

FLOTTANS MÄN

KAMRATSKAP

ÖRLOGSTRADITION

SJÖFÖRSVAR

Nr 1 2010



Östersjöns största rederi

FLOTTANS MÄN

Tidskrift för Flottans Mäns Riksförbund

Nr 1 Mars 2010

Årgång 76

ISSN 0015-4431

Förbundets Høge Beskyddare:
AMIRALEN H.M KONUNG CARL XVI GUSTAF
Rikshedersordförande:
ANDERS GRENSTAD
MARININSPEKTÖR



REDAKTÖR OCH ANSVARIG UTGIVARE:

Olle Melin - epost:omelin@telia.com

Tel 0455-23964

Författarvägen 9, 371 63 LYCKEBY



GRAFISK FORMGIVNING:

Dag Åshage

Tel 0455-48218

Fasanvägen 4, 370 30 RÖDEBY

TRYCKERI: Axel Abrahamsons Tryckeri, Karlskrona

ANNONSER:

Kontakta Birgitta Husfeldt-Ahl

epost: gittan.ahlm@telia.com

Telnr: 070-3317502, 0175-30303

KANSLI:

Teatergatan 3, 111 48 Stockholm

Tel: 08-678 09 08

Öppet tisdagar 09-16

Internet: www.flottansman.se

Adress e-post: riksförbundet@flottansman.se

POSTGIRONUMMER:

Riksförbundet: 5 88 19-4

Stora Tratten 35 61 09-9

FLOTTANS MÄNS RIKSFÖRBUND

Ordf: Kommendör Johan Forslund

Tel: 08-571 448 510

V.ordf: Kommendörkapten Jan Wikberg

Tel: 063-12 95 62.

Sekr och informationsansvarig:

Elektroingenjör Bo Schagerberg Tel: 08-530 447 57.

Kanslichef: Örlogskapten Lennart Bresell

Tel kansliet: 08-678 09 08 Tel hem: 08-449 31 58

lennart.bresell@telia.com

STORA TRATTEN (Arrendator LoF Stockholm)

PL 326, 130 25 Ingmarsö Tel: 08-542 461 26

Telefontid juni-augusti 09-10, 17-18



Ur innehållet:

Ledaren

3

Krönika 75 år

4-21



Flottans organisation under 75 år

22-24

Vapenutveckling under 75 år

25-27

Artillerieldledningar

28-29



De första Visbykorvetterna överlämnade

35



Sjörobotsystem

36-37



Torpedsystem

38-39



Från ånga till gasturbin

40-43

Ordförande under 75 år

44-46

Rekrytskolan 1942 del 2

56-57

Omslagsbild:

TALLINK annons

Nummer 2 2010 utkommer i juni. Manusstopp den 15 maj

Flottans Män firar 75 år



Det första decenniet på 2000-talet har just gått till ända och det nyss påbörjade årtiondet inleds med ett jubileumsår. Flottans Män firar 75-årsjubileum i år och årets första nummer av vår tidskrift är nästan till sin helhet ägnad att uppmärksamma jubileet med en resumé över innehållet i vår tidskrift under den gångna perioden och ett antal minnesartiklar och framåtblickande synpunkter.

För 75 år sedan såg omvärlden annorlunda ut än idag. Sviter efter den djupa depressionen gjorde sig alltså påmind runt om i världen. I Tyskland rådde en galopperande inflation och en man med långtgående vyer hade kommit till makten. Det stod tidigt klart, att Hitlers ambitioner sträckte sig långt utanför det egna landets gränser och inom några år besannades dessa farhågor.

Efter första världskrigets slut diskuterades, hur stor nedrustningen i Sverige skulle bli. Tyskland var avrustat och Nationernas Förbund hade bildats och ansågs vara en garant för en långvarig fred.

Försvarsbeslutet 1925 (FB25) grundade sig i hög grad på uppfattningen, att ett krig i Europa skulle föregås av en period av spänningshöjningar och försämrade relationer mellan stater och således ge tillräcklig förvarning och därmed tid för återtagning av en nedmonterad försvarsförmåga; ett sätt att slippa satsa de resurser nu, som egentligen är nödvändiga för att upprätthålla en relevant försvarsförmåga.

FB 25 handlade om, vilken omfattning krigsmakten skulle ha de närmaste åren, men kom att gälla ända till 1936. Beslutet innebar, att Sverige nedrustade, men att ett självständigt flygvapen bildades. Nedrustningen gällde dock i huvudsak armén, där ett stort antal förband avvecklades. Försvarsanslaget låg på en skrämmande låg nivå. Jämfört med de medel, som tilldelades försvaret 1914, var anslaget endast cirka 2/3 av dessa och belöpte sig till 120 Mkr.

Kärnan i flottan utgjordes av de pansarskepp, som levererats under slutet av VK 1, drygt 15 år gamla och uppbyggnaden av jagarvapnet hade inletts i slutet av 20-talet. Denna uppbyggnad avbröts dock och därför förelåg ett stort nybyggnadsbehov.

I det här läget bildades Flottans Män i maj 1935. En framsynt kommandörkapten vid namn Göran Wahlström insåg allvaret i läget i Europa, förstod att kriget var nära och kunde konstatera, att den svenska krigsmakten inte höll en sådan nivå, att den skulle kunna avslå ett angrepp mot Sverige. Han samlade därför ett antal likasinnade och bildade en förening med syfte

”Att utgöra en föreningslänk mellan i tjänst varande och före detta fast anställda och värnpliktiga vid flottan, vårda vapnets traditioner och möjliggöra ett närmare följande av dess utveckling, befordra gott kamratskap genom fri och otvungen samvaro på gemensamma minnens grundval samt befrämja utbyggnaden av sådan verksamhet som kan vara av gemensamt intresse för föreningsmedlemmarna”

Kamratföreningen fick snabbt ett relativt stort antal medlemmar och de närmaste åren efter moderföreningen hade bildats uppstod lokalföreningar runt om i landet. Medlemsanta-

let i Flottans Män ökade för varje år och den högsta siffran, 4300 medlemmar, nåddes 1941. Åren efter VK2 sjönk emellertid medlemsantalet för att återigen öka och nå nuvarande nivå om cirka 4000 i slutet av 80-talet. När vi går in i jubileumsåret, är vi 3822 medlemmar. En av våra största utmaningar blir nu att vidmakthålla medlemsantalet, trots vår höga medellålder, genom aktiva insatser för att rekrytera nya medlemmar.

För att följa grundarens ursprungliga syfte har Flottans Män, under sin 75-åriga tillvaro, samlat medlemmarna under honnörorden Kamratskap, Örlogstradition och Sjöförsvar. Det betyder, att vi skall vidmakthålla den vänskap, som formas, då man tjänstgör tillsammans ombord eller på anläggningar i skärgården under stundtals kärva betingelser, bevara de traditioner, som formats under långa tider i flottan samt verka för en positiv utveckling av vårt sjöförsvar.

När vi ser tillbaka på våra 75 år, kan vi konstatera, att vi varit framgångsrika avseende kamratskapet och traditionsbevarandet och Flottans Män har utgjort en bra länk mellan aktiva och före detta aktiva sjömän, men tyvärr har vår lobbyverksamhet inte satt några avgörande spår.

Vår viktigaste verksamhet idag är att samla likasinnade och vara en kamratförening, som förenar och stöder och som utgör en god plattform för alla med ett maritimt intresse.

Det, som definierar vår förening och samlar oss, är ju kärleken till havet, våra minnen och erfarenheter från Flottan och den gemenskap, som kommer av detta samt vårt intresse för sjöförsvaret och dess utveckling. Vår verksamhet bör därför även framgent präglas av kamratlig samvaro, där gammalt och nytt blandas; minnen och erfarenheter parat med information och diskussion om framtidsfrågor. Det, som var bra igår, behöver inte nödvändigtvis vara dåligt idag bara därför, att omvärlden har förändrats. Erfarenheter och kunskap från förr är värdefulla att ta med, när framtida förändringar och utveckling diskuteras.

I en tid när Försvarsmakten minskar dramatiskt och den allmänna värnplikten är under avveckling, har vi en alltjämt viktig roll att fylla, bland annat vad avser den så kallade folkförankringen, genom att diskutera försvarsfrågan, sprida åsikter bland vänner och bekanta och deltaga i debatten för att bilda opinion och söka påverka beslutsfattare i en för Flottan positiv riktning. Detta har alltid varit vår strävan och är i högsta grad giltigt även idag. 75 år efter vår förenings grundande. Jag vill därför hälsa alla Flottans Män välkomna till jubileumsfirandet med förhoppning, att detta även skall prägla verksamheten i lokalföreningarna under året.

Johan Brånlund





I år är det 75 år sedan Kamratföreningen Flottans Män bildades. Initiativtagare var dåvarande kommandörkaptenen Göran Wahlström. Man upptäckte, att flottan riskerade att gå förlorande ur det försvarsbeslut, som stod för dörren och skulle tas 1936.

Det gällde att skapa opinion och vid en träff på Skeppsholmen i maj 1935 beslutade de cirka 300 närvarande, aktiva och före detta aktiva, att bilda Kamratföreningen Flottans Män.

Bildandet av militära kamratföreningar låg i tiden och många av landets sådana kom till vid just den här tiden bl.a. till följd av det stora nedrustningsbeslutet 1925, Hitlers maktövertagande i Tyskland och de orosmoln detta innebar samt just väntan på 1936 års försvarsbeslut.

Som första artikel under jubileumsåret kommer en krönika över de 75 åren författad av Lars Biärsjö och Bo Holtman i Stockholmsföreningen och på detta följer ett antal artiklar, som speglar utvecklingen i vår flotta under 75 år.

Redan under året för föreningens bildande kom det första numret av Tidskriften Flottans Män ut och utgivningen har sedan fortsatt med 4 nummer årligen och tidningen skall spegla allt, som inryms i begreppen *Kamratskap – Örlogstradition- och Sjöförsvar*. Jag hoppas, att vi som gör tidningen, lever upp till detta mål.

Av den följande krönikan framgår medlemsutvecklingen i stort och jag ser som en av de främsta utmaningarna de kommande åren att utöka medlemsantalet och att föryngra medlemstocken.

Vi i redaktionen hoppas, att speglingen av de första 75 åren skall falla i smaken. Vi har dock fyllt på med några aktuella artiklar, eftersom flottan befinner sig i en brytningsperiod – den allmänna värnpliktens avskaffande och de ökade internationella uppdragen.

Trevlig läsning
Red.

Flottans Män

– en krönika över de första 75 åren

Sammanställd av Lars Biärsjö och Bo Holtman
Bilder Olle Melin

1935

Efter flera försök att bilda en kamratförening vid Flottan, blev frågan åter aktuell våren 1935 på ett förslag



av kommandörkapten Göran Wahlström. ”då det börjat läcka ut att Flottan skulle komma att gå mycket skamfilad ur den pågående försvarsutredningen och det nu gällde att samla alla goda krafter som ännu insåg vikten av att bibehålla en användbar första försvarslinje i form av en slagkraftig flotta.” En organisationskommitté om nio man tillsattes och redan efter tre veckor kunde man utfärda kallelse till konstituerande sammanträde den 7 maj.

Cirka 300 aktiva och före detta aktiva Flottans män samlades i Exercishuset på Skeppsholmen och där beslöt man att bilda en kamratförening med namnet Flottans Män. En styrelse på hela 30 personer valdes med viceamiral Carl Fredrik Riben

som ordförande och kapten Harald Schulze som 1:e sekreterare.

Lördagen den 25 maj anordnades föreningens första stora möte och gott och väl 1100 man från när och fjärran mötte upp vid mönstringsborden på exercisplatsen på Skeppsholmen. Inskrivningen började klockan 14.30 och tog sin rundliga tid. Flottans Musikkår spelade för dagen förstärkt med flera civila Flottans män. Efter kyrkparad, rundvandring, besök ombord på pansarskeppet Gustav V m.m. blåstes skaffningssignal och cirka 600 samlades vid långborden i gymnastiksalen för ärtmiddag. Ett mycket uppskattat underhållningsprogram utfyllde middagen med bl.a. en backlagssvis författad av styrelsemed-

lemmen Evert Taube, som också under middagen författade en dikt, som han sedan föredrog för det tacksamma auditoriet.

Redan den 30 maj deltog ett 70-tal Flottans Män i firandet av Svenska Flaggans Dag, som detta år var sammanslagen med riksdagsjubileets stadionfest.

Den 1 oktober utsändes det första numret av tidskriften Flottans Män. Det omfattade 24 sidor. Redaktör och ansvarig utgivare var föreningens allt i allo, kapten Harald Schultze.

I tidskriftens första nummer skildras bland annat föreningens tillkomst, styrelse och första möten samt Skeppsgosseåkarens 250-årsjubileum den 5 september. Under redaktionella meddelanden presenterades föreningsmärket. Det hade samma utseende som dagens, men omramningen var under det första året en förgylld kätting istället för dagen tross. Priset var 1:50 kronor.

1936

I tidskriftens nummer 1 refereras det första årsmötet den 4 november 1935, som hölls på restaurang Gillet vid Brunkebergstorg i dess största festvåning, vilken fylldes av cirka 400 medlemmar. Föreningens ekonomi, "som ej är dålig men ännu något osäker, hade föranlett styrelsen att föreslå årsavgiftens höjande (från en) till två kronor, vilket enhälligt antogs". Supén kostade kronor 3:50.



Exercishuset på Skeppsholmen

Den 25 januari ägde ett möte rum i Flottans Exercishus i Karlskrona med cirka 400 deltagare på initiativ av och med Flottans Män. På signalen "Alle man skaffning" tågade deltagarna till matinrättningen. Referenten förmodar, att "det nog var första gången som amiraler, kommandörer, flaggunderofficerare och värnpliktiga stått i matkö i brokig blandning".

Redan vid mötet 1935 i Stockholm bildades en lokalförening i Eskilstuna, som nu hade sitt andra möte på Café Svea med hög stämning.

1937

Föreningens andra årsmöte hölls den 4 november 1936. Även denna gång höll man till i Restaurang Gillets festvåning. Vid förhandlingarna godkän-

des bland annat en av styrelsen föreslagna stadgeändring. Den avsåg, "att för medlemmar, boende utom Stockholm, möjliggöra bildande av lokalavdelningar". En sådan var ju redan bildad i Eskilstuna.

Tiderna var kärva för många. Under kvällen igångsattes en insamling till en gammal kamrat, som led nöd och som seglat på *Vanadis* redan på 1870-talet. Insamlingen inbringade 157 kronor.

Enligt årsberättelsen för det gångna året var medlemsantalet 1 657.

Lokalavdelning nr 2 bildades i Jönköping vid månadsskiftet januari-februari 1937. Ungefär samtidigt bildades lokalavdelning nr 3 i Malmö. I mars inleddes traditionen med en stor träff med ärtmiddag. Den inleddes med ett föredrag i exercishuset inför cirka 300 närvarande.



Kokhuset på Sparre i Karlskrona

Söndagen den 9 maj marscherade ett tjugotal militära kamratföreningar och tre musikkårer från Kungsträdgården till Renberget på Skansen. Av de cirka 2 500 marscherande tillhörde 310 Flottans Män.

På Svenska Flaggans Dag den 6 juni fick Flottans Män en egen flagga.

Under året bildades lokalavdelningar i Göteborg och Helsingborg.

Årsmötet hölls den 12 november i Berns Salonger med cirka 500 deltagare.

1938

Den 28 januari bildades lokalavdelningen i Karlskrona. Avdelningar bildades även i Ängelholm och Borås.

Söndagen den 15 maj upprepades förra årets "kamratföreningarnas paradmarsch till Skansen". Tjugotre kamratföreningar ställde upp med sammanlagt cirka 5 000 man, varav omkring 400 från Flottans Män. De senare marscherade på eftermiddagen bakom Flottans Musikkår tillbaka till Skeppsholmen, där ärtmiddag intogs av 320 man ombord på *af Chapman*.

Svenska Flaggans Dag firades den 6 juni på Stadion och "även i år var Flottans Män den största kontingenten bland kamratföreningarna".



Fullriggaren *af Chapman* på Skeppsholmen



Flottans Musikkår Stockholm på marsch från Skeppsholmen. I täten flaggtrumslagare Ivar Lundgren

Ny lokalförening bildades i Norrköping den 14 juni.

Flottans Män skaffade sig ett eget mössmärke (vi har fortfarande samma), som kostade fem kronor. Mössa kunde köpas på NK för kronor 8:50 mot uppvisande av mössmärket, som syddes på av NK utan kostnad. I september var vi 2 442 medlemmar, varav 62 ständiga.

Den 11 november bildades lokalförening nr 10 i Västerås och strax därefter nr 11 i Nynäshamn.

Höstmöte hölls i Exercisskolans gymnastiksal på Skeppsholmen med cirka 400 deltagare.

1939

De 24 februari hölls årsmötet i Berns Salonger, som fylldes till sista plats av cirka 500 deltagare.

Nya lokalföreningar bildades i Östersund, Halmstad, Lysekil, Ystad och Uddevalla. Nya var på gång i Nyköping och Visby.

Söndagen den 14 maj mötte de militära kamratföreningarna för tredje gången upp till den stora vårparaden på Skansen. Som vanligt hade Flottans Män samlat de flesta deltagarna, cirka 300 äldre och yngre sjömän. Flottans Män fick därför äran att öppna tåget, företrädda av Flottans Musikkår.

Medlemsantalet är nu över 3 000.

Föreningen skall flytta sin expedition till Drottninggatan 17 "ute i sta-

den", varigenom kostnaderna avsevärt ökas.

1940

I första numret av tidskriften meddelas: "Den förstärkta försvarsberedskapen har omöjliggjort för sekretariatet att, som beräknat, överflytta expeditionen till den förhyrda lokalen i Drottninggatan 17. Genom högt skattat tillmötesgående från chefen för Stockholms Örlogsstation har föreningen beretts möjlighet att hava kvar expeditionen i Kasern 1 på Skeppsholmen."

Till årets traditionella Trettondagsfest inbjöds i första hand beredskapsinkallade A-klassares familjer. "Möt upp mangrant. Slingra för några timmar verklighetens ondska för Edra barn och därmed för Eder själva."

Till årsmötet i Berns Salonger hade trots inkallelser drygt 350 medlemmar mött upp.

Flottans Mäns femårsjubileum den 7 maj avses inte firas. "Tiden är inte gjord för jubileer och därmed löpande kostnader." Den 1 maj blev en historisk dag för Sverige, då för första gången ett enigt svenskt folk slöt upp kring en gemensam devis "För Sveriges frihet och oberoende". Cirka 400 Flottans Män med anhöriga deltog i manifestationen i Stockholm.

1941

Årsmötet avhölls den 28 februari. Hela det stora Bernsetablissemanget var som vanligt förhyrt och fylldes av cirka 400 medlemmar. Årsavgiften för år 1942 fastställdes till tre kronor, vilket innebar en höjning med en krona. Medlemsantalet är nu 4 300.

I rapporter från flera lokalavdelningar berättas om trevliga årsmöten med föredrag och trivsam samvaro med damer, mat och dans. Verksamheten i många lokalavdelningar har dock mattats något under det gångna året, eftersom en stor del av medlemmarna varit inkallade till beredskapstjänst långt från hemorten.

Till kamratföreningarnas uppmarsch till Skansen den 18 maj hade även detta år cirka 400 FM-kamrater ställt upp. Svenska Frivilligkåren i Finland deltog för första gången. Vid årsskiftet bestod Riksförbundet av 17 lokalavdelningar.

1942

Vid den traditionella nyårsreveljen på Skeppsholmen fick Flottans Mäns medlemmar med familjer tillträde, mot uppvisande av föreningens årskort för år 194, för brovakten.

Bernsetablissemanget var stängt för ombyggnad, varför årsmötet förlades till Medborgarhusets stora konferenssal. Efter sammanträdet höll föreningens avgående 1:e vice



Försvarsminister Per Edvin Sköld



Jagarloynan på Hårsfjärden

ordförande, kommandör Helge Strömbäck en mycket intressant orientering om den nya flottan. Den efterföljande supén intogs i Göta Källares festsal. Den goda och rikliga supén kostade deltagarna varken kött- eller smörkuponger. Drygt 350 medlemmar deltog.

Lördagen den 10 maj tågade de militära kamratföreningarna traditionellt upp till Skansen, där försvarsminister Sköld talade. Över 200 förbundsmedlemmar deltog, vartill kom 200 blåkragar från Stockholms Örlogsstation.

På Svenska Flaggans Dag den 6 juni hade arrangörerna begränsat deltagandet till 100 man från Flottans Män. Denna kvot överskreds dock.

Ny lokalavdelning bildades i Vadstena. Till lokalavdelningen i Göteborgs novemberträff serverades den andliga spisen av kapten Åke Lindemalm (blivande marinchef), som talade om samverkan mellan Flottan och Flygvapnet.

Ärtmiddagen på Skeppsholmen avåts den 31 oktober. Ransoneringen medförde, att deltagarna måste lämna nio restaurangkuponger för bröd samt tre kuponger för smör.

1943

De bistra tiderna hade så när satt

stopp för julfesten den 6 januari. Inga som helst licenser erhöles för att skaffa ransonerade varor som kaffe, kakao, socker, grädde med mera. Men skam den som ger sig! Julfest blev det även om kaffe och choklad med mera var surrogat. Tre restaurangkuponger för bröd fick erläggas, liksom 2:50 kr för äldre och 1:50 för barn under 15 år.

Årsmötet den 26 februari var åter förlagt till Berns, men man fick bara tillgång till Stora Salen. Deltagarantalet stannade vid 340, troligen mest beroende på att priset på supén måste sättas så högt som till 6:50 kr.

Den 16 juni tågade 50 vitmössade Flottans Män in på Borggården på Stockholms Slott bland de 9000 svenskar, som hyllade vår folkkäre konung på hans 85-årsdag.

Idétävlan utlystes om Flottans Mäns brevmärke. Sjutton förslag inkom. Tredjepristagarens förslag låg sedan till grund för en bearbetning av artisten Roland Kempe. Bearbetningen fastställdes av styrelsen som föreningens brevmärke.

Ärtmiddag intogs på Skeppsholmen den 30 oktober. ”De som önska fläsk till ärtorna, skola samtidigt som biljetten betalas med tre kronor, å expeditionen lämna sex köttkuponger och 50 öre per portion, varvid särskild fläskbiljett erhålles.”





HM Konung Gustav V i kortege med anledning av 85-årsdagen

1944

Sedan länge hade planer funnits på att skaffa föreningen en holme i Stockholms Skärgård och vid sista styrelsemötet året innan uppdrogs åt sekreteraren att vidta erforderlig utredning. Han efterlyser nu förslag från medlemmarna. "Vi kanske under kamratrekretsens mångflikade mantel rentav skulle kunna skaka fram en donator!"

Årsmötet den 10 mars var förlagt till restaurang Gillet. Årsavgiften för år 1945 fastställdes till kronor 3:50.

Från oktobernumret av tidskriften citerar vi: "Äntligen! Äntligen har vi fått vår egen ö! Och vilken ö sedan! Först skola vi nu stilla kamraternas nyfikenhet beträffande öns läge. Den ligger cirka en halv distansminut rätt syd om Jolpan, d.v.s.



Stora Tratten

Finnhamn vid Husaröleden. Det var just till Finnhamn, som vi styrde kosan under förra årets utflykt, men vi anade inte då, att den vackra ön, som vi rundade, strax innan vi kom in i Husaröleden och som på kortet kallas Stora Tratten, ett år senare skulle bli vår egen ö. Så en dag sitter sekreteraren och bläddrar i Dagens Nyheter och av en ren slump får han bland fastighetsannonserna se en annons om en ö i yttre skärgården. Fem minuter senare var förbindelse nådd med säljaren."

1945

Söndagen den 6 maj firas föreningens 10-årsjubileum på Skeppsholmen följt av jubileumsmiddag på Grand Hotels Spegelsal till en kostnad av kronor 9:50 samt tre bröd- och tre smörkupper. Spegelsalen blev fullsatt (350 personer). Bland gästerna märktes försvarsminister Per Edvin Sköld. Till den festliga stämningen bidrog även i hög grad, att andra världskriget just vid denna tidpunkt avslutades i vår del av världen.

Av föreningens cirka 4000 medlemmar tillhör omkring 1 900 huvudföreningen i Stockholm och 2 100 de 17 lokalföreningarna. Föreningens expedition har flyttat till gamla Atlantic, Teatergatan 3.

På Stora Tratten reste pionjärerna det första huset på ön, medan de



Ransoneringskort

bodde i ett lånat tält. Till ön ordnades också de första utfärderna för föreningens medlemmar.

1946

Årsmötet hölls den 1 mars i restaurang Gillets festvåning. Cirka 230 kamrater mötte upp. Reviderade stadgar antogs av årsmötet.

På Stora Tratten startade brunnssborrningen denna sommar. En militärbarack har anskaffats och ligger nedmonterad i avvaktan på transport till Stora Tratten nästa vår.

Lokalföreningarna i Helsingborg och Borås har under året upplösts. I Sundsvall har en ny lokalförening bildats. Medlemsantalet vid årsskiftet var i huvudföreningen 3 270.

Mellan den 14 000 man starka Marineforeningen i Danmark och Flottans Män har under året ett fruktbärande samarbete ordnats, såväl med huvudföreningen i Stockholm som med lokalföreningen i Malmö. Styrelsen hoppas, att detta samarbete skall ytterligare utvecklas.

1947

Den inköpta baracken fraktades ut till Stora Tratten och sattes upp där. Den skall användas som klubbhus och fick namnet "Evert Taube".

Den 10 augusti gjordes utfärd till Stora Tratten. I oktobernumret av vår tidskrift står: "På långt håll såg vi flaggan vaja på den nyresta masten vid den likaledes nya präktiga ångbåtsbryggan." Den stora begivenheten var invigningen av klubbhuset.

Kontakt etablerades mellan Navy Club of USA och Flottans Män.

Till höstens traditionella ärtmid-dag den 1 november hade över 300 kamrater mött upp, det största antalet på många år.

1948

Vid årsskiftet var antalet medlemmar 3 334, varav 2 054 i huvudföreningen.

Årsmötet hölls den 16 april på restaurang Gillet. Cirka 300 medlemmar hade mött upp. Sedvanlig glädje och gamman rådde under kvällen. En insamling ordnades för en ung hustru med två barn, efterlevande till en av dykarna, som deltog i bärg-



Notholmen utanför Södertälje

ningen av ubåten Ulven och som avlidit i sviterna efter en olycka vid bärgningsarbetet.

Södertäljeavdelningen köpte sin hittills arrenderade ö Notholmen. Huvudföreningen inbjöds att förlägga sin sommarutfärd till Notholmen, vilken blev mycket lyckad.

Livliga kontakter odlades med vänföreningen i Danmark.

En ny lokalavdelning bildades i Norrtälje. Tioårsjubileum firades under året av avdelningarna i Västerås, Karlskrona, Ystad och Norrköping med välordnade fester.

En norsk motsvarighet till Marineforeningen i Danmark och Flottans Män bildades i Oslo under nam-

net Norges Orlogsforening. Förbindelse har upptagits mellan de tre föreningarna och man avser att fördjupa det nordiska samarbetet.

1949

Medlemsantalet var vid årsskiftet 3 506, varav antalet i huvudföreningen var 2087. Årsmötet hölls på restaurang Gillet med cirka 300 deltagare. Den 4 september firas på elva platser i landet Beredskapens Dag på initiativ av Flottans Män med anledning av tioårsminnet av beredskapen intagande. Kustflottans större fartyg kunde på grund av övningsverksamhet bara delta på ostkusten, men de mindre spreds ut så gott det gick.



Kryssaren Tre Kronor

I Stockholm gjordes på förmiddagen besök ombord på kryssaren Tre Kronor och på eftermiddagen samlades man framför Sjöhistoriska Museet. Klockan 1730 avtågade man med musik till Skeppsholmen, där ärtmiddag intogs.

På Stora Tratten installerades en stor del av pansarskeppet Tapperhetens gunrumsinredning i klubbhuset.

Nya avdelningar bildades i Gävle och Varberg.

1950

Reglemente för förande av Flottans Mäns flagga, fana och standart fastställdes av föreningens styrelse. Ett musköteri bestående av en korpral och tjugo man bildades vid huvudföreningen.

Den 19 januari förverkligade huvudföreningen en gammal idé med kamrataftnar på Örlogshemmet för medlemmarna med anhöriga i enkelhetens tecken. Under vintersäsongerna återkom detta i princip en torsdagskväll per månad. Behållningen från klubbafnarna tillföll Stora Tratten. Årsmötet hölls på restaurang Gillet.



HKH Prins Bertil på väg till sin motortorpedbåt

I stadgarna intogs dels att utlänning kan få vara korresponderande medlem i föreningen, dels att styrelsen skall bestå av minst 15 och högst 25 personer.

För att förstärka föreningens ekonomi infördes utrymme i tidskriften för jul- och nyårshälsningar till en kostnad av fem kronor.

Hertigen av Halland, Prins Bertil accepterade kallelse som föreningens hedersledamot.

1951

En samarbetskommitté bildades för att på svensk sida svara för danskt – norskt – svenskt samarbete. Första uppgiften är att anordna ett nordiskt kamratföreningsmöte i Göteborg. Femtio man deltog från vardera Danmark och Norge samt 300 från Sverige. Ett fylligt tredagarsprogram genomfördes. Den speciella kamratföreningsfesten på lördagskvällen hölls på Nya Varvet med Flottans Mäns i Göteborg som värd.

Årsmötet hölls på restaurang Gillet med cirka 200 deltagare. Den våldsamma inflation, som följt med Koreakriget, medförde, att årsmötet beslöt att höja medlemsavgiften till fyra kronor.

Den 3 juni hade Malmöavdelningen inbjudit Marineföreningen i Köpenhamn, som kom med 175 man och en musikkår i spetsen. Festligt och gemytligt som alltid, när danskarna är med.

Stora bekymmer med kostnadsökningar för tidskriften förelåg. Största kostnadsökningen utgjordes av papperskostnaden som på två år stigit från 850 till 2 250 kronor. Inflationen gjorde också, att annonsstocken stadigt minskade. Man gick nu ner från 26 till 20 sidor per nummer och sänkt papperskvalité i väntan på bättre tider.

1952

Årsmötet hölls på restaurang Gillet den 18 april med cirka 200 deltagare. Styrelsemedlemmarnas antal fastställdes till 16. Kommendör Berthelson gav en intressant orientering om "Flottans nybyggnadsprogram".

Vid årsskiftet var medlemsantalet 3

639 varav 2 029 i huvudföreningen. Lokalföreningen i Helsingborg hade återupplivats.

1953

Klubbafnarna på Örlogshemmet var omåttligt populära. Under föregående år blev vinsten ej mindre än 1 400 kronor. (Obs! I dåtida penningvärde), som oavkortat går till underhåll av Stora Tratten. Två nya stugor och en bastu har uppförts. Holmfogden S. O. Björk, allmänt kallad Morfar, avgick. Han hade då varit holmfogde sedan begynnelsen.

I Oslo hölls det "Fjärde Nordiska Soldat- och Örlogsförbundsmötet" den 12–14 juni med ett femtiotal svenskar, varav åtta från Flottans Män.

1954

Västeråsavdelningen blev med en stuga kallad "Landro" huvudsakligen genom ordförandes försorg.

Den 22 maj hade Norrtäljeavdelningen inbjudit 100 Flottans Män att från Hårsfjärden få medfölja jagaren Uppland till Norrtälje. Tyvärr var vädret inte det bästa. Norrtäljeavdelningen hade tillsammans med Norrtälje stad ordnat en välkomstmottagning i Söcitetsparken. Stor parad för flaggan genomfördes av en trupp från HMS Uppland. Därefter besöktes Lv 3 med middag i regementets matsal.

Den 30 oktober hölls den traditionella ärtmiddagen på Skeppsholmen. Det var sista året, som det inledande mötet avhölls i Exercisskolan, eftersom Moderna Museet skulle överta byggnaden.

1955

Sista gången var det också, som den traditionella julfesten den 9 januari kunde hållas i Exercisskolan. Den besöktes av 444 betalande och gav ett överskott på 1 185 kronor.

Den 5 november avlider föreningens initiativtagare, konteramiral Göran Wahlström.

Föreningens 20-jubileum firades på Berga den 14 maj..



Jagaren Uppland

1956

I avsaknad av Exercisskolan på Skeppsholmen hade årets julfest för första gången förlagts till Örlogshemmet, där man disponerade hela nedre våningen.

I Karlskrona har Flottans Män fått lokal i före detta Skeppsgossekasernen, som möblerats upp med kajak- och gunrumsmöbler från gamla fartyg.

Årsmötet hölls som vanligt på restaurang Gillet.

Kamratföreningarnas årliga uppmarsch hade i år förlagts till Kungsträdgården i stället för Skansen och med samling och avmarsch från Artillerigården. Detta för att underlätta för äldre kamrater att delta. Prins

Bertil högtidstalade och hundratals Flottans Män deltog.

1957

Medlemsantalet är nu cirka 3 600. Det 6:e Nordiska Militära Kamratföreningsmötet hölls i Stockholm under tiden 31 maj till 2 juni. På programmet fanns bland annat uppvaktning på slottet för Konungen, korum i Riddarholmskyrkan, vårparad, samkväm vapenslagsvis, utflykt till Skokloster med lunch på Barkarby flygflottilj och en stor bankett på Grand Hotell Saltsjöbaden.

Göteborgsavdelningen har skaffat egen fana i flaggblått siden med broderat FM-emblem i mitten och Göteborgs stadsvapen broderat i

övre inre hörnet. Något för andra avdelningar att ta efter!

1958

Intresset för de tidigare så populära klubbafnarna på Örlogshemmet tycktes ha avtagit, varför inga sådana arrangerades under våren. De återupptogs på hösten enligt allmän begäran.

Årsmötet hölls som vanligt på Gillet. Efter supén kåserade chefen på Älvsnabbens senaste långresa, kommandörkapten Fredrik Taube, om resan "så piggt och trevligt, att han hade det eljest efter supén rätt prat samma auditoriet helt i sin hand".

1959

Årsmötet hölls den 17 april på Gillet. Årsavgiften, som från och med detta år höjts till sju kronor för medlemmarna i huvudföreningen och fem kronor i lokalföreningarna, beslöts bli oförändrad. Medlemsantalet var vid föregående årsskifte 3 500. Utfärd stundade med HMS Patricia den 4 maj samt nordiskt kamratföreningsmöte i Oslo den 19 till den 21 juni.

1960

Föreningens 25årsjubileum firades på Berga den 7 maj. Medlemsavgiften för huvudföreningens medlemmar beslöts att höjas från sju till tio kronor 1961. Jubileumsmiddagen intogs i matsalen Valhall. För första gången utdelades det nyinstiftade hederstecknet till vissa därav förtjänta. Flottans Mäns hederspris utdelades för första gången vid Försvarets Läroverk till bäste elev från Flottan.

1961

Årsmötet den 21 april hölls denna gång på Hotell Malmen. Till ny vice ordförande valdes kommandörkapten Fredrik Taube, som i fortsättningen skulle komma att betyda så mycket för Flottans Mäns utveckling och verksamhet.

Kostnaderna för tidskriften har åter stigit markant, varför årsmötet fastställde en höjning av lokalavdelningarnas årsavgifter från fem till lägst sex kronor.



Skeppsgossekasernen i Karlskrona





Minfartyget Älvsrabben

Det Åttonde Nordiska Militära Kamratföreningsmötet ägde rum från den 26 till den 28 maj i Köpenhamn och på Kronborgs slott under sedvanliga former.

1962

Flottans Mäns hederspris delas för första gången ut vid officersexamen på Sjökrigsskolan. Det delas ut till den elev, som har bästa sammanlagda betyg i ämnena "praktiskfartygs manöver" och "praktisk navigation med astronomiska observationer".

Karlskronaavdelningen måste lämna sin lokal i före detta kasern Ankarstierna, men erbjuds en ny i Gamla Teaterbyggnaden vid Varvs-gatan.

Lokalavdelningarna i Göteborg



Färjan Skeppsholmen, som gick mellan Djurgårdsvarvet och Skeppsholmen, här som Kungsholmen mellan Tjurkö och Kungsholmen i Karlskrona skärgård

och Malmö firar båda sitt 25-årsjubileum den 31 mars.

Ärtmiddag på Skeppsholmen den 1 november kombinerades med visning av Vasamuseet. Transportmedel var varvsfärjan.

1963

Årsmötet den 25 april hölls denna gång på Kungliga Sjökrigsskolan i Näsbypark, dit ett 80-tal kamrater fördes i bussar. Årsavgiften fastställdes oförändrad. Huvudföreningens Damklubb har bland mycket annat bekostat telefoninstallation på Stora Tratten.

Svenska Flaggans Dag firades i år för första gången på Skansen.

En mycket stämningsfull högtidlighet ägde rum på Galärvarvets kyrkogård den 10 augusti, då tolv offer från regalskeppet Wasa förlisning jordfästes.

Vid ärtmiddagen den 31 oktober skedde samling vid Högvakten, varefter följde marsch med musik runt Skeppsholmen till kyrkan, där korum hölls. Manskapsmatsalen blev sedan fullsatt.

1964

Årsmötet hölls i Gamla Sjökrigsskolan honnörssal på Skeppsholmen. Årsavgiften till huvudföreningen beslöts att höjas till 15 kronor. Prenumerationsavgiften för tidskriften var 3:50 kronor.

Från den 1 juli hålls expeditionen enbart öppna tisdagar och torsdagar klockan 12 • 16.

På medlemmarnas önskan beslöt styrelsen att upplösa avdelningen i Gävle den 1 januari 1965. Det totala medlemsantalet i Flottans Män var vid årsskiftet omkring 3 000.

1965

Årsmötet hölls i Gamla Sjökrigsskolan honnörssal där ett hundratal medlemmar samlats.

Genom kommendör C.E. Måléns bortgång i juli förlorade tidskriften korsordsredaktör och redaktionen



Ubåtsdepåfartyget Patricia



Kungl Sjökrigsskolan Näsbypark

nödgades med beklagande konstatera, att någon ersättare ännu inte kunnat anskaffas.

1966

Vid årsmötet den 28 april valdes kommandör Fredrik Taube till ordförande i huvudföreningen och kommandörkapten 1.gr Roland Engdahl till 1. vice ordförande. Redan till julnumret av tidskriften hade Fredrik Taube och Roland Engdahl rekryterat ny redaktör.

1967

Till årsmötet kom det cirka 150 medlemmar av totalt ungefär 2 600. Som ny sekreterare valdes kapten Vilhelm Frithz in i styrelsen. Vidare invaldes bland andra 1. högbåtsman Emanuel Fornander och 1. högbåtsman Henry Eklund. Dessa nämnda kom sedan att under många år tillsammans utgöra navet i verksamheten.

På valborgsmässoafton hälsades våren enligt gammal god tradition ut på Kastellholmen med fackeltåg, stort bål och vårtal.

1968

Årsmötet avhölls den 25 april med god anslutning. Medlemsantalet var vid årets slut 2 322.

På valborgsmässoafton är det 1.vice ordförande Roland Engdahl som håller talet till våren vid val-

borgsmässofirandet på Kastellholmen.

Den 24 oktober invigdes Göteborgsavdelningens Marinstuga av riksordföranden Fredrik Taube.

1969

Årsmötet hölls i Gamla Sjökrigsskolan varefter ärtmiddagen för sista gången intogs i maskapsmatsalen, eftersom örlogsbasens utflyttning till Muskö börjar den 1 juli. Ärtmiddagen den 23 oktober intogs i stället på Vasavarvets restaurang, sedan museet först besökts.



Fredrik Taube

Kamratföreningsmötet i Karlskrona blev en stor framgång för arrangörerna med invigning på Stortorget, varvsbesök, skärgårdstur, flyguppvisning m.m. Banketten hölls i Sparres matsal.

En ny lokalavdelning bildades i Karlshamn den 25 november.

Vid årsskiftet upphörde Skeppsholmens församling och den 86-åriga amiralitetspastorn Gustaf Brandt höll sin avskedspredikan på första advent efter 43 år som församlingens ledare.



Interiör från Marinstugan Göteborg



Skeppsholmskyrkan

1970

Den 12 mars fyllde Evert Taube 80 år och Flottans Män uppvaktade.

Årsmötet omfattade lördagen den 25 april för förhandlingar på Skeppsholmen och söndagen den 26 april för besök på nya Musköanläggningen.



Evert Taube

1971

Årsmötet hölls Gamla Sjökrigsskolan den 24 april och kombinerades med rundtur i Stockholms hamn följande dag. Därefter följde båtfärd till Sjökrigsskolan i Näsbypark för lunch.

Traditionen med valborgsmässhål på Kastellholmen fortsätter trots utflyttningen av örlogsbasen 1969. Det är Ostkustens örlogsbas, som tillsammans med Flottans Män och föreningen före detta Skeppsgossar håller i arrangemanget.

1972

För första gången skall huvudföreningens årsmöte hållas utanför Stockholm och Karlskronaavdelningen har beredvilligt ställt upp den 12-14 maj med fullmatat och omväxlande program. I strävan att oftare komma tillsammans har också för första gången kamrater från Danmarks Marineförening och Norges Orlogsförbund inbjudits att delta. Intresset och deltagarantalet överträffade styrelsens djärvaste förväntningar. Totalt deltog cirka 200 kamrater. Av årsberättelsen framgår, att medlemsantalet vid årsskiftet var 2 412. I september återupptod lokalföreningen på Gotland efter att antal års förpuppning.

1973

Ängelholmskamraterna firar 35-årsjubileum med ett riktigt Skånegille för 130 kamrater med damer. Huvudföreningens årsmöte förlades till Honnörssalen i före detta Sjökrigsskolan på Skeppsholmen och ärtmiddagen intogs på Drottning Victorias Örlogshem.

Medlemsantalet har de tre senaste åren ökat med cirka 100 per år och är nu 2 504. Henry Eklund övertog sysslan som kassör i styrelsen. Han hade sedan många år även svarat för medlemsregistret.



Amiralitetspastor Gustaf Brandt

1974

Huvudföreningens årsmöte, Rix 74, hölls i Sundsvall 10-12 maj. Förutom de 40 sundvallskamraterna hade 75 andra Flottans Män från när och fjärran mött upp.

En ny lokalförening bildades i Kristianstad. Därmed har Kamratföreningen Flottans Män nu tjugo lokalföreningar.

1975

Riksårs mötet hölls i Gamla Sjökrigsskolans Honnörssal. Cirka 130 kamrater deltog i själva mötet och 16 av de 20 lokalföreningarna var representerade. En punkt på dagordningen gällde det nya hedersankaret, som komponerats av marindirektör Gunnar Schoerner och visades upp i ett första exemplar.

Det brittiska landstigningsfartyget *HMS Fearless* besökte Stockholm i mitten av maj. Ett trettiotal man från fartyget idkade lägerliv med övernattnings i tält på vår klubbholme Stora Tratten.

Den 8 december överlämnades det första exemplaret av hedersankaret med tillhörande diplom till Vår Höge Beskyddare Kung Carl-Gustav under en audiens.



HM konung Karl XVI Gustaf,
förbundets höge beskyddare



Övningsskonerten Falken i hård sjö

1976

Skåneföreningarna Helsingborg, Kristianstad, Malmö och Ängelholm inbjöd gemensamt till riksårsmöte i sitt landskap. Årsmöte och inkvartering arrangerades F 10 Ängelholm den 7–9 maj. Årsmötet beslutade att höja årsavgiften för 1977. Avgiften hade varit oförändrad sedan 1971. Antalet medlemmar hade passerat 3 000. Från 1969 till 1975 ökade antalet med 37 %. Efter årsmötet företogs en bussrundtur, som slutade i Landskrona där m/s Stella Scarlett embarkerades för kamratmiddag och underhållning. En lokalförening bildas i Piteå.

Den 19 juni fick Sverige åter en drottning vid ett riktigt sagobröllop. Flottans Män var med och paraderade, när brudparet embarkerade kungaslupen Vasaorden vid västra färjeläget på Skeppsholmen för färd utmed relingsmannande och hurrande besättningar på svenska, brittiska och danska örlogsfartyg till Logårdstrappan.

1977

1977 års Nordiska kamratföreningsmöte i Ystad i augusti började med rundturer i södra Skåne och fortsatte följande dag för de marina kamrater-

nas del med en fem timmars övningsseglats med skonerna *Gladan* och *Falken*. Fredrik Taube skrev i tidskriften engagerat om nordiskt samarbete och gjorde en sammanställning av de sexton hittills hållna kamratföreningsmötena.

1978

Riksårsmötet ägde rum på Nya Varvet i Göteborg under helgen 20–21 maj, där cirka 200 kamrater deltog och föregicks av en ordförandeträff på fredagskvällen. Efter lördagsförmiddagens årsmöte gjordes en mycket uppskattad hamn- och skärgårdstur.

1979

Till riksårsmötet i Exercishallen på Berga den 21 april hade cirka 150 kamrater från när och fjärran mött upp tillsammans med ett antal prominenta gäster med marinchefen Per Rudberg i spetsen. Fredrik Taube avgick som riksordförande efter fjorton mycket framgångsrika år. Han efterträddes av Wilhelm Frithz.



Marinchefen
Per Rudberg



Vasaorden



Av årsredogörelsen för 1978 framgår, att medlemsantalet i Flottans Män nettoökat sedan 1969 med 968 kamrater till 3270, det vill säga med 42 %. Detta är i första hand Fredrik Taubes förtjänst.

1980

Riksårsmötet hölls i Östersund. Ny i styrelsen blev bland andra Erik "Ludde" Lundén, som nu startade sin karriär som FM riksunderhållare. Harald Schulze avled. Han organiserade Flottans Mäns start 1935 och var under mer än tjugotre år en mycket driftig och initiativrik generalsekreterare.

1981

Riksårsmötet hölls på Sjökrigsskolan i Näsbyark den 7-9 maj. Större delen av fredagen den 7 ägnades åt ordförandeträff i Kastellet på Kastellholmen. Bland annat presenterade stadgekommittén förslag till ändring av stadgarna från 1950-talet.

En ordförandeträff ordnades även på hösten, vilket därefter blivit inskrivet i stadgarna. Den hölls i Kastellet på Kastellholmen i Stockholm den 10-12 oktober.

1982

Riksårsmötet hölls på Fårö. De lokala myndigheternas välvilliga intresse var stort. Närvarande var landshövdingen, militärbefälhavaren, kommunalrådet samt cheferna för KA 3 och Lv 2. Man beslöt bland annat att höja årsavgiften för 1984 med fem kronor.

Det Andra Nordiska Marina Kamratföreningsmötet anordnades i Göteborg den 4-6 juni.

Vid höstens ordförandemöte i Stockholm var sexton lokalföreningar representerade. Hedersordförande Fredrik Taube deltog också med liv och lust.

1983

Riksårsmötet genomfördes i Stockholm den 6-8 maj till full belåtenhet. Cirka 200 kamrater deltog. Den militära logementskapaciteten i stockholmsområdet var vid denna tid liten, varför riksårsmötet i huvudstaden



Kryssaren Gotland

detta år och framdeles måste bygga på Drottning Victorias Örlogshem samt på vandrarhem och motsvarande standard, om priset skall kunna hållas rimligt.

De nya stadgarna fastställdes. Nyheterna var bland annat:

- Flottans Mäns Huvudförening döptes om till Flottans Mäns Riksförening.

- Stadgarna uttalar att Flottans Män är en allmännyttig och öppen ideell förening.

FM Gotland invigde den 28 maj sin nyinköpta Marinsuga. Genom beslut av CM och marinens museikommité har kryssaren Gotlands skeppsklocka deponerats hos FM Gotland.

1984

Riksårsmötet hölls i Växjö. Bland annat invaldes Sven Karlsson som skulle komma att göra en ovärderlig

och handgriplig insats i Trattenkommittén. Efter förhandlingarna gjordes en färd på Helgasjön med den snart hundraåriga ångaren Thor, vilken av bland annat Flottans Män i Växjö tagits fram ur sin "förnedring" och putsats upp med kärleksfulla händer.

Det Nordiska Marina Kamratföreningsmötet arrangerades för första gången i Norge den 1-3 juni.

Årets händelse på Stora Tratten var ett bröllop den 11 augusti.

1985

Kamratföreningen Flottans Män fyller 50 år. Riksårsmötet hölls under förmiddagen i gamla Fundamentshuset, numera Skeppsholmsgården och Sjöfolkhögskolan. Årsavgiften för 1987 beslöts att höjas med ett smärre belopp. Under eftermiddagen genomfördes en anslående jubi-



Ångaren Thor på Helgasjön utanför Växjö

leumshögtid i Skeppsholmskyrkan. Jubileumsmiddagen hölls i militärstabsbyggnadens matsal vid Lidingövägen och på söndagsförmiddagen samlades man på Sjöhistoriska Museet för visning. Som särskild attraktion kunde en monter vid entrétrappan beskådas, som innehöll Flottans Mäns minnen och föreningsartiklar. Montern väckte även allmänhetens intresse för vår verksamhet. Efter visningen embarkerades en Delfinbåt, som under servering av landgång med öl och kaffe styrde ut genom Djurgårdsbrunnskanalen, runt Lilla Värtan och via Fjäderholmarna till Strömkajen, där kamraterna skingrades.

1986

Riksårsmötet hölls på I 16 i Halmstad. Till ny riksordförande valdes Göte Blom och till den nya befattningen kanslichef valdes Torsten Malm. Det fjärde Nordiska Marina Kamratföreningsmötet arrangerades den 5-8 juni på Sveaborg i Helsingfors. Det var ett välorganiserat och givande möte. Höstens ordförande-

konferens hölls i Norrköping. Lokalföreningen utövade ett föredömligt värdskap. Kanslichefen rapporterade bland annat, att nuvarande regelverk för utdelande av presstöd ändras i och med årets utgång och blir mer restriktivt. Flottans Män har uppvaktat kulturrådet och lämnat in ansökan om fortsatt stöd. Vi fick avslag på denna ansökan vilket radikalt försämrade tidskriftens ekonomi.

1987

I fråga om rekrytering har lokalföreningen i Södertälje slagit ett unikt rekord. Efter ett utskick till 500 värnpliktiga har 75 nya medlemmar värvats, vilket innebar en fördubbling av medlemsantalet.

Riksårsmötet var förlagt till Berga Örlogsskolorden 24-26 april och samlade cirka 130 medlemmar. Smärre stadgeändringar beslöts: att Flottans Män är partipolitiskt obunden (istället för opolitiskt), att kassör ändras till kanslichef m.m.

Lokalföreningen i Göteborg firade sitt 50-årsjubileum den 10 oktober. 250 personer deltog i jubileum-

smiddagen. Även lokalföreningen i Ängelholm firade sitt 50-årsjubileum dock i mindre skala.

1988

Riksårsmötet hölls den 26-28 maj i Karlskrona i perfekt regi av lokalföreningen. Cirka 230 medlemmar deltog. En tänkbar ordförande (Bo Malmsten) och en vice ordförande (Staffan Kvarnström) invaldes för "inskolning" till en kommande lokalförening i Stockholm.

En marsch efter riksårsmötet genom centrala Karlskrona med flygande fanor och klingande spel blev för många en nostalgisk höjdpunkt. Spontana lovord från flera värnpliktiga gav bevis för, att "de gamle kan".

Vid ett styrelsesammanträde i Stockholm, fördes en livlig diskussion om ägandeförhållandet beträffande Flottans Mäns ö Stora Tratten om den tillhör riksföreningen eller den blivande lokalföreningen i Stockholm?



Sveaborg



1989

Riksårsmötet var förlagt till Stockholm och Skeppsholmen. För ett veckoslut återerövrade vi vår holme. Redan på fredagen den 21 april hissades Flottans Mäns standert som "befälstecken" på af Chapman och på lördagsmorgonen var det "stor flaggning" över topparna, glasslagning och hornblåsning enligt gammal tradition. Söndagens korum hölls också ombord. Riksårsmötet hölls i Skeppsholmskyrkan och cirka 140 medlemmar deltog. Ny styrelse med nio ledamöter med regional förankring valdes.

Det totala antalet medlemmar är nu cirka 4 200 fördelade på 23 lokalföreningar. Efter årsmötet gav Stockholms Stads Presidium en

mottagning i Stadshuset för att befästa de goda relationerna mellan staden och örlogsflottan.

I samband med riksårsmötet höll lokalföreningen i Stockholm konstituerande sammanträde med val av styrelse.

1990

Chefen för Marinen beslutade att örlogsflaggan på Kastellholmen, som blåst där i 350 år, inte längre skulle blåsa, eftersom stabskompaniets förläggning till Skeppsholmen hade upphört. Flottans Män samlade namn till en fulltecknad törnlista av frivilliga flagghissare och donatorer, som ville skapa en stiftelse för samma ändamål.

Frågan löstes emellertid på myn-

dighetsnivå inför de starka reaktionerna och från och med nationaldagen den 6 juni blåste åter örlogsflaggan på Kastellet.

Riksårsmötet hölls i Göteborg och kombinerades med Nordiskt Marint Kamratföreningsmöte. Kvällen bankett avnjöts sedan i bästa stämning i stora matsalen på KA 4.

Hedersordförande Ville Fritz tog initiativ till att arrangera en militärhistorisk resa under tre dygn för att högtidlighålla 200-årsminnet av svenska flottans seger i slaget vid Svensksund den 9 juli 1790.

1991

Med perfekta arrangemang stod vår näst yngsta lokalförening Haninge som värd på Berga Örlogsskolor för årets riksårsmöte sista veckoslutet i april. Stora Tratten var givetvis en huvudfråga vid den inledande lokalföreningskonferensen. Ola Backman presiderade på sitt första riksårsmöte och han inledde med en speciell reverens för vår äldste hedersordförande Fredrik Taube, som trotsat ohälsa, och infunnit sig med assistans av femton år yngre dito, Ville Frithz. Lokalföreningens i Karlshamn musikgrupp turnerade i USA denna sommar. En minneshögtid över jagarolyckan vid Hårsfjärden den 17 september 1941 hölls. Över 300 personer samlades invid resterna av jagarbryggan i Märsgarnsviken.

Den 1 oktober flyttade riksföreningens kansli in i ett eget rum på Drottning Victorias Örlogshem.

1992

Tidskriftens redaktör Stellan Bojerud begärde att få avgå. Ny redaktör blir Torsten Malm.

Vid riksstyrelsens sammanträde i slutet av mars redogjorde Rune Klingborn för den datorutrustning, som inköpts till kansliet och för vidare utveckling, krav på registret, datorstöd till lokalföreningarna mm. Efter frivilligt åtagande var Rune Klingborn redan färdig med "datorisering" av föreningens hela medlemsregister plus prenumerationsförteckning, ett stort och tidskrä-



Örlogsflaggan vajar från Kastellet

vande arbete. Flottans Män är honom ett stort tack skyldigt!

Rikssårsmötet hölls i Härnösand med vår yngsta lokalförening som arrangör. Äldste deltagare var en av våra stiftare 1935, den nu nästan 90-årige Tor Hellenius. Den nye kanslichefen kommandörkapten Jan Inge-son presenterades för årsmötet.

För nionde året i rad hölls Kronandagarna till minne av de cirka 800, som omkom, när regalskeppet Stora Kronan förläste utanför Ölands ostkust den 1 juni 1676.

Stockholmsföreningen invigde sin föreningslokal den 26 november ombord på isbrytaren Sankt Erik, som normalt ligger förtöjd som museifartyg vid piren intill Wasamuseet.

1993

Hedersordförande Fredrik Taube avled den 16 april, 84 år nyss fyllda.

Rikssårsmötet den 23-25 april var förlagt till Kristianstad, där lokalföreningen samtidigt firade 20-årsjubileum. Organisatören Torsten Nilsson hade lyckats mobilisera militära och kommunala myndigheter till en stor uppslutning, som inte lät kristianstadsborna sväva i okunnighet om, att Flottans Män var i stan.

1994

Rikssårsmötet hölls i Halmstad den 27-29 maj och höstens lokalföreningskonferens arrangerades av lokalföreningen i Västervik.

1995

Föreningen firade sitt 60-årsjubileum den 12-14 maj på KA 1 i Vaxholm. Tidpunkten borde ha borgat för ett stabilt vårväder, men när man på fredagsmorgonen den tolfte tittade ut genom fönstret, möttes man av en vintersyn med ett decimetertjockt snötäcke. Snön smälte visserligen under dagen, men någon vårvärme blev det inte.

Till jubileet kom 200 Flottans Män och 94 damer.

Under fredagen gjordes en rundvandring på KA 1 och deltagarna fick information om och se regementets vapenutrustningar. Därefter intogs förbrödringsvickningen.

Rikssårsmötet hölls på lördagen i KA 1 moderna filmsal. Antalet medlemmar är nu 4 212.

Eftermiddagens marsch genom Vaxholm fick fart på livsandarna. Nio svenska flaggor och tolv föreningsfanor fördes. Jubileumsbanketten serverades i KA1 matsal för inte mindre än 365 personer.

1996

Västervik bjöd på kyla och regn den 15-18 maj, då rikssårsmötet hölls. Mötet hölls på Gränsö Slott, där Gunnar Bengtsson tog över som rikssordförande efter Ola Backman och Lennart Bresell invaldes in i riksstyrelsen.

Kvällens bankett aväts på Gräsö Slott av 270 personer.

Årets lokalföreningskonferens hölls i Varberg 4-6 oktober.

1997

Sekreteraren i Flottans Män i Östersund, Kjell Åke Akselsson, introducerar Flottans Män på internet genom att skapa föreningens första websida.

Lokalföreningen i Karlskrona anordnade Kronandagarna 5-7 september på Öland.

Lokalföreningen i Norrköping invigde, under mycken pompa och ståt, sin Marinstuga.

Lokalföreningen i Göteborg anordnade Rikssårsmötet och firar samtidigt sitt 60-årsjubileum.

1998

Föreningens medlemsantal är nu 4 059 och antalet lokalföreningar är 24.

Rikssårsmötet hölls i Karlskrona 22-24 maj med över 300 deltagare och det tionde Nordiska Kamratföreningsmötet hölls på Berga 12-14 juni.

Göteborg blev första lokalförening, som fick en egen hemsida kopplad till Flottans Mäns websida. Som god tvåa kom Karlshamn.

1999

Rikssårsmötet hölls i Norrköping 13-15 maj. Mötet hölls i Holmens Bruks ombyggda maskinsal. Efter mötet genomfördes en flaggmarsch genom stadens hjärta, rätt igenom ett köpcentrum till Hedviks kyrka, där korum hölls.

Kvällens festbankett hölls i Louis-hallen för nästan 300 personer.

Lokalföreningarna i Härnösand och Sundsvall svarade gemensamt den 1-3 oktober för höstens lokalföreningskonferens.

Ytterligare fem lokalföreningar har fått egna hemsidor.

2000

FM Nynäshamn arrangerade den 1-3 juni Rikssårsmötet. Mötet hölls i Folkets Hus. Efter mötet formerades till tåg, som leddes av MKO Musikkår och som marscherade genom staden.



T121 Spica i Risdal, Muskö

Till kvällens festbankett bänkade sig över 200 deltagare. Det hela avslutades med ett enastående praktfullt fyrverkeri. Efter söndagsmorgonens avrustning på Berga hade man lagt in en visning av Muskö berganläggning.

Söndagen den 10 september hedrades offren från regalskeppet Stora Kronan genom sedvanlig högmässa i Hulterstads kyrka och efterföljande högtidlighet vid gravarna.

2001

Detta år anordnades för första gången ett Riksårsmöte till sjöss. Det var Stockholmsföreningen, som arrangerade möte ombord på m/s Gabriella under resa till Helsingfors tur och retur under tiden 13-15 maj. Under söndagseftermiddagen embarkerade cirka 200 deltagare och på kvällen avåts en trivsamt förbrödringsvickning. På måndagsmorgonen hölls riksårsmötet och därefter åkte deltagarna buss ut till hjältegravarna vid Sandudd. Där vidtog en värdig ceremoni med kransnedläggning med vår fanborg i parad. Under eftermiddagen gjordes en guidad rundvandring på Sveaborg. Dagen avslutades med festbankett och därefter med dans och glatt umgänge i baren.

2002

Skeppsholmskyrkan avsakraliseras under året. Göteborgsföreningen var värd för Riksårsmötet ombord på m/s Stena Germanica samt

i Kiel den 23-25 april. Kransnedläggning skedde vid Mariene Ehrenmahl och besök ombord på museibåten U 995.

Ny kanslichef för Riksförbundet blir örlogskapten Lennart Bresell. Två nya redaktörer för vår tidskrift, Olle Melin och Dag Åshage, tar vid. Vid lokalföreningskonferens i Västervik den 5 oktober diskuterades bl. a. där bland annat rekryteringsfrågor.

2003

Det är 60 år sedan Ulvenkatastrofen. Minnesceremoni hölls den 15 april utanför Stora Pölsan ombord på HMS Belos. Ett stort antal anhängare till de omkomna ubåtsmännen deltog. Riksårsmötet ägde rum i Halmstad på Lv 6 (gamla I 16) den 16-18 maj med Flottans Män i Halmstad som arrangör. Festbanketten ägde rum på Tylöhus.

Före kanslichefen och före detta skeppsgossen Henry Eklund avled den 23 augusti 87 år gammal.

Kronandagarna hölls på Öland den 5-7 september med värdar från Karlshamnsföreningen. Inkvartering skedde på Solhyddan i Köpingsvik. Den avslutande högtidligheten ägde rum vid Hulterstads kyrka med gudstjänst och blomsternedläggning vid de omkomnas gravar.

2004

Ubåtsvapnets 100-årsjubileum firades under maj månad i Karlskrona och under augusti månad i Stock-

holm, då Stockholmsföreningen deltog.

Riksårsmötet arrangerades i Västervik den 14-16 maj. Förläggning skedde på Lysingsbadet och förhandlingarna genomfördes på Bryggaren i Västervik.

Föreningen fd. Skeppsgossar samlades ombord på af Chapman för det sista årsmötet och med bankett på Långa Raden 8.

2005

Flottans Män fyllde 70 år. Riksårsmötet ägde rum i Karlskrona den 27-29 maj med möte på Sparresalen och därefter marsch genom staden till Stortorget. Vid banketten på anrika Stadshotellet deltog marininspektör Jörgen Eriksson och tf. marininspektör Anders Grenstad. Ny Rikshedersordförande blev Anders Grenstad.

2006

Riksårsmötet genomfördes den 8-10 maj under ledning av norrlandsföreningarna Bottenviken, Härnösand, Sundsvall och Östersund under resa till Tallinn med m/s Victoria. Rundtur i Tallin genomfördes också.

Kronandagarna på Öland 8-10 september anordnades av Stockholmsföreningen. Inkvartering skedde på Solhyddan i Köpingsvik samt gravceremoni ägde traditionsenligt rum vid Hulterstads kyrka på söndagen.



Marine-Ehrenmal Laboe och U 995 utanför Kiel



Ceremoni på Hulterstads kyrkogård



Kristel, eminent guide i Tallinn

2007

Riksårsmötet Göteborg • Kiel anordnades av Göteborgsföreningen den 24-26 april. Träff anordnades med föreningen Marienekameradschaft vid besök i Laboe samt kransnedläggning i Minneshallen. Vid Riksårsmötet diskuterades bland annat Flottans Mäns klubbdress och märken. Försvarsmaktsdag arrangerades i Malmö den 3 juni.

Emanuell (Manne) Fornander avled den 15 november 94 år gammal.

2008

Riksårsmöte i Höllviken anordnades av "En fyra Skåne" (Flottans Män i Kristianstad, Malmö, Trelleborg och Ängelholm). Förläggning skedde på Falsterbo kursgård. Kommendör Johan Forslund efterträdde som ny riksförbundsordförande kommandör 1.gr Gunnar Bengtsson. En uppskattad bussutflykt gjordes till Skåne och Falsterbo.

Drottning Victorias Örlogshem fyllde 100 år.

2009

Riksårsmötet var förlagt till Västervik den 22-24 maj på med förläggning på Lysingsbadet och med cirka 150 deltagare.

Ulvendagarna genomfördes i Göteborg den 4-6 september. På lördagen genomfördes lokalföreningsmöte ombord på m/s Trubaduren. På Danafjorden lades 33 rosor ut med namnbricka på varje omkommen besättningsman. På söndagen skedde kransnedläggning vid Ulvenmonumentet.



Parad genom Karlskrona med Marinens ungdomsmusikkår i täten



Rolf Bengtsson från Ängelholm släpper en ros med namnbricka på en omkommen ubåtsman

Flottans organisation och personal under 75 år.

Organisation.

När Flottans Män bildades 1935 var en stor organisationsförändring för flottans del under genomförande. År 1936 inrättades myndigheten Chefen för Marinen (CM). Kustflottan (Kfl) och de lokala sjöstyrkorna, som i sin tur bestod av Stockholmsavdelningen, Karlskronaavdelningen och Göteborgseskadern, vilka tidigare varit underställda Kungl. Maj:t (regeringen/försvarsdepartementet), underställdes CM. Marindistriktet med regionalt ansvar och operativ ledning inom sina respektive kustavsnitt inordnades även de under CM.

I marindistriktet inordnades de lokala sjöstyrkorna, örlogsvarven m.m. Kustflottan behöll t.v. sin fria ställning som en sammanhållen stridande sjöstyrka i krig och som ett utbildningsförband i fred.

Sammanhållande för anskaffning och underhåll av fartyg, vapen och förnödenheter var Kungl. Marinförvaltningen, som hade funnits inom Amiralitetskollegiet sedan 1634. Kungliga Marinförvaltningen fick sitt namn 1878. Förvaltningen slogs samman med de andra försvarsgreninriktade förvaltningarna 1968 och Försvarets Materielverk bildades. Detta existerar fortfarande om än i reducerat skick.

I Kustflottan ingick flottans viktigaste fartyg såsom pansarskepp, kryssare, jagare och ubåtar. I lokalförsvarsförbanden, som lydde under marindistriktschefen, ingick mindre fartyg såsom minsvepare, vedettbåtar, bevakningsbåtar, men även äldre pansarskepp, jagare och ubåtar kunde ingå.

År 1956 upphörde Kfl som sammanhållen stridande enhet och ombildades till ett rent utbildningsförband. Marindistriktet ombildades till Marinkommandon med sjöoperativa uppgifter och färdigutbildade förband ur kustflottan skulle tilldelas olika marinkommandon beroende på läget.

År 1961 överfördes Chefens för Marinen operativa uppgifter till ÖB och år 1966 omvandlades marinkommandona till Örlogsbaser. Dessa behöll i stort marinkommandonas uppgifter avseende ledning av sjöstridskrafterna men nu under chefen för respektive militärområde (MILO).

För underhåll av fartygen fanns tre örlogsvarv i resp. Stockholm/Muskö, Karlskrona och Göteborg.

Vid Karlskronavarvet skedde dessutom en omfattande nyproduktion av örlogsfartyg.

Inom varje Örlogsbas fanns förtöjningsområden, där en basbataljon gav stöd till örlogsfartyg, som behövde komplettera förråd eller repareras.

I slutet av 1950-talet anskaffades helikoptrar till marinen och på 1960-talet hade det skapats två divisioner, varav den ena baserades inom MKO och den andra inom MKV. På 1990-talet inordnades alla helikoptrar i Försvarsmaktens Helikopterflottlj.

År 1990 återskapades marinkommandoorganisationen och nu genom sammanläggning av Örlogsbaserna med Kustartilleriförsvaren till en enhet, som på detta sätt blev väsentligt större än någon gång tidigare. Organisationsförändringarna fortsatte och år 1994 blev försvarsmakten en myndighet med ÖB som myndighetschef. Den siste marinchef som var myndighetschef med totalansvar för personal, materiel och ekonomi var viceamiral Dick Börjesson. P.g.a. det Kalla Krigets slut startade en nedläggningsvåg av förband och en förändringstakt, vad gällde marinen ledning, av sällan skådat slag. CM blev CML (chef marinledning), som senare blev Generalinspektör för Marinen och som senare blev Inspektör för Marinen (MI). Allt detta skedde under loppet av några få



Pansarskeppet Gustav V



Kustflottans heraldiska vapen



Örlogsvarvet i Karlskrona på 1950-talet

år. Idag är Inspektören för Marinen marinens främste företrädare och leder med sin stab inom ramen för Insatsledningen i Högkvarteret de marina förbandens övningar och insatser samt utveckling i stort. Inom Försvarets Materielverk är en flottilj-amiral inom Produktionsledningen sammanhållande för anskaffningen till marinen.

Inte något av de tre varven finns kvar inom marinen. Av de marin-kommandon, som fanns i mitten på 1990-talet, återstår idag en underhållsorganisation i Karlskrona, som benämnes Marinbas, medan marin-kommandonas tidigare ledningsfunktion ligger i Högkvarteret.

Även, om det inte är flottans or-

ganisation, förtjänar det nämnas, att av Kustartilleriets stora organisation återstår idag ett amfibieregemente



Sista karlskrivningen av skeppsgossar 1939. Ceremoni på Ankarstiernas kaserngård



Marinbasen i Karlskrona

(Amf 1) och vapenslaget är omdöpt till Amfibiekåren.

Flottans fartygsförband utgörs av 1:a ubåtsflottiljen, 3:e sjöstridsflottiljen och 4:e sjöstridsflottiljen. Sedan ett antal år ingår minröjningsförbanden i sjöstridsflottiljerna. Till marinen hör förutom de nämnda fartygsförbanden Sjöstridsskolan, Marinbasen och Amf 1

Personal

Skeppsgosseinstitutionen var en god bas för rekrytering av yrkesskickliga båtsmän och underofficerare till flottan. Denna personal utgjorde stommen i personalen ombord på fartygen under mycket lång tid. Skeppsgossekåren bildades 1685 och existerade ända till 1939, fyra år efter att Flottans Män bildades.

Utbildningen av sjöofficerare ägde rum vid Karlbergs slott tillsammans med arméns kadetter fram till 1878, då utbildningen förlades till en ny-



byggd sjökrigsskola på Skeppsholmen.

År 1943 flyttades utbildningen till en nybyggd skola i Näsby Park med sin bas i Näsby slott. Nu kan sägas, att cirkeln är sluten, efter att den grundläggande utbildningen av sjökadetter är tillbaka på Karlbergs slott efter några år i Karlskrona och på Berga Örlogsskolor.

Befälskårerna har genomgått flera förändringar under de gångna åren. År 1972 infördes begreppen plutons-, kompani- och regementsofficer, som i stort sett motsvarade tidigare underbefäl, underofficer och officer.

År 1983 infördes begreppet yrkesofficer för de tre ovan nämnda grupperna och vi fick då grupperna yrkesofficer, reservofficer och värnpliktig officer.

Under 1980-talet fick vi också kvinnliga värnpliktiga och kvinnliga yrkesofficerare.

År 2009 har vi fått en övergång till tvåbefälssystem, vilket mer överensstämmer med internationella normer. Tidigare yrkesofficerare har delats upp i Officer (taktisk inriktning) och Specialistofficer med djupa yrkeskunskaper inom olika fack.

De värnpliktiga har alltid haft en viktig roll i flottans besättning. Uppgiften för fartygsledningarna var under fredstid att tillsammans med örlogsskolorna utbilda en omgång värnpliktiga varje år. Under beredskapsåren på 1940-talet tjänstgjorde ungefär 2800 värnpliktiga per år i flottan. De hade en tjänstgöringstid på 200 dagar, som kunde förlängas, om läget så krävde. Allmän värnplikt infördes år 1901 och kommer att upphöra den 30 juni 2010. Tanken var (är), att försvarsmakten skulle (skall) anställa personal motsvarande de värnpliktiga på långtidskontrakt om 3-5 år. Detta strider emellertid mot de lagar, som gäller på svensk arbetsmarknad. Har man haft en anställning mer än ett år, har man enligt dessa lagar rätt till fast anställning. Detta gör, att försvarsmakten inte kan anställa de sjömän, som t.ex. tjänstgjort i Aden-viken i jakt på sjörövare. Det betyder, att när detta

skrivs i februari 2010, har vi en situation, där vi har avskaffat värnplikten utan att den fortsatta bemanningen är säkerställd. Försvarsmakten planerar för att situationen skall klar-

na under 2010, så att anställningar skall kunna ske.

Gunnar Bengtsson
hedersordförande.



Sjökrigsskolan på Skeppsholmen



En av flottans kvinnliga officerare på fartygsbrygga

Fritidstoa
förbränningsstoaletter

Glöm all
latrinhantering!

08-615 25 25 www.fritidstoa.se

Vapenutvecklingen de senaste 75 åren

Artilleri

Kanoner infördes som fartygsbeväpning under 1300-talet. Dessa gjutjärnskanoner laddades med svartkrut och som projektiler användes sten- eller järnkulor. Lite förvånande är, att dessa tidiga kanoner var s.k. bakladdare, d.v.s. projektil och laddning fördes in i eldröret bakifrån nedlagda i ett löst kammarstycke. Dessa kanoner var lika farliga för den egna besättningen som för fienden. Man sänkte inga skepp med dem, men de utgör ändå embryot till moderna tiders fartygsartilleri.

Låt oss nu göra en tidsresa och ta en titt på fartygsartilleri under de senaste 75 åren. År 1935 förfogade Kungl. Flottan över ett stort antal kraftigt bestyckade artillerifartyg, några fartyg till åren komna men med ett artilleri, som stod sig ganska väl i konkurrensen. Beskrivningarna av pjäserna begränsas till fartygens primärbestyckning.

Svårt artilleri

Pansarskeppen av Äran-klass från 1901 närmade sig 1935 pensionsåldern, men levde vidare några år och tre av dem, *Äran*, *Tapperheten* och *Manligheten* tjänade till och med några år efter andra världskrigets slut.



Pansarskeppet *Tapperheten*

Fartygens 21 cm ssk (=snabbskjutande) tornpjäs m/98 var den första snabbskjutande svåra kanonen och den första med Bofors nykonstruerade ogivalskruv. De 17 pjäser, som tillverkades i Bofors åren 1900-1909, var de första pjäser, där nickelstål användes. Eldhastigheten var ett skott/minut.

Alldeles innan riksdagsvalet 29 september 1911 beslöt regeringen att bevilja medel för pansarskepp av Sverige-klassen och beställning av artilleripjäser från Bofors.

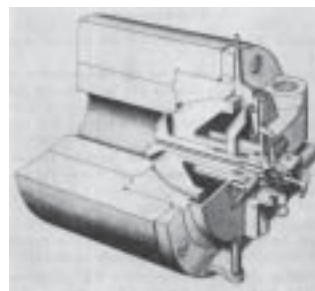
28,3 cm var den största kaliber som dittills framställts och innebar en återgång och ökning av kalibern från tidigare 21 cm. Det var också den första svåra kanonen med AB Bofors ogivala kammarskruv. Skottvidden översteg för första gången 200 hm (hektometer). 12 kanoner, jämte en provkanon något olik de övriga, tillverkades

åren 1914-1917. Sverigeskeppen blev med denna pjäs och sin förhållandevis höga fart överlägsna, antingen i fart eller i artilleristisk styrka, alla fartyg upp till 2 å 3 gånger Sverigeskeppens displacement. Denna pjäs utgjorde kärnan i det svenska sjöförsvaret under längre tid än någon annan pjäs, nämligen från 1917 till 1952. Två eldrör finns bevarade och är uppställda på krönet av Rävåsen i Karlskoga resp. på Artillerigården i Örlogshamnen Karlskrona. Med 28,3 cm pjäs m/12 upphörde serien av flottans svåra kanoner.



28 cm pjäs på Artillerigården Örlogshamnen Karlskrona

Svåra (kaliber över 20,3 cm) och medelsvåra (kaliber 10,6 -20,3 cm) artilleripjäser var fram till 1940-talet byggda med skruvmekanism. Utvecklingen av dessa mekanismer nådde sin höjdpunkt i och med införandet av Bofors ogivalskruv och en förbättrad tätinrättning; De Banges tätinrättning. Kanoner med skruvmekanism krävde, med några undantag, manuellt öppnande och stängande av mekanismen

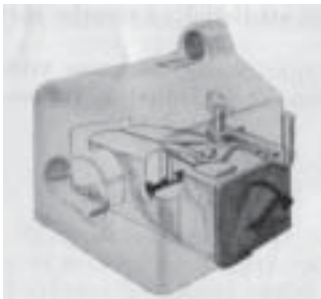


Ogivalskruv

Moderna pjäsers kilmekanism är inte någon ny innovation. Redan under slutet av 1800-talet tillverkades lätta pjäser med denna typ av mekanism. Den första medelsvåra kanonen med kilmekanism var 15,2 cm tornpjäs m/42 på kryssarna *Tre Kronor* och *Göta Lejon*. Kombinationen av kilmekanism och ammunition med drivladdningen i hylsa gav en mycket bra tätning, som förhindrade att krutgaserna läckte ut bakåt genom mekanismen.



Pjäser med kilmekanism benämndes snabbskjutande (ssk), då mekanismen öppnades med endast ett handgrepp, samtidigt som tomhylsan kastades ut. Med kilmekanismens införande kunde för första gången helautomatiska pjäser konstrueras.



Kilmekanism, horisontalkil till 12 cm kanon

Medelsvårt artilleri

Ett stort tekniksprång togs, då kryssarna *Tre Kronor* och *Göta Lejon* byggdes. Dessa flottans största stridsfartyg bestyckades med sju 15,2 cm kanoner uppställda i två dubbeltorn och ett trippeltorn. Denna pjäs var världens första 15,2 cm helautomatiska allmålspjäs, den kunde sättas in mot både sjömål som luftmål och även mot landmål. Den var flottans första 15,2 cm kanon med kilmekanism och den första med enhetspatron.

Medelsvåra pjäser utgjorde primärartilleri på jagare. Den mest förekommande pjäsen var 12 cm pjäs m/1924, som utgjorde huvudbestyckningen på Klas-, Sköld- och stadsjagarna, som bar vardera 3 st. pjäser. 33 st. pjäser tillverkades av Bofors AB. Pjäsen har halvautomatisk horisontell kilmekanism. När stadsjagarna utrangerats eller byggts om (*Visby* och *Sundsvall*) under 1960-talet överförs pjäserna till armén, som använde dem som fast artilleri i Norrbotten. Totalt 27 pjäser värnsätts inom armén, den sista så sent som 1987 vid Stenbron i Gällivare.

Jagarna växte i storlek och då jagarna *Öland* och *Uppland* sjösattes 1945 respektive 1946 bestyckades de med 12 cm kanoner m/1944 i två dubbeltorn. Denna pjäs är en utveckling av 12 cm kan m/24, dock bara halvautomatisk. En variant, 12/44-44A, utgjorde huvudbestyckning på jagare av Östergötlandklass.

Höjdpunkten av jagarutvecklingen blev tillkomsten av "förbättrad landskapsjagare" d.v.s. Hallandklassen med sina två 12 cm torndubbelautomatpjäser m/1950. 12/50 var den första 12 cm automatkanonen med enhetspatron och den första 12 cm kanonen med vätskekylda eldrör.

12 cm torndubbelpjäs m/1950 blev slutet på flottans medelsvåra artilleri. Två torn finns bevarade på Jagaren Småland, som ligger som museum i Göteborg. (Maritiman). Ett eleverande system från jagaren *Hallands* aktra torn finns bevarat i AB Bofors museum.

Lätt artilleri

Minde fartyg som minsvepare och torpedbåtar bestyckades med lätta pjäser. De vanligaste kalibrarna var 20 mm, 40 mm, 57 mm och 10,5 cm.

10,5 cm pjäs m/40 och m/42 kan närmast beskrivas som en förminskad 12 m/24 och fanns på minsvepare av Arholma-klass.

57 mm pjäser m/1889 levde kvar ända in på 1940-talet som bestyckning på vedettbåtar och på Arholma-klassen i väntan på att 10,5 cm pjäserna skulle hinna levereras. Den halvautomatiska 57 m/89 med sin vertikalt arbetande kilmekanism kan med fog kallas urmodern för dagens helautomatiska lätta pjäser. Pjäsen används ännu i denna dag men då inte som bestyckning på stridsfartyg utan som salutpjäser i Skeppsholmsbatteriet, på Stumholmen i Karlskrona och på Kungsholmsfort.



Salutbatteriet på Skeppsholmen

57 mm pjäser kom att bli en vanligt förekommande kaliber. Kryssaren *Göta Lejon* bar efter moderniseringen 1957-58 fyra 57 mm automatpjäser m/1950, fregatterna *Visby* och *Sundsvall* bar två och torpedbåt typ *Spica* en. *Spica*-klassen ombestyckades 1975 med en modernare 57 mm pjäs.

Pjäsen konstruerades av Bofors och fanns i enkellavettage och dubbeltornlavettage.

57 mm torndubbelautomatpjäs utgjorde vid sidan av 40 mm apjäser närluftvärn på jagare av Hallandklass.

Utvecklingen av 57 mm pjäser fortsatte och under det tidiga 1970-talet kom 57 mm automatpjäs 7101 som bestyckning på torpedbåt typ Norrköping och några år senare på torpedbåt typ *Spica*. En variant med modernare elektronik kallad 7102 bestyckade patrullbåtar typ Hugin och minfartyget *Carlskrona*. 57 mm 7101 och 7102 utrangerades samtidigt som fartygen, men finns kvar som utbytesenheter för korvett typ Stockholm och en pjäs har väckts till liv igen och återmonterats på *HMS Carlskrona*, när hon utrustas för insatser utanför Somalias kust. Tre pjäser finns bevarade på museifartyg, bl.a. *T121 Spica*.

Utvecklingen av 57 mm fartygspjäser fortsatte och i och med tillkomsten av korvetter av Stockholms- och Göteborgsklass anskaffades 57 mm pjäs Mk2. Pjäsen är en utveckling av de tidigare 57/7101 & 7102 och är utformad för att användas obemannad. Manövrering och övervakning av pjäsens funktioner har förenklats genom användning av datorer. Pjäsen kan laddas med max 120

patroner och har en eldhastighet på 220 skott/min. Möjligheten att snabbt byta ammunitionstyp ger pjäsen egenskaper, som gör den mycket lämplig för bekämpning av såväl luft- som sjömål. 57 mm pjäs Mk2 kommer med början år 2010 att ersättas av 57 mm Mk3 (se nedan) i s.k. exportversion.

Det senaste utvecklingssteget är Bofors 57 mm pjäs Mk3 ombord korvett typ Visby. FMV beställde 1990 vid Bofors AB en prototyp av 40 mm luftvärnssystem TRINITY för utprovning. Syftet med utprovningen var bl.a. att utvärdera TRINITY's egenskaper som alternativ till luftvärn på ytstridsfartyg 2000 (då YSM, nu korvett typ Visby), uppgradering av luftvärn på korvetter samt hur av CM satta krav på radarmålytan skulle kunna innehållas. Efter utvärdering av TRINITY-utprovning och YSM-studier beslöts, att inriktningen för YSM skall vara en 57 mm pjäs. "... denna skall förses med S-kupol, digitalt interface och anpassas till 3P-ammunition..."

Utvecklingen av 40 mm fartygspjäser har inte varit lika intensiv som för 57 mm pjäser. Den välbekanta 40 mm m/1936 levde kvar i Sverige långt in på 1980-talet och är fortfarande i bruk i många länder, t.o.m. i USA. Det hela började när Italienjagarna, Sköld- och Klas-jagarna behövde ersättare för sina mindre tillförlitliga pjäser.

Under åren 1929-31 lyckades marinförvaltningen förstå Bofors att tillverka en 40 mm automatkanon enligt av marinförvaltningen uppdragna principer, benämnd 40 mm apjäs FM/32 (FM = försöksmodell). Bl.a. skulle kilmekanismen från 57 mm kan m/89B vara förebild. Man hade först tänkt sig något slags tre fjärdedelsautomatiskt laddningsförfarande, men det visade sig snart, att det gick att få pjäsen helautomatisk. Laddning skedde med patronknippen med fyra patroner i varje, vilket var en revolutionerande nyhet.

40 mm automatkanon m/32, som blev färdig 1933, är moderkanon för världens cirka 200.000 "Bofors-40:or", det största antal kanoner som tillverkats av en och samma modell och i viss mån även för 25 mm akan m/32.

Då pansarskeppet *Gustaf V* rustades våren 1938 ombestyckad med 40/36 i gyrostabiliserade dubbellavettage, var hon, tillsammans med Holländska kryssaren *de Ruyter*, det första fartyg i världen bestyckat med modernt närluftvärn med tillhörande automatisk eldledningsinstrumentering. Motortorpedbåt av T42-klass var be-



Motortorpedbåten T 38

styckade med 40 mm apj m/36 med korrektör. Tre fartyg, T 38, T 46 och T 56 finns bevarade i sjövärdigt originalskick.

40 mm apjäs m/48 är en utveckling av 40 mm apjäs m/36. Eldhastigheten har fördubblats bl.a. genom att pjäsen laddas från två håll och att en funktion med växeltunga införts. 40/48 är maskinriktad med ett el-hydrauliskt riktmaskineri och kan även fjärrstyras från eldledningsinstrument. Denna pjäs förekommer i ett stort antal varianter som på ytan ser nästan identiska ut. Totalt 276 pjäser anskaffades till flottan. Under 1990-talet påbörjades en modernisering av pjäsen till 40 Mk2 för att öka livslängden till år 2020

Sammanfattningsvis kan sägas, att artilleripjäsernas utveckling under de senaste 75 åren inneburit stora men inte så många utvecklingssteg. Pansarskeppens primärartilleri med elektrohydrauliska riktmaskinerier, som härstammar från tidigt 1900-tal gav Kungl. Flottan ett vapensystem, som genom sin konstruktion hävdade sig väl genom två världskrig. Kraven på högre eldhastigheter gav oss kryssarnas helautomatiska dubbel- och trippeltorn. Landskapsjagarnas (*Öland* och *Östergötland*) dubbeltolvor var egentligen inget annat än 1924 års enkeltolva i tornutförande. Först med Halland-klassen togs ett tekniksprång i och med 12 cm torndubbelpjäs m/1950 som fick en för medelsvårt artilleri mycket hög eldhastighet på 38 skott per minut och eldrör.

Om våra lätta pjäser kan sägas, att de fortfarande i denna dag lever på arvet med mekanism från 57 mm snabbskjutande kanon m/1889 och riktmaskineri konstruerat för pansarskeppens 28:or från förra seklets början. Att dessa grundkonstruktioner lever kvar ännu i denna dag kan bara tillskrivas skickliga och framsynta vapeningenjörer. Tekniksprången för lätta pjäser kan till en början hänföras till en successivt ökad eldhastighet och ett alltmer sofistikerat riktmaskineri. Införandet av magasin för hög och omedelbar tillgänglighet till ammunition kommer närmast. Hotet från robotar och attackflyg i överljudsfart gör, att människan/pjäsbefälhavaren inte riktigt kan hänga med i svängarna. Därför är obemannade helautomatiska pjäser det senaste utvecklingssteget. Korvetterna av Visbyklass bär det allra senaste i fartygsartilleriets utveckling. Helautomatiskt, obemannat, signaturanpassat, hög eldhastighet och "intelligent" ammunition. Men mekanismen med sin vertikalt arbetande kil har sitt ursprung i 57:an från 1889!

Utvecklingen av artilleripjäser kan synas ha gått sakta, men dess grundfunktion är ju trots allt leverera granater till träff i målet. Artilleripjäser skall inte ses som den enda del, som ger effekt i målet. Ammunition och ledningssystem tillsammans med pjäserna är det, som utgör det effektiva vapensystemet. Våra svenska artillerisystem, både till sjöss och i land, är världsledande. Korvettssystemet Visby med CETRIS och 57 Mk3 till sjöss och ARCHER till lands är de bästa ambassadörerna för svensk vapensystemteknologi.

Lennart Törnberg

Artillerieldledningar

Pansarskeppet *HMS Gustav V* blev 1930 först i världen att utrustas med eldledningsinstrumentering för luftvärnet benämnd ARTE LV M/30.

HMS Sverige fick 1933 och *HMS Drottning Victoria* 1934 ARTE LV M/32 för sina 7,5 cm luftvärnspjäser. Denna eldledning klarade liksom m/30 en målfart på 120 m/s, men arbetar bra även på låg höjd och var även användbar mot sjömål. Instrumentet tillverkades av Hazemeyer.

Eldledning för medelsvårt sjömålsartilleri installerades på *HMS Drottning Victoria* 1941 och på *HMS Sverige* 1944. Denna ARTE M/41 var ett elektromekaniskt instrument för medelsvårt sjömålsartilleri konstruerat av Hazemeyer. ARTE M/41 fanns kvar som eldledning på *HMS Älvsnaven* ända till fartygets utrangering 1982.

Jagarna fick sin artillerieldledning med införandet av ARTE M/39, som var ett mekaniskt instrument först infört på stadsjagare 1940-41. Eldledningen var avsedd enbart för sjömålskjutning med en målfart på max

20 m/s. Inmatning av värde från optiskt avståndsinstrument eller radar skedde manuellt. Tillverkare var ASEA.

ARTE m/1948 tillverkades av ASEA och var ett elektromekaniskt instrument med manuell inmatning och avsett enbart för sjömål med en maxfart av 30 m/s. Instrumentet infördes på jagare typ *Öland* 1949-50 samt typ *Halland* vid leveransen 1955-56.

En radarmålföljare till ARTE m/48 kallad PROSIT utvecklades under slutet av femtiotalet. Med denna tillfördes ett system för direkt skjutning och korrigering utan manuell inmatning.

Historien om PROSIT berättad av Malte Nilsson, FMV:



Jagaren Malmö



Pansarskeppet Sverige

ARTE m/48 var ett mekaniskt räknearmament, som tillverkades av ASEA. Det fick sin information från en optisk avståndsmätare i central-siktet i förliga mäsren. ARTE m/48 kompletterades i slutet av 50-talet med Prosit, en målföljare som utnyttjade befintlig spaningsradar ombord och ett nytt gyro. PROSIT hade en B-indikator med vars hjälp operatören kunde utvärdera målets läge, fart och kurs. Dessa värden matades därefter in i ARTE m/48, som gjorde resterande eldledningsberäkningar för skjutning. Med hjälp av PROSIT kunde man även göra noggranna nedslagsobservationer med radar för att därmed korrigera elden.

Idén till PROSIT kom från dåvarande AO på jagaren Uppland. Ombord fanns då torpedeldledningen RATSI.

AO insåg möjligheten att utnyttja principen med B-indikator (som fanns i RATSI) för noggrann följning och nedslagsobservationer vid sjömålsskjutning med artilleri och därmed åstadkomma en bra målföljare till en artillerieldledning.

Namnet PROSIT har sin egen lilla historia. När marinförvaltningens representanter besökte den tilltänkte leverantören (Philips Teleindustrier) för att diskutera anskaffning av ett nytt artillericentralinstrument, i dagligt tal kallat ARTCI, kom spontan frågan: vad sa Du? Det lät som en nysning! Och därmed var namnet på utrustningen givet: PROSIT! Att man senare lade in en annan uttolkning (Philips RadarObservations- och SIktinstrument), är en annan historia.

PROSIT infördes 1958-60 på Uppland, Öland, Halland, Småland, Helsingborg och Kalmar. Som radar användes PN 65 på Helsingborg och Kalmar. På landskapsjagarna användes PS 63

Artillerieldledning ARTE 62

ARTE 62 är marinens första digitala eldledning när den införs 1966. Eldledningen består av två radarstationer monterade på varandra i en radarom. Spaningsräckvidden är 60 km.



Jagaren Öland

Eldledningen finns i fem varianter anpassade för att leda olika antal pjäser

En tillfällig återgång till analog teknik skedde i och med utvecklingen av ARTE 722

Eldledningen anskaffades för 57 mm allmålsbjäs 7101 ombord på torpedbåt typ Norrköping.

ARTE 722 är ett analogt system som består av en spaningsradar PS 722 samt ett gyrostabiliserat central-sikte monterat på bryggan bestående

av en TV-kameramålföljare samt en eldledningsradar PE 723.

ARTE 726 är en digitalisering av ARTE 722. Eldledningen är utseendemässigt lik ARTE 722 men man använder ny spaningsradar PS 726 samt ny eldledningsradar PE 727. Totalt inköps 23 st. anläggningar

Lennart Törnberg



Robotbåten Ystad

Uppställning, avlämning

Efter 53 år har delar av 1956 års besättning på minsveparen *M 14* träffats i Stockholm. Initiativtagare var f.d. motormannen, skeppsnummer 8, Sven-Evert Granlund, Örviken, numera Härnösand, som hösten 2008 frågade undertecknad f.d. motorman Ove Dahlgren, om jag var intresserad av ett möte med de, som fanns kvar av *M 14*:s besättning. Efter två möten, där även dåvarande kocken Sören Holmberg, Härnösand deltog, drogs riktlinjerna upp.

Under våren skickades en intresseanmälan ut till alla, som vi visste levde med det innehålllet, att vi skulle träffas den 15. maj kl 12.00 vid Djurgårdsfärjans terminal vid Slussen för att påminna oss själva om tiden i Svenska marinen och umgås lite som i forna tider.

Förväntansfulla var Sven-Evert och jag där tillsammans med Sören. Ganska snart kom fartygschefen Bertil Daggfeldt och något senare maskinfurir Ingvar Hellgren. Den ende matrosen av fyra, som var vid liv kunde inte komma. Av 10-mannabesättningen levde alltså sex. Vår prominente och omskrivne flaggstyrman, Lars Fornander, hade planerat deltaga, men avled 81 år gammal några månader tidigare.

Vi tog Djurgårdsfärjan ut till Vasavarvet förbi Skeppsholmen, där vi en gång var förlagda på Kasern 4 före påmönstringen av *M 14* i april 1956. För att få rätt stämning hade vi planerat att besöka den sista bevarade träminsveparen av samma typ, *M 20*, som flyter på vattnet strax nedanför regalskeppet Wasa. Efter nostalgigenomgång av hela fartyget, som var i fint skick, samlades vi i manskapsmässen för alle mans öl och smörgås.



Vid Räntmästartrappan efter besöket på *M 20*. Från vänster motorman Ove Dahlgren, kocken Sören Holmström, fartygschefen Bertil Daggfeldt, motorman Sven-Evert Granlund och maskinfurir Ingvar Hellgren

Några mindes något speciellt, som andre hade glömt. Sammanfattningsvis vill jag säga, att jag aldrig haft det så bra till sjöss som på min kommendering på *M 14*. God mat, rena kläder, intressant jobb, bra kompisar, ingen tjuvkommiss, fina hamnar och ett bra befäl.

På *HMS M 14* tjänstgjorde vi från den 16 april 1956 t.o.m. 25 jan 1957.

Senare på dagen avseglade vi med trotjänaren *M/S Birger Jarl*, byggd 1953, till Mariehamn tillsammans med våra fruar. Efter lite mingel gick vi till ett reserverat bord, där vi avåt en superb middag. Under middagen serverades inte enbart mat utan även helt fantastiska anekdoter av vår fartygschef. Runt midnatt började dansen, där alla deltog i sedvanlig minsveparanda. Inseglingen till Stockholm nästföljande dag bjöd på fint väder. Vi stod alla samlade på soldäck och fick en sakkunnig information om farleden in till Stockholm och dess historia av Bertil.

Av de stamanställda blev FC och Uppbördsstyrman kvar i Marinen och avancerade i graderna. Vi värnpliktiga blev laglydiga medborgare i det civila samhället. Vi enades om, efter avslutad samvaro, att ånyo träffas vartannat år.

Ove Dahlgren 36 06 02 – 7815

Värnpliktig. underofficer av 2.graden



Värnpliktiga från *M 14* på Gröna Lund 1956. Ove Dahlgren längst till höger



Ta sjövägen till sköna Riga

Riga är den lilla staden med den stora arkitekturen. Vid varje gathörn möts du av ståtliga katedraler, bevarade jugendbyggnader eller moderna glas- och stålkomplex. Stadens sevärdheter är väl samlade i stadskärnan och utforskas gärna till fots.

Här finns en av Europas största inomhusmarknader där du kommer tätt inpå Rigas själ. I Gamla Stan kantas kullerstensgatorna av färggranna stenhus med mysiga caféer och restauranger.

Endast fem minuters promenad från Gamla Stan öppnas den 15 april nybyggda Tallink Hotel Riga, ett elegant och modernt designat hotell. I hotellets restaurang avnjuter du hälsosam mat tillagad på lokala råvaror.

Resan gör du med något av våra fina och bekväma fartyg Romantika och Festival. Din överfart fylls med god mat och dryck för alla smaker, underhållning, avkoppling samt förmånlig shopping i butikerna.

Hotellpaket Tallink
Hotel Riga fr

751:–

Ingår: båtresa, del i B-hytt, 1 hotellnatt, del i dubbelrum, inkl frukost. Gäller t o m 30.5 2010.

Riga-
kryssning fr

225:–

Ingår: båtresa, del i C4-hytt. Gäller t o m 30.6 2010.



Bokning: www.tallinksilja.se 08-22 21 40*

*Serviceavgift tillkommer, boka online så bjuder vi på den. Pris per person, begränsat antal platser, gäller utvalda avgångar.



Inbjudan till Flottans Mäns 75-årsjubileum och Riksårsmöte



Stockholmsföreningen anordnar Flottans Mäns 75-årsjubileum, som samtidigt är riksårsmöte 2010, ombord på m/s Romantika under resa tur och retur till Riga den 30 maj – 1 juni.



Program

Söndagen den 30 maj

- 14.00 Inmönstring i Frihamnsterminalen börjar.
- 14.30 Förbundsstyrelsen samlas.
- 15.00 - 16.00 Förbundsstyrelsemöte.
- 16.00 - 17.30 Lokalföreningskonferens
- 16.30 Inmönstring avslutas.
- 17.00 Losskastning. Mot Riga.
- 18.00 Samling för information, underhållning och välkomstdrink i Tangobaren.
- 20.15 Förbrödringsbuffé.

På söndagkvällen och måndagkvällen får vi lyssna och dansa till Angasarballetten, ett band som spelar allt från wienervalser, tidlösa evergreens till latinska rytmer och med mycket sång. Välkända från bejublade framträdanden på flera Skeppsholmsdagar.

Sammanhållande för riksårsmötet är Lennart Bresell. Han finns på 070-774 31 83.

Måndagen den 31 maj

- 07.00 - 09.00 Frukost. **OBS! Alla tider är lokala tider!**
- 09.00 - 10.30 Riksårsmöte enligt särskilt program.
- 11.30 - 13.00 Guidad bussrundtur i Riga med hyllningsceremoni vid frihetsmonumentet.
- 13.00 - 16.30 Eget strövtåg i Riga med egen lunch.
- 16.30 Samtliga åter ombord.
- 17.30 Losskastning. Åter mot Stockholm.
- 18.00 - 20.00 Jubileumsmiddag.
- 20.15 Underhållning, dans och glatt umgänge i Tangobaren.

Tisdagen den 1 juni

- 07.00 - 09.00 Frukost.
- 09.30 Ankomst till Frihamnen. Avmönstring.

Vi förbehåller oss rätten att ändra i programmet utan föregående information.

Välkomna!



Anmälan till Flottans Mäns 75-årsjubileum och Riksårsmöte



Ombord bor vi enligt något av följande alternativ. Pris per person.

	A-hytt	B-hytt
I enkelhytt	2 150	1 800
I dubbelhytt	1 650	1 520
I hytt för 4 personer	1 400	1 330

A-hytt är utsides hytt och har fönster, B-hytt är insides hytt och saknar fönster.

I priserna ingår: välkomstdrink, förbrödningsbuffé med två glas öl/vin, två frukostar och jubileums-middag med två glas vin/öl. Bussrundturen i Riga tillkommer och kostar 125 kr per person.

Namn Födelsedata

Postadress Lokalförening

Postnummer Telefon, helst mobil

Ort e-postadress:

Medföljandes namn och födelsedata

För par

Vi vill bo:

i A-hytt ☐

i B-hytt ☐

För single

Jag vill bo:

i egen A-hytt ☐

i delad A-hytt ☐

i delad B-hytt för
4 personer ☐

i egen B-hytt ☐

i delad B-hytt ☐

delad A-hytt för
4 personer ☐

Jag vill dela hytt med:.....

Jag vill ha parkeringsplats
vid Frihamnsterminalen ☐

Antal med på bussutfärd ☐

Total kostnad

Fyll i uppgifterna och skicka in anmälan till: Flottans Män, Stockholmsföreningen, Teatergatan 3, 111 48 Stockholm. Du kan också anmäla dig på: www.flottansman.se/Sthlm/anmalanrix10.pdf
Sista anmälningsdag är den 15 april. Pengarna betalas in på pluskonto 35 80 22-2 senast den 20 april. Anmälan är bindande efter detta datum. Glöm inte att ange avsändare vid betalning. För att boka plats för övernattning på Drottning Victorias Örlogshem ringer du 08-611 01 13. Om du har några speciella önskemål beträffande maten ombord, meddela då detta till kansliet. Tisdagar 08-611 10 11. När vi har fått din anmälan kommer vi att skicka dig ditt material för riksårsmötet.



Sista värnpliktsinryckningen i flottan

Den 18 januari ryckte cirka 500 sjömän och soldater in vid Marinbasen i Karlskrona. Av dessa var cirka 300 avsedda för fartygsförbanden och cirka 200 för sjöbevakningsverksamheten och som bassäkerhetssoldater (vaktsoldater m.fl.) Av de inryckande var 60 flickor. Detta var den sista inryckningen, innan värnpliktsystemet den 1 juli ersätts av ett system med kontraktanställda sjömän och soldater. Tvåhundra av de inryckande kommer att göra sin grundutbildning på Kungsholmen utanför Karlskrona och de blir på så sätt dubbelt unika, eftersom Försvarmakten avser lämna Kungsholmen med utgången av 2010 efter 330 års oavbruten verksamhet. Men ännu är kanske sista ordet inte sagt i denna fråga?

Hela dagen ringlade köerna i utrustningsdepån Gula kvadraten och det är inte lite utrustning, som dagens inryckande har att ta vara på. Men bra väskor och ryggsäckar gör det hela mycket lättare än på den tiden, man hade att lasta allt i den gamla sjösäcken. Även i Trolles matsal var det kö och inryckningsdagen bjöd kostchefen Kalle Kristiansson på två alternativ, Biff

à la Lindström eller Fisk i hummersås och gästerna lät sig väl smaka.

Jag fick ett kort samtal med två av ”nykomlingarna”, Angelica Johansson och Alex Karlstens. Båda såg med spänning fram mot det nya livet i flottan och var fyllda med förväntningar.

Angelica är från Kristianstad och skall tjänstgöra som signalmatros på signalspaningsfartyget HMS Orion.

Alex kommer från Grycksbo i Dalarna och har efter tekniskt gymnasium blivit uttagen till systemtekniker på korvett.

Båda två har rätt att avbryta utbildningen den 1 juli och har då möjlighet att förlänga tjänstgöringen som kontraktanställd sjöman. Ingen av de båda kunde av naturliga skäl ge svar på frågan om en eventuell fortsättning, utan de ville pröva sig fram först.

När detta läses har man avslutat den inledande grundutbildningen, de har påbörjat befattningsutbildningen och de har vid en högtidlighet i Kungl Amiralitetskyrkan meddelats Soldaterinran.

Olle Melin



Foto: Olle Melin

Alex Karlstens



Angelica Johansson

Ät Din lunch på Militärsällskapet

Tag för vana att då och då äta lunch på **MILITÄRSÄLLSKAPET**.

Sittningar 11.30, resp. 12.30. Lunch bokas senast dagen innan per telefon. Lokalerna är öppna 11.00 till 14.00, måndag till fredag under säsongen. Är Du officer, reservare eller verksam i Totalförsvaret, kan Du mot årsavgift bli medlem och inta Din Lunch.

Medlemmar har dessutom möjlighet att disponera lokalerna för högtidsdagar eller andra sammankomster på kvällstid. Bokning sker i god tid, senast två veckor innan.

Njut av den vällagade och rikliga maten och koppla av i den trivsamma atmosfären.

Ta gärna med gäster. Ett konferensrum är iordningställt för sammanträden.

Adress: Valhallavägen 104. 3tr
Tel: 08-611 60 92
www.militarsallskapet.se



De första Visbykorvetterna i operativ funktion

I snöglopp och blåst överlämnade Försvarets materielverk den 16 december 2009 de två första Visbykorvetterna till marinen och 3.sjöstridsflottiljen. Det var korvetterna K 32 Helsingborg och K 33 Härmösand, som vid en enkel ceremoni i örlogshamnen i Karlskrona fick nya brukare.

Den var nio år sedan den första korvetten sjösattes och åren som provtursförband har också inneburit många modifieringar, sedan ursprungskonceptet antogs.

Formellt var det marininspektören Anders Grenstad,

som tog emot fartygen från FMV representant Andreas Olsson i närvaro av rikets överbefälhavare, general Sverker Göransson, personal från Kockums samt framför allt fartygsbesättningarna.

Efter ceremonien i örlogshamnen bjöds på sjötur på fjärden utanför hamnen, i dagligt tal kallad "Kommissatlanten".

Olle Melin



Marininspektören och överbefälhavaren i samspråk före överlämningsceremonin. Foto: Olle Melin



Besättningarna uppställda. Foto: Olle Melin



En av korvetterna eskorteras av JAS Gripen, Hkp 15 och stridsbåtar. Foto: Försvarmakten



Korvetterna på Karlskrona redd. Foto: Håkan Jönsson

Sjörobotsystem

Försöksrobot 315 "Agaton"

Den pulsmotordrivna (jfr tyska V1) försöksrobot 315 "Agaton" användes för prov och försök på jagaren *Småland*. Roboten var en utveckling av robot 310 och var försedd med pneumatisk styrautomat, höjdhållare och aktiv radar-målsökare. Vid start utnyttjades fyra boosterraketer, som var inbyggda i robotskrovet. Robotstället utgjordes av en startbana monterad på aktra torpedtubstället.

Rb 315 avsågs som beväpning på jagare typ *Halland* (*J18 Halland*, *J19 Småland*, *Lappland* och *Värmland*). Projekt- och försökstiden löpte 1953-1960. Under denna tid sköts 109 skott varav 8 från jagaren *Småland*. Robot 315 kom aldrig att bli operativ utan Sveriges, och västvärldens, första operativa fartygsburna robotsystem kom att utgöras av robotsystem 08 (Rb 08), som installerades på jagarna *Halland* och *Småland* vid modernisering på 1960-talet.

Sjömålsrobot 08

Robotsystem 08, i vilket stridsrobot 08A (NORDA-M20, SAAB-5012009) ingick, var ett marint vapensystem för invasionsförsvar. Sjörobotsystemet var installerat på jagare typ *Halland*. Fartygsinstallationen omfattar max 7 robotar i durk och 2 på startställ, start- och eldledningsutrustning, robotdurk och anordningar för automatisk laddning, hantering, klargöring samt utrustning för underhåll.



Jagaren *Småland*

Verkanssystemets uppgift var att genom stridsdelens brisad förstöra målet, när roboten passerar över eller slog an mot detta. Zonröret var ett IR-zonrör, som kände av den ändring i värmestrålning, som roboten utsattes för, när den passerade över ett mål med en temperatur som avvek från vattenytan. Anslagskontakterna initierade tändkretsen, när roboten slog an mot målet. Fram-

drivningen skedde med turbojetmotor. Startenheten, som gav roboten ett accelerationstillskott under de första 3,1 sekunderna efter start, bestod av släde med två start-raketer.



Robot 08 i markbaserad version

Sjömålsrobot 52

Sjörobot 52 provades i slutet av 1960-talet på torpedbåt typ *Plejad*. Proven utföll inte till belåtenhet och torpedbåt *Plejad*typen kom aldrig att bestyckas med robotar. Robotsystem 52 (RBS 52) är den svenska benämningen på det fransktillverkade systemet SS11. Systemet ingick organisatoriskt i kustartilleriets lätta robotbatterier.



Robot 52 fanns vid kustartilleriet

Sjömålsrobot 12

Robotsystem 12 med robot 12 Mk2 mod 5 utgjorde huvudbestyckningen på patrullbåt typ *Hugin*. Patrullbåtarna kunde bära max 6 st. robotar. Systemet, som levererades i början av 1980-talet, är tillverkat i Norge som "Penguin".

Robotsystem (RBS) 12 är ett tredje generationens robotsystem, vilket innebär s.k. "fire and forget". Vid av-

fyrning öppnas tubens främre lucka automatiskt, innan startmotorerna tänds. Då roboten lämnat tuben stängs luckan för att minska både luftmotstånd och konsekvenser av överbrytande sjö. Efter det att raketmotorn brunnit ut, glidflyger roboten mot målet. Roboten tar sig med tröghetsnavigering fram till målområdet, där målsökaren tar över fram till träff.



Patrullbåten Väktaren

Sjömålsrobot 15

RBS 15 M är ett tungt sjömålsrobotsystem tillverkat av SAAB Dynamics, Celsius Tech Electronics och Bofors. Roboten har lång räckvidd och är främst avsedd för bekämpning av örlogsfartyg och mycket stora transportfartyg. RBS 15 M utgör huvudbestyckning på korvett typ Stockholm och Göteborg och kommer att införas på korvett typ Visby. Utvecklingen av RBS 15 påbörjades 1979 och första serietillverkade roboten levererades 1984.



Korvetten Stockholm med robot 15,

Robotarna förvaras i tuber, som är placerade på fundament stående på fartygsdäck. Tuberna fungerar dessutom som avfyringsramp för robotarna. Varje fartyg kan bära max 8 tuber. Roboten är försedd med en störfast aktiv radarmålsökare med hoppfrekvens. Verkansdelen är konstruerad för att ge mycket god verkan mot kvalificerade mål.

I samband med avfyring överförs måldata som bäring och avstånd, atmosfäriska data, fartygets kurs, fart, krängning och stamp från fartygets ledningssystem. I samband med avfyring öppnas också tubens luckor och startraketsmotorerna tänds. Efter att roboten separerar från tuben, fälls vingarna ut och turbojetmotorn startas. Roboten flyger an mot målet på lägsta flyghöjd (sea-skimming mode). Denna höjd behålls fram till träff i målet.

Luftvärnsrobot 07 Seacat

RB 07 är en lätt luftvärnsrobot av engelsk konstruktion främst avsedd att bekämpa luftmål på korta avstånd, men kan också insättas mot fartygsmål.

Luftvärnsrobotsystemet installerades på jagare av Östergötlandsklassen vid moderniseringen 1963-67, varvid bl.a. tre (*Östergötland* och *Södermanland*) resp. en (*Gästrikland* och *Hälsingland*) 40 mm lvakan togs bort och ersattes med ett lavettage för lvrb Seacat. Fartygstypen bar 12 robotar i durk och fyra på startstället. Systemet är ett närluftvärnssystem med en radiostyrd robot, som flyger i underljudsart.



Jagaren Södermanland

De fyra korsställda vingarna fungerar som roder och styr roboten rollstabiliserad. Baktill, förskjutna 45° i förhållande till vingarna, sitter fyra fasta fenor. Drivkällan är en tvåstegs krutraketmotor.

Systemet utvecklades från enkel visuell styrning, via halvoptisk styrning med hjälp av radar (det svenska systemet) till blind manuell eller automatisk styrning med radar

Målrobotsystem 03 Humlan

Målrobot 03, ursprungligen Northrop-Ventura MQM-36A, är en amerikansk radiokommandostyrd, propellerdriven målrobot avsedd för marint bruk. Roboten är/har varit i operativt bruk i USA sedan 1948, Storbritannien, Danmark, i svenska marinen 1964-1986 främst som mål för robot 07 Seacat men även som artillerimål.

Målrobot 03 är en flygplansliknande, radiokommandostyrd propellerdriven målrobot. Start sker med startraketen från noll-längdsramp. Drivkällan är en tvåtakt fyrcylindrig boxermotor.

I roboten är radarreflektorer, IR-facklor för målsimulering, beacon för att underlätta bestämning av robotens position, höjdhållare och träffindikator monterade.

Lennart Törnberg

Torpedsystem

Ordet *TORPED* härleder sig från det latinska namnet på en fisk, den elektriska rockan eller darrockan och gavs av Robert Fulton (1765-1815), uppfinnare av ångbåten och åt en under vattnet detonerande sprängladdning. I det franska språket har ordet "torpille" använts för alla typer av undervattensladdningar, således både för minor (torpilles fixes) och torpeder (torpilles mobiles). Med hävder från det gamla Grekland talas om undervattenssprängningar som en klassisk konstart – "l'art torpedique".

I svenskan var däremot ordet mina det gemensamma begreppet för undervattensvapen. Det vapen vi i dag kallar torped, benämndes under sin första tid självgående mina och först år 1895 fastställdes den officiella benämningen torped.

Vad är då en torped? Enligt en paradox (Svenska Flottans bok, 1898) är en mina en stillaliggande torped och en torped en mina som rör sig. En bättre definition står att läsa i Uppfinningarnas bok, 1926: *"En torped är en på visst djup av egen maskinkraft framdriven spolförmig*

kropp. I spetsen är densamma försedd med en kraftig sprängladdning, vilken vid träff mot målet genom en särskild anordning bringas till detonation".

Varmtorped

Varmtorpeder bildar en grupp som omfattade dels till varmtorpeder ändrade förutvarande kalltorpeder i vilka varmapparat insattes, dels torpeder konstruerade med varmapparat av s.k. "Armstrongs typ"

45 cm torped m/1912

Torpedtypen innefattar dels de sista från Whitehead & Co levererade torpederna, då benämnda 45 cm torped m/09, dels de första vid torpedfabriken i Karlskrona tillverkade torpederna. Torped m/09 var från början konstruerade som kalltorpeder, men byggdes om till varmtorpeder i Karlskrona och fick i och med detta benämningen m/12.

Torped m/12 utvaldes som typmodell för vid tiden förekommande svenska torpeder. Det huvudsakligen typiska för m/12 är dess varmluftsapparat. Framdrivning skedde med 4-cylindrig expansionsmaskin.

Torpedens längd är fullt stridsfärdig 5130 mm och vikten 650 kg. För säker funktion krävdes en minimianslagsvinkel mellan torped och mål av 10°. Räckvidd vid lågfart (26 knop) 3700 m, vid högfart (36 knop) 2000 m.

Torpeden sköts från torpedkryssare, jagare, ubåt, motortorpedbåt och torpedbåt och användes fram till 1950-talet.

Ångtorpeder

Under försöken med varmtorpeden fann man, att om vatteninsprutningen ökades i förhållande till luftpåsläppningen, att överhettad ånga framställdes, vilket gav en avsevärd ökning av volymen av de framställda gasmängderna, som användes för maskinens drift, vilket i sin tur medförde, att en betydligt större effekt erhöles med samma luftåtgång.

45 cm torped m/1914

Torpeden är avsedd för undervattenssidotub. Räckvidd vid lågfart var 3700 m, vid högfart 2000 m. Torpeden sköts från pansarskepp av Sverige-klass.



Torpedkryssaren Psilander

Krigsoperationerna avslöjade den begränsade nyttan av torpeder ombord ett pansarskepp. Torpedinstallationen förde dock med sig det positiva, att när den avinstallerades frigjordes ett perfekt utrymme för installation av artilleri- och senare även luftvärnseldledning i några av de bäst skyddade utrymmena ombord.

53 cm torped 14

Torpeden JB4, eller Tp 14, kom 1957 och varianten 14:2 kom att benämnas Thoretorped (Thore = tråd). Bränsle var motoralkohol. Enhetsfart var 40 knop och räckvidd 10500 m. Torped 14 var Centrala Torpedverkstadens (i dag SAAB Underwater

Systems) första leverans av moderna trådstyrda torpeder.

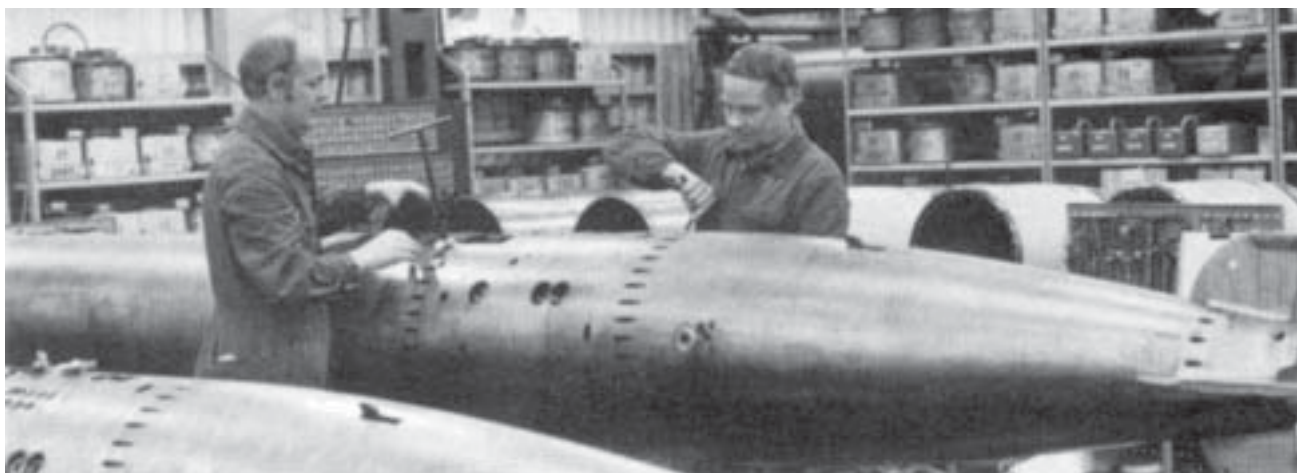
53 cm torped 61

Torped 61 kom 1960 efter att första försökstorpeden tagits fram 1954-55. Torpeden finns i versionerna 611, 612 och 613. Bränsle var väteperoxid (Vp85), vilket gav en från ytan osynlig torpedbana. Farten var 40 knop. Framdrivning skedde med en 12-cylindrig enkelverkande expansionsmaskin (Drivgasmaskin). Version 612 anpassades för framtida målsökare. Version 618 är anpassad till ubåtar utan kolvutskjutning, speciellt till ubåt typ Näcken.



Lennart Törnberg

Ubåten Neptun



53 cm torped under översyn på Muskö örlogsvarv



BÅTÄGARSKOLAN



Navigationsseglings- och motorbåtskurser

08-718 25 60

www.batagarskolan.se

Vi söker fler
Seglingsinstruktörer
kontakta oss



Från ånga till gasturbin.

Vid tiden för bildandet av Flottans Män, 1935, regerade ångan och ångmaskinisten. Som framdriftsmaskineri i dåtidens flotta bestående av kryssare, jagare och pansarskepp fanns inget rationellt alternativ. Även våra tidiga representanter för den "lätta flottan", torpedbåtar byggda före och strax efter det förra sekelskiftet hade ångmaskineri. Det var små mycket långsmala fartyg med en för den tiden, relativt hög fart. Med sina 20-25 knop var uppträdandet mest att likna vid en snabbgående kajak, men något annat var kanske inte att vänta av ett fartyg med en längd av 38 meter och en bredd om 4,4!



Ubåten Nr 1 Hajen

pedbåtar. 1921 levererades Motor-torpedbåt nr 1 och 2 med bensinmotorer om 250 hk av fabrikat Isotta Fraschini. Båtarna var byggda i Italien 1919 för den Italienska marinen och inköptes till Sverige 1921. Mtb nr 3 och 4 levererades några år senare från England, även de med bensinmotorer. Båtarna var små, 16,5

vidd och uthållighet samt minst sagt "blöta" uppförande. Det var först i samband med andra världskrigets utbrott, som dessa små giftiga och kostnadseffektiva fartyg kom till nåder. I en motortorpedbåt om 20 meters längd och 20 tons displacement med 40 knops toppfart gjorde ångmaskineri sig inte besvär. Här krävdes nya moderna maskinsystem och nu börjar den egentliga utvecklingen av dagens lätta flotta.

1941, mitt under brinnande världskrig, tecknades ett avtal med Italienska Isotta Fraschini att på AB Atlas Diesel i Sickla licensbygga bensinmotorer för de planerade svenskbyggda motortorpedbåtarna. På grund av problem med underleverantörer och prioriteringskonflikter med flygvapnet kom tyvärr inte produktionen igång förrän mot krigsslutet. För att råda bot på denna motorbrist beställdes 12 motorer från Italien, vilka mot förmodan levererades till Sverige under det pågående kriget. Från 1939 till 1943 levererades sammanlagt 23 mtb i storleksklass 20 meter med vardera två Isotta Fra-



2.klass torpedbåt Bylgia (nr 73)

Likväl fanns det undantag. Alla våra ubåtar har sedan Hajen, som sjösattes 1904 varit utrustade med dieselmotorer förutom Hvalen, som 1909 sjösattes med bensinmotorer! Valet av bensinmotorer kan tyckas något tvivelaktigt, men har sin förklaring i ett förmånligt vikt/effektförhållande samt att dåtidens dieselmotorer inte ansågs färdigutvecklade. För Hvalen gick det bra men en systerubåt, Italienska Foca (Sälen), exploderade under bunkring med ett stort antal förolyckade som följd. Som olycksorsak utpekades rökning! Ett annat undantag är våra motortor-

meter och 13 ton med en fartprestanda om cirka 27 knop. Fartygstypen rönt ingen större succé huvudsakligen på grund av sin ringa räck-



Motortorpedbåten T 3

schini bensinmotorer av typ 184 med en effekt om 3 000 hästkrafter. Skrovutformningen kännetecknades av s.k. steg i syfte att underlätta planing, vilket tyvärr resulterade i stundtals svårbemästrade sjöegenskaper. Men fort gick det, maxfarten var 49 knop!

Under 50-talet byggdes ytterligare 25 Mtb nu något större och med en annan skrovutformning, huvudsakligen i syfte att förbättra sjöegenskaper och lastkapacitet, vilket också lyckades. De 23 meter långa båtarna hade V-botten och var utrustade med vardera tre Isotta Fraschini 184C om 4 500 hästkrafter, vilket gav en maxfart om 40 knop.

Den i allt väsentligt överskuggande drivkraften för utvecklingen av nya framdriftsmotorer har genom alla år varit strävan mot mindre, ef-



Motorortorpedbåten T 45

ektivare och lättare motorer. Ytterligare en rad parametrar kan tillfogas såsom tillförlitlighet, bränsleekonomi, driftsäkerhet, miljövänlighet etc, vilka samtliga i större eller mindre grad påverkat utvecklingsarbetet. Vid andra världskrigets utbrott och under i stort sett hela 40-talet saknades lämpliga motorer för den typ av torpedbåt, dåtidens amiraler ville bygga. Jagarna kunde på grund av sin storlek fortfarande försees med ångmaskineri, vilket väl fyllde krav på effekt, tillförlitlighet m.m. Redan då ansågs dock i vissa kretsar, inte

minst politiska, att jagarna var dyra, personalkrävande och sårbara på grund av sin storlek i förhållande till sitt ringa skydd. Det byggdes visserligen ett antal små lätta motortorpedbåtar om cirka 20 ton med bensinmotorer, men egentligen ville amiralitetet ha ett något större fartyg om cirka 100-150 ton. Mtb ansågs ha allt för svaga prestanda avseende framför allt sjöegenskaper, räckvidd och driftsäkerhet. För fartygsstorlekar under jagarstorlek och med krav på hög fart och en någorlunda rimlig nyttolastförmåga i form av vapen och besättning fanns det helt enkelt inget lämpligt motoralternativ bortsett från bensinmotorn, som man egentligen inte ville ha med hänsyn till brandrisk m.m.

Tore Herlins 130-tons långsmala "minijagare" med en fart om 38 knop krävde trots alla ansträngningar att minska effektbehovet ändå 9 000 hästkrafter. Ett stort antal alternativa maskinarrangemang studerades med såväl gasturbiner från AB Ljungströms Ångturbin som nyutvecklade dieselmotorer från Atlas Diesel respektive Götaverken. Inget av dessa alternativ bedömdes tillräckligt utvecklade och stora svårigheter uppkom under utvecklingsarbetet. Mot mitten av 40-talet var situationen så illa, att den fartygstyp, som marinen planerade och så hett eftertraktade, inte gick att förverkliga, eftersom det helt enkelt inte fanns något huvudmaskineri, som kunde infria projektet. Förfrågningar om lämpliga motoralternativ skickades till våra ambassader och lämpliga kontakter i omvärlden men utan större framgång. Nyckeln visade sig finnas i det krigshärjade Tyskland. Efter hårt arbete och en tillfällighet lyckades marinförvaltningen 1948 besöka Daimler-Benz i Stuttgart, där man fann ett antal begagnade dieselmotorer med typbeteckningen MB 518, en 20-cylindrig V-motor om 2 500 hästkrafter. Någon nytillverkning förekom naturligtvis inte, men de begagnade motorerna reserverades omgående. Tyskarnas tekniska kunnande på området skulle visa sig överlägsen de svenska alternativen. Nu påbörjades

också ett långt och framgångsrikt samarbete mellan svenska marinen och den tyska motortillverkaren Daimler-Benz, senare MTU, ett samarbete som fortfarande pågår, nu senast exemplifierat i de nyligen levererade skolbåtarna, som försetts med MTU-motorer.

1951 levererades T 101 Perseus, en prototyp till den kommande serien "större" torpedbåtar. Perseus var ursprungligen planerad med en av Gö-



MTU-motor

taverken nyutvecklad dieselmotor som mittmotor och två MB 518 som yttermotorer. Tyvärr visade det sig, att Götaverksmotorn inte blev klar i tid, så fartyget sjösattes med tre Daimler-Benz motorer. Provturerna utföll huvudsakligen till belåtenhet, även om Herlins minijagardesign medförde ett ganska vått uppförande. Arbetet resulterade i en serie om 11 torpedbåtar typ Plejad levererade på Lürssens varv mellan 1954 och 1958. Till fartygsserien kunde man köpa nyproducerade MB 518 i en version med kompressor, som nu hade uppgraderats till 3 000 hästkrafter. Motorerna kom så småningom att återbrukas, efter det att Plejadbåtarna skrotats. Vid byggnationen av 16 patrullbåtar i Norge, den sk. Huginklassen, återinstallerades motorerna efter modifiering med bl.a. avgasturbo nu med beteckningen MTU 20V672 och en effekt om 3 500 hästkrafter. I sammanhanget bör nämnas, att detta i praktiken är samma motor som den i Perseus installerade, där med en topp effekt om 2 500 hästkrafter. Installationen blev halvvlyckad, eftersom driftprofilen för de hårt "trimmade" motorerna blev väl ansträngande. När patrullbåtarna i ett senare skede halvtidsmoderniserades och tillfördes materiell för ubåtsjakt, byttes motorerna





Torpedbåten T 107 Aldebaran

ut mot en modernare MTU motor 16V396. Det nya arrangemanget försågs också med en rad åtgärder i syfte att minska ljudnivåerna med hänsyn till den nya uppgiften.

1958 års försvarsbeslut och Marinplan 60 blev den definitiva slutpunkten för den svenska kryssar- och jagarflottan. Fokus riktades nu helt på en ny modern lätt flotta med torped- och därefter robotbåtar i centrum. Vid projekteringen av nästkommande torpedbåtsprojekt, det som senare skulle resultera i 18 fartyg av Spica- och Norrköpingsklasserna, övervägdes ett stort antal alternativa arrangemang, skrovutformningar och maskinsystem. Förbättringar krävdes på en rad områden, men kanske främst vad gäller sjöegenskaper och manöverförmåga. En annan faktor, som noga övervägdes, var, hur man skulle kunna flytta undan det tunga maskineriet från det så hett eftertraktade områ-

det strax akter om midskepps, d.v.s. nära rörelsecentrum. Att frigöra detta utrymme för stridsledning och andra vitala funktioner stod högt på dagordningen. Marinförvaltningen hade redan tidigare studerat gasturbiner men då med relativt avskräckande erfarenheter. Inom Brittiska Royal Navy hade dock en rad gasturbinalternativ utvecklats och även utprovats med gott resultat på ett antal små snabba "speed boats". När det första fartyget i en serie om 6 torpedbåtar typ Spica levererades 1966, var hon försedd med tre Bristol-"Proteus" gasturbiner om 4 250 hästkrafter vardera. Fartygstypen var på många områden banbrytande och inte minst den djärva designen med akterligt placerat brygghus blev stilbildande. Fartygen gjorde en fart på cirka 40 knop, hade ett relativt bärigt förskepp, täckt manöverbrygga och en modern strids- och eldledning. Maskinsystemet var revolutio-

nerande med gasturbinerna placerade långt akter ut med drivaxeln riktad framåt, som via vinkelväxlar drev propellrar med vridbara propellerblad. Det innebär en väsentlig förbättring mot Plejadserien. För att slå back på dieselmotorerna krävdes, att de stoppades och efter omkastning startades igen för backmanöver. Det innebar naturligtvis störande fördröjningar vid t.ex. tilläggningsmanövrar. Detta fenomen hade nu kringgåts med de vridbara propellerbladen.

Att valet föll på gasturbiner i stället för den då relativt beprövade dieselmotorn var inte självklart, men det medförde en rad fördelar, huvudsakligen låg vikt och volym samt därmed möjlighet till akterligt placerade maskinrum. Det fanns fler fördelar som jämn och vibrationsfri gång och möjlighet till snabba lastväxlingar vilket dåtidens dieselmotorer inte gillade. Naturligtvis fanns det också en baksida. Maskinsystem med gasturbiner var dyra i inköp, känsliga för den korrosiva marina miljön och bränsleförbrukningen var betydligt högre än dieselmotoralternativet, framför allt på dellast. Vidare är det alltid riskabelt att vara först och de första åren med Spica och hennes systrar var inte helt problemfria, men efter hand rätades de tekniska problemen ut. Nästkommande serie om 12 torpedbåtar av Norrköpingsklass fick, baserat på erfarenheterna från Spica, en tekniskt sett mer mogen utformning, vilket resulterade i en driftsäker och pålitlig "havets rashest".

När efterföljande fartygsserier projekterades i slutet av 70-talet och början av 80-talet framfördes åter behov av större fartyg. Uthållighet, aktionsradie och sjöegenskaper sågs som prioriterade. För att öka uthållighet och aktionsradie krävdes ett mer bränslesnålt maskineri och en större besättning. De i mitten av 80-talet eskalerande ubåtsincidenterna eldade på denna utveckling. Att kunna operera under lång tid i låga farter fick prioriteras före hög toppfart och snabba manövrar.

Allt detta resulterade i, att diesel-



Torpedbåten T 124 Castor

motorn åter kom till heders. Först i ett kombinationsmaskineri på korvetterna Stockholm och Malmö och sedermera i, att nästföljande korvettserie typ Göteborg åter förseddes med ett rent dieselmaskineri. Göteborgsklassen var den första fartygsserien efter jagarna, vilka byggdes på 50-talet, som utvecklades med ubåtsjakt som en huvuduppgift. Unikt med Göteborgskorvetterna är, att de försågs med vattenjet och att fartkraven sänktes vilket senare fick kritik. Med 3 dieselmotorer av typen MTU 16V396 fick hon en ganska blysam toppfart till förmån för lägre bränsleförbrukning och bättre förmågor i lägre farter. Från Plejadbåtarnas fasta propellrar via Spicaklassens propellrar med vridbara blad togs med Göteborgsklassen ett stort steg, när man införde vattenjet. Vattenjetens unika möjlighet till hög verkningsgrad i högre farter parat med mycket hög manöverförmåga och möjlighet till kontrollerad framfart i låg fart var ett mycket välkommet utvecklingssteg. Utöver detta visade det sig, att vattenjetdrift är mycket tyst, vilket naturligtvis är en stor fördel vid ubåtsjaktverksamhet.

Våra senaste korvetter av Visbyklass har även de ett mycket intressant maskinarrangemang, ett kombinationsmaskineri med två MTU 16V2000 dieselmotorer för lågfart och ett högfartsmaskineri med 4 Allied Signal gasturbiner om vardera 5 370 hästkrafter. Fartygen är försedda med två drivlinor med vattenjetaggregat och en samlingsväxel, till vilken respektive två gasturbiner och en dieselmotor är kopplad. Motorerna kan kopplas i och ur allt efter behov av tyst gång i lågfart, ekonomisk marschfart eller forcering.

Visbyklassen är ett tekniskt mästerverk med många strängar. Med



Kustkorvetten K 23 Kalmar



R 138 Piteå efter ombestyckning till robotbåt

sina 640 tons displacement är hon i samma storleksklass som en mindre jagare från tiden runt andra världskriget. Maskinsystemet, som utvecklar över 23 000 hästkrafter är dock försvinnande lätt och kompakt jämfört med sin föregångares. Detta har tillsammans med innovativa skrovmaterial m.m. medfört, att nyttolasten avsevärt kan ökas. Fartyget är också det första i sitt slag i världen, där man fullt ut låtit den s.k. smygtekniken påverka hela konstruktionen. Detta ställer delvis nya och höga krav på framdriftssystemet. Maskinsystemet skall vara lätt, kompakt, bränslesnålt, tyst och vibrationsfritt, omagnetiskt eller i varje fall lågmagnetiskt. Prestanda skall vara på topp i hela fartregistret från

ypperlig manöverförmåga i lågfart till trygg och tillförlitlig drift med höga effektuttag.

Att i en och samma fartygstyp kombinera minjakt-, ubåtsjakt- och ytstridsfunktioner var för bara några decennier sedan helt otänkbart. Att detta nu går att genomföra, finner sin förklaring i ett djärvt utvecklingsarbete inom många områden, där utvecklingen av moderna maskinsystem har en central plats. Fartygstypen hade, i likhet med många tidigare exempel i den svenska marinens historia, inte gått att förverkliga utan förmågan att maximalt utnyttja befintlig teknik och samtidigt tänja på etablerade sanningar, vilket resulterat i ett världsunikt maskinsystem.

Magnus Bergman



Korvetten K 31 Visby tillsammans med fartyg med ett helt annan framdrivningssätt

Ordförande respektive Riksordförande i Flottans Män



Flottans Män har haft förhållandevis få ordförande i sin Huvudförening som från 1983 ombildades till Riksförening. Endast sju ordförande har presiderat och den åttonde inledde 2008 sin ämbetsperiod. Den genomsnittliga mandatperioden har således varit tio och ett halvt år, med som längst 20 år för vår andre ordförande, Marc Giron..

Kännetecknande för samtliga

ordförande har varit ett stort engagemang för örlogsflottan och dess personal av alla grader och kategorier samt en stark vilja att hävda flottans vikt och betydelse, inte minst i försvarsdebatten. Våra honnörsord; Kamratskap, Örlogstradition och Sjöförsvar har formats av dem och förvalts av dem på ett utomordentligt sätt.

En färgstark och mycket engagerad personlighet, som bör nämnas i

detta sammanhang, är vår hyllade nationalskald Evert Taube. Han var visserligen inte ordförande, men var en mycket aktiv person i Huvudföreningens begynnelse. Hans knytning till sjö och hav är ju välkänd, men hans engagemang i Flottans Män och hans intresse för örlogsflottan kanske är mindre känd. Det är av denna anledning klubbstuga och övriga byggnader fått namn av Evert och hans diktning.

Här följer en kort presentation av våra tidigare ordförande.



1935 - 1946 Carl Fredrik Riben

Viceamiral Carl Fredrik Riben var Flottans Mäns förste ordförande och ledde med säker hand förbundets öden allt ifrån starten 1935 och under 10 år framåt. Han nedlade ett intresserat och förtjänstfullt arbete för föreningens tillblivelse och vidare utveckling, varvid hans samlande namn och vidsträckta popularitet var av största betydelse.

Med sitt vänliga och naturliga väsen, sin redbara karaktär och rättframma uppträdande, vann amiral Riben allas våra hjärtan och Flottans Män samlades gärna kring sin högt uppskattade och avhållne ordförande.

1946 – 1966 Marc Giron

Marc Giron var en flottans man son få. Redan 1899 började han sin sjömilitära bana och han fortsatte att tjäna flottan efter sin pensionering som eldsjäl och drivkraft i vår förening. Han tog sin sjöofficersexamen 1906. Han visade tidigt stor duglighet i olika befattningar i land och till sjöss.

Han blev konteramiral 1941 och lämnade den aktiva tjänsten 1945. Hans kraft var ingalunda bruten och han kom nu att ägna huvuddelen av sin tid och sitt intresse åt vår förening, vars ordförande han blev 1946. I praktiken blev han också sekreterare, kassör, redaktör och allt i allo. Hans engagemang i kamratföreningsrörelsen ledde också till ordförandeposten i de svenska militära kamratföreningarnas samarbetskommitté under flera år.

Han var en mycket uppskattad berättare genom sin rika erfarenhet och för sin lätthet att uttrycka sig i tal och skrift. Han korresponderade flitigt med lokal-föreningarna och var en förnämlig representant för vårt förbund. Han blev hedersledamot, när han efter 20 år som ordförande drog sig tillbaka efter väl förtjänat värv.

I samband med Marc Girons död 1970 inrättades en minnesfond, som bär hans namn. Fonden lever fortfarande och har ett kapital på 50 000 kronor.





Fredrik Taube föddes 1909 i Vänersborg av Marianne von Schwerin och hennes man distriktslantmätaren Carl Taube.

Han brukade senare säga, att han såg Vänerens horisont från Dalbo- bron, när han gick till skolan i Vänersborg varje dag. Det kunde hans kurskamrater vid Kungl Sjökrigsskolan från Östermalm inte skryta med.

Under gymnasietiden seglade han en sommar på dåvarande *HMS Falken* och var dessutom till sjöss i Bohusländska fiskebåtar. Det föll sig helt naturligt, att han sökte till Kungliga Sjökrigsskolan på Skeppshol-

1966 – 1979 Fredrik Taube

men, där han började 1928. Kadetterna bodde inackorderade på stan och fick då och då besök av kadettofficerarna för att se till, att de pluggade ordentligt.

(När Kungl Sjökrigsskolan flyttade till Näsby Slott blev kadetterna inackorderade, vilket inte var lika populärt).

Efter utnämning till fänrik 1931 blev det många sjökommenderingar. Han seglade ombord i *HMS af Chapman* med skeppsgossar. Han gjorde långresa med *HMS kryssare Fylgia*, som han berättat riggade segel på de två masterna för att spara kol under resan över Atlanten.

Under beredskapsåren blev det långa tider till sjöss med bl.a. pansarskeppet *HMS Gustav V*, från vars gunrum Cigarrklubben G V senare bildades.

1945 omedelbart efter kriget blev han biträdande marinattaché vid vår ambassad i London under ett år. Sönerna Johan och Calle fick följa med medan Gustaf och Diedrik fick bo hos farmor. Alla fyra sönerna blev sedermera naturligtvis medlemmar i Flottans Män. Han var fartygschef

på minsvepare och *HMS Älvsnabben*, där för övrigt Gustaf och Diedrik med kusin Bengt Hedenblad mönstrade ombord.

Efter fyra år i Karlskrona bar det iväg till Marinstaben och dess personalavdelning och senare till befattning som chef för minbyrå i Marinförvaltningen. 1957 – 1958 var han långresechef med *HMS Älvsnabben* runt Sydamerika – en mycket uppskattad resa med många återsamlingar för hela besättningen.

Han lämnade tjänsten med pension 1969. Han var styrelseledamot i Sjöofficerssällskapet i Stockholm och många andra föreningar, där han bidrog till många glada stunder.

Och så sist men inte minst. Fredrik Taube blev ordförande i Flottans Män från 1966 till 1979.

Han blev en mycket omtyckt och populär ordförande, där han främst satte spår, när det gäller rekryteringen av medlemmar. Under hans ordförandeperiod ökade medlemsantalet med nära 1000, till stor del genom ordförandes aktiva rekryteringsåtgärder.

1979 – 1986 Wilhelm Fritz

Om Ville Frithz, kommendörkapten 1.gr, tid som ordförande står att läsa i en särskild artikel i tidningen.

En av de stora frågorna på 70-90 talet var byggnationerna samt ägarförhållandena på Stora Tratten. Såväl Wilhelm Fritz och Göte Blom som Ola Backman blev sysselsatta med dessa frågor.

Beträffande byggnationerna avslog Länsstyrelsen en begäran om bygglov 1977, vilket medförde en omfattande skriftväxling samt ett överklagande till Regeringsrätten, som undanröjde Länsstyrelsens beslut. Detta medförde att Vaxholms kommun meddelade byggnadstillstånd 1980. Denna fråga löstes således på Wilhelm Frithz tid.

1986 – 1990 Göte Blom

Göte Blom, kommendör 1.gr, var en relativ kort tid riksförbundets ordförande. En stor del av hans energi lade han på att lösa den tvist om Stora Tratten, som relateras nedan.

Efter omorganisationen 1983 då Stockholmsