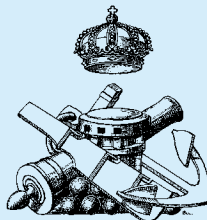


# *Ymer 80 - en återblick och ett förslag*

*Av Bertil Daggfeldt*



Särtryck ur *Tidskrift i Sjöväsendet* N:r 1 2014

Sid 38-48



Ledamoten  
BERTIL DAGGFELDT

*Kommendör 1.gr (PA) Bertil Daggfeldt har i skrift intresserat sig för sjökrigshistoria, polarforskning och säkerhetspolitik. Numera skriver han om etymologi, runologi och jämtländsk folkkonst.*

## YMER 80 — en återblick och ett förslag

*I Tidskrift i Sjöväsendet (n:r 4/2013) har ledamoten, professor Martin Jakobsson och direktör Åke Rohlén skrivit aktuella och mycket intressanta artiklar om Norra ishavet och svenska intressen och möjligheter i och vid detta jungfruliga hav. De argumenterar båda för regelbunden medelstildelning till myndigheten Polarforskningssekretariatet så att rationell polarforskning kan bedrivas från den svenska arktiska isbrytaren Oden. Det är lätt att dela deras mening. I synnerhet när det i "Sveriges strategi för den arktiska regionen" bl.a. står: "Svenska isbrytare har en unik möjlighet att stödja arktisk forskning samt övervaka den sårbara marina miljön" (Regeringskansliet 2011-05-12).*

Martin Jakobsson är professor i marin-geologi och geofysik vid Stockholms universitet, ledamot av Kungl Vetenskapsakademien samt vice ordförande i General Bathymetric Chart of the Oceans. Han framhåller i sitt inträdesanförande i Kungl. Örlogsmannasällskapet bl.a. Ymer 80-expeditionens stora betydelse för den återupptagna polarforskningen i Sverige. Beskrivningen av hur expeditionen kom till är emellertid onödigt kryptisk.

Kungl. Örlogsmannasällskapets roll och de viktigaste resultaten kunde vara av intresse för dagens ledamöter av vilka huvuddelen invalts i akademien efter 1980, då Ymer 80 genomfördes.

Idén till en forskningsfärd i Norden-skiölds kölvatten med en svensk isbrytare framfördes första gången vid KÖMS högtidssammankomst i Karlskrona den 15 november 1976 i mitt inträdesanförande med rubriken "Arktis – morgondagens Medelhav". Rubrikens "Medelhav" har två syftningar: Medelhavet, skådeplatsen för historiska kraftmätningar alltsedan antiken och "medelhav" som geografisk definition för hav som innesluts av kontinenter. Den som vill jämföra författarens visioner med dagens verklighet, 37 år senare, har möjlighet att ladda ner och läsa Tidskrift i Sjöväsendet n:r 6/1976 sid. 288-303, som finns i arkivet på KÖMS hemsida. Där finns också den

bortgångne korresponderande ledamoten och professorn Valter Schyatts inträdesanförande i TiS n:r 6/1979 sid. 278-284, ”Ymer-80, den svenska expeditionen till Norra Ishavet”. Polarforskaren Valter Schytt var dess vetenskaplige ledare. Hedersledamoten, amiralen Bengt Lundvall var, efter sin pensionering som chef för marinen, expeditionens operative ledare. Han summerar sina intryck efter färden i ett anförande vid högtidssammanträdet 1980, i TiS n:r 4 samma år, sid. 166-173, ”Med Ymer i Polarisen”.

Expeditionen föreslogs genomföras 1979, hundra år efter det att *Vega* fullbordat Nordostpassagen. Tidsbrist gjorde dock att vi senarelade *Ymers* forsknings-expedition ett år. Nu inföll den 100 år efter *Vegas* triumfartade återkomst till Sverige. Rutten föreslogs bli cirkumpolär och således inkludera Nordostpassagen och Nordvästpassagen. Forskningen skulle då i huvudsak bedrivas på shelfen. Denna rutt krävde sovjetiskt tillstånd, vilket inte bedömdes bli lätt att få. Det fanns ett precedensfall från 1967 då två US Coast Guard-isbrytare, *Edisto* och *Eastwind*, prövade en kringsegling runt nordpolen. Isförhållandena var emellertid osedvanligt ogynnsamma denna sommar och man tvingades begära tillstånd att passera Viljkitskisundet. Fartygen vände efter ett snabbt sovjetiskt ’njet’. Utländska statsfartyg var inte välkomna att befara den Norra Sjövägen och att där forska.

