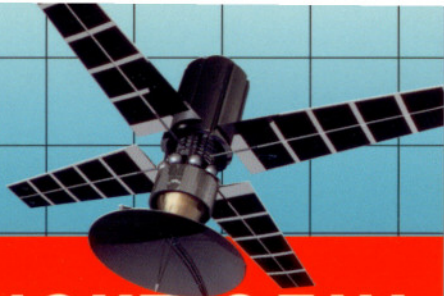


»David Lagercrantz skildring från
slagfältet är lysande. Läs den.«

Flygrevyn



ETT SVENSKT GENI

BERÄTTELSEN OM HÅKAN LANS OCH KRIGET HAN STARTADE

DAVID LAGERCRANTZ

pirat
FÖRLAGET

INNEHÅLLER EXTRAMATERIAL OM BOKEN OCH FÖRFATTAREN

LÄS MER

Håkan Lans är Sveriges största uppfinnare i modern tid. Han är en av teknikerna bakom datormusen, innehavare av patentet för färg i datorer och skapare av ett sofistikerat satellitsystem som blivit världsstandard för världens båt- och flygtrafik. Men han har tvingats bli mer än innovatör. Han har dragits in i en storpolitisk strid där hundratals miljarder står på spel.

ETT SVENSKT GENI är en sann thriller om den smutsiga värld av patentstöld, utpressning, spioneri och falskspel som väntar den som hotar industriella intressen med ny revolutionerande teknik.

ETT SVENSKT GENI kom ut första gången hösten 2000. Den sålde i över 50 000 exemplar, diskuterades flitigt i media och på nätet och har länge varit efterfrågad i bokhandeln. Nu ges den ut i en helt ny version, omskriven och utvidgad. »Jag förstod att det värsta som hänt hade skett efter att boken gavs ut. Den starkaste storyn var inte skriven«, berättar David Lagercrantz i sitt förord.

»En god bok. Ett människoöde mellan pärmarna.«

Kjell Alinge, Vision

»Ett svenskt geni är ett stycke fascinerande teknikhistoria.«

Ola Larsmo, Ny Teknik

»En spännande och initierad bok ... Allt i bästa James Bondstil.«

Sydsvenska Dagbladet

»Att läsa hans bok är nödvändigt för allmänbildningen. Att känna till Håkan Lans är jämförbart med att känna till Albert Einstein.«

Nerikes Allehanda

pirat
FÖRLAGET

www.piratforlaget.se

PRISGRUPP
E
POCKET STANDARD

ISBN 91-642-0208-9



9 789164 202086

ETT OFÖRSIKTIGT MAIL

HÅKAN LANS SYSTEM blev standard för världens sjöfart. FN-organet IMO fastställde vad IALA föreslog, men ekonomiskt såg äventyret ut att bli ett fiasko – inte för tillverkningsindustrin, företagen skulle tjäna miljarder på tekniken, men för uppfinnaren – och även om han höll god min och ofta skämtade om det, tog det honom hårt. I officiella sammanhang uppträdde han gärna återhållet, till synes oberörd av striderna, som ville han dölja sin besatta hållning och ibland uppträdde han så ämbetsmannaktigt att han framstod som opersonlig. Men nu sprack fasaden och några av de inblandade i Paris tyckte att han spelade martyr, ja ibland väckte han till och med en oerhörd ilska som för en utomstående inte är lätt att förstå.

Håkan Lans var säkert ofta en irriterande fighter. Han gav sig inte. Han lusläste handlingar och tänkte ständigt ut nya strategier. Lars G:son Åkerman, som följt Håkans karriär, menar att han aldrig träffat en så ekonomiskt och juridiskt klarsynt innovatör.

– Håkan kör ofta sitt "Jag är bara en enkel uppfinnare". I själva verket har han full kontroll. Han bara spelar naiv för att få motståndaren att blotta sig.

Systemanalytikern Rikard Kjellberg säger att uppfinnaren ofta förstår framtida skeenden och följdverkningar av beslut långt innan omgivningen.

