra världskriget hade Televerket hand om sjöfartsradion och ägde också radion ombord i alla svenska fartyg, som man också underhöll i hela världen. Svenskt tonnage minskade emellertid och 1988 överfördes fartygsradion till ett bolag för att bättre kunna anpassas till sjöfartens nya struktur. Under tiden hade sjöfarten fått ett nytt säkerhetssystem, där radiotelgrafi inte längre användes.

Om denna epok berättar här Gösta Bengtsson, som under lång tid var ansvarig för fartygsradion inom Televerket.

Ungefär hälften av transporterna i världen utförs av fartyg. För de flesta är fartyget symbolen för frihet eftersom det kan ta vägen vart det vill. Det tiotal människor som arbetar ombord kan bekanta sig med avlägsna kontinenter – en möjlighet som ingen annan har. De lever ett fritt, avundsvärt liv.

Själva ser de ofta nog fartyget som ett kringflytande fängelse. Trots teknikens alla framsteg är fartyget långtifrån riskfritt och de tvingas leva isolerat, långt ifrån hem och kära. För dem är det ett beklagligt faktum, att fartyget inte kan komma "hem" utan i stället förväntas fullgöra sitt livslånga transportuppdrag långt hemifrån.

Fartygets ägare, redaren, har motsvarande problem. Hans fartyg, värt några hundra millioner kronor, är svårt att nå med alla de livsviktiga besked det behöver för att vara effektivt.

Det var tidigt en dröm att kunna meddela sig med fartyg. På land hade man vid 1800-talets mitt uppfunnit telefonen som redan från början rönt stor framgång. När Marconi en dag vid sekelskiftet lyckades med trådlös överföring, kunde man plötsligt nå även sjöfarten. Egentligen är det ju endast sjöfarten och flyget som måste använda sig av radio för att kunna nås. Annan användning av radio är visserligen både vanligare och mera lönsam, men inte tekniskt nödvändig.

Under perioden 1916 – 1988 vilade ansvaret för en effektiv kommunikation för sjöfarten på Televerket. Det var ett udda uppdrag, som Televerket självmant hade åtagit sig.

Från 1950 och framåt skedde en enorm teknisk utveckling inom radions område. Så snabb var utvecklingen, att den svenska fartygsradion då det gällde nödsändningar direkt gick över från gnistsändare till transistoriserade sändare – från första till sista epoken i ett enda steg.

När den beskrivna perioden börjar var Sverige en i hela världen välkänd sjöfarts- och skeppsbyggnadsnation och vid dess slut var dess betydelse i båda dessa avseenden obetydlig. Sjöfarten hade blivit en angelägenhet för utvecklingsländerna.

VÄRLDSKRIGET SOM STARTPLATTA

Vid krigsslutet 1945 var begreppet radio ännu nära nog science fiction. Ombord på fartygen fanns den givetvis, eftersom Marconi haft just sjöfarten i tankarna då han för jämt ett sekel sedan gjort sin uppfinning. Television hade vi hört talas om, men bara som en radiostörning i USA. Rundradio sändes på lång- och mellanvåg över väldiga stationer på några få ställen i landet och kring sina radioapparater samlades familjerna på lördagskvällarna, som man numera gör framför TV:n. Rundradiostationerna var byggda före kriget; långtifrån hela landet var täckt och störningarna i form av visslingar och skrapningar var ofta irriterande.

Radio för förbindelse mellan fartyg och land eller mellan flyg och land skedde nästan enbart på telegrafi och krävde radiotelegrafist för att fungera.

Efter krigsslutet överrumplades vi i Sverige av all den nya radioteknik våra krigförande grannar hade utvecklat för att effektivt kunna föra sitt krig. Samtidigt började Televerket också anställa en helt ny kategori av människor – radioingenjörerna – som avlöste de telegrafassistenter som dittills haft hand om radiofrågorna vid sidan om det dagliga telefon- och telegrafarbetet.

Radion i fartygen

Under de närmaste fyra decennierna efter kriget rådde en fantastisk teknisk utveckling i Sverige, som inom fartygsradions område kom att ligga långt framme. Vi hade ju den speciella förmånen att ha fartygsradion inom televerkets hank och stör och Televerket var ju tongivande i landet för allt vad telekommunikationer hette.

Vid den beskrivna periodens slut var radioförbindelserna till fartygen i många fall automatiserade och de flesta utrustningar som kommit till användning under mellantiden hade hamnat på Telemuseum efter en ovanligt kort tid i drift.

I rask följd kom VHF-radio, Maritex, satellitkommunikation och – inte minst – mobiltelefon, vilka på var sitt sätt revolutionerade fartygsradion och gjorde den direkt tillgänglig för alla ombord.

Titanic-katastrofen 1912 var startsignalen för kravet på kontinuerlig radiovakthållning: En telegrafist eller en automatisk anordning skulle bevaka nödfrekvensen dygnet om. Bilden visar Titanic före avgången på sin jungfruresa, som också skulle bli hennes sista resa.

Medan man nu går omkring på Telemuseum och förfasar sig över de ålderdomliga fast egentligen ganska nya fartygsradioapparaterna, kan man i sin mobiltelefon tala med någon god vän som just är ombord på något fartyg längs kusten. Tekniken har tagit ett stort kliv.

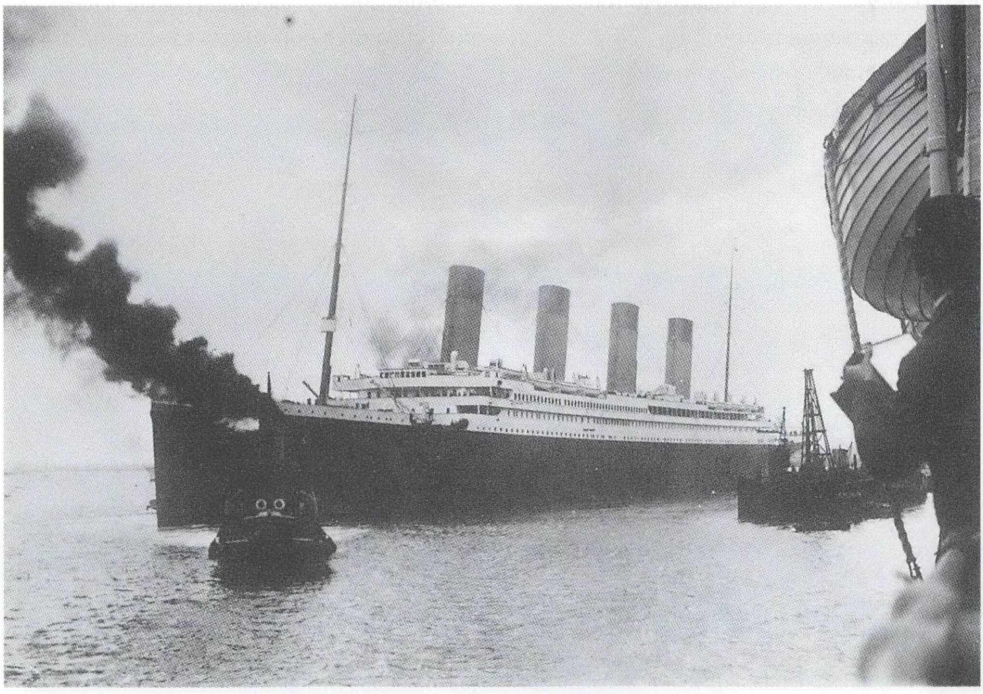
TELEVERKETS SVARTA FÅR

Inom det stora Televerket var fartygsradion olik all annan televerksamhet. Statsmaktens uppdrag till Televerket var att hålla landets bofasta invånare med ett effektivt telefonnät. Fartygsradion var ju inte bofast utan rörde sig i hela världen och kunde inte rätta sig efter denna grundläggande princip.

Redarnas främsta organisation, Sveriges Redareförening, hade uppfattningen att radio i alla Sveriges fartyg borde skötas av ett enda företag och valde Televerket. Fartygsradion var alltså ett slags entreprenaduppdrag från Sveriges Redareförening.