## Töväder?

Men nu, nästan ett decennium senare, blåste andra vindar. Flera faktorer talade för att tiden nu skulle kunna vara inne för att ”bryta isen”. Det fanns tecken på och tendenser till en avspänning mellan öst och väst. Den europeiska säkerhetskonfe-

rensens slutdokument 1975 i Helsingfors innehöll ett avsnitt om samarbete på den mänskliga verksamhetens område. Dit borde samarbete i polarforskning räknas. För svensk del kunde också marinchefens, viceamiral Lundvalls, initiativ att samma år, 1975, samla ett stort antal marinchefer från öst och väst till ett symposium i Stockholm under mottot: ”Haven åtskilja ej – de förena” räknas till godo. Man enades där om ett konstruktivt fredligt samarbete inom det marina området.

Dessutom fanns vid denna tid ett uttalat önskemål från Sovjetunionens sida att vidareutveckla de vänskapliga förbindelserna med den svenska försvarsmakten. Jag åtföljde sommaren 1975 överbefälhavaren, general Stig Synnergren, i egenskap av adjutant, under hans besök i Sovjetunionen hos sin sovjetiske motsvarighet, general Viktor Kulikov, och deltog med samma funktion under dennes svarsbesök året därpå. Stämningen var god till uppsluppen. Den dämpades dock tillfälligt när gästen, sittande i bastun på Dundret i Gällivare, underrättades av en uniformerad budbärare om att en spritt ny, topphemlig Mig 25 landat i Japan och nu undersöktes av amerikanerna. Kulikov utnämndes senare till marskalk och högste chef för WP stridskrafter. Av hans eftermäle framgår att han, stridsvagnschef under VK2, var motståndare till avspänningspolitiken. Stig Synnergrens gäst hade sannolikt, i likhet med övrig nomenklatura, inga starka sympatier för en svensk forskningsfärd längs Norra Sjövägen.

Jag hade i september 1976 korresponderat med och träffat nobelpristagaren, professor Hannes Alfvén och med honom diskuterat projektet. Han hade vänner i den sovjetiska vetenskapsaka-

demien, Akademia Nauk, och erbjöd sig att informellt kontakta dem, söka stöd för samarbete och att få tillstånd att passera sovjetiskt territorialhav (PM 1976-09-19). I detta PM skriver jag tidigt: ”Denna vetenskapliga och fredliga bragd bör uppmärksammas av vår tids människor. Jubiléet bör inte i första hand firas med högstämnda tal och banketter utan genom ett praktiskt och nyttigt företag i Nordenskiöld's anda”. Professor Alfvén fick svar sommaren 1978 från presidenten i Sovjetunionens Vetenskapsakademi, A. P. Aleksandrov. Denne ”var ledsen att behöva göra Hannes Alfvén bedrövad” men berörda sovjetiska organisationer hade ansett att en sådan expedition var onödig. Aleksandrov lovade att Vetenskapsakademien skulle högtidlighålla Norden-skiöld's bragd och då inbjuda svenska vetenskapsmän.

Även formellt tillställdes Akademia Nauk senare en begäran. Professor Frans Wickman, preses i Kungl Vetenskapsakademien, riktade 1977 en vänlig begäran till den sovjetiska Vetenskapsakademien om ett möte och om samarbete men fick inget svar. Bengt Lundvall inbjöd, i egen-skap av chef för den svenska marinen, flottamiralen av Sovjetunionen Gorsjkov, till ett besök i Sverige och beskrev samtidigt våra planer på att gå Norra Sjövägen med en isbrytare. Under Gorsjkov's besök samtalade han ingående med denne om den tänkta expeditionen under en bilresa från Karlskrona till Orrefors. Samtalet är återgivet i ett PM 1978-09-17. Gorsjkov sade bl.a.: ”Det enklaste vore väl en sovjetiskt ledd expedition med svenskt deltagande”. ”På detta svarade jag nej. Det är ett svenskt initiativ. ....” svarade Lundvall som ändå, som en sammanfattning av Gorsjkov's uttalanden, bedömde ”att vi har minst 60% chans att få ett samman-

träffande i Moskva”. Så skedde ej.

