



Nr 2

Maj 2018

I detta nr:

- Ordförande har ordet
- Soppkvällen 25 januari
- Långresan jorden runt med HMS Älvsnabben 1954-1955 fortsätter, Manilla-Balboa
- Ännu en resa med Cinderella (*just for fun*)
- Årsmötet
- Eftermiddagsfika i Marinstugan 22 mars
- Soppkvällen 28 mars
- Städdagen 8 april
- Soppkvällen 26 april
- Marinstugan



Flottans mäns avdelning 11, Nynäshamn

Ordförande:	Kjell Johansen	Mob	0706-41 35 53
Vice ordf:	Håkan Hedén		08-774 14 95
		Mob	0702-07 07 82
Sekreterare:	Rune Stang		08-520 305 55
		Mob	0703-69 29 38
Kassör:	Linda Leibing-Hedén		08-774 14 95
		Mob	0703-05 30 23
Ledamöter:	Berit ÅbergSchagerberg		08-530 447 57
		Mob	0707-44 82 91
	Bengt Lind	Mob	070-668 43 72
	Robert Norberg		08-524 001 03
		Mob	0702-71 05 58
Suppleanter:	Björn Wideberg		08-500 468 57
		Mob	0702-46 41 90
	Thomas Nilsson		08-520 307 18
		Mob	073-154 51 45
Registrator:	Berit Åberg	Medlemsregisteransvarig.	
	08-530 447 57	<i>Vid ändring av adress, meddela registratorm.</i>	
Adress:	FM avd 11 NYNÄSHAMN c/o Kjell Johansen Båtsmansvägen 13 149 31 NYNÄSHAMN kjelljohansen756@gmail.com		
Kassör:	FM avd 11 Nynäshamn c/o Linda Leibing-Hedén Björncous väg 53 148 35 ÖSMO		
Bankgironr:	863 8785		

produktion: st-media
R Stang
Skogsv 4
148 30 ÖSMO
Tfn 08-520 30 555
Mob 070-369 29 38
e-mail: st-media@telia.com



Ordföranden har ordet



Hallå alla vänner i Flottans Män! Nu är det kanske vår – men fortfarande lite kallt i vindarna när man sitter och polerar båten.

Vårens första negativa händelse var ju att vår kära restaurang Balder med Micke har gått i konkurs och stängt igen. Där har vi haft många trevliga kvällar med god mat. Om Micke har ni väl läst om i Nynäs-Posten, där fick vi reda på hans tunga besvär med sin sjukdom och hur hårt han jobbat med sin restaurang. Krya på dig Micke så ses vi igen.

Nu är det maj månad och vi ser fram emot årets Riksårsmöte den 20 -22 maj med kryssning ombord på färjan till Tallin. Som vanligt gör jag reklam för årsmötet, där har vi möjligheten att träffa gamla kamrater och få höra nygamla historier om livet i Flottan, vi ses väl ombord.

Den 8 september ansvarar vår förening för årets femkamp där alla föreningar tillhörande "sektion mitt" kommer att delta. Vi kommer att förlägga aktiviteten på Grytholmen på Muskö och Hembygds-föreningens anläggning där. Ett fantastisk fint ställe med röda stugor och gott om plats för allt vi tänker hitta på. Vi behöver mer kamrater som hjälper till då så att inte bara styrelsens medlemmar jobbar med detta. Anmäl er till styrelsen om ni vill hjälpa till.

En annat viktig händelse senare under året är vår förenings 80-årsjubileum. Förberedelser pågår inom styrelsen och det kommer att bli en minnesrik kväll som äger rum den 8 december.

Men nu närmast ser vi fram emot vårfesten ute vid Marinstugan den 9 juni och innan vi släcker ner för sommaren så är fem kamrater inbjudna att åka med ombord på 4.sjöstridsflottiljens fartyg en sjöresa från Berga in till Stockholm. Vi måste hålla oss a´jour med våra yngre kamrater ombord så att de inte glömmar bort våra gamla sjöhistorier om hur det var förr.

Kjell



Soppkvällen 25 januari

Vid pennan R Stang

Den här soppkvällen hade lockat inte mindre än fyrtio deltagare. Givetvis var kvällens föredrag, som skulle handla om det stora hamnbygget Norvik i vår kommun en bidragande orsak till att så många var anmälda.



Tommy L



Tommy Ö



Conny



Nils

Men låt oss börja från början. Under det sedvanliga mingel som alltid är uppstarten till en sådan här kväll såg jag och hälsade på några nygamla medlemmar, Tommy Lagsjö och Conny Magnusson, som valt att återansluta sig efter ett par års time out. Vi fick även möjligheten att så småningom hälsa två helt nya medlemmar välkomna Tommy Österberg och Nils Freiberg. Bland alla övriga deltagare fick jag även tillfälle att byta några ord med Mats Bengtsson som tillsammans med Peder Wallgren placerar sig på en 11:e plats med sina 34 år som medlem i Flottans Män Nynäshamn. Gösta Nordgren med sina 49 år som medlem, Leif Nylander 44 år och Björn Wideberg, Björn Egman och Lars-Åke Svenheden med 40 år toppar den ligan.



Elisabeth uppvaktas med blomstercheck

Kjell tog till orda och berättade att vi skulle uppmärksamma ett par jubilarer. Hans hustru Elisabeth hade den 23 november fyllt 70 år och hon hade valt att bli uppvaktad med en blomstercheck. Olof Jönsson stod näst i tur att bli uppvaktad. Han hade den 27 december fyllt 75 år och fick en tavla som minne från föreningen.



Olof uppvaktas med tavla

Soppan bars in och återigen kunde vi konstatera att det var fläksoppa med ärtor. Öherrans gott. Det blev för många både en och två vändor till sopp-grytan. Detta rundades sedan av med pannkakor, sylt och grädde. För de som varit kloka nog att ha sparat lite punsch i glaset, blev det en extra krydda på anrättningen. Efter ett kortare uppehåll och iordningställande för kvällens föredrag, passade man på att dricka kaffe.



Magnus

När alla återigen hade återsamlats anträdde Magnus Sjöberg scenen och presenterade sig. Genom att först tacka för en god middag, (där hemma skulle han fått bön-hamburgare, men de kommer väl till lunch i lådan i morgon i stället, sa han). Magnus som är projektchef för projekt Norvik, utbildad civilingenjör, väg o vatten och har arbetat med stora projekt i 25 år. Han berättade, varför hamnen skall byggas. Sjöfart o handel har



historiskt varit väletablerad mellan länderna runt Östersjön och pågått sedan Vikingatiden. I dagarna har man hittat en del fornlämningar på en begränsad del av byggplatsen varför det måste göras ett tillfälligt stopp där, så att arkeologerna får tillfälle att undersöka fyndplatsen.

Under Hansatiden flyter trafiken på mellan sjöfartsstäder runt Östersjön som även i dag är högst aktuella. Under kalla krigets dagar förekom ett ytterst begränsat utbyte av varor och tjänster mellan staterna runt Östersjön.



Från bakgård till expansivt område



Det som tidigare kanske kunde betecknas som en bakgård är i dag ett område där 110 miljoner människor lever och arbetar. Gods- och passagerartransporter har fått, och kommer att få en alltmer avgörande effekt för konkurrenskraft och tillväxt. Stockholm Norvik Hamn tryggar effektivt varuförsörjning till Mälardalsregionen som är en av Europas snabbast växande huvudstadsregioner. Med sådan tillväxt behövs långsiktiga satsningar på en väl fungerande infrastruktur och hamnen är en viktig del av den utvecklingen.

Sjöfarten påverkar miljön mindre än andra transportslag. Den nya hamnen följer EU:s ambitioner att öka andelen sjötransporter sett till mängden transporterat gods. En ny och modern hamn, byggd med den allra senaste tekniken och med direkt anslutning till motorväg och järnvägsspår är en effektiv och hållbar transportlösning.



av 10 varor kommer sjövägen till Sverige. Idag kommer större delen av dessa varor till hamnar i södra och västra Sverige och fraktas därifrån via vägar eller på järnvägen till resten av landet. Stockholm Norvik hamn byggs för att kunna ta godset sjövägen direkt till Stockholm och Mälardalsregionen. Projekt Norvik innehåller två etapper där den exploaterade ytan kan ökas från 36 ha (jämförbart med Gamla stan i Sthlm) till 44 ha. Kajlängden i etapp 1, 1 100 m kan utökas till 1 400 m. Max djup 16,5 m. 300 000 – 400 000/TEU/år. Man räknar med c:a 100 000 år 1. (TEU är ett mått på hur många containrar med längd 20 fot (6,10 meter), bredd 8 fot (2,44 meter), höjd 8,6 fot (2,59 meter) ett fartyg kan lasta eller vilken volym som passerar igenom en hamn) Ro-ro lägena (2 st) kan fullt utbyggda komma att ta emot 200 000 – 350 000 ton/år, Hamnens maximala kapacitet är beräknad till 8,5 milj ton/år. Projektet har en budget på 3 715 MSEK

Tidsplanen lades fast 2016. Alla tillstånd för hamnverksamheten blev då klara och arbetet startade. Under 2017 pågick grundläggning och muddring som blev klar. Arbeten med kaj och byggnader påbörjades.