Som vi kan läsa om i Televerkets historieböcker var det ju också Televerket som 1919 efter en hel del kontroverser hade köpt den del av det internationella monopol för fartygsradio som innehades av det belgiska SAIT och som med sina höga priser ansågs utarma de svenska rederierna. Där hade Televerket försökt få Sveriges Redareförening att överta verksamheten, men misslyckats, eftersom föreningen dels var ideell och dels saknade resurser för en sådan komplicerad verksamhet.

Eftersom det hela således var att anse som ett entreprenaduppdrag måste Televerket alltid snabbt anpassa sina produkter till



redarnas behov. Om t ex Egypten stängde av trafiken genom Suez och tvang fartygen att i stället runda Afrika, måste Televerket strax vara berett att leverera radiomateriel som passade för oceanfart i stället för medelhavsfart.

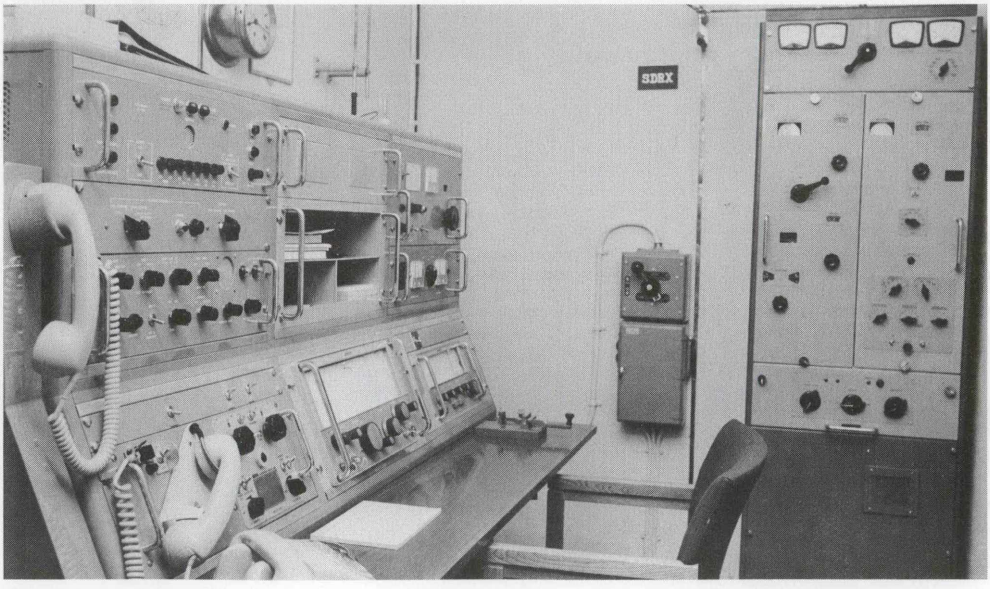
Det fanns ingen möjlighet att vid Televerkets årliga budgetarbete förutsäga sådana, mycket vanliga kast och att hos Televerkets chefer vinna förståelse för denna "brist" på planering och styrning, var svårt. Att rätta sig efter de besparingskrav, som då och då blev aktuella inom Televerket, var också otänkbart, i synnerhet som de ofta sammanföll med högkonjunkturer för sjöfarten.

De som hade fartygsradio som daglig arbetsuppgift avundades ofta sina kolleger, som till grund för sin budget alltid kunde åberopa en långsiktig planering. Vår egen budget var kortsiktig och så flexibel att den skulle kunna anpassa sig till världsmarknaden – en marknad där televerket hade föga att säga till om.

INTERNATIONELL VERKSAMHET I ETT NATIONELLT VERK

Att hålla fartyg med radio var alltså ett åtagande, som ordentligt skilde sig från Televerkets vardag. Eftersom ett fartyg skulle kunna använda sin radiostation även i främmande delar av världen, måste radion tekniskt och operativt först och främst passa in i det internationella mönstret. De bestämmelser som Televerket ville ha in kom i andra hand som ett komplement och även om de föreskrev att de svenska fartygen skulle utrustas med invecklade telefonisändare och annat som i Sverige var livsviktigt så innebar de ibland också lättnader. De internationella utrustningsbestämmelserna, avsedda för världshaven, passade inte alltid så bra i våra skyddade hemmafarvatten och då tilläts svenska fartyg utnyttja de möjligheter till undantag som den internationella konventionen tillät.

Ordet entreprenad var ännu okänt inom Televerket och blotta tanken på att en



"abonnent" skulle få vara med och dirigera Televerkets förehavanden var anstötlig för en riktig televerkare. Ändå måste verksamheten hanteras i denna miljö, fjärran från all annan filosofi inom statsförvaltningen.

Åtagandet gentemot redareföreningen innebar att Televerket ägde radiostationerna ombord och underhöll dem i hela världen. För detta betalade rederiet en årshyra, som täckte kostnaderna för rollen som myndighet och dessutom för kapital- och underhållskostnader för radiomaterielen ombord och för modifiering så att utrustningen ombord kontinuerligt uppfyllde de internationella bestämmelserna. Årshyran bekostade också verkets eget forskningsarbete, där vi gjorde uppmärksammade nya innovationer, t ex Maritex och Navtex. För att ta ett annat exempel gjorde vi avancerade försök med satellitkommunikation redan något årtionde innan denna blev aktuell i större delen av världen.

Det arbete som hörde samman med att vara myndighet var av betydande omfattning och omfattade bl a internationell registrering av radiostationerna och resor till de många konferenser som behövdes för att sjöfartsradionätet skulle fungera internationellt.

Verksamheten, som styrdes från Stockholm, hade på 70-talet en årsbudget på 50 millioner kronor och sysselsatte ca 75 man, fördelade på Stockholm, Göteborg, Malmö, Sundsvall och Luleå.

En försvinnande liten verksamhet i Televerket med sina 45000 anställda.

ETT SORGLIGT MELLANSPEL

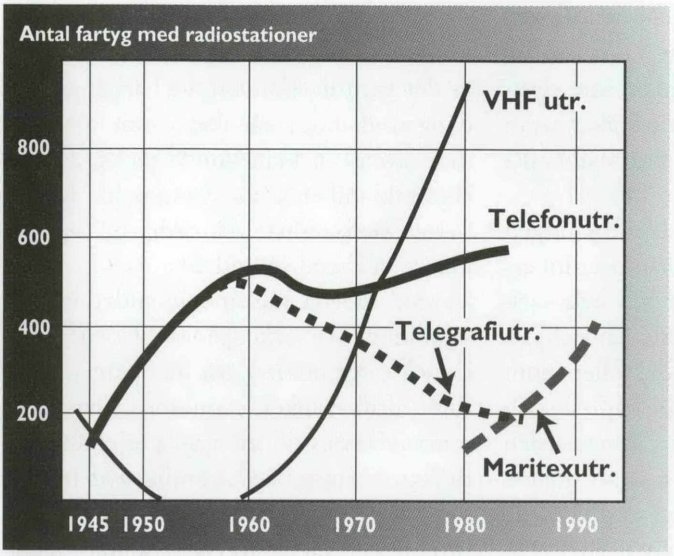
Inom ett statligt jätteverk, som Televerket, är det naturligtvis svårt att härbärgera sådana avvikande småenheter som fartygsradion även om man kunde tycka, att fartygsverksamheten var ganska lik verkets övriga verksamhet: Att ordna så att folk kunde tala med varandra.

Med sådana tankar i huvudet införde man inom Televerket på 60-talet en "funktionell" organisation, där inköpare, projektörer, driftstekniker, ekonomer eller andra sammanfördes till inköps-, projekterings-, drifts-, ekonomi- eller andra avdelningar som inte förväntades ta hänsyn till hela produkten. De svåra fartygsradioproblemen hade inte längre någon gemensam chef eller något gemensamt forum, utan styckades upp och behandlades på skilda håll, beroende på var de ansågs höra hemma. De, vars yrke var att behärska hela detta komplicerade fackområde fick på stora sammanträden göra långa utläggningar innan alla kring bordet hade förstått att Televerket verkligen hade med fartyg att göra. Fartyg och sjöfart utgjorde ju en främmande och ovidkommande värld för de flesta på sammanträdet. Deras verklighet bestod av telestationer och kabelförbindelser.