## Inspirationer

Några enskilda omständigheter hade bidragit till mitt förslag. Under vårisbrytningen 1960 tjänstgjorde jag t.ex. på den gamla ångdrivna isbrytaren *Atle*. 1970 flög jag som passagerare över nordpolen med SAS på väg till Japan. 1970-74 var jag lärare i strategi vid Kungl. Militärhögskolan och hade goda skäl för att intressera mig för Nordkalotten och Arktis. Vidare hade jag många somrar betraktat den imponerande isbrytarflottan vid kaj i Stadsgården i Stockholm, en outnyttjad resurs.

Men det behövdes en tändande gnista. Jag skulle bli fartygschef under *Älvsnabbens* vinterexpedition 1977-78 och erbjöds att insända ett förslag till färdplan. Det är inte ovanligt att man gärna väljer exotiska, inte nödvändigt tropiska, resmål. Blicken riktades mot Arktis. Där hade *Älvsnabben* varit tidigare. Under det internationella geofysiska året, 1957-58, gjorde hon två arktiska expeditioner till Svalbard. Dåvarande kommandörkaptenen 1.gr Bengt Lundvall var fartygschef på den första av dessa resor. Uppgiften var att transportera forskare och materiel, bl.a. hus, samt att bygga forskarnas läger på Nordaustlandet.

Norra Ishavet kunde jag snabbt avskri-va som långresehav. Det hade krävts en urstark atomisbrytare för att vintertid navigera i dessa vatten. Det var då som tanken föddes. När fullbordade *Vega* Nordostpassagen? En koll i närmaste Nordisk Familjebok gav svaret: 1879. Nu var det hösten 1975. Ett 100-årsjubileum stod för dörren. Vad vore lämpligare än att högtidlighålla *Vegas* färd genom att upprepa den med en modern svensk isbrytare som annars vore sysslöslös under sommarhal-

året? Naturligtvis skulle meningsfull forskning vara syftet med färden. I stället för att gå sydvart genom Berings sund, som *Vega* gjort, skulle vår isbrytare fortsätta hem närmsta vägen genom Nordvästpassagen. Det skulle bli den första kringseglingen Nordpolen runt.

Jag var nybliven ledamot av Kungl. Örlogsmannasällskapet och väntades som sådan hålla ett inträdesanförande. Det vore praktiskt att föreslå denna expedition i mitt anförande. Därför talade jag med vännen, kommandör Bo Granath, som var sekreterare i KÖMS. Han skulle efterhöra Bengt Lundvalls mening. Viceamiral Lundvall var då ordförande i KÖMS. Som skolpojke hade han varit inmönstrad på gamla *Ymer*, av vilket han tagit djupa intryck. På Sjökrigsskolan berättade han kanske ibland om sin tid på detta fartyg med påföljd att kamraterna kallade honom Bengt ”Ymer” Lundvall.

Reaktionen blev positiv. Han beslöt att mitt inträdesanförande skulle hållas på högtidssammankomsten i Karlskrona. Bengt Lundvall skulle gå i pension 1978 och skulle därför vara tillgänglig som operativ ledare. Han informerade Regeringen om Örlogsmannasällskapets planer. Under arbetet med anförandet togs också underhandskontakt med de två naturliga och positiva samarbetsparterna Kungliga Vetenskapsakademien, KVA, och Svenska Sällskapet för Antropologi och Geografi, SSAG, som förvaltar Vega-minnet och ger ut årsboken *Ymer*.