– När vi andra befinner oss i nuet är han redan fyra, fem steg fram i tiden. Han är enastående på att tänka i flera led. Men han är inte lika bra på att tillgodogöra sig andras synsätt. Ofta har han

en för hög uppfattning om sig själv som jurist och affärsman. Han sätter ibland krokben för sig själv.

Andra har vittnat om uppfinnaren som överdrivet misstänksam. Det har sagts att han litar för mycket på sitt eget omdöme, och att han är alltför vaksam. Ändå borde det inte vara svårt att förstå honom. Gång på gång hade företag försökt stjäla hans idéer och rättigheter och i Paris nådde han den ultimata framgången, världsstandard, och skulle trots det – eller just därför – inget ha. Händelserna i Paris förmörkade inte bara Lans möjligheter att få pengar för sjötrafiken utan också för luftfarten. Patentfrågan användes snart som maktmedel även där, som om kuppen i Paris legitimerat knepen och många, som Tom Stansell, trodde tidigt att svensken i praktiken redan förlorat sitt patent.

– Håkans chans är att allt gått så fult till att han kan slå tillbaks och vinna retrospektivt, sa han.

Händelserna i Paris tycktes till en början tala till hans fördel. Någon bestämmelse som förbjöd patentanspråk för SOLAS-skepp fanns inte och IALA – där kuppen iscensattes – hade inte heller rätt att hantera patent- och immaterialrättsfrågor. Det stod till och med på IALA:s hemsida, <http://www.iala-aism.org>.² Hela utpressningen i Paris tycktes svårligen kunna vara giltig och många av tillverkningsföretagen tecknade också en licens med Håkan Lans, däribland GPC Global Support i Danmark, Filser Electronic i Tyskland, Leica Geosystems i USA, Nauticast i Österrike.

Även Japan Radio, en av de största spelarna på den nya marknaden, uppgav sig vilja skriva ett avtal, men något drog ut på tiden. Saab TransponderTech, som tog över verksamheten från Rymdbolaget, hade sedan gammalt en överenskommelse. I maj 2001 omförhandlades avtalet. Istället för att som tidigare bara få sälja till den standardiserade marknaden kunde företaget nu sälja till alla, även till den militära sektorn. I gengäld fick uppfinnaren en högre licens, tio procent av försäljningspriset till slutkunden.

Det verkade ljusna för honom, åtminstone på den fronten. (Som vi ska se pågick rena helveten på andra.) Men bakom kulisserna skedde något. Många tillverkare, sydafrikanska MDS inte minst, betalade ännu inget till honom och det oroade Saab.

Problemet är ju som du vet att andra aktörer fn låtsas att patentet inte gäller och således kommer att fortsätta prissätta utan hänsyn till royalty. Hur ser du på denna problematik som riskerar att på kort tid sätta oss i en prismässigt besvärlig situation? skrev Dan Jangblad, chef för Business Development på Saab och styrelseledamot i koncernen, tidigt till Lans.

Nya problem uppstod. På Saab TransponderTech fanns missnöje med ledningen och 1999 slet sig två män loss från företaget och bildade CNS System AB för att sälja uppfinnarens teknik till flyget. Håkan Lans tecknade en licens med dem, och hänvisade bland annat till FN-myndigheten ITU:s stadgar om att vem som vill ska få sälja systemet till den standardiserade marknaden. Till skillnad från CNS System sålde Saab inte heller till flygtrafiken.

Saab TransponderTech som köpt Lans svenska patent protesterade. Håkan Lans skrev ett formellt svarsmail till företags VD Lars Bergholtz, som i sin tur vidarebefordrade det till styrelseordförande Ingvar Johansson. Ingvar Johansson tände snett. Den 2 februari 2002 skrev han en besinningslös replik, exakt vad vet jag inte. Parterna har förbundit sig att inte visa mailet och Håkan Lans vill inget säga om det. Men det var grovt. Det innehöll hot och personangrepp, både mot uppfinnaren och hans fru, och vittnade om en otäck jargong i ledarskiktet. Sannolikt skulle det också ha stannat där, i den interna kommunikationen – om inte styrelseordföranden gjort ett av den moderna tidens misstag.