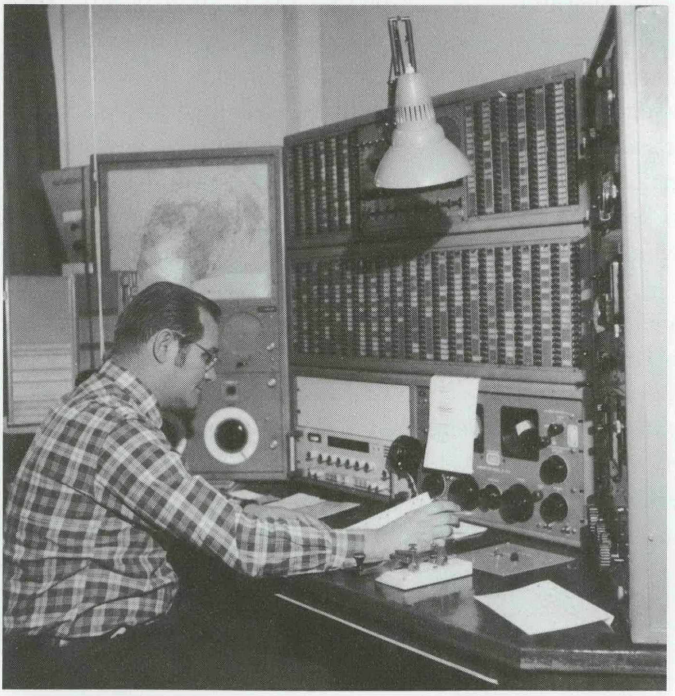
Fartygsradiofolket blev ansedda som ett motsträvigt släkte med udda åsikter – konstiga människor som vägrade inse att deras obetydliga verksamhet borde acceptera sådant som fungerade utmärkt i det väldiga telefonnätet.

Perioden klarades av tack vare ett betydande mått av civil olydnad. En inofficiell

(Motstående sida) Stor fartygsradiostation av senaste snitt före GMDSS. Stationen kräver telegrafist, vilket behövs med hänsyn till den komplicerade utrustningen.



Svensk sjöfart gick tillbaka på de fyra beskrivna decennierna. I början var Sverige ett känt sjöfarts- och varvsland, men i slutet hade andra länder övertagit det mesta. I andra industriländer var utvecklingen motsvarande.



Expeditionsplats på Göteborgs Radio. Till vänster syns en världskarta som indikerar den sektor av världen som man hade trafik med. Genom effektiva riktantenner kunde man nå fartyg över hela världen. I centrum ovanför mottagaren finns "blinkeriet", med vars hjälp man från trafikcentralen kunde beställa in väntande trafik för det fartyg man hade trafik med. Ett himmelrike för en dator – men så här löste man problemet långt före datorernas tidevarv.

dubbelorganisation svarade för att arbetet skulle kunna klaras av. Cheferna för de nya funktionella avdelningarna fick sina sammanträden som de skulle, medan det verkliga fartygsradioarbetet sköttes i lönndom i den gamla beprövade formen – en organisation inriktad på produkten fartygsradio. De chefer som tog på sig ansvaret för sjöfartsradion hade därför inte sin officiella position i det arbete de dagligen utförde, utan gjorde till synes föga nytta och blev följaktligen dåligt befordrade.

Efter ett antal år insåg Televerkets ledning att den funktionella organisationen inte var användbar då det gällde radioverksamheten med sitt starka behov av tidsenliga specialkunskaper, utan lät den gamla produktinriktade organisationen komma tillbaka, visserligen något naggad i kanterna, men ändå hjärtligt välkomnad av radiofolk.

RADIOTELEFONI I NORDISKA FARTYG

Från början dikterades sjöfartens kommunikationssystem nästan uteslutande av sjösäkerhetsaspekter, men i de gamla teleländerna Sverige, Norge och Danmark kom radioförbindelsen redan tidigt att bli ett av rederiernas viktigaste verktyg för att de effektivt skulle kunna utnyttja sina fartyg. Också de ombordanställda fick med tiden allt större behov av att kunna komma i förbindelse med dem därhemma.

Nordiska fartyg och kuststationer utrustades tidigare än andra med radiotelefoni för långdistans så att fartygen från fjärran hav kunde få direktkontakt med hemlandet. Besättningen kunde på så sätt prata med sina familjer därhemma i stället för att som dittills, sända telegram. I de flesta länder hade man inte samma behov som vi hade här i Norden. För det mesta hade man inte ens en sådan för oss självklar sak som en telefon i hemmet.

SVENSK FARTYGSRADIO LEDER NY TEKNIK

Genom Televerket Radio skapades ett gott samarbete med den svenska industri, som tillverkade utrustningarna. I huvudsak hade Televerket kontakt med Standard Radio, Svenska Radio AB och Svenska AB Trådlös Telegrafi. Dessa tre var visserligen inom huvudparten av sin tillverkning konkurrenter, men ändå i viss mån specialiserade på olika produkter inom radiotekniken. Genom ett intimt samarbete mellan leverantörerna och Televerket Radio, som ju var med bland dem som styrde och ställde inom den internationella fartygsradion, kunde industrierna alltid få färsk information om kraven på världsmarknaden. Den svenska industrin kunde därför även till andra länder erbjuda den högmoderna produkt, som de tagit fram i samarbete med svenska Televerket och gjorde sig därigenom välkända inom hela Europa.

REPARATÖREN RESER UTOMLANDS

I slutet av 40-talet, innan man ännu lärt sig dra nytta av den tekniska utveckling som kriget medfört, var ombordutrustningen fortfarande enkel. Underhållet av rörsändare och annan radiomateriel ombord kunde anförtros åt telegrafisten. I snabb takt blev emellertid utrustningen alltmer komplicerad och miniatyriserad och kunde helt enkelt inte längre lagas ombord, eftersom en hel mängd mätutrustning och reservdelar krävdes. I stället för att byta ut ett radiorör måste man kanske efter en hel del

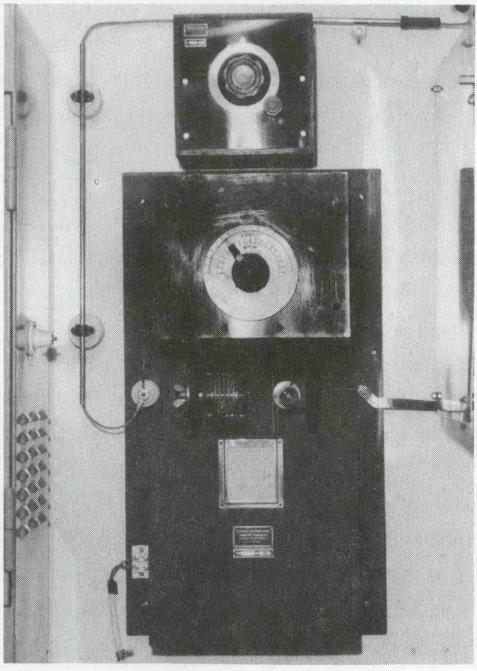
mätningar byta någon av de många och dyra kompakta enheterna, som man inte hade i sitt reservdelslager.

Televerket, som hade åtagit sig underhåll i hela världen, fick skaffa sig ett världsomspännande nät av pålitliga representanter, oftast småföretag i hamnarna. I en mängd fall var inte heller dessa kompetenta att utföra vad Televerket begärde. Svensk radiomateriel var ju avancerad och i många fall måste en man skickas från Sverige för att laga en utrustning, ofta i någon hamn på någon annan kontinent.

Andra utrikes tjänsteresor för statstjänstemän kräver styrelsebeslut, men dessa utlandsresor beordrades med en mycket enkel rutin, vilket var nödvändigt för att inte fartyget skulle fördröjas. Antingen resereparatörerna var civilingenjörer eller vanliga reparatörer, utgjorde de en klass för sig, vana som de var att på egen hand ta sig fram till ett fartyg i någon avlägsen hamn och reparera de fel de råkade ut för. Den felanmälan de i förväg fått från fartyget var ofta långt ifrån korrekt.