## Ekot

Vid frukosten på Aston i Karlskrona morgonen efter högtidssammankomsten ringde Lars Åkerman, Ekot, för en intervju (SRF Arkivnr 180.618-1). Han frågade efter syftet med den föreslagna expeditionen. Jag betonade vikten av att

göra 100-årsfirandet av *Vegas* färd meningsfullt genom angelägen forskning och nämnde som det första av flera exempel klimatforskning och människans inverkan på klimatet. Nästa fråga var hur man tänkt sig finansiera expeditionen. Jag framhöll att jag just lagt fram en idé, ett förslag, och att någon ekonomisk planering ännu inte ägt rum. Marinen bemannade normalt isbrytarna, som tillhörde Sjöfartsverket, vilket var en god början. Vetenskapsmännen och -kvinnorna finge finansiera sina projekt. Åkerman provocerade mig med att fråga om den föreslagna forskningsfärden inte skulle komma 100 år för sent. Var det inte redan färdigforskat i Arktis? Mitt svar var att Arktis var högaktuellt och fortfarande en vit fläck på kartan. Den föreslagna färden runt Norra Ishavet var ännu inte fullbordad.

## Ymer-79 bildas

KÖMS inbjöd nu preses och ordförande för KVA och SSAG med följeslagare, generaldirektören och chefen för Sjöfartsverket och Statens Isbrytardirektör till ett konstituerande möte i Kastellet på Skeppsholmen. Mötet ägde rum den 22 dec 1976 i det runda konferensrummet med en vintrig vy över Stockholms inlopp. Snöyran hade hindrat chefen för Sjöfartsverket att komma från Norrköping. På bordet stod en modell av *Vega* och en av en modern svensk isbrytare

Amiral Lundvall hälsade deltagarna välkomna och ett livligt och konstruktivt sammanträde avslutades med att en arbetsgrupp, *Ymer 79*, med syfte att undersöka förutsättningarna för den föreslagna expeditionen, bildades. Efter mötet intog deltagarna lunch på Sjöofficersmässen. Under örlogsmannasällskapets emblem på matsedelns finns en bild av *Vega*. För-

rätten, ”Plaisir arctique”, följdes av ”Flé-tan poché, beurre fondue” (pocherad häl-leflundra med smält smör). Snöbollen var i rullning.

## Ymer-80

Expeditionen genomfördes planenligt och utan olyckshändelser sommaren 1980. Men isbrytaren, som var byggd för Östersjöförhållanden, åsamkades intryckningar i sidor och botten när kontakten med is blev för hård under gång i öppna rårar. Bordlägningsplåten var tillräckligt stark men spant och vägare midskepps liksom bottenplåtarna något för vecka. Framkomligheten var dock överraskande god. Istjockleken i det arktiska havet hade ett medelvärde av 1,5 m. Norr om 82:a breddgraden mötte 2 m tjock is och norr om Franz Josefs land var isflaken 3 m tjocka.

Fartygschef var fåordige Anders Billström. Vi tillhörde samma vaktkvarter på kryssaren *Gotlands* långresa 1955-56. Om honom skriver ”Pjotr” Leuhusen i ett resebrev: ”Fartygets väl och ve ligger i de bästa och lugnaste sjömanshänder som flottan har—kommendörkapten Anders Billströms. Han är Sveriges ”meste” isbrytarchef med tjugo expeditioner bakom sig och åtskilliga år som chef på islandsfiskets stödfartyg”. Pjotr, en gammal vän, var *Ymers* navigeringsofficer, jägare och glädjespridare. Förutom erfarenhet från svensk isbrytning hade han varit styrman på Saléns *Gothic Wasa*, som lastat zink på Baffin Island, inte långt från den magnetiska nordpolen. Pjotr var alltid förutseende. I konkurrens med officerare från kavalleriet om FN-tjänst i öknen skaffade han körkort på kamel på cikus Scott. Sekond var kommendörkapten Anders Hammar, min närmaste man både som 1.officer på ubåten *Vargen* och senare

som stabschef på 1.ubåtsflottiljen, även han ”spantad för traden”.

Jag var inbjuden att åtfölja HM Konungen under dennes besök på *Ymer* vid Svalbard men avstod då jag ansåg att min tjänst som flottiljchef inte medgav detta.