Han besvarade det vidarebefordrade mailet – inte som tänkt till VD Lars Bergholtz, utan till upphovsmannen, Håkan Lans. "Jag fick ett djupt obehagligt e-brev", skrev uppfinnaren i en av sina redogörelser från målet. Han begärde genast en förklaring.

Sent samma natt, klockan 02.34, kom ett svar:

"Håkan,

Jag är uppriktigt ledsen för det inträffade. Mailen skrev jag efter att ha fått en av de nu vanliga "skämt" teckningarna på Internet, och utan någon annan tanke bakom och absolut inget hot mot dig.

Ja och jag är tacksam om du kan överse och glömma.

Ingvar"

Det var en ursäkt. Ändå tycktes atmosfären hårdna. Dan Jangblad skrev den 5 februari till uppfinnaren att patentsituationen "visat sig vara mer komplicerad än jag tidigare förstått". En advokat, Örjan Grundén, skulle från och med nu hantera ärendet. Det var en stridsförklaring – även om Jangblad tydligt tog avstånd från Ingvar Johanssons mail:

"Jag har visserligen förstått att han personligen bett dig om ursäkt, en ursäkt som du enligt Ingvar uppges ha accepterat, men jag drar trots allt slutsatsen att Ingvar i detta fall visat oförmåga att skilja på sin tjänsteutövning och sina personliga känslor. Jag har därför beslutat att skilja Ingvar från alla uppdrag med koppling till Saab TransponderTech AB:s verksamhet, vilket jag på detta sätt vill passa på att informera dig om.

Dan"

Styrelseordföranden fick gå. Den som mailet var ämnad till, VD:n Lars Bergholtz – som inte var känd för att uttrycka sig milt om uppfinnaren – blev kvar. Det var upptakten. Nu hårdnade klimatet och precis som alltid i strid demoniserades fienden. En karikatyrbild av Håkan Lans som helt omedgörlig spreds på konferenser. Han som skapat förutsättningen för hela marknaden förvandlades till ett problem, ett störningsmoment som borde tystas ner. IALA:s generalsekretare Torsten Kruuse kallade honom senare ohederlig och falsk.

– Han har låtsats acceptera en överenskommelse, bara för att senare göra allt för att sabotera den. Därmed har han äventyrat hela utbyggnaden av hans system. Många har valt annan teknik bara för att slippa processa mot Lans och jag förstår dem. Men Gud nåde honom om den andra tekniken inte fungerar. Då ska jag hålla Lans ansvarig.

Han upplever sig ha utsatts för utpressning?

– Då skulle han ha sagt det på en gång och dragit sig ur.

Och ni skulle ha valt ett annat system?

– Ja.

Det sydafrikanska?

– Ja.

Saab vässade sina vapen, och krävde att CNS-system, som brutit sig loss från koncernen och som betalade Lans royalty, upphörde med sin verksamhet. En stämning på 26 miljoner lämnades in: Håkan Lans hade, enligt Saab, inte rätt att ge bolaget en licens och CNS Systems hade följdriktigt inte rätt att sälja uppfinnarens teknik.

Ett halvår senare inledde Saab en process, ett skiljeförfarande, också mot Håkans bolag GPC Systems International.

Saab stoppade all ersättning till uppfinnarens företag, inte bara för SOLAS-skeppet utan för allt annat. Dessutom ville Saab ha igen det som tidigare betalats ut, tolv miljoner totalt – pengar Håkan Lans bolag fått under 2003 då försäljningen av tekniken försiktigt tagit fart.^{3 4}

– Det var sannerligen inget vi tyckte var roligt, säger Dan Jangblad. Jag är den första att beklaga utvecklingen. Men i och med att nästan ingen annan betalade royalty till Håkan blev vi diskriminerade. Vi var tvungna att agera. Vi har anställda att tänka på.

Ni försökte inte få de andra tillverkarna att betala?

– Hur skulle vi kunna göra det? De andra tillverkarna hade inte gjort patentintrång på oss. Vi kunde inte tvinga dem till

något. Vi kunde bara kräva ansvar av den vi köpt patentet av. I vårt avtal med Håkan fanns en diskrimineringsklausul. Vi skulle inte ha sämre villkor än någon annan. Men det hade vi nu fått.

Saabs process blev snabbt känd över världen och i väntan på utgången slutade alla på marknaden att betala uppfinnaren. Allting frös. Indikationer kom på att tillverkarna slöt sig samman mot Lans. Ett konfidentiellt papper, ett kravbrev, från Lans advokater den 11 november 2005 till tillverkningsföretaget Japan Radio dök upp i Saabs bilagor i processen och blev ett tillhygge mot uppfinnaren. Saab ansåg sig diskriminerat av bland annat Japan Radio. Ändå fanns uppenbart band mellan företagen.

Dan Jangblad säger sig inte veta hur dokumentet hamnat hos Saabs advokater. Han menar däremot att Håkans ursprungliga avtal med företaget var för intrikat, för fiffigt.

– Det såg kanske bra ut då. Men som marknaden utvecklades fungerade det inte. Håkan is sometimes so smart that he outsmarts everyone, including himself. Han har rysligt svårt att skriva på någonting, och vi har flera gånger varit väldigt nära en överenskommelse, men det har alltid spruckit i sista stund.

En tid tycktes Jangblad och Saab agera som om det som skett under IALA-konferensen var ogiltigt. I ett första förslag i omförhandlingarna av avtalet, stod uttryckligen och med orden ”för att undvika tvivel” att royalty skulle betalas även för utrustning till SOLAS-skepp. Men efter stämningen mot Lans svängde företaget, som om ledningen plötsligt förträngt allt ont som sagts om kuppen i Paris.

Saab satsade nu istället med full energi på att visa att IALA-konferensen var om inte etisk så i alla fall legitim och juridiskt korrekt. Saab ville i det sammanhanget höra IALA:s generalsekretare Torsten Kruuse som vittne. Bara några dagar före förhandlingarna togs begäran tillbaka. Saab återopade istället ett nytt bevis, ”ett officiellt utlåtande” från IALA, skrivet på organi-

sationens papper. Dokumentet berättade att ett patentundantag gjorts för SOLAS-skepp. Enligt Saabs advokat visade det "bakgrunden till utfästelsen och dess bindande karaktär", och det verkade inte otroligt. Hela inlagan ägde en officiös, högtidlig prägel. Den kändes som en lagtext.

Ändå var något egendomligt. Dokumentet saknade underskrift, diarienummer, datum. Men Lans advokater hade knappast någon chans att kontrollera värdet av inlagan. Förhandlingarna i rätten närmade sig, och för Lans såg det kritiskt ut. Ett nytt avgörande bevis hade kommit in och efter intensiva överläggningar hoppade uppfinnarens advokater av sitt uppdrag, eftersom det inte fanns möjlighet bemöta dokumentet. Det framfördes också att Håkan var sjuk, och förhandlingarna sköts på framtiden.

Men uppfinnaren gav sig inte. Han skrev till Torsten Kruuse för att få veta mer: Vad var det för ett dokument? Vem skrev det? Han fick inget svar.

Han vände sig till Dan Jangblad som skrev tillbaka att han och företaget inte ville besvara frågan förrän i skiljedomsförfarandet. För en tid tycktes det omöjligt att få fram sanningen om inlagan och månader gick. I mars 2006 ringde jag själv till Torsten Kruuse.

– Är det ett officiellt dokument?

– När är något officiellt? När en person överränner det till en annan?

– Vad är det för något? Det har inget datum, ingen underskrift, inget diarienummer?

– Det är en skrivelse vi tog fram för Saab inför skiljedomsförförandet.

En skrivelse som vi tog fram för Saab.

Jag bad honom upprepa sina ord flera gånger och vid ett tillfälle sa han "med Saab".

– Vi tog fram det med Saab.

Saab hade skrivit att dokumentet var ett "officiellt utlåtande" och att det hade "bindande karaktär." Det lät inte sant längre. Det lät snarare som ett beställt bevis av ett svenskt företag, ingen upprättad handling utan en inlaga skriven på en intresseorganisation – där Saab är betalande medlem – och tänkt att användas som vapen mot Håkan Lans.

Den 24 mars 2006 träffade jag Dan Jangblad och Helena Stålnert, kommunikationsdirektör på Saab. Jag frågade om dokumentet. Ingen av dem visste något om det.

– Det är så många papper i den här processen. Det är inte lätt att hålla reda på dem alla, sa Dan Jangblad.

Jag förklarade att jag tyckte inlagan var underlig och att jag tänkte skriva om den. Ett par veckor senare ringde Dan Jangblad. Han hade forskat i bakgrunden.

– Det är inga märkvärdigheter egentligen, förklarade han. Som ett alternativ till att låta Kruuse vittna i skiljeförfarandet bad vi honom och de andra på IALA att skriva ner sina synpunkter. Dokumentet är resultatet. Det är inte offentligt än, men vad jag förstår kommer det att bli det. På IALA har man frågat oss om man får publicera det på sin hemsida.

Var det synpunkter från IALA?

Varför framställdes det då som ett officiellt dokument och varför lämnades det in precis före huvudförhandlingen?

Och varför ska IALA göra det offentligt i efterhand? Var inte dokumentet ett alternativ till ett vittnesförhör med Kruuse?

Ofrivilligt kom jag själv att bli en del av processen. Jag kallades att vittna – av Lans advokater. Jag sågs som ett vapen mot Saab och jag trodde nog att jag kunde bringa lite ljus över historien. Jag var naiv. Här var det viktiga inte om händelseförloppet var etiskt eller inte, eller ens om det skett utpressning – utpressning är vanligt i affärsvärden, som Lans advokat sa krasst – utan om en paragraf

fanns, en juridisk omständighet, ett bevis som kunde användas som tillhygge. Jag hade bara min redogörelse och den var publicerad första gången i augusti 2000 och redan läst och granskad till övermått av parterna.

När denna upplaga av boken skrevs hade jag ännu inte vittnat. Målet var skjutet på framtiden. Oklarheter rådde i bevisfrågan och från och till var Håkan Lans sjuk. Han stred på en rad fronter och bröts ner. Efter att under många år läst juridiska dokument timme efter timme, dag och natt, gick det plötsligt inte alls. Bokstäverna rann ifrån honom. Inget stannade, som om sinnet i självförsvar stötte inlagorna ifrån sig.

BÅDE HAV OCH HIMMEL

UTÅT VAR HÅKAN oftast glad och han brusade nästan aldrig upp. Kontroll var viktigt för honom, särskilt som förhandlingsvapen. Ändå kom han alltmer ur balans, åtminstone jämfört med sin annars så jämna sinnesstämning. Han var på väg in i sin första stora kris; han förblev fastnaglad hemma med sina högar av papper och han kunde förvåna med en häpnadsväckande detaljkännedom om sina processer, men lika ofta förbluffa med en märklig okunskap i ämnen som låg utanför hans sfär. Han sov lite. Han isolerade sig. I julen 1998 skedde en viss förbättring. Han fick Dixon, en schäfer, inte en valp utan en fulltränad vakt-hund och med den kom han ut på långa promenader. Men han hade inte fått den för sällskapetets skull. Striderna om hans patent blev för varje år värre och mer hotfulla, inte minst i kampen för flygstandarden.

Ändå skedde i det tysta en förändring. Ett nytt tema dök upp i lobbyingkriget; tesen att det svenska systemet missgynnades, och inför det viktiga mötet i AMCP (Aeronautical Mobile Communication Panel) växte opinionen inte bara *för* uppfinnarens innovation, utan också *mot* de amerikanska försöken att stoppa den. AMCP var en av FN-organet ICAO:s expertpaneler och den viktigaste instansen inför fastställandet av den framtida världsstandarden. AMCP beslutade ingenting, men rekommenderade Air Navigation Commission att föreslå ICAO:s styrande råd att publicera standarden i Chicagokonventionen. Chicagokonventionen var ICAO:s lag och först i och med att standarden skrevs