Arbeten med kaj, mark, byggnader och järnväg pågår under 2018 – 2019 och man



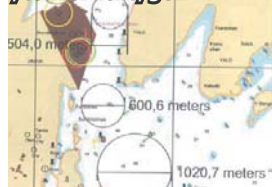
räknar med driftsättning container trafik, järnväg och Roro under 2020
Initialt förväntar man sig enbart container och roro, ingen kryssningstrafik. Container kommer att dirigeras om från Frihamnen där Stockholms stad vill komma åt mark för utbyggnad av norra Djurgårdsstaden. En förväntan är att ytterligare ett rederi från Nynäshamn kommer att angöra hamnen. Enbart personbilsburna PAX(= Passengerare i bil, ej via terminal). Ett anlop av 2 – 3 Rorofartyg/dag samt 3 – 4 containerfartyg/

vecka.

I framtiden, ytterligare ett rederi eller destination. Successivt fler fartyg och/eller större tonnage.

Magnus avtackades med blommor och applåder för ett trevligt och intressant föredrag om Norvikprojektet.

Simulering med vänd- ytor för fartygen



Största 1020 m
Minsta 433 m

Gästerna började sedan så sakta att röra sig mot Robert som för dagen var den som skulle se till att alla drycker blev betalda.

Några eftersläntare dröje sig kvar ytterligare ett tag. Men allt har ett slut och snart hade lugnet åter lägrat sig i lokalen. Ännu en kväll i kamratlig anda var till ända.

(Red anm)

Att Nynäshamn är den vettigaste platsen att starta ett projekt av den digniteten är jag den förste att skriva under på.

Under – 60 och -70 talet då jag tjänstgjorde som sjömätare hade vi som uppdrag att mäta för en ny lämplig plats för, som man då på Sjöfartsverket benämnde en "Mellan-svensk regionalhamn".

Vi utförde mätningar i området Örsbaken norr om Oxelösund, Hållsviken söder om Trosa, Södertäljeviken-Himmerfjärden, Nynäshamn och Havssvalget NO Rävsnäs.

Nynäshamn var då och nu den ojämförligt bästa platsen att bygga en sådan hamn, in-segling, djup, ja allt utom transporterna från ön Södertörn (Ni kanske inte har det riktigt klart för er men faktum är att Södertörn är en ö).

Vad som både då och nu ligger på väntelistan är en avlänkning av väg 73 i höjd med Ösmo med tunnel (bro också möjlig men tunnel bättre) under Södertäljeviken med anslutning till E4 vid Vagnhärad. Detta för att komma ifrån alla tankar på en upprustning av väg 225 för denna typen av trafik, samt att få ytterligare en passage över till fastlandet och slippa den redan nu hårt belastade bropassagen i Södertälje.



Långresan jorden runt med HMS Älvsnabben 1954-1955 fortsätter, Manilla-Balboa

Vid pennan R Stang

Vi kastar loss från Manilla medan den lilla svenska kolonin står på kajen och hurrar för vår fortsatta färd.

I strålände solskens styr vi ut förbi Corregidor, där de stora kasernernas och förrådsbyggnadernas förbrända och förvridna stålskelett vittnar om de fruktansvärda strider som ägt rum på denna heroiskt försvarade ö.

Älvsnabben styrs en kurs som bär tätt förbi den plats där Mac Arthur lämnade sina dödsdömda kamrater och uttalade de legendariska orden "Men jag skall komma tillbaka".

De flesta av oss kände det lite så också, att vi gärna skulle vilja komma tillbaka till detta land som vi under vårt fyra dagar korta besök bara hunnit med att skrapa lite på ytan.

Älvsnabben har nu kurs nordvärt utmed kusten av Filippinernas största ö Luzon där vi kan se det 2000 m höga bergsmassivet High Peak.

När vi kommit upp till den norra ändan av Luzon ändras kursen något mer mot NNO mot Japan och Tokyo. Vi får lyssna på föredrag och blir påmind om de fruktansvärda strider som pågick i detta område för tio år sedan, emellan USA och Japan. På kartbilder kan vi få se och höra namn på olika platser, nu i vårt närområde, Bataan, Lingayen och många, många andra där ett oförsonligt krig till sjöss, i luften på stränder och i djungler. Ett krig som skördade många liv och inte fick något slut förrän man tog till det mest fruktansvärda av alla vapen som mänskligheten uppfunnit.

Älvsnabben kommer nu ut på riktigt djupt vatten. Filippinergraven med ett största djup på 10256 m är det femte djupaste på vår jord. Som en jämförelse kan nämnas det högsta berget på jorden Mount Everest 8848 m ö h.

Det kändes betryggande att ha ordentligt med vatten under kölen.

Även om det inte direkt var någon tyfonsäsong fanns det all anledning att vaksamt följa väderutvecklingen. Vi passerar Kräftans vändkrets $22^{\circ} 23' 22''$ N, den latitud där solen står i zenit, när vi har sommarsolstånd, som i år infaller den 21 juni. (det exakta datumet och

tidpunkten kan variera lite år från år, beroende på årets plats i den fyraåriga skottårsperioden och ortens longitud).

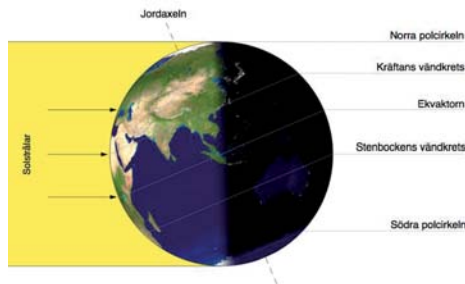
Temperaturen faller och vi börjar känna av kylan redan när kvicksilvret passerar 20°C .

Inte bara temperatur fallet förändras, även sjön ändrar karaktär.

De långa loja dyningarna har blivit till kraftfullare sjö.

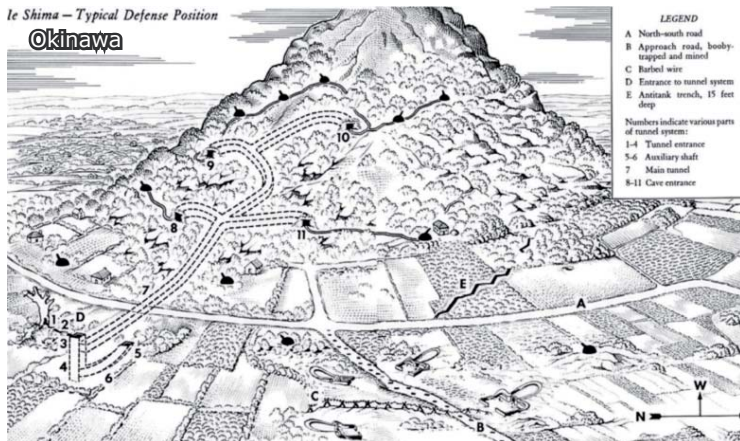
Vi får en orientering om att vi befinner oss i höjd med Iwojima i ögruppen Vulkanöarna. Det var här ett av de blodigaste slagen ägde rum 19/2 - - 26/3 1945 Som på alla andra krigsskådeplatser kämpade japanerna heroiskt då samurajtraditionen förbjöd kapitulation även i hopplösa lägen. Av garnisonen på 22000 man överlevde ca tvåhundra japaner.

De allra sista japanerna på ön gav upp först 1949, då de hittade en utriven tidningsartikel om att Japan hade givit upp kriget. 1971 hittade man ett fåtal japaner som inte visste att kriget var slut. Dessa Japaner hade gömt sig i en hemlig



Ie Shima – Typical Defense Position

Okinawa



grotta. Antalet stupade amerikanska soldater uppgick till drygt 7000 och 20000 sårade.

I ögruppen Riukiuöarna ligger den berömda ön Okinawa som vi gick så nära att det klart gick att se en massa rostiga gamla vrak.

Artilleriofficeren Kn E Björkenstam håller ett föredrag om

vad som utspelade sig här. Detta skulle vara den sista språngbrädan före huvudangreppet mot det japanska moderlandet.

Vid landstigningen 1 april gjorde den japanska garnisonen, som bestod av ca 120000 man, mycket hårt motstånd och striderna blev långvariga och mycket blodiga. "We had to dig them out".

Vid de japanska flygangreppen på USA:s marina enheter sattes ett stort antal kamikazeflygare in. 21 juni 1945 hade striderna mer eller mindre upphört och man beräknar att mer än 100000 japaner hade stupat. De amerikanska styrkorna hade också åsamkats förluster. Cirka 13000 hade stupat och omkring 26000 hade sårats.

Under den fortsatta resan sjunker temperaturen med c:a 4°/dygn. Vi är nu på samma breddgrad som Port Said, men det är inte enbart höjden över ekvatorn som reglerar temperaturen. Det kalla klimatet beror på de havsströmmar som sveper ner öster om Japan.

Den 5 februari närmar vi oss Tokyobukten, temperaturen är mellan 5° och 10°C och en kall vind sveper ner mot oss från den Sibiriska tundran. En hel del av besättningen besvärar av luftrörskatarr och vi längtar tillbaka till tropikernas värme, trots att det ibland kändes för varmt.



Fujiyama

Älvsnaabben är inget vinthundssnabbt fartyg men vi segar oss fram med 12 knop från värme till kyla på en vecka. Från en värld till en annan. I ett slag bryter solen igenom och man kan sikta Fujiyama, Japans heliga berg. Att denna gamla slocknade vulkan blivit en symbol för Japan är inget att förundras över när man ser dess mäktiga snöhöjda topp som reser sig 4000M över havet.

Den 6/2 på kvällen ankrar vi utanför det kejsardömetts örlogsbas Yokosuka, nu i amerikanska händer. Deras patrullbåtar åker runt och undrar vad detta är för en underlig fågel. Inte underligt. Vi är den första neutrala örlogsmann som besöker Japan efter kriget.

Tidigt på morgonen lättar vi och eskorteras av en division japanska patrullbåtar, arvtogare till amiral Togos en gång så mäktiga flotta.

Salut avges och besvaras från fregatten Sakura,



(körsbärsblomma). Det snöar lite lätt när vi förtöjer vid Takishiba Pier där japanska flottans musikkår spelar den svenska Kungssången. Otto Lindblad hade blivit tårögd. Den framfördes precis som han hade tänkt sig, men den svenska flagga som är hissad i närheten liknar, vare sig i form eller färg vår flagga.

Det är mycket administration för att vi skall få ut beställd valuta till fartyget. Dagen hinner bli kväll innan alla formaliteter är avklarade och trots att regnet står som spön i backen hindrar inte oss från att, med yen i fickan, glada och förväntansfulla styra kosan



Ginza Dori

mot Ginza Dori, Tokyos Broadway, där många frestelser lockar och lurar på en ung sjöman.

Undersköna nattklubbsvärdinnor i exklusiva, förföriska klänningar försöker vinkar in oss för att vi skall spendera våra pengar där. O, ja visst faller vi som käglor för frestelsen.

Att sedan komma tillbaka till fartyget visar sig inte vara så lätt. I visan "Engelska flottan" sjunger man "å språket, ja det klarar dom". Här var det inte lika lätt, taxi chauffören

hade egna idéer. Men efter många försök lyckades det honom att komma så nära att man kunde se en skymt av Älvsnaabben och hojta stopp i maskin, babord dikt, o framåt halv fart. Tokyo var ju den hamn där man visste att det gick att handla billigt. För min del blev det en kikare 8x30.

En bussutflykt anordnades av japanska utrikesministeriet. Vi befinner oss fortfarande inom stadsplanerat område Tokyo eller?, som nu, omärkligt övergår till att vi befinner oss i Yokohama. Här är det den stora hamnen som dominerar. När vi sedan fortsätter är det inte direkt landsbygd vi kommer till, men vi ser terrassformade risodlingar på, förefaller det, all odlingsbar mark. Detta är, enligt vår guide något som är nödvändigt, men räcker



Kenchōji-templet

ändå inte till för att försörja den ständigt ökande befolkningen med mat. Utmed vår färdväg ser vi massor med människor som "skördar sjögräs" i strandkanten av den allt annat än rena Tokyobukten (hur nyttigt kan det vara), något som sedan används till föda. Bussarna stannar i Kamakura där vi återknyter bekantskapen med Buddha, här en femton meter hög brons Buddha "Dai-butsu" och Kenchōji-templet. Utanför pågår handel med

souvenirer bland mycket annat kunde man köpa små magiska askar som krävde trettio olika handgrepp för att öppna. Bussresan tillbaka till fartyget blir även den en upplevelse när vi i den tilltagande skymningen åker på gator som formligen exploderar i ljus av olika kulörer från alla reklamskyltar.



"Dai-butsu"

En inbjudan av den svenska kolonin till en geishamiddag där vi tas emot av traditionsenligt klädda geishor med vackra håruppsättningar. Befriade från ytterkläder och skor

bjuds vi att sitta ner på kuddar vid låga bord. Inte världens mest bekväma sätt att inta en måltid, men man får ju ta seden dit man kommer. Maten, nationalrätten sukijaki, tillagas vid bordet av små nätta servitriser. Till detta serveras givetvis ris och "sake", varmt risvin. Under måltiden underhålls vi av geishorna som spelar, sjunger och dansar. Geishor förknippas ofta med omoral, något som är helt fel. En geisha har en lång yrkesutbildning bakom sig och är högt respekterad.



Älvsnabbens besök i Tokyo har kablat ut i TV, radio och press som en stor händelse, något som resulterade i att det under den två timmar långa visningen av fartyget kom 1490 besökare ombord.

När man träffar och pratar med dessa artiga, vänliga människor förefaller det näst intill osannolikt att det som inträffade 7 december 1941 och följderna av detta var människor av samma nationalitet.



Den sista dagen av besöket har temperaturen krupit ner under nollan och det blåser en isande storm, så för de som går iland gäller vintermunering.

Till tonerna av "Auld Lang Syne" och Kungssången kastar vi loss lördagen

den 11 februari och lämnar Tokyo och Japan.

Japans heliga berg Fujiyama har sjunkit under horisonten när vi på söndagen har korum på plattan medan Älvsnabben i maklig takt stävar mot Hawaii.

Eftersom detta är en av de längsta delsträckorna mellan hamnbesök är sekonden kapten Åke Gattberg mer än vanligt alert i jakten på vattentjuvar. Ve den som efter ett svettigt arbetspass dristar sig till att skruva på duschen för att svalka och löga sig. Vattnet skall ju räcka hela vägen till Honolulu. En skvätt noga uppmätt i ett handfat skall räcka till en rundvask.



Livet ombord växlar mellan vakttjänst, arbeten och övningar i "Klart Skepp" detta är inget som stör det "Stilla" havet. På fri-vakter och kvällar kan man njuta av vackra solnedgångar och albatrossernas graciösa glidflykt som troget följer oss på vår resa. Det händer då och då att "Filmström" fartygets filmfotograf (som egentligen hette Lindström) annonserade om att det under aftonen skulle visas film på plattan. Med den mörka natthimlen som tak satt vi och tittade på söderhavsfilmerna med vackra blomsterbehängda flickor och blå laguner.

Ett allvarligt sjukdomsbud når oss. Måkan till en av de fyra fänrikar som är inmonstrade på resan har förts till sjukhus svårt sjuk. Man sätter då, efter en intensiv utväxling



Den muddrade passagen in i lagunen

av meddelanden mellan Sverige och USA, kurs mot Midway, där vår skeppskamrat skall få flygtransport till Honolulu och vidare hem till Sverige.

Strax innan vi kommer till Midway passerar vi 180° och helt plötsligt är vi nu 12 timmar efter tiden i Greenwich istället för 12 timmar före som vi var före passagen av datumgränsen. Detta skulle om rätt skulle vara rätt ha inneburit två söndagar på raken. Men sekonden som sett att

den saltmättade luften satt rostiga sina spår på fartyget tycker annorlunda och två söndagar förbytts till två måndagar, d v s en arbetsdag extra. Mycket finurligt tänk.

På kvällen före denna dubbelmåndag börjar en cylinder på huvudmaskin att hosta, temperaturen stiger. För halv maskin angör vi Midway och stör söndagsfriden på vår första måndag. På kvällen lättar det flygplan som med fänriken Lars Wigenius är på väg mot Honolulu och sedan vidare mot Sverige.

Juni 1942 i dessa farvatten bröt den amerikanska flottan i ett stort sjöslag udden av japanernas dittills framgångsrika offensiv.

Efter ankring påbörjas omedelbart arbetena med byte av, som det visar sig en sprucken kolv i maskinrummet och efter tjugo timmars intensivt arbete dunkar åter maskin med jämn rytm.



Helt orädd pippi

Vår andra måndag ägnas åt "rent skepp" i en förhoppning om att denna makeup skall stå sig de återstående fem dygnet till Honolulu. Vi får även tillfälle att komma iland på denna söderhavsö där en liten koloni om 800 människor samsas med tiotusentals helt oförskräckta albatrosser som häckar bland villor, flygplan, bilar och verkstäder. Den svartbruna fregattfågeln förekommer också på dessa öar, de fångar sin mat, flygfiskar, i flykten och ibland genom sin överlägsna flygförmåga

ibland jagar albatrossen till den spyr upp sin fångst som den snabbt och skickligt fångar upp, inte helt olik labben. Ankaret åker upp den 23 februari, kursen sätts mot Honolulu.

För tredje gången passerar vi Kräftans vändkrets och siktar så småningom den yttersta ön Niihau, i Hawaiiarkipelagen. Där skall enligt legenden vulkangudinnan Pelé ha sin boning, men där hon håller sig för närvarande tyst. Tidigt på morgonen den 28 februari vid inseglingsbojen till Pearl Harbor avger vi salut som artigt besvaras. Vi närmar oss kajen där vi tas emot av en ensemble "äkta" hula-hula -damer som spelar och sjunger. Den lite mer officiella orkestern får finna sig i att spela andrafiolen. När landgången är på plats strömmar damerna ombord och hela besättningen blir pussad och bekransad.



Gooney birds



Huladans för Äbn besättning

Att vi nu har kommit till "mera civiliserade trakter", märks inte minst på hur snabbt våra postsäckar kommer ombord. I KFUM:s stora palats där flottans personal har tillgång till lokaler blir vi inbjudna av "Skandinavien Social Club, Swe-Nor-Den" som bjuder på förfriskningar, visar film och spelar upp till dans. När vi senare står högst uppe i sky-room och ser månnden av ljus långt upp bland bergen, förstår man hur stort Honolulu är. Intrycket av storlek förstärks när vi nästa dag står uppe på Punch Bowl en gammal sedan länge sloknad vulkan och har staden under oss där nere. I kraterns mitt ligger en vacker krigskyrkogård med tiotusentals av Amerikas hjältar begravda

Kransnedläggning på Punch Bowl krigskyrkogård



under små enkla plattor nedsänkta i den gröna ytan. I mitten en minnesplats där fartygschefen lägger ner en krans.



Surfing på Bellows Field

varierande framgång (mest tepåse) prova på surfing i de långa stillhavsvyningarna. Det hela avrundas med barbecue. Ännu en trevlig dag.

En båttur i Pearl Harbor för oss i tankarna tillbaka till den 7 december 1941. Ute vid Ford Island låg då åtta slagskepp förtöjda. Ännu syns de förkolnade kajerna där fartygen låg fredsmässigt förtöjda när det överraskande anfallet inleddes. På USS Arizona som träffades av en bomb i skorstenen och sjönk på några få minuter omkom elva hundra sjömän och följde henne i djupet. Arizona betraktas som ett påmönstrat fartyg och flaggan hissas och halas ombord på den påbyggda bryggan varje dag. Tidigt på morgonen den 4 mars kastar vi loss för vår fortsatta färd.

Båtresor i hamnen Pearl Harbor



Vulkangudinnan Pelé är på dåligt humör

Dagen inleds med "Klart Skepp". US Navy har bogserat ut mål i det öppna havet. Måhända har de sina funderingar på vad den här gamla damen skall kunna prestera. Allteftersom salvorna lämnar Älvsnavben uppvisar de bogserade målen mer och mer skador, något som målreparationsgruppen kommer att få arbeta länge med innan målen blir lagade. När övningen är slut får vi signalen "Good Shooting" som avskedshälsning.

Under vår vistelse i Honolulu har det flitigt rapporterats i radio och tidningar om att en utlöpare till den fortfarande verksamma vulkanen Kilauea efter en viloperiod på etthundra-femtio år sprutar upp magma ur jordens innandöme. Älvsnabben styr därför mot Kap Kumaukahi ön Hawaiis östligaste udde där vulkangudinnan Pelé är igång och där vi i nattmörkret får en, om än liten uppfattning om de krafter som finns inneslutna i vår jord.

Med en hel arbetsvecka utan sön eller helgdagar framför oss hoppas sekonden, som tidigare under resan på olika sätt försökt röra om i veckodagarna för att få ut maximal arbetsinsats när vi är till sjöss. Att hålla rosten stängden kräver ett ständigt underhåll. En insändare i skeppstidningen "Världsomseg-laren" kommer med förslaget att lägga alla söndagar efter resans slut. Ett förslag som sekonden bejakade.



"Äppel drottningen" på besök ombord

Söndagen den trettonde mars "upptäcker" vi Amerika. I Avalon Harbor på Catalina Island ankrar vi och ligger ett dygn innan resan fortsätter till Amerikas stora flottbas i San Diego. Eskorterade av två stora paradkuttrar från US Coast Guard styr vi in mot hamnen, en helikopter med en stor svensk flagga hängande under sig, cirklar runt oss och som grädde på moset ansluter två flod-sprutor som med sina vattenfontäner ger en extra glans åt det hela. Hangarfartyg med besättningarna i paradstationer kantar vår väg, flygplan startar och landar och far runt oss som getingar.

Det råder ingen tvekan om att det är världens största sjömakst som hälsar oss välkomna till en stad som inget svenskt örlogsfartyg tidigare besökt. När vi förtöjer vid Broadway Pier dansar välskapta balettflickor från San Diego High School klädda i fantasifulla dräkter, till tonerna från Naval Training Centers stora musikkår. Inte lätt att behålla koncentrationen under förtöjningsarbetet med all denna ögonfröjd på kajen.

För min del blev det som i de andra hamnarna vi varit i, en ganska sen landgång. I mina plikter som skepparens karl ingick nämligen att räkna och stuva all fartygstvätt som skulle iland samt en del annat. Men det var en massa fördelar med detta extrajobb också t e x egen hytt (skepparlivet), vaktfri o lite till. Allt nog när jag var klar med alla sysslor och kom ner på kajen stod där en flicka vid en bil och vinkade åt mig. Hon var väl i min egen ålder och ställde frågan om jag ville komma hem till hennes familj som hade rötterna i Sverige. –Absolut, svarade jag. Varpå vi körde iväg. Hon var en hejare på att köra och tyckte det var väldigt roligt när det skrek om däck. Den resterande delen av dagen tillbringade jag tillsammans med hennes familj som hade en del dunkla minnen om hur det svenska språket lät och talades, men allt gick bra och vi hade trevligt.

Dag två hade jag bokat in för en resa till Hollywood. I Grey Hounds bekväma bussar åker vi den vackra Pacific Highway förbi saftigt gröna apelsinlundar och hela skogar av oljetorn. Vi rastar i "Ghost Town" som för oss c:a 100 år bakåt i tiden. Chauffören lotsar oss genom mångmiljonstaden Los Angeles vi kommer till slutmålet Hollywood och Universal Studios. En kulissvärld där man går



Mamie van Doren får en kram

från stadsmiljöer i Frankrike till Tyrolen på någon minut. Det enda som är äkta på både fram och baksida är människorna själva. Några lyckliga ur besättningen får en kram av Mamie van Doren som håller på med inspelning av en västernfilm. Vi tar även en promenad på Sunset Boulevard där filmidolernas namn och fotavtryck kan beskådas.

Det blir sena kvällen innan vi kommer tillbaka till fartyget. På eftermiddagen dag tre åker jag med Alice flickan med avlägsna svenska rötter en bit söderöver utefter kusten där hon har ett favoritställe för solbad på en enslig strandsnutt. En eftermiddag försvinner snabbt när man har mycket att tala om. På kvällen träffar vi några av hennes kamrater på en pizzabar där man på en "karusell" mitt på bordet kan snurra fram de eventuella tillbehör man vill ha. Under den här kvällen bestämdes att vi den sista dagen



16:e kanon under luftvärnsskjutning

av vårt besök skulle träffas nästa kväll och ha ett party och att jag då skulle ta med en kamrat. Sagt och gjort, på kvällen står min kamrat L Andersen och jag på kajen nyduschade (vi har ju färskvatten kopplat från land) och vackra när våra värdar hämtar oss. Det blir en mycket trevlig tillställning och det är med en liten tår i ögonvrån som vi tar farväl av våra nyfunna vänner som vi skall lämna dagen efter, men inget varar ju för evigt.

Åter igen efter losskastning går vi upp i "Klart Skepp", nu för både flackbane- och luftvärnsskjutning.

Som ett minne av luftvärnsskjutningen släpper flygaren sitt mål av nylontyg framför stäven på Älvsnabben. Målet bärgas snabbt av livbåtsbe-



Mot Balboa och Panamakanalen



sättningen och vår resa utefter den kaliforniska kusten mot Balboa och Panamakanalen fortsätter.



Ännu en resa med Cinderella (*just for fun*)

Vid pennan R Stang



En sång till Lillemor

Så var det dags igen. En sjötur tillsammans med goda kamrater utan några som helst bekymmer för navigering eller vad som händer nere i maskinrummet, totalt vaktfri. Bara att gå till dukat bord och bäddad koj. En drömtillvaro för en trött sjöman.

Efter att ha kört ombord bilarna kunde vi ta våra välstädade hytter i besittning. Robert som även denna gång var reseledare hade givit oss förhållningsorder om att kl 1825 skulle vi befinna oss utanför ingången till matsalen på

däck 8.

Några minuter före utsatt tid var vi på plats, men två ur sällskapet lyste med sin frånvaro. Vi väntade och väntade, men fortfarande inte en skymt av Tuk och Björn. Dags för ett stridsbeslut. –"Vi går in, de kommer att hitta oss", vilket de naturligtvis också gjorde. Förklaringen till den lite förse-nade ankomsten var att de stått i rökutan för att styrka sig.

När alla var på plats och hämtat de drycker som skulle passa till de olika rätterna i buffén som vi sedan angrep. Ett par välljudande sånger gjorde att stämningen runt bordet var på topp och att de goda sillinläggningarna bekymmerslöst slank ner. När vi alla hade gått ytterligare några vändor runt den uppdukade buffén och provat på av de rätter som vi tyckte såg inbjudande och goda ut började mättnadskänslan att göra sig påtaglig. En liten godbit till kaffet var det som fick avsluta måltiden.



Efter att ha lämnat matsalen hamnade vi återigen på inrådan av reseledaren Robert i "Baren" där Janne Karlsson en tvättakta "jössehäring" hade bra drag i sin gitarr och



Per Nyberg

emellan låtarna han sjöng berättade han roliga historier. En underhållare av god klass som gjorde stämningen i lokalen var på topp. I god tid före sju glas på kvällsvakten var de så dags för Sonja och mig att uppsöka kojén för att hamna i Morfeus' armar.

Efter en god natts sömn var vi så redo för att återigen ta fartyget i besittning. Startar med en rejäl sjöfrukost promenerar sedan omkring ett tag i väntan på att få höra skeppsklockan slå fyra glas på förmiddagsvakten. Det var då som vi av reseledaren tipsats om att den omåttligt populära värmlänningen Per Nyberg skulle underhålla på scen Melody. Efter att ha lyssnat, och sjungit med i gamla kända texter en knapp timma, gick vi till taxfree och gjorde de inköp vi listat. Lunch skulle vi inta kl ett på samma ställe som gårdagens middag, så nu fanns det

lite utrymme för kontemplation tillsammans med nya numret av Yachting World.

På utsatt tid står vi återigen utanför matsalen för att nu äta lunch. Efter den rejäla sjöfrukost jag ätit och som ännu inte var tillfullo förbrukad, gällde det att verkligen välja noga bland de framdukade läckerheterna för att inte fylla magen med en massa onyttigheter som bröd, potatis och kolsyrad dryck.

Lyckades nästan, men blev ändå proppmätt.

Alltnog, kanske inte gör något om man för en gångs skull bryter mot 80% regeln.

Vi satt kvar vid bordet så länge vi kunde och löste de stora och mest komplicerade frågorna som världen har att hantera i dag.

Så länge att vi först när serveringspersonalen började ställa ut nya rena glas på borden intill, lämnade matsalen. Men vi hade det ju så himla trevligt.

Nu fanns det återigen lite utrymme för kontemplation tillsammans med Yachting World medan de tunna isflaken rasslade mot skrovsidorna under vår fortsatta resa genom skärgården. Snart är det dags för sjösättning och en ny seglingssäsong.

Vi återförenades med vårt resällskap nere på bildäck strax före förtöjning där vi kunde lasta inhandlade varor från taxfree direkt i bilarnas bagageutrymme. Lugn och fin förtöjning ingen kajstuds. Puss o kram och tack för trevlig resa, we'll meet again.



Lunchen är avslutad, vi löser de sista återstående stora frågorna



Årsmötet



Tjugoen medlemmar hade anmält sig till årsmötet. Efter att Kjell öppnat mötet och välkomnat de närvarande och från dem fått bekräftat att årsmötet har varit stadageenligt utlyst, bad han de närvarande att resa sig upp. Ett ljus tändes och under en tyst minut gick tankarna till de två kamrater "Sjöman" Anders Öhman och Anders Möllerström som under 2017 lämnat kamratkretsen.

När sedan dagordningen godkännts, valdes Hans Martinelle vår "egne" före detta ordförande till mötesordförande. Hans hade inte legat av sig utan övertog klubban och skötte uppgiften att leda

årsmötesförhandlingarna med trygg och säker hand. Dagordningen som är fastställd i våra stadgar ger inget utrymme för avvikelser utan paragraferna avverkades i rask takt.

Verksamhetsberättelsen var även detta år imponerande och man undrar lite, -Har vi verkligen hunnit med allt detta?



När sedan Linda redogjorde för vår ekonomi var det bara glada miner. Ett tidigare stort underskott har förbytt till ett nästan lika stort överskott. Detta främst beroende på vårt deltagande som funktionärer i cykeltävlingen Velothon, men även att vi i styrelsen inte tagit ut de bidrag till olika aktiviteter, där vi förväntas närvara och som varit budgeterade.

Styrelsen presenterade två motioner, varav den ena "Uteslutning av medlem" bejakades av årsmötet. Detta som tidigare varit en fråga för årsmöte att ta ställning till, föreslås istället bli en fråga för styrelsen att hantera.



Den andra frågan om begreppet hedersmedlem, som efter diskussion återremitterades till styrelsen, för omarbetning med anledning av de synpunkter som framkommit.

När det så blev dags för val av ny styrelse kunde konstateras att de flesta "gamla" fortfarande tycker att uppgiften är trevlig och stimulerande. En förändring dock, Björn

Asplund stiger av som ledamot och ersätts av Bengt Lind. Björn kommer fortsättningsvis enbart att fungera som stugfogde, något som han hittills gjort med bravur. Årsmötet närmade sig sitt slut.

Den "gamle" ordföranden Hans tackade för förtroendet över att ha fått leda förhandlingarna och tyckte att avgående styrelse skött sig bra.

Kjell övertog ordförandeklubban och framförde hälsningar från kamraterna Gunnar Bengtsson, Gunnar Angerby och Börje Svaleklev som av olika sjukdomsorsaker inte kunnat komma och delta. Årsmötet avslutades och deltagarna hälsades därefter välkomna till årsmötesmiddagen. Under tiden mellan 17:00 – 18:00 som



Årsmötet pågått hade de sex medföljande damerna underhållit sig själva tillsammans med lite bubblig vin och snacks. En uppgift de föreföll ha klarat utan större bekymmer.

Förrätten ett ytterst delikat "Skärgårdsbakelse" var framdukad på borden och kunde avnjutas med ett glas gott vitt vin från baren, vilket naturligtvis en hel del av gästerna gjorde. Som huvudrätt bjöd vår fantastiskt kunnige och duktige kock Micke på "Ångad laxfilé med skarpsås och rostade rotfrukter". Även till huvudrätten passade ett vitt vin bra som måltidsdryck.



Under tiden vi avnjöt middagen hade trubaduren L G Haeggström stämt sin gitarr och börjat sjunga. Med facit i handen borde vi, för att ge denne duktige underhållare den odelade uppmärksamhet han förtjänade, avvaktat med startsignalen för hans framträdande till middagen närmast sig sitt slut. Att på ett vettigt sätt föra ett samtal med kamraterna vid bordet var i stort sett omöjligt och kändes dessutom nästan som en förolämpning mot the entertainer.

Nåväl, vi lägger detta i erfarenhetsbanken.



Middagen avslutades med en god "Citron- och vaniljpannacotta med bär" och kaffe. När så även detta var klart och borden i stort sett avdukade kunde vi helhjärtat lyssna på trubaduren som oförtrutet fortsatte spela och berätta. Det blev till och med en del så medryckande melodier att några av deltagarna svängde runt i en yster dans på den fria golvytan framför trubaduren. Det sista jag såg efter att ha redovisat baren och var på väg att lämna, var att festen fortsatte, men nu på ett mer intimt sätt. Trubaduren L G Haeggström hade nu flyttat fram sina positioner och i en halvcirkel runt honom satt c:a åtta - tio kvadröjande gäster och lyssnade på honom.

En trevlig avslutning på årsmötesfesten.



Eftermiddagsfika i Marinstugan 22 mars

Vid pennan R Stang

Återigen några trevliga eftermiddagstimmar tillsammans med goda kamrater. Vi var inte så många, men det behöver man ju inte vara för att ha trevligt. Det som glädde oss lite speciellt var att vår ganska nye medlem Ove Svensson hade anmält intresse och blev upphämtad av mig. Han hade med sig en väldigt fin gåva till föreningen, som vi givetvis tacksamt tog emot.

Lite tråkigt dock att Britt Wersén inte kom med som det var planerat, men hon hade tydligen fått ett annat uppdrag och begivit sig in till den stora staden. Nå ja, det går fler tåg. Vår Shetland sheepdog, tiken "Sally" fick denna gång var ensam, kamraterna "Isla" och dottern "Lycka" var upptagna med annat. Men det är inte så dumt att vara ensam heller, man får ju så mycket mera uppmärksamhet då.



Till kaffet fick vi förutom gott bröd, kakor och tårta höra en kortversion av Kjell och Elisabeth resa i västerled, som hade varit både spännande och trevlig. Kjell berättade en hemsk historia om när de under en bussresa i Floridas sumpmarker gjorde ett "vatten stopp". När han på pojkars manér

gick lite åt sidan låg det en alligator i gräset. Kjell retirerade snabbt därifrån.

Efter c:a 1½ timmas kaffedrickande och prat bestämdes det unisont att det var dags för lite nostalgi. Filmduk, projektor, högtalare och dator riggades och efter en del trassel

med tekniken rullade vi igång den 23 minuter långa filmen "Sveriges flotta under 70 år 1906 – 1976". Ett av alla mycket uppskattat initiativ. Eron den äldste av oss njöt i fulla drag när de gamla fartygen forsade fram på filmduken. Vi andra lite yngre hakade på när vi började känna igen oss. Allt har ett slut så även denna trevliga eftermiddag. Vi packar ihop och åker hem var och en till sitt med vetskap om att, får vi bara vara friska och krya kommer vi att träffas igen.



Soppkvällen den 28 mars

vid pennan R Stang

Trettiofyra förväntansfulla medlemmar hade samlats på Balder för att umgås, äta och lyssna på ett föredrag om kustbevakningens insatser i Medelhavet.



Men först som vanligt mingel.

Klockan slog fem glas på eftermiddagsvakten och Kjell äskade tystnad. Kamraterna Gösta Nordgren 75 år, Roger Oscarsson 70 år och Kjell Cederholm 75 år skulle uppvaktas denna kväll, men ingen av dessa jubilarer hade haft möjlighet att komma. Att Kjell Cederholm valt bort vår uppvaktning denna kväll är förståeligt, just i dag är det den stora högtidsdagen.

Vår vice ordförande Håkan Hedén som nyligen(31/1) fyllt 80 år var däremot på plats och blev vederbörligen uppvaktad.



Ärtsoppan var framdukad och som vanligt var det god ordning i matkön. Pannkakorna med sylt och grädde fick även de en strykande åtgång. När alla var mätta och belåtna och satt på plats med en kopp kaffe, var det dags för Björn att presentera sig själv och sitt ämne för kvällen. Han inledde med att han började 2004 i kustbevakningen.

Kustbevakningen(KBV) som separerade från tullverket 1988 är en egen myndighet med många olika uppgifter. Det är en nationell organisation, en kombinationsmyndighet, grunduppdraget är miljö, sjöräddning, polisiär övervakning o kontroll, brottsbekämpning, krishantering och numera även totalförsvarsplanering. Med en budget på 1,1 mdkr och c:a 550 man som arbetar ombord i fartyg och båtar. Organisationsförändringar drabbar även denna myndighet med jämna mellanrum. Den senaste nu aktuella, är att samordna ledningscentraler till en gemensam med placering i Göteborg. Vi får även veta att man



Björn Meijer

nyligen gjort en nykterhetskontroll på anställda inom handelssjöfarten, där man fångade upp några inte helt nyktra individer. En ny lagstiftning som ger KBV samma befogenheter som polisen är i vardande, något som i framtiden kommer att förenkla och snabba upp hanteringen av många ärenden. Efter denna orientering om KBV övergår Björn till att berätta om insatserna i Medelhavet.

KBV har aldrig tidigare (annat än för miljösamverkan inom Norden) varit utanför gränsen och genomfört operationer. Björn fick uppdraget i knät 23/4 2015. Det var snabba puckar. 1 juli skulle man vara på plats för en tre månaders mission, med Italien som bas.

FRONTEx (EU gränsövervakningskontrollorgan) som skall hjälpa till att övervaka EU yttre gräns och stödjer den nation som har behov vilket för vår del innebar att vi var underställda italienska myndigheter. Frontex operationen benämndes "Triton". Islänningarna var de som närmast hade ett hum om vad som krävdes, varför Björn tog kontakt den operative chefen där, för att få lite kött på benen. Första frågan han fick var "Vad har ni för vapen"? Björn som mera tänkt i sjöräddningsspåret blev då informerad om att människosmugglarna kunde vara beväpnade och inte helt ofarliga. Sex poliser ur antiterroriststyrkan var inmönstrade och deltog i räddningsoperationerna samt bidrog till att upprätthålla ordningen ombord.



Av islänningarna hade man även fått uppgifter om att det vid inräkning av migranter vid några tillfällen förekommit en avsevärd numerär skillnad mellan de som kommit ombord och de som senare gick iland. Om detta berodde på felräkning eller om motsättningar, och konflikter, gjort att några "åkt på utsidan" under resans gång var väl oklart, men vi var uppmärksammade på problemet, säger Björn.

I båtarna blandades människor från Syrien, Eritrea, Somalia och de som kommit genom öknen från södra Afrika. Alla med olika kulturer, religioner o s v när de samlades i Libyen. Detta för att försöka komma till något som skulle vara bättre än det de lämnade bakom sig. I denna mix av olika nationaliteter förekom det även kriminella. När vädret ser ut att stabiliseras uppstår en kaotisk situation på stränderna när alla "rivaliserande resebyråer" skall skicka i väg sina båtar. Det vittnas om slagsmål och skottlossning i samband med att båtarna skall fyllas med folk. Det är undermåliga flytetyg, lagade och lappade, överfyllda med män kvinnor och barn som försvinner ut på havet. Men tyvärr, de människosmugglare som av krasst ekonomiska skäl packar gummibåtarna fulla med förhoppningsfulla människor för en resa från Libyen är chanslösa. Några få kanske har turen att bli bärgade av förbipasserande handelsfartyg när de driver omkring efter att motorn stannat i brist på bränsle.



KBV 001

När man väl bärgat ett par hundra migranter med KBV 001 utanför Libyens kust, (vi gick som närmast c:a 20 NM från kusten) och påbörjade återresan till Italien som tog ett par dygn, satt migranterna samlade ombord på däck där det kunde lätt uppstå konflikter om egentligen vilken liten småsak som helst.

Till att börja med hade man ambitionen att dela ut filter till de räddade,



men kom ganska snabbt underfund med även detta kunde orsaka stridigheter. Matfrågan var en annan orsak till kiv och bråk.

Återresan kunde, beroende på att man inte fick komma till samma italienska hamn varje gång, bli betydligt längre och därmed naturligtvis mera påfrestande för både flyktingar och besättning.

Det förekom även en rutt med något större fiskebåtar var den från östra delen av

Medelhavet runt Cypern mot Italien.

I dessa flytetyg hårt nerlastade av förhoppningsfulla människor på flykt

förekom en klassindelning. Den något dyrare resan som tätt packade däckspassagerare eller den något billigare varianten, men inte mindre tätt packade under däck utan möjlighet till frisk luft och i stanken av avföring, spyor, slagvatten och en hostande gammal maskin gjorde det odrägligt för de som vistades därnere. I höjd med Kreta kom en gum-mibåt ut och hämtade skepparen som gav någon i uppdrag att hålla en kompasskurs och övergav därefter båten.

KBV tillämpade en speciell taktik vid bordning av ett fartyg eller hårt nerlastad gum-mibåt. Man närmade sig från två håll för att försöka förhindra att alla rusade över till den ena sidan vilket kunde medföra att den hårt nerlastade båten kunde kantra, en taktik som skulle visa sig fungera bra.

Smuggling kan många gånger vara en lönsam affär, men i de flesta fall förenad med risker. Att smuggla människor däremot är näst intill riskfritt eftersom ingen frågar efter vem, var eller hur många. När biljetten är betald och båten lämnar kaj kan smugglaren planera för nästa affär.



I ett fall påträffades en hårt nerlastad segelbåt som visade sig ha sjuttionio flyktingar ombord som befann sig i ett mycket dåligt skick. Vid bordningen uppstod en del handgemäng, men smugglarna blev så småningom lag-förda och fick långa fängelsestraff.

Under de operationer vi deltog vid Libyens kust har c:a 8000 migranter förts i säkerhet. Som mest hade

man sexhundrafemtio migranter ombord på KBV 001 Senvåren 2015 kom många migranter från Syrien, Afghanistan och Somalier med flyg till Turkiet det var för dessa inget visumtvång för att komma dit. Från Turkiet till Grekland tog man sig sedan med båt.

Med bas på den Grekiska ön Nesbos från oktober 2015 – våren



2017 arbetade man med två ribbåtar för att rädda migranter som kom i gummibåtar av samma dåliga kvalité som de vi träffat på tidigare. Tillsammans med insatsen i Egeiska havet har KBV räddat $\approx$ 13000 människoliv.



En tung uppgift

När EU träffade en överenskommelse med Turkiets president Erdogan om att lösa problemet (som kostade EU mycket pengar), ändrades förutsättningarna över en natt, från mängder med båtar till inga. En ny flyktväg har på senare tid även börjat etableras i området Gibraltar till Spanien.

Björn avslutar med att berätta att Frontex operation Themis ersätter Triton från och med 1 februari 2018. Themis syftar till att assistera Italien med gränskontroll och har anpassats efter förändrade

migrationsmönster och förändringar i den gräns-överskridande brottsligheten i regionen. Operation Themis täcker internationellt vatten mellan Italien och Algeriet, Tunisien, Libyen, Egypten, Turkiet och Albanien.

Kjell tackade Björn för ett utomordentligt intressant föredrag och överlämnade en bok (Flottans Män berättar) samt en bukett blommor.

Vi andra instämde och visade vår uppskattning genom att applådera.

När alla som tidigare besökt baren, gjort sig oskyldiga där gick var och en till sitt efter ännu en minnesvärd kväll i kamratkretsen.



Städdag vid Marinstugan 8 april

Vid pennan R Stang

Det var mycket glädjande att se några "nya" ansikten villiga att hjälpa till denna vackra och soliga apildag. Kerstin och Gösta Nordgren hade nappat på inbjudan och ställde upp med kraft i arm och mod i barm. I övrigt var det de "gamla vanliga kämparna" som klättrade omkring och rensade hängrännor, krattade gårdsplan och en massa övrigt som genast gav den fina marinstugan ett mera välkomnande intryck.

Vi startade upp arbetena kl 1000 under stugfogde Björn handfasta ledning. Alla tog med liv och lust itu med ålagda uppgifter. Björn hade som vanligt bunkrat upp lite hundgodis, något som Sally snabbt kom underfund med och hon skuggade honom därför under hela tiden. Efter c:a 3½ timma hade vi till stugfogdens förvåning klarat av förelagda uppgifter.

Märkligt vad allt går lätt när man är några stycken som rör åt samma håll. Kaffe, frallor, ost och skinka och en läcker toscakaka stod nu uppdukad på verandan där vi tillbringade en god stund och summerade dagens insats. Återigen en trevlig dag tillsammans med goda kamrater i flottans män.



Soppkvällen 26 april

Vid pennan R Stang

Åter igen ett byte av hemvist för vår förening. Efter många trivsamma år med Balder som möteslokal för våra soppkvällar var tvingades vi att leta efter något annat ställe för att kunna fortsätta med våra aktiviteter för medlemmarna. Alla känner en viss saknad och tycker det som hänt vår medlem "Den Glade Kocken" Mikael är uteslutande tråkigt. Mikael är trots sin sjukdom förhoppningsfull om att det skall fixa sig och att han då skall raka av sig skägget. Vi, alla hans kamrater väntar på att få se honom renrakad, det finns mycket sisu i den grabben.



Ekonomiavdelningen

Vårt val av lokal blev för de två återstående soppkvällarna denna vår, gamla Hantverksgården på Skolgatan 54. Vid ett besök där, en vecka innan det var dags för "invignings soppkväll" visade det sig att lokaliteterna mycket väl svarade upp mot våra förväntningar. Ett kraftfullt bidragande skäl till vårt val, var en supersnabb diskmaskin. Bytet av lokal Balder – Hantverksgården innebär nämligen att vi i styrelsen (med hjälp av andra frivilliga medlemmar) måste ombesörja iordningställande av lokalen, dukning, diskning, städning o s v o s v.

Premiärkvällen avlöpte i sedvanlig god anda. Maten ärtsoppa och pannkakor hade vi beställt från en cateringfirma, och priset för medlemmarna hade vi bestämt att åtminstone för de här två resterande soppkvällarna skulle vara det samma som på Balder.

Med de erfarenheter vi får från dessa två tillfällen kommer vi att göra en utvärdering och bestämma hur vi skall gå vidare. Kostnaden (lokalhyran) är 800:-/soppkväll, kan möjligen omförhandlas om vi bokar för ett helt år. Vad den prisappen blir vet vi ännu inget om. Vid detta första tillfälle fick vi av Thorild tipset att anordna ett vinlotteri för att i någon mån täcka hyreskostnaden. Detta gick ju bra,

men är inget som vi kan praktisera varje gång. Framgent får vi se hur hyreskostnaden skall tacklas.



Gert 70 år

Trettio gäster var anmälda till kvällens begivenhet, två hade inte möjlighet att komma. Kjell inledde med att berätta lite om den nya lokalen och de förutsättningar som detta innebär för oss. Han presenterade sedan kvällens föredragshållare, reservofficeren, sjökaptenen och förre hamnchefen i Nynäshamn, Ulf Holm, som skulle berätta om Ostindiska kompaniet för oss. Två jubilarer uppvaktades Gert Andersson 70 år och Gösta Nordgren 75 år.

När även detta var klart hade soppan burits in och fördelning till backlag

verkställdes.

Även denna gång hade jag fått Svarte Petter och hamnade med mitt bord på sluttampen. Men förvissad om att soppan skulle räcka även till oss höll vi oss lugna utan att protestera. För de som så önskade (och kunde) fanns det



Baren



Gösta 75 år



Uppbackning o skaffning

varm punsch i baren. Baren ja, inte vilket litet bord som helst med flaskor på. Nej en riktig, prydlig bar med höga stolar och bardisk i ett alldeles eget rum. Nå ja, innehållet i flaskorna är ju det samma som förut, men visst är det imponerande med en riktig bar.

När även de framdukade pannkakorna, två sorters sylt och vispgräddade fått en strykande åtgång var det dags att röja däckan (duka av). Kaffet var framdukat och lokalen klargjordes för föredragshållaren.

Men här hände något, Maj Bitt Bergström anträdde scenen och sjöng en kärleksvisa för maken Ove "Den första gång jag såg dig". Efter detta läste hon en kärleksdikt även den tillägnad honom. Vi blev alla lite tagna av denna lycka som de båda syntes stråla av.



Maj Britt

Efter en hel del tänk och olika knapptryckningar fick Kjell så småningom fart på projektorn och kunde få fram de bilder som Ulf hade med sig. Ulf inledde med att berätta lite om sig själv pensionerad från både Kungl Flottan och Handelsflottan sedan många år.

"För att hedra Flottans män har jag idag tagit på mig min gamla sjökaptensuniform Nu när ni sett den så vill jag gärna berätta litet om min bakgrund." Släkten Holm har i långa tider haft sin utkomst från båtar och havet.



Ulf Holm

I moderna tider var min fars-fars-far Anton Holm befäl på passagerarfartyget Södra Sverige som bl a anlöpte Nynäshamn på sin rutt efter ostkusten.

Farfar Knut Holm var sjöman och så småningom sjökapten, hamnkapten i Gamleby och framgångsrik båtbyggare.

Min far Yngve var en mer motsägelsefull man, en framgångsrik boxare i Småland, båtbyggare av vackra segeljakter i Norrtälje och Lidingö. Då småbåtsproduktionen led mot sitt slut före andra världskriget arrenderades Ystads Skeppsvarv som snabbt fick stora order av reparationer av skutor, byggnad av fiskebåtar och minsvepare, hade ett 50-tal man i arbete i mekanisk verkstad, bygghallar produktion i en fullskalig varvsverksamhet. Det pågående andra världskriget var en hektisk tid för honom, arbetade dag och natt och han dog alldeles för tidigt.

Under den här tiden var jag en till mina föräldrars förargelse en mycket skolkande skolgosse. Hellre vistades jag nere på varvet där jag kunde göra mig nyttig som springpojke, hämtade verktyg till gubbarna och lyssnade på sjörövarhistorier under matraster eller ombord i fartygen som låg vid varvet.

Jag behärskade alla gömslen på området och mina kommunikationsleder gick över bryggor och landgångar, ibland vrickandes i skeppsbåt till ankarläggarna.

Ni skall tänka er att hamnen var avspärrat område under kriget, vaktades av hemvärnet som på intet vis hejdade mig i mina ärenden och äventyr =allt utan tillstånd.

Hemma läste jag mest om sjöäventyr och det var säkert det som gjorde mig intresserad av långresor under segel. De olika ostindiska sjöresorna har dokumenterats i ett otal böcker och romaner så det var inte underligt att jag tjtade på min snälla mor om att gå till sjöss, redan i 10-års-åldern.

När jag var 12 rymde jag hemifrån för att som besättning följa med en tokig hälsokostbagare till Karlskrona. Alla ingredienser fanns i den resan= efterlysning, ingen mat ombord annat än hälso-frön, påhälsning av tysk patrullbåt i Bornholms sundet, masthaveri när vi seglade in i ett ubåtsnät i Karlskrona och hårdhänt straff vid hemkomsten.

Så familjen förstod nog det mesta när det 2 år senare, kriget var slut, jag var då 14, gick till sjöss med sjöfartsbok och allt ombord på det vackra skolskeppet Sunbeam.



Jag skulle få se världen, uppleva främmande länder och hav, jag hade kommit till mitt rätta element. Allt detta är en annan historia, nu ska jag berätta om Svenska OSTINDISKA KOMPANIET uppgång och fall.

I slutet av 1700-talet gick det sämre för företaget. Svenska Ostindiska Kompaniet, en spännande saga tiden 1731-1814.

Många personer i Sverige, som sneglat på de fabulösa inkomsterna som kommit från utländska rederier som seglat på traden fjärran Östern-Europa under 1600 talet, ville gärna starta ett svenskt





bolag med trafik på Kina. Flera europeiska stor-sjö-makter fick tillstånd (Oktrojer eller pass) för sådan trafik men det var svårt att skapa fram medel, pengar, i Sverige.

Ett lustigt förslag kom från ett gäng pirater på Madagaskar, de ville ha en fördelaktig handel med Sverige och det var kanske bara kung Karl den 12:es död som stoppade de förhandlingarna.

Av alla sjöfartsnationer som försökte sig på Ost-Indietrafik blev de holländska och engelska flottorna mest lyckade. I början dominerade holländarna, sedan kom engelsmännen med en enorm satsning vilken i princip fick full kontroll över den indiska handeln, vilket gjorde att svenskarna koncentrerade sig på Kinahandeln.

Sveriges ekonomi gick på knäna efter de stora nordiska krigen och man letade febrilt efter inkomstkällor. Sjöfart och handel blev prioriterat och 1731 kunde man bilda Svenska Ostindiska Kompaniet. Nu var det inte bara svenskar som stod för kapitalet utan både engelsmän, skottar och tyskar engagerade sig i de svenska fartygen.

Man fick Kungliga privilegier och dessa blev

utomordentligt lyckade för det nya företaget:

- Ensamrätt till all handel öster om Goda Hoppsudden
- Alla seglatser skulle gå från och till Göteborg
- Den svenska staten skulle få 100 daler silvermynt för varje skeppsläst (ett mått på fartygets lastförmåga= ett skepp mätte mellan 250-300 läster) plus andra skatter.
- Lasten skulle auktioneras bort i Gbg efter ankomsten.
- Man fick använda hur många skepp som helst men de måste vara byggda och utrustade i Sverige.
- Rätt att utfärda aktier för att finansiera expeditionerna.
- Fartygsbesättningarna behövde inte göra svensk militärtjänst och fartygen hade rätt att möta våld mot våld!
- Sist men inte minst var företagets bokföring hemlig!

Svenska ostindiska Kompaniet verksamhet har bestått av tre avdelningar under åren 1731 till 1786. År 1753 ombildades kompaniet till aktiebolag.

Inte mindre än 50 skepp varav 37 större användes under 132 expeditioner.

Naturligtvis såg omvärlden inte med blida ögon på svenskarnas framfart, engelsmän och holländare låg på lur och i hamnarna kunde det bli strid på kniven.

De första resorna gav fin återbärning om 25 % av det satsade kapitalet efter alla avdrag. Man hade satsat på hamnar i Indien och Kina. I Indien kom man i konflikt med engelsmän och fransmän och det slutade i



Bengt assisterar med mikrofonen



Golvurna

att svenskarna nesligen fick ge sig av utan handel.

Däremot gick det bättre i Kina. Trots flera fartygsförluster kunde en utdelning ske i mitten av 1700-talet med 347 procent utöver kapitalets återbetalning.

Flera kända svenska familjer, som satsat på kompaniet, erhöll fabulösa summor och skapade gedigna förmögenheter som finns i landet ännu i denna dag.

Sjukdomar och stormar reducerade besättningarna, ca 100 till 200 man mönstrades vid varje resa, och på hemresorna uppstod ofta haverier och proviantbrist. Fartygen var i början små men utvecklades raskt, de skulle vara lastdryga, ha plats för stora besättningar och kunna bära kanoner för självförsvar.

De var för klena för att kunna agera i krig. Under 1700-talet var det goda affärer men i början av 1800 gick det sämre för företaget och inga eller sämre utdelningar kunde ske. För Göteborgs del hade dock kompani-tiden varit en fantastisk tillgång och staden hade blomstrat. De stora mängderna med dyrbara indiska och kinesiska varor (siden, the, porslin och kryddor) spreds både i landet och till export över hela Europa.

Man hade en märklig cheffuppdelning på ostindieskeppen. Befälhavaren och kaptenen skötte fartyget till sjöss i alla ärenden under det att supercargören, skötte alla för-



Det populära blåvita porslinet

utbildade sjömän som även fortsättningen kunde trafikera världshav-
en och goda erfarenheter av skeppsbygge. De många skeppsbrotten
var katastrofer men de kompenseras av ännu fler lyckade resor.
Men i vår tid lyckades det att bärga del av lasten tillhörande skeppet
Göteborg som förlist, 1745, i inloppet till Göteborgs Hamn efter en
lång och dittills lyckosam resa. 1989 kunde då en mängd porslinsföremål hämtas upp
från sjöbottnen. En del av de inkomsterna gick till skapandet av en replik av ostindie-
fartyget Göteborg, samma fartyg som besökte Nynäshamn för några år sedan.

hadlingar i samband med
försäljning lasten och
inköp av ny.
År 1814 förklarades det
fri handel med Ostindien
för alla och då försvann
de flesta kompanier av
svensk typ!

Som ett resultat av
compani-tiden var att vi i
Sverige fick många goda



Supercargören



Handel i Kina

Jag såg dykningarna runt
skeppet Göteborg men jag
blev mer uppfylld av ett annat
äventyr: ostindieskeppet
Suecias hemresa och våldsamma
skeppsbrott.

Suecia byggdes i Stockholm
1736, var omkring 600 ton,
hade tre master och ca 30
kanoner.

1739 lämnade Suecia Sverige
för en resa under blott 24
årige Johan Rattenborgs befäl.
Man hade inte mindre än 7

supercargörer för lastens skull. Resan gick bra men den unge kaptenen dog i Bengalen
under resan.

Fullastad med österns alla härligheter
började man hemfärden sommaren
1740. Man beräknar att 1,5 milj.
silvermynt var lastens värde och
fartygets värde var då 120000
silvermynt. Allt gick bra, tros
skärmytslingar i hamnarna, försök
till kaperi och stölder och förluster av
manskap, ca 40 st. Allt detta förde
med sig att manövreringen av far-
tyget gick långsamt vilket fördröjde
fartyget. I medio av november 1740
hade man i alla fall kommit upp norr
om England på väg in i Nordsjön.
I höjd med Orkneyöarna, en beryk-
tad svår passage drabbades man av
en svår storm. I mörker och dålig

Ostindiefararen Göteborg





sikt stötte fartyget hårt på i sundet mellan North Ronaldsay och ön Sanday. Området är en veritabel fartygsfälla. Ett våldsamt tidvatten som orsakar kraftiga strömmar kastade fartyget mot land. Man försökte förgäves ankra men tågen brast. Kaptenen beordrade kapning av masterna. Besättningen kunde se över sundet till North Ronaldsay där det fanns befolkning. Men stormen slog sönder alla skeppsbåtarna och befolkningen i land hade inga båtar att gå ut med i stormen. Suecias besättning fick klara sig själva.

I en lagad skeppsbåt försökte ett 30-tal sjömän att ta sig över sundet trots kaptenens order. De klarade inte helt att komma över men hade tur att svepas norröver till en annan ö, Fair Isle. Ombord gjorde skutans

skotske timmerman en flotte och där lastade man enligt traditionen en stor hög med dyrbarheter förutom 10 st sjömän.

Till början såg allt ut att gå bra men så slungades flotten mot North Ronaldsys klippor, alla omkom, helt nära stranden. Skeppsprästen ombord surrade sig till en av de kapade masterna ombord för att rädda sig. En jättelik sjö tog dock masten och präst och de sågs aldrig mer.

En ny flotte gjordes av de sista 13 ombord. Med den lyckades de att ta sig över sundet med alla ombord helbrädda. Dock hade de inte fått med sig något av värde. För fartyget och last blev det en totalförlust.

Ortsborna på de skotska öarna säger att när storm och ström stillat sig kan man på havsbotten se delar av Suecias väldiga silver och guldskatter skimra i djupet.

Red not: Det av Ulf nerskrivna föredraget har i sin helhet använts och är endast varsamt redigerat.



Ulf avtackades med blommor och kraftfulla applåder. Vi som lyssnat hade lärt oss en liten del om hur livet till sjöss kunde te sig för länge sedan.

När alla gästerna hade gjort sig oskyldiga började de dra sig hemåt och återställningsarbetena kunde börja. När allt var klart såg lokalen snygg och prydlig ut och vi kände oss nöjda med allt som kvällen innehållit.



MARINSTUGAN

Inga större åtgärder har företagits under vintern. Stugfogden har sett till stugan då och då. Den nyinstallerade elvärmen på inkommande vattenledning har fungerat utmärkt, vattnet har stått på hela vintern utan problem.

Stugfogden har en liten lista med behövliga underhållsåtgärder och den kommer vi att skicka ut i nära framtid med inbjudan om deltagande under en arbetsdag. Det handlar mest om översyn/utbyte av stup-och hängrör samt skrapning och målning av vissa ytor på stugan och även på lillstugan. Vi hör av oss.

Som vanligt, välkomna ut till stugan. Njut av en fika på terrassen medans ni kollar in vad som händer på Örlogsbasens kajer.

Ring stugfogden Björn på 070-6363215 så får ni koden till larmet.

Björn och Kjell



Ni är alltid
att besöka stugan

Välkomna

**FLOTTANS MÄNS LOKALFÖRENING 11
I NYNÄSHAMN**





Karlssons köttbod & Catering
Fredagatan 10
149 30 Nynäshamn
Telefon 08-500 494 10
info@karlssonskottbod.se

*"Tänkt att medlemmar i Flottans Män i
Nynäshamn så får det 5 % rabatt när de besöker
det lilla stället"*



*"Vi tackar alla medlemmar som gett
och ger bidrag till tryckningen av
den uppskattade tidning Flottans Män"*