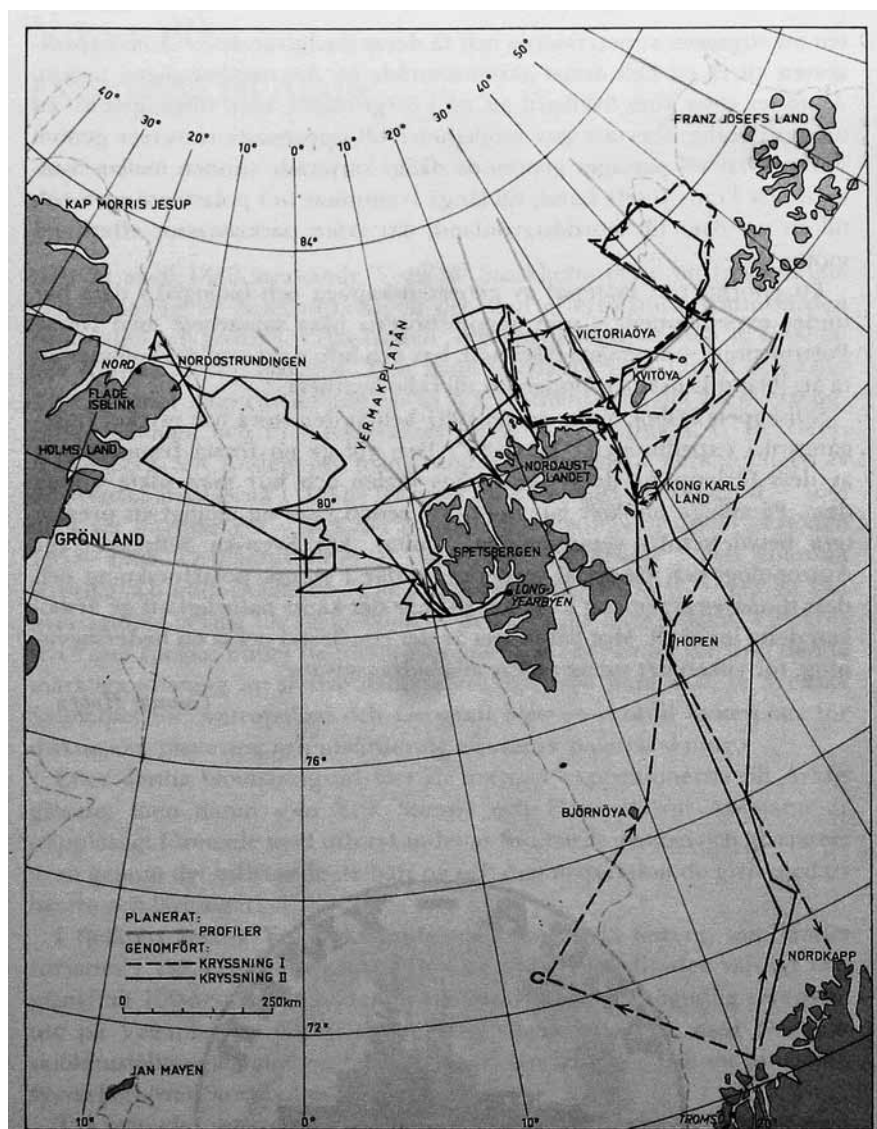
## Resultat

Nu, 33 år efter *Ymers* återkomst, är det möjligt att med ett längre perspektiv överblicka resultatet, betydelsen, av den svenska satsningen. Naturligtvis var det allra viktigaste utbytet forskningsresultaten. 60 projekt fördelade på i stort sett alla naturvetenskapliga grenar med koppling till Arktis genomfördes. 119 forskare och tekniker deltog. En tredjedel av forskarna kom från åtta andra länder. Det var den dittills största tvärvetenskapliga expeditionen i Arktis. Den erbjöd unika samarbetsmöjligheter. En ny generation svenska polarforskare utbildades.

Dessutom bildades i *Ymers* kölvatten först Vetenskapsakademins polarforskningskommitté och därefter, 1984, den statliga myndigheten Polarforskningssekretariatet, som har till uppgift att främja och samordna svensk polarforskning.

Ymer 80 fortlever i form av en stiftelse, bildad av KVA, KÖMS och SSAG, som delar ut stipendier till unga svenska doktorander och yngre forskare. Det gör det ekonomiskt möjligt för dem att delta i polarforskning ”i fält”. Stiftelsens kapital emanerar från överskottet efter expeditionen, till stor del återstoden av sponsermedel. Ordförande har hittills varit flaggman och hedersledamot eller ledamot i Kungl Örlogsmannasällskapet. F.n. är ledamoten, konteramiral Torsten Lindh stiftelsens ordförande. Nära 300 stipendier har sedan starten delat på över tre miljoner kronor. Årets stipendier presenteras på sidan 34 i detta nr av TiS.

# HMS Ymers färdväg i Arktis sommaren 1980



När de gamla isbrytarna *Thule* och *Oden* skulle ersättas beställde Sjöfartsverket ett fartyg med arktisk isklass. Utan tvekan låg erfarenheterna från *Ymer* 80 bakom detta beslut. Merkostnaden var rimlig och man såg möjligheter att förutom för forskning meranvända denna isbrytare sommartid i arktisk offshore-verksamhet. Redare ser gärna att deras tonnage är ianspråktaget. Den skeppstekniska forskning som genomfördes på *Ymer* 1980-82 nyttiggjordes när nya *Oden* byggdes 1987-88.

Man kan tycka att det förslag som jag presenterade i Karlskrona inte genomfördes eftersom färdvägen blev en annan. Det är då att märka att organisationskommittén, som jag ingick i, omedelbart och enhälligt valde att ta fasta på ursprungsidén och att arbeta med den till dess de diplomatiska möjligheterna var uttömda. Parallellt höll vi öppet en geografisk inriktning, som inte berörde sovjetiskt område. För egen del bedömer jag att ett från början lägre ansatt mål inte haft samma dragkraft framförallt på sponsorerna och dem som beslutade om nödvändiga statliga resurser. För marknadsföring av idén att använda en sommarledig statsisbrytare för ishavsforskning var Vega-männens bedrift oundgänglig. I efterhand kan man konstatera att forskningsutbytet med den reviderade färdplanen blev till stor del ett annat men minst lika viktigt.

## Ledande och drivande

Men många idéer, även goda, kvävs i sin linda. Tiden måste vara mogen och det krävs handlingskraftiga och inflytelserika människor för att förverkliga kostnadskrävande idéer. De fanns. Bengt Lundvall hade ett snabbt intellekt och förenade det med sitt gosselynne. Han var dessutom smittad av Arktis. Att han

var chef för marinen och samtidigt ordförande i Kungl Örlogsmannasällskapet förenklade processen. Isbrytarna och helikoptrarna ingick i marinens krigsorganisation och bemannades av marinen. Den tretungade flaggan skulle blåsa klar på *Ymer* liksom en gång på *Vega*.

Valter Schytt var då den svenska polar- och glaciärforskningens förgrundsgestalt. Hans internationella kontaktnät, engagemang och briljans blev en ovärderlig tillgång. Så även hans varma, glada personlighet.

I organisationskommittén ingick också fil dr Carl M:son Mannerfelt, ordförande i SSAG. Han var en legendarisk geograf, företagsledare och miljökampe.

Professor Gunnar Hoppe, KVA och SSAG, en klok, framsynt och vänlig drivande kraft, även han i organisationskommittén liksom kommandörkaptenen, isbrytardirektören Agne Christenson, min navigationslärare, vars erfarenhet och välvilliga inställning till att spänna bågen var omistlig. Personligt och positivt intresse visades i ord och handling av statsminister Thorbjörn Fälldin, utrikesminister Karin Söder och utbildningsminister Jan-Erik Wikström.

Efter det geofysiska året 1957-58 hade svensk polarforskning haft en förhållandevis låg profil. *Ymer* 80 resulterade i ett den svenska polarforskningens Rediviva.

Kungl Örlogsmannasällskapet kan glädja sig åt att dess initiativ har placerat vårt land bland de tunga aktörerna inom polarforskningen. En av akademiens fyra vetenskapsgrenar är också ”Sjöfart och andra verksamhetsområden av betydelse för sällskapets verksamhet.” En annan, som också är tillämplig, är ”Maritim teknik”. Kungl. Ingenjörsvetenskapsakademien bör delta i kommande svenska expeditioner i arktisk miljö. Svensk tek-





*Oden på uppdrag i Arktis, augusti 2004. Foto: Sjöfartsverket*

nikutveckling och industri har, som Åke Rohlén framhåller i TiS n:r 4/2013, ett gott utgångsläge och spännande affärs-möjligheter inom offshore. Säker och miljövänlig teknik i Arktis efterfrågas inte i framtiden utan nu.