FRÅN GNIST TILL TRANSISTOR

Ända till 60-talet fanns en liten gnistsändare ombord som nödsändare. Det skulle visserligen ha varit bekvämt att dessförinnan ersätta den med en rörsändare, men både försök och praktisk erfarenhet visade, att ett radiorör inte klarade den chock som t ex en minsprängning skulle kunna åstadkomma i fartyget. Ett minsprängt fartyg skulle alltså inte kunna använda sin nödsändare för att ropa på hjälp. Det var helt relevant



Gnistsändaren, här 40-talmiljö, var en trogen tjänare och arbetade som nödsändare ända in på 60-talet. Till vänster skymtar fartygets huvudsändare och till höger den konstantenn, som krävdes för att man skulle kunna provköra gnistsändaren utan att den skulle störa. Otaliga är de människoliv gnistsändaren har räddat.

att ta sådana hänsyn, ty krig och minor förekom ju alltid på något håll i världen.

Så småningom kom emellertid ITU fram till att man inte ens då det gällde att rädda människoliv var villig att acceptera radiostörningar i etern och i och med detta försvann gnistsändaren.

Televerket måste nu byta all nödutrustning på flera hundra fartyg, eftersom de hade åtagit sig att se till att alla var modernt utrustade. Att göra detta var en operation som sträckte sig över flera år. Många fartyg kom ju aldrig i beröring med svensk hamn utan måste få sitt utbyte gjort utomlands och av främmande folk.

De trogna gnistsändarna byttes mot heltransistoriserade sändare, konstruerade inom Televerket Radio. Därmed kunde man stolt ta klivet från radioteknikens första till dess sista utvecklingsfas i ett enda steg.

VHF KOMMER

På en internationell konferens i Haag 1956 beslöts att VHF:en skulle tas i sjöfartens tjänst. Ett särskilt frekvensband avdelades och tanken var egentligen att detta skulle bli fartygsbefälets egen radio för samtal med lots, mäklare m m. Redan tidigt blev den emellertid populär för telefonsamtal mellan fartyg och land – kanske i synnerhet privata. Dessa hade ju dittills förts på gränsvåg, ivrigt avlyssnade både av andra fartyg och av kustbefolkning, som med eller mot sin vilja fick in samtalen på sina rundradioapparater. Både stora och små fartyg skaffade sig därför VHF i rask takt och VHF-trafiken på kustradiostationerna ökade snabbt.

Svenska Televerket tillät för övrigt handburna VHF-stationer även i nöjesbåtar, vilket man i allmänhet inte gjorde i andra länder, där man var rädd att de skulle missbrukas av fritidsfolket.

MARITEX TAR ÖVER

Ett radiotelexsystem som lanserats av den holländske ingenjören van Düren vidareutvecklades av ett par ingenjörer vid fartygsavdelningen i Göteborg. Genom att sätta in den holländska uppfinningen i ett större sammanhang med telexnät, kuststation och fartygsstationer och göra uppkopplingen helautomatisk, fick de fram ett telexsystem som via kortvåg kunde användas av fartyg över hela världen. Detta var en av de tekniska innovationer, som var möjliga tack vare att hela kedjan av nödvändiga beståndsdelar fanns inom Televerkets ansvarsområde.

Telexsystemet, som fick namnet Maritex, revolutionerade fjärrförbindelserna. Fartygen blev abonnenter i det internationella telexnätet och kunde nås utan att någon annan människa än avsändaren och mottagaren behövde medverka. I allmänhet gick överföringen på någon minut, men om radioförbindelsen var svår att etablera kunde det i värsta fall ta någon timme.

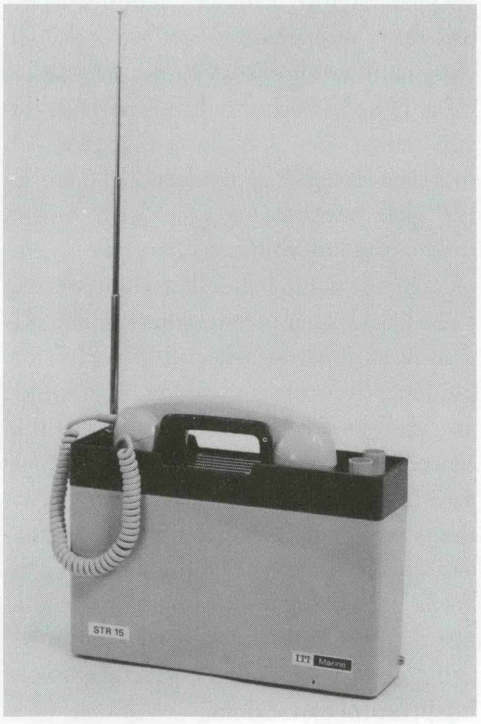
Sedan så småningom sjöfarten fått tillgång även till satelliter kom 1976 också förbindelser över dessa in i bilden. Man kunde automatiskt och sekundsnabbt koppla upp sig mellan fartyg och land och därmed var med ens alla andra långdistanssystem ålderdomliga. En nackdel är att samtalskostnaden fortfarande ligger i storleksklassen en krona per sekund, vilket kan vara acceptabelt då det gäller själva fartyget, som ju har driftskostnader i denna storleksklass, men knappast för privatsamtal.

TELEVERKET DRAR SIG TILLBAKA

De som hos Televerket var ansvariga för fartygsradion hade under alla år affärsidén, att man i möjligaste mån skulle sköta sina förbindelser med kunderna på ett affärsmässigt sätt och inte som ett monopolföretag. Ett monopol fanns ju onekligen i praktiken för alla dem, som inte var medlemmar i Sveriges Redareförening: Fiske- och nöjesbåtar t ex. Televerket lyckades dock under hela tiden hålla den svenska fartygsradion på toppen av vad som förekom i världen och priset för tjänsten var acceptabelt för de större redarna.

Den svenska sjöfarten minskade dock kontinuerligt. Vi hade ett högt kostnadsläge i Sverige och fartygen såldes i rask takt till länder där man kunde driva dem billigare. Oftast sålde Televerket Radio i dessa fall sin radiostation till den nye fartygsägaren. Till stor förargelse för andra avdelningar på Televerket skedde detta ofta högst informellt per telex eller telefon och efter en hel del köpslående – ett som det kunde tyckas ansvarslöst förfarande med statens egendom. Ibland fortsatte dock Televerket att hyra ut radiostationen till fartygens nya, utländska ägare och till slut var en stor del av kunderna utländska.

Småredarna, som på det hela taget förde en bekymmersammare tillvaro, började klaga över alltför höga kostnader och till slut tänkte även Sveriges Redareförening att man borde kunna få lägre kostnader på an-



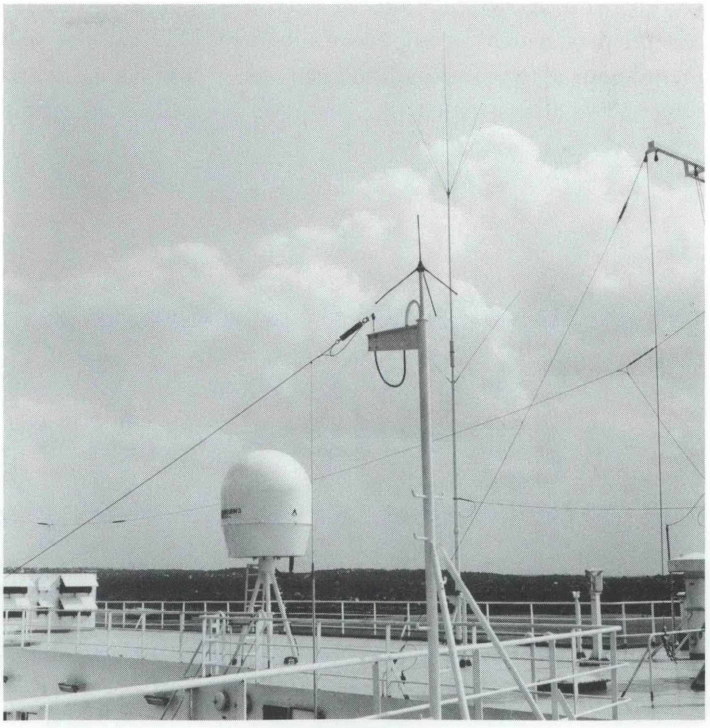
En tidig bärbar VHF-station, tillverkad av Standard Radio. Den var främst avsedd för fritidsbåtar och svaret på många nöjesseglares drömmar om kontakt med anhöriga i land. Man kunde i svåra radiolägen ta den med sig ur fritidsbåten och använda den från en bergknalle i närheten av sin natthamn.

nat håll. Sannolikt gjorde man sig skyldig till en felkalkyl i det man i "hyran" glömde att räkna in alla kringkostader: Projektering, installation, underhåll och myndighetsarbete. Utrustningen ombord hade ju till råga på allt fortsatt att vara Televerkets egendom och med hänsyn till detta tyckte man att hyran var oskäligt hög, om man skulle följa vanliga amorteringsregler.

Sveriges Redareförening bad nu om att få dra sig ur den oskrivna överenskommelsen med Televerket även om det inom föreningen fanns en stor grupp som fortfarande ansåg att Televerket var den bästa samarbetspartner man kunde få, dess insatser för att få fram det modernare sjösäkerhetssystemet inte att förglömma.

Televerkets fartygsradioverksamhet hade startat 1919 efter övertagandet av SAIT:s monopol på radio. Nu, 1988, överlät Televerket Radio denna sin "förstfödda" verksamhet till det privata bolaget Transtema, dit även många av Televerket Radios personal flyttade med.

Åliggandet att fungera som svensk myndighet, vilket under några av de följande åren krävde en hel del resurser, fanns dock kvar hos Televerket Radio och måste nu täckas med särskilda tillståndsavgifter. Tillsammans med alla de nya räkningarna för radiostationen var besparingen enligt mångas uppfattning ringa.



Fartygsdäck med radom för satellitkommunikation
Kommunikationssatelliterna revolutionerade fartygens radioförbindelser. Den typiska, klotformade "radomen" innehåller en parabolantenn, som oavsett hur fartyget slingrar eller ändrar kurs alltid hålls riktad mot den satellit den har kontakt med.

ARVET: TELEVERKET RADIO PÅ VÄG ATT BLI AFFÄRSMÄSSIGT

Ifråga om fartygsradio och i umgänget med de affärsmässiga redarna hade Televerket Radio varit tvungna att agera affärsmässigt.

Yngre tjänstemän tyckte, att rollen som ett fritt konkurrerande företag krävde att man gick ut med reklam till rederierna och att man gjorde kundbesök där man förklarade vad de olika alternativen i det stora sortimentet innebar. Förslaget stötte till en början på patrull hos cheferna: *Televerket bör minsann inte uppträda som en symaskinsagent med portfölj under armen! Vill rederierna veta något, kan dom fråga själva! Dom vet ju var vi finns.*

Under årens lopp har Televerket Radio (Telia Mobitel) ändå med fartygsradion som föregångare börjat använda sig av marknadens möjligheter då det gäller marknadsföring och när nu till sist den fria telemarknaden är ett faktum håller metoden på att genomföras i full utsträckning och på alla områden.

Ett nytt sjösäkerhetssystem

INTERNATIONELLT ARBETE

Inom den organisationsform som fanns inom Televerket skulle internationella konferensuppdrag oavsett ämne utföras av en konferensavdelning, särskilt anpassad för internationellt arbete. En sådan organisationsenhet skaffar sig givetvis all kunskap som krävs, då det gäller att t ex välja och förhandla om lämpliga frekvensband eller då man diskuterar andra allmänna spörsmål. Då det gäller specialfrågor om sjöfart eller sjösäkerhet, vilket krävs för att fastställa lämpliga operativa krav, kan en konferensavdelning i ett så litet land som Sverige däremot inte rimligtvis hålla sig med dagsaktuella fackkunskaper.

Deltagandet i olika internationella konferenser utgjorde därför en betydande del av fartygsradiofolkets dagliga liv. Inom ITU var det självklart att den avdelning som hade direktkontakten med rederierna skulle vara representerad och inom IMO,





De två FN-organen IMO och ITU är ansvariga för att världens teleförbindelser fungerar på samma sätt överallt, oavsett nationella egenheter och språk. Att få fram ett nytt sjösäkerhetssystem tog för de två organen ett par decennier.

FN:s särskilda sjösäkerhetsorgan, utfördes för televerkets del arbetet av fartygsradioavdelningen ensam.

Även i andra sammanhang deltog fartygsradiofolk i internationella möten. Det gällde t ex CEPT (Comité Europienne Post & Telegraphie), som bl a samordnade europeiska ståndpunkter i sjöfartsradiofrågor inför FN-organens möten.

Ett alldeles speciellt organ, som hade två möten per år, var CIRM (Comité International Radio Maritime), en internationell intresseorganisation för företag i hela världen som producerade, sålde eller hyrde ut sjöfartsradiomateriel eller -tjänster till fartyg eller kuststationer.

Ingen annan statlig organisation i världen än Televerket Radio hade tillträde till denna organisation.

TELEGRAFIST SKALL ALLA FARTYG HA

Från början var radiostationernas konstruktion sådan att operatören måste vara särskilt utbildad. Radiotelefonen, som kom omkring 1950, var en påbyggnad på telegrafisändaren, som komplicerade anläggningen ytterligare. Även förbindelsevägen via olika länders tegraf- och telefonnät till adressaten var svårbegriplig och radion sköttes därför alltid av en radiotelegrafist.

Radiotelegrafistens status var hög. Han var ju föreskriven i internationella konventioner, utgivna av FN-organ – han hade "guldkantade" anställningspapper.

Genom radioteknikens framsteg blev det emellertid allt enklare för ett fartyg att få förbindelse med omvärlden. Att endast en man ombord var betrodd att använda radion, till exempel i händelse av sjönöd började anses som ett riskmoment.

VARFÖR INTE TELEFONI?

Man började fundera på att betro någon annan av befälet att ropa på hjälp – på telefoni.

År 1950 efter en serie internationella konferenser, bl a i Göteborg, infördes på svenskt initiativ ett sjösäkerhetssystem för telefoni. Man kunde kalla på hjälp i den radiotelefon som man i alla fall ofta använde. En särskild nödsignal som skulle föregå ett nödanrop på telefoni beslutades också: En ambulansliknande ton. Den fick i folkmun namnet "göken" därför att den lät som en gök.

Att ha en "gök" som enda nödsignal blev dock tillåtet endast för smärre fartyg – ungefär hälften av de femtiotusen fartyg som fanns i världen. Den hälft som utgjordes av de större fartygen måste visserligen så småningom skyldiga att utrusta sig med den, men förblev ändå skyldiga att hålla sig med telegrafist för att eventuellt kunna sända SOS-anrop på telegrafi.

ETT BÄTTRE SJÖSÄKERHETSSYSTEM!

För ett land som Sverige – i praktiken ett örike – blev kravet på telegrafi allt obekvämare och både Televerket och Sjöfartsverket såg snart det orimliga i att till exempel färjorna på de korta resorna mellan Sverige och grannländerna skulle ha samma krav att hålla sig med radiotelegrafi som fartygen ute på oceanerna. De båda myndigheterna lät därför dessa segla utan telegrafist – ett förfarande som var internationellt tillåtet, men som i alla fall snart ställde till med öppet gräl i hela världens fartygsradiokretsar.

Detta hindrade inte de svenska myndigheterna att med Fartygsbefälsföreningens samtycke utvidga arrangemanget till



På internationella konferenser inom olika organ kommer man överens om hur fartyg skall vara utrustade. Systemet man använder måste vara sådant att ett svenskt fartyg kan använda sin radio för att ta kontakt med alla andra fartyg och med kusten var det än befinner sig på världshaven och längs främmande kuster. Man avhandlar både tekniska och operativa frågor, t ex hur trafiken skall betalas, som ett fartyg långt hemifrån har. På bilden, som är tagen i en arbetsgrupp vid ITU i Geneve 1974, ser vi från vänster Bo Jäderlund och Gösta Bengtsson.

nordsjö- och medelhavsfartyg. Som motprestation skulle fartygen hålla sig med en radiotelefoniutrustning av högsta klass, oftast inkluderande Maritex, samt utbilda allt navigationsbefäl så att de kunde använda radiostationen.

Arrangemanget fungerade bra. Flera fartyg, utrustade enligt den nya filosofin, nådde i nödlägen fram med sina nödanrop på ett tillfredsställande sätt.

Förargelsen i världen över de svenska myndigheternas "lösaktiga" sätt att tolka internationella regler växte visserligen, men på många håll började man också inse att sjöfarten behövde ett modernare sjösäkerhetssystem, baserat på den väldiga utveckling som skett sedan Titanic sjönk. Att varje år flera moderna och välutrustade fartyg spårlöst gick till botten utan att någon nödsignal från dem avhörts, talade också sitt tydliga språk: De internationella tekniska kraven för fartygsradion var otidsenliga och det räckte inte med att en enda man – telegrafisten – kunde använda



Thomas Övergaard var en av de främsta förkämparna för att telefoni skulle få ökad status vid nödsändningar. På en serie internationella konferenser, bl a i Göteborg, lyckades han få stöd för några av sina tankar och så småningom fick han se många andra av sina ideer förverkligas i det nya sjösäkerhetssystemet GMDSS. Internationellt var han en färgstark och välkänd person och - inte minst - en framstående historieberättare. Han avled 1992.

radiostationen. Han kanske var satt ur spel just när han som bäst behövdes.

Även inom Televerket Radio började man dock så smått fråga sig om det inte var ohederligt att på detta sätt med byråkratiska knep åsidosätta den internationella överenskommelse, som Sverige en gång hade undertecknat.

SVENSKT INITIATIV TILL NYTT SJÖSÄKERHETSSYSTEM

Ett initiativ till att modernisera den internationella sjösäkerhetskonventionen (SOLAS) togs av Televerket, som för att förankra sina idéer år 1976 sammankallade ett möte i Göteborg med representanter för televerken, sjöfartsverken och redarföreningarna i de nordiska länderna samt Storbritannien, Tyskland och Nederländerna. Man kom där överens om att arbeta för ett sjösäkerhetssystem, där modern teknik skulle ut-



Sven Thornander gick vidare med det arbete som Övergaard påbörjat. Han deltog många internationella konferenser innan det egentliga arbetet med ett nytt sjösäkerhetssystem påbörjades. Han avled 1981.

nyttjas fullt ut och där telegrafist inte skulle krävas.

Man insåg att det skulle bli svårt att ute i världen få förståelse för de nya tankarna, eftersom den tekniska standarden i större delen av världen inte alls låg på samma nivå som vår egen. Nordeuropa var ju en "telekontinent" av världsklass, endast jämförbar med USA, medan en så enkel sak som en telefon i hemmen på andra ställen i världen var en ovanlighet. Varför skulle man då förlita sig på en telefon eller en datamaskin ombord i fartygen? Och hur skulle man komma tillrätta med den internationella språkförbistringen, om man skulle gå in för telefoni? Morsealfabetet hade ju egna förkortningar för att komma förbi språksvårigheterna.

Fartygstelegrafisten hade också med åren fått en stark förankring hos myndigheterna i de olika länderna. Många telegrafister hade efter några år till sjöss avancerat och satt nu på viktiga positioner inom förvaltningarna med sina hjärtan kvar ombord. Man tog för vana att tala om sjösäkerhet som något som endast kunde uppnås genom radiotelegrafistens existens ombord – den enda mänskliga roll som någonsin varit internationellt föreskriven. Inte ens ländernas presidenter har förmånen av att vara inskrivna i någon internationell konvention.

FN-ORGANEN IMO OCH ITU BÖRJAR RÖRA PÅ SIG

Isen var nu i alla fall bruten. Det informella mötet i Göteborg medförde att både IMO och ITU började planera ett tidsenligt sjösäkerhetssystem. Det var till slut USA som satte fart på det hela genom att göra en "kohandel" med sin ledande telegrafistorganisation, vilken var en av världens starkaste motståndare till förändringar, om att få föra saken vidare på internationellt plan inom ITU och IMO.

Inom den Internationella Maritima Organisationen, IMO, som är FN:s sjösäkerhetsorgan och följaktligen ansvarig för huvudparten av arbetet, startade nu årtionden av intensiv verksamhet i arbetsgruppen för radiokommunikationer. Tele-, sjöfarts- och sjöräddningsmyndigheter från ett 20-tal länder var representerade, liksom även redareföreningar och radiotelegrafister från de flesta av länderna. Allt som allt sammanträdde ett hundratal deltagare i London två gånger per år i närmare två decennier innan man var klar att besluta sig för ett nytt system.

INMARSAT – DET MARITIMA SATELLITSYSTEMET

En teknisk innovation som var som klippt och skuren för förbindelse med fartygen var telesatelliterna. Med dessas hjälp slapp man allt besvär med dålig hörbarhet från avlägsna kustradiostationer.

Den tyska delegationen hade uppenbarligen haft denna för tyska industriintressen behagliga tanke med sig i bagaget redan när arbetet med ett nytt sjösäkerhetssystem började, men det var den ryska delegationen som föreslog att det internationella satellitsystemet för sjöfarten skulle ha namnet INMARSAT.

Att använda det amerikanska redan fungerande maritima MARISAT-systemet eller den landbaserade telefonvärldens INTELSAT ansågs omöjligt av flera skäl.

Förslaget antogs och föranledde ett stort antal internationella möten under flera år i en särskild satellitarbetsgrupp. Där deltog inte bara de vanliga delegaterna utan ofta också representanter för län-

dernas regeringar och så bildades den helt nya satellitorganisation INMARSAT för sjöfarten. Dess generaldirektör blev Olof Lundberg från Televerket Radio.

I-LÄNDER MOT U-LÄNDER I FN

De interna motsättningarna inom IMO var enorma. Som i alla andra FN-sammanhang ställdes industriländerna i motsatsförhållande till utvecklingsländerna. Även inom ett avgränsat område som Europa, fanns en motsvarande tendens: Sydeuropa klamrade sig fast vid tanken att det vore en fördel att ha en mindre komplicerad utrustning och i stället kräva radiotelegrafist för alla fartyg, om inte för annat så för att reparera apparaturen som fanns ombord. Hela tiden skymtade sysselsättningspolitiska synpunkter för de friställda telegrafisterna. Ingen delegat ville ju komma hem och berätta att han röstat för ett förslag som gjorde hundra- eller tusentals människor arbetslösa i hans eget land.

Den organisation vi hade på Televerket i Sverige, som innebar att operativa, affärsmässiga och tekniska frågor sköttes av samma grupp människor, var perfekt. Ingen annan nation hade delegater med en så bred kunskap om tekniska, organisatoriska och affärsmässiga frågor och många var de problem, där den svenska delegationen kunde komma med råd.

Inom IMO kom man efter många och långa tvister överens om att ett nytt sjösäkerhetssystem, baserat på modern teknik med data- och talkommunikation skulle införas. Alarmeringen skulle ske automatiskt och snabbt och gå till en landbaserad station, som skulle vara räddningcentral i stället för fartygen, telegrafist skulle inte behövas och morsetelegrafi inte användas.

Med detta förslag överlämnade IMO frågan till sin systerorganisation inom FN: ITU, som skulle fastställa de operativa metoder som behövdes för att IMO:s förslag skulle kunna genomföras.

ITU – NY DISKUSSION

ITU har emellertid något hundratal medlemsländer och tusentalet deltagare i konferensen, medan IMO-mötena bara hade haft något tiotal intresserade medlemsländer och ett hundratal delegater. De flesta länder har ingen sjöfart och ingen kust och har knappast hört talas om IMO. Vad man inom IMO, "FN:s rikemansklubb", hade beslutat var man på många håll inom ITU beredd att bortse ifrån.

Under den långa ITU-konferensen i Genéve fick en hel del av de diskussioner man haft inom IMO tas om från början, varvid även länder som inte låg vid havet eller alls var intresserade av sjöfart kom med synpunkter och röstade.

I mångt och mycket gällde, att u-länderna motarbetade i-länderna. Kom ett förslag från något i-land framstod det ofta hos u-länderna som ett försök att tillskansa sig fördelar på deras bekostnad och röstades rutinmässigt ned.

I FN har varje nation en enda röst, vad frågan än gäller. USA har en röst och Nepal har en. Ändå har Nepal inget hav och inget fartyg.

ETT MODERNT SYSTEM – ÄNTLIGEN

1988 fastställde IMO till slut det nya sjösäkerhetssystemet – GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System).

Det gamla sjösäkerhetssystemet var ett "ship-to-ship" – system, där fartyg inom 150 nautiska mil (ca 280 km) förväntades underrätta varandra utan medverkan av någon station på land. Före flygets tid betydde detta avstånd att ett fartyg skulle behöva högst omkring 15 timmars gång med normal fart för att komma till olycksplatsen, vilket ju var rimligt nog, men när helikoptrar och sjöräddningsflyg kunde deltaga, undsatte man fartyg på betydligt större avstånd än så.

GMDSS skulle baseras på landbaserade sjöräddningscentraler och fartygens radioutrustning skulle vara anpassad till det havsområde där de var sysselsatta. Sjöräddningscentralen skulle alarmeras från fartygen med mycket kort tidsfördröjning (10 min) via ett automatiskt signalsystem över radio eller satellit. Om ett fartyg sjönk snabbt skulle en flytande nödradiofyr ombesörja alarmeringen. Sjöräddningscentralen i land skulle sedan ha ansvaret för att skicka ut undsättningsenheter till den angivna positionen, enheter som var lämpliga för just den olycka det var fråga om. Räddningsenheterna på olycksplatsen skulle ha möjligheter att tala med varandra via radio.

Ett helautomatiskt informationssystem skulle varna fartygen för sådana faror som kunde förutses, t ex släckta fyrar, flyttade bojar, orkaner och vrak. Det system som kom att krävas, var det svenska Navtex, som hade provats i Sverige i flera år, och som ombord i fartyget gav varningen i form av ett fjärrskriftmeddelande. På läng-



I Sverige hade kuststationerna och sjöräddningscentralerna varit sammanslagna, men i andra länder vann denna princip inget större gehör. Kuststationerna är nu internationellt föreskrivna som en länk i sjösäkerhetssystemet GMDSS. På bilden ser vi en interiör från en äldre modell av Stockholm Radios sjöräddningsexpedition med Waldemar Berlin "vid spakarna".

re avstånd användes ett liknande, men satellitbaserat system (EGC). Det nya sjösäkerhetssystemet skulle börja införas på nyåret 1992 och senast 1999 skulle alla länder ha anslutit alla sina fartyg till systemet.

Dagen för det nya sjösäkerhetssystemets införande passerades helt odramatiskt, utan att spegla allt arbete, alla kostnader och alla farhågor som dess förestående införande åstadkommit i världen under två decennier. Kraven på radiotelegrafi och radiotelegrafist försvann från fartygen, visserligen utan dramatik men dock sörjda och saknade av många radiomän.

En jobspost kan vi numera skönja: Då detta skrivs 1995 är alla större svenska fartyg utrustade enligt GMDSS, men i många andra länder är saken långt ifrån klar. Där räcker vare sig ekonomi eller teknisk nivå ännu till för att man skall kunna uppnå den krävda standarden. Hur alla världens sjöfartsländer skall hinna med att komma tillräckligt långt före år 1999 ser i dag ut som en gåta

Kustradion – en nödvändig del av sjöfartsradion

Den främsta anledningen till att man ville ha radio ombord i fartygen var från början att man skulle kunna komma i förbindelse med land. Man kunde emellertid inte få igenom en internationell överenskommelse där medlemsstaterna med sin synnerli-



De nordiska kuststationerna gick på ett tidigt stadium in för telefoni, vilket inte var lika aktuellt i andra länder, där man ofta inte ens hade telefon i hemmen. Här en bild från Stockholm Radio i Årsta. Kicki, Christina Ek, kopplar ett samtal med ett fartyg.

gen skiftande ekonomi skulle ha en skyldighet att hålla sig med kuststationer för att hålla radiovakt för fartygen. Det var mera gångbart för de statstjänstemän, som var representerade i internationella sammanhang att lägga den plikten på fartygen, som helt följdriktigt fick ta på sig skyldigheten att hålla vakt för varandras nödsignaler.

Kuststationerna fick således aldrig samma status som fartygsstationerna. De blev inte föreskrivna i någon internationell överenskommelse, utan länderna kunde på egen hand bestämma om de skulle ha någon kuststation eller inte. Följden var, att endast de länder, som hade egna intressen i sjöfart höll sig med kuststationer. I en övervägande del av världens vattenområden erbjöd kuststaten ingen bevakning alls.

KUSTRADION I SJÖRÄDDNINGENS TJÄNST

I tätt trafikerade farvatten, som Europa och USA, blev kuststationerna redan tidigt medelpunkten för sjöräddningen. Kuststationerna var ju ändå den naturliga replipunkten då fartygen ville få kontakt med land. Det var också kuststationen, som satte igång räddningspådrag vid tillfällen då ingen riktig nödsignal hördes av, utan kuststationens personal av "samtalstonen" från fartygen misstänkte att något var på tok.

Särskilt väl utvecklat var detta självpåtagna ansvar hos de svenska kuststationerna. Televerket kom ganska snart till en överenskommelse med berörda myndigheter i Sverige och grannländerna om att det var kuststationen som i Sverige skulle ha ansvaret för dirigeringen av hjälpande enheter såsom fartyg och flyg.

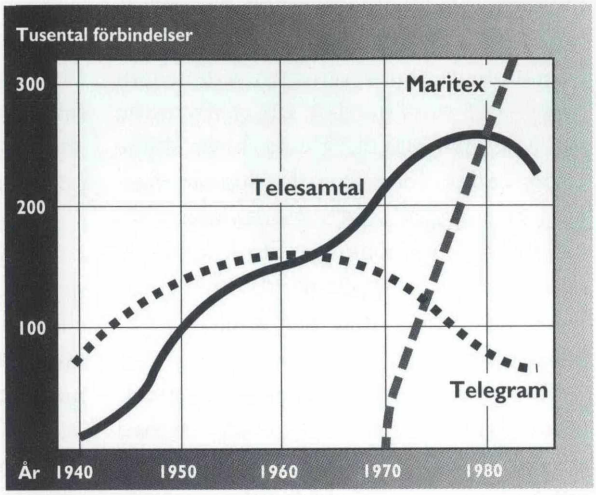
KUSTRADIONS UTVECKLING

Före 1950 var de svenska kustradiostationerna huvudsakligen utrustade med långvågstelegrafi, eftersom detta var vad som föreskrevs för fartygen. Man hade också kompletterat kuststationerna med enkla telefonisändare, eftersom man här i Norden insåg att telefoni var vad fartygen egentligen behövde – en förbindelse utan onödiga omvägar eller mellanhänder. Många fartyg, t ex fiskefartyg, saknade ju telegrafi, men behövde ändå meddela sig med land.

Det verkliga genombrottet för telefonin kom efter kriget, då en våg av ny materiel medförde att de strax före kriget nybyggda kuststationerna i ett enda slag blev mogna för modernisering. Kustradiostationen i Stavsnäs utanför Stockholm, byggd 1937, fick nya sändare och Göteborg Radio fick en ny station i Onsala och nya kortvågssändare i Vallda. Skickliga telegrafister både på kuststationen och ombord i fartygen möjliggjorde radiosamtal och telegram över hela jordklotet. Kustradion ökade snabbt sin trafik till en dittills oanad volym.

Ungefär 1960 kom VHF-radion, som med sin förnämliga ljudkvalité och sitt låga samtalspris gjorde radiotelefonin tillgänglig för ytterligare ett stort antal fartyg, däribland hundratals fritidsbåtar. Trots att de dittills använda gränsvågskanalerna var långt ifrån fullbelagda utrustades alla kustradiostationer snart med VHF.

Kustradiostationernas antal växte, tills vi i Sverige hade inte mindre än fjorton stycken, som förmedlade civil trafik. Televerket ägde nio, varav Göteborg, Härnösand och Stockholm hade formellt sjöräddningsansvar. Tre av de militära stationerna: Härnö-



Kustradiostationernas trafik sjönk till förmån för de modernare medierna satellit, Maritex och mobiltelefon.

sand, Visby och Karlskrona deltog i den civila trafiken. Statens Järnvägar höll sig med en egen kuststation för färjorna: Trelleborg Radio. Flera av de fjorton stationerna fjärrbetjänades från bemannade centraler i sin närhet, några från manuella avdelningar på telefonstationer och några från de bemannade kustradiostationerna.

EKONOMIN SACKAR EFTER

Även om kuststationerna gjorde landet i dess helhet stora tjänster och trots att trafikmängden vida överträffade förväntningarna blev de, sedda i ett trångt perspektiv, en dålig affär. Som ansvarigt för teleförbindelserna i sjöfartslandet Sverige ansåg sig Televerket ändå ha skyldighet att hålla sjöfarten med den service den behövde bl a i fråga om täckning av angränsande vatten.

Efterhand som tiden gick stod det emellertid klart för Televerket Radio att man på något sätt måste rationalisera verksamheten. Att koncentrera de större bemannade anläggningarna till ett fåtal ställen och därifrån fjärrmanövrera hela sändar- och mottagaranläggningar ansågs på grund av telenätets sårbarhet inte ge erfordrad säkerhet, även om teknikerna tyckte att risken var ringa.

Man beslöt sig dock för att lägga ner sex av de minsta stationerna, d v s de som inte hade direkta åtaganden i sjöfartens säkerhetssystem. De bemannade stationer som Televerket hade ansvaret för: Göteborg Radio, Stockholm Radio och Härnösand Radio blev kvar.

HÄRNÖSAND RADIO – EN SÄRSKILD HISTORIA

Ifråga om Härnösand Radio utspelades en särskild kamp mellan stationens personal och Televerket Radio. Televerket Radio hade planer på att nattetid fjärrmanövrera den från Stockholm Radio i Stavsnäs. Det nya hus för Härnösand Radio som i alla fall måste byggas, sedan det gamla ute på

Hemsön inte längre var reparerbart skulle ju i så fall bli billigare.

Stationens trafik var liten och någon hänsyn till trafikbortfall vid en flyttning behövde man inte ta. Sjösäkerheten skulle också enligt Televerket Radios uppfattning vara tryggad, om stationen manövrerades från Stavsnäs utanför Stockholm och om någon olycka skulle hända i Bottenhavet kunde finska stationer träda in. Allt borde fungera.

Personalen på stationen satte sig emellertid till motvärn och hotade till och med att gå till riksdag och regering och där påtala televerkets "norrlandsfientliga" politik. Personalens kännedom om lokala förhållanden blev ett flitigt använt argument och Televerket Radio föredrog till sist att backa ut ur sitt förslag hellre än att ta öppen strid med sin mycket uppskattade personal vid Härnösand Radio.

Ett nytt stationshus byggdes inne i Härnösand, personalen utökades från fyra man till tio och den nya kuststationen arbetade många år för sjösäkerheten i Bottenhavet. Härnösand blev för övrigt snart central för utändning av navigatiosvarningar medelst Navtex över europeiska kuststationer.

MOBILTELEFONEN KOMMER – OCH MARITEX

Så kom 1958 mobiltelefonen, ett tidigt helautomatiskt system, som blygsamt introducerades med något hundratal abonnenter i vardera Stockholm, Göteborg och Malmö. Eftersom mobiltelefonen i televerkssammanhang var en udda tjänst, sköttes det av den likaledes udda fartygsradioavdelningen och kom därför också ut på fartygen.

Med mobiltelefonen behövde man inte längre komma ihåg någon konstig anropssignal uttalad med engelsk bokstavering eller ens namnet på det fartyg man var ombord på, utan man slog ett telefonnummer och pratade med vännen i land ändå. Vänta behövde man inte heller!

Eftersom det möjliga antalet samtidiga samtal på det dåvarande mobiltelefonnätet inte tillät någon större spridning av mobiltelefonen på så trafikintensiva enheter som fartyg, introducerades det endast i liten skala på ett par färjor mellan Göteborg och Danmark. När däremot på 80-talet NMT-systemet kom i drift fanns inte längre några sådana restriktioner, utan detta gjorde med ens det maritima VHF-systemet föråldrat.

Televerkets Maritex, telexsystemet på kortvåg, övertog på motsvarande sätt den manuella telegramtrafiken.

Och satelliterna kom, som gav ögonblickssnabba telefoniförbindelser kors och tvärs över världshaven. Visserligen till ett högt pris – en krona per sekund – men i alla fall en svår konkurrent.

Kuststationernas betydelse krympte, men...

(Motstående sida) Stockholms kuststation i Stavsnäs. Den byggdes 1937 och placerades av vågutbredningsskäl endast några meter från stranden, eller som man sade: Med fötterna i vattnet. Efter kriget, 1946, försågs den med nya sändare. Bilden är ett lokalt vykort från 1937 från byn Styrsvik på andra sidan Nämdöfjärden.

KUSTSTATIONERNA BLEV EN KUGGE I SJÖSÄKERHETSSYSTEMET

Genom alla år har kuststationerna varit självskrivna som kommunikationscentraler för sjösäkerhetspådrag. I Sverige, där de officiellt har haft status som sjöräddningscentraler har de dessutom haft befogenhet att samordna alla deltagande enheter till ett gemensamt pådrag. Sjöräddning blev till slut kuststationernas huvuduppdrag och den kommersiella trafiken övergick efter hand till att bli en bisyssla. På somrarna var fritidsbåtarna en stor "sjöräddningskund". För sjösäkerhetens skull tillskjuts kuststationerna årligen avsevärda pengar från Sjöfartsverket – en förutsättning för deras ekonomiska överlevnad.

Genom det nya internationella sjösäkerhetssystemet (GMDSS) har kuststationer i världen fått en ny status: De ingår nu i sjösäkerhetssystemet. Fartygen skall i första hand vända sig till kusten, då de behöver hjälp.

1995 – EN ENDA KUSTRADIOSTATION KVAR

Telenätets förbindelser är nu mycket tillförlitliga och kan tryggt användas för fjärrmanöver av stora stationer. Ingen har nu längre några farhågor för att dåliga telefonförbindelser i land skall kunna äventyra sjösäkerheten.

Under de år som gått har Stockholm Radio flyttats ett par gånger och ligger nu, fr o m sommaren 1994 vid Nacka Strand, varifrån man fjärrmanövrerar ett stort antal radioanläggningar längs hela den svenska kusten. Stationen skall ensam ombesörja alla samtal och manuella telegram till sjöfarten.



Göteborg Radio är enbart Maritexstation och förmedlar helautomatisk telextrafik till både svenska och utländska fartyg. Som en biprodukt till Maritex har man även börjat förmedla telefonsamtal på kortvåg med fartyg.

Härnösand Radio är sedan några år nedlagd och dess radioanläggningar fjärrmanövreras nu från Stockholm Radio.

Sjöfartsverket har flyttat över ledningsfunktionen för sjöräddningen längs hela Sveriges kust till Sjöfartsverkets egen sjöräddningscentral vid Käringberget i Göteborg. Sverige har därmed övergett sin tidigare bärande idé, att sjöräddningen bör dirigeras från samma kuststation som den kommersiella trafiken – en idé som under tiden tycks vinna terräng utomlands.

I gengäld har kustradion i hela världen genom det nya sjösäkerhetssystemet fortsättningsvis en förstärkt roll jämfört med tidigare.