## **Oden-16!**

Ymer 80 var bara ett steg mot ökad arktisk kunskap och insikt. Fortsatta ansträngningar för att utforska den svåråtkomliga regionen i syfte att skydda den mot miljöförstöring är nödvändiga. Med den arktiska isbrytaren *Oden* är det tekniskt möjligt att genomföra den cirkumpolära expedition som var tänkt för Ymer. Som forskningsfartyg disponerar Polarforskningssekreteriatet i samråd med Sjöfartsverket detta fartyg. *Oden* har besökt nordpolen sju gånger och är kanske världens framgångsrikaste konventionella, ej kärnkraftdrivna, isbrytare.

Isförhållandena är gynnsammast under juli-september. Den tiden räcker väl för den föreslagna ruten. Hela sträckan är omkring 9 000 distansminuter (nautiska mil).

Vad skulle då syftet vara med en sådan första kringsegling av polen? Jag föreslår att en sådan färd skulle vara en handfast manifestation av det Arktiska rådets verksamhet inriktad på övergripande cirkumpolära frågor av betydelse för hela det arktiska området, i det här fallet att slå vakt om den känsliga och viktiga miljön till båtnad för medlemsstaternas folk inkluderande de sex ursprungsbe-folkningar vilkas organisationer har säte i Arktiska rådet. Medlemmar är de fem nordiska länderna samt Kanada, Ryssland och USA. Forskningen skulle bedrivas tvärvetenskapligt och fokusera på miljös sårbarhet och vad som kan göras för att skydda den. Den överskuggande



*Oden utanför Longyearbyen, Svalbard. Foto: Polarforskningssektariatet.*

klimatfrågan, som redan Ymer 80 tog sig an, blev sannolikt prioriterad. Ishavets känsliga ekosystem med korta näringskedjor hotas vid oljeutvinning. Det är bara två exempel på angelägen, brådskande forskning i Arktis.

Forskare från alla länder skulle få anmäla intresse att delta. De nämnda ursprungsbefolkningarna skulle representeras ombord liksom laglydiga naturskyddsorganisationer. Media, författare, konstnärer och fotografer skulle beredas plats. Expeditionen skulle, förutom att tillföra värdefulla vetenskapliga rön, rikta världens intresse mot risker och

möjligheter i Arktis. Arbetet ombord under färden skulle skapa laganda, knyta vänskapsband och ge upphov till effektivt och förtroendefullt samarbete över gränserna.

Sverige bör ställa isbrytaren *Oden* med besättning till förfogande. Det Arktiska rådets övriga medlemsstater borde fördela utgifterna för drift och särskild vetenskaplig utrustning mellan sig.

Arktis framtid är länkad till vår. Ett fredligt och levande Arktis kräver samtal, samsyn, samförstånd, samarbete och samverkan.

### **Käll- och litteraturförteckning**

Alfvén, Hannes, 1978: *Brev till Kungl Vetenskapsakademien 1978-07-06*.

Brusewitz, Gunnar, 1981: *Arktisk sommar: med Ymer genom Ishavet*.

Daggfeldt, Bertil, 1976: PM 1976-09-19. *Svensk vetenskaplig expedition i Arktis, 100 år efter Nordenskiöld – en idé*. Mottagare professor Hannes Alfvén.

Daggfeldt, Bertil, 1976: *Arktis – morgondagens Medelhav*. Tidskrift i Sjöväsendet, nr 6 1976 sid. 288-303.

Hoppe, Gunnar, redaktör m.fl. 1987: *Expeditionen Ymer-80 – en slutrapport*. Kungl. Vetenskapsakademien, Polarforskningskommittén. Stockholm.

Leuhusen, Peter, *Resebrev 1977 och 1980*.

Lundvall, Bengt, 1980: *Med Ymer i Polarisen*. Tidskrift i Sjöväsendet, nr 4 1980 sid 166-173.

Schytt, Valter, 1979: *Ymer-80, den svenska expeditionen till Norra Ishavet*. Tidskrift i Sjöväsendet, nr 6 1979 sid. 278-284.

Schytt, Valter, 1980: *En expeditions födelse*. Ymer, SSAG årsbok 1980, sid. 130-158.

Sundman, Per Olof, 1982 : *Ishav. Isbrytaren H.M.S. Ymers färd i polarhavet sommaren 1980*. Stockholm.

Sveriges Radios arkiv, 1976: *Intervju, Ekot.1976-11-16* (SRF Arkivnr 180.618-1).

Ymer 79-80, *Protokoll, brev, klipp, budgetunderlag mm..* Hos författaren.

# Stiftelsen YMER-80 presenterar 2014 års stipendiater för polarforskning



Stiftelsen Ymer-80 bildades 1980 efter Ymer-expeditionen gemensamt av Kungl. Vetenskapsakademien, Svenska Sällskapet för Anatologi och Geografi samt Kungl. Örlogsmannasällskapet vilka än idag utser ledamöterna i stiftelsen. Stiftelsen Ymer-80 belönar, alltsedan Ymer-expeditionen 1980, unga forskare som verkar i Arktis eller Antarktis. Styrelsen beslöt vid sitt sammanträde i februari i år att utdela stipendier på totalt 154 000:- till följande forskare och projekt:

- Anders Torstensson, doktorand vid Göteborgs universitet, 19 000:- för *Impact of global warming and ocean acidification on Antarctic microphytobenthos*.
- Sergey Marchenko, doktorand vid Uppsala universitet, 40 000:- för *Rate, spatial and temporal pattern of internal accumulation at Lomonosovfonna, Spitsbergen, and their environmental controls*.
- Dorothée Vallot, doktorand vid Uppsala universitet 30 000:- för *Set-up of a time-lapse camera in front of Tunabreen, a calving glacier in Svalbard. Comparison of observed data and statistical repartition of size event in a particle model*.
- Andreas Nord, doktor vid Lunds universitet, 30 000:- för *Säsongsvariation i energetik och termoreglering hos en högarktisk fågel*.
- Karin Norén, doktor vid Stockholms universitet, 10 000:- för *Vad kan fjällrävspopulationens historik lära oss om framtiden? En global studie av genetisk variation i y-kromosomen*.
- Carsten Meyer-Jacob, doktorand vid Umeå universitet, 25 000:- för *Lake-water organic carbon trends during the past two millennia in lake systems with low anthropogenic forcing*.

Kungl. Örlogsmannasällskapet gratulerar stipendiaterna och önskar dem lycka till i sin forskargärning.

# TIDSKRIFT I SJÖVÄSENDET

FÖRSTA UTGIVNINGÅR 1836

KUNGL. ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

- en av de kungliga akademierna -

**Redaktör och ansvarig utgivare: Konteramiral Thomas E. Engevall**

**Redaktionens adress: Junibacken 9, 135 54 TYRESÖ**

**Telefon: 08-798 7139, alt. 070-588 7589, E-post: [editor@koms.se](mailto:editor@koms.se)**

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

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

**Kungl. Örlogsmannasällskapets postadress:**

**Teatergatan 3, 1 tr, 111 48 STOCKHOLM**

**Telefon: 08-664 7018,**

**E-post: [akademien@koms.se](mailto:akademien@koms.se)**

**Hemsida: [www.koms.se](http://www.koms.se)**

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

**Kungl. Örlogsmannasällskapets biblioteks adress: Amiralitetstorget 7,**

**371 30 KARLSKRONA Telefon/Telefax: 0455-259 93, E-post: [librarian@koms.se](mailto:librarian@koms.se)**

**Tidskrift i Sjöväsendet utkommer med minst fyra till fem nummer årligen. 2014 utkommer fem nummer (mars, juni, september, november och december). En ettårig prenumerationen kostar 250:- för prenumeranter med postadress inom Sverige och 350:- för prenumeranter med utrikes postadress. Avgiften betalas till plusgiro nr 125 17-9 (glöm ej ange namn och adress!).**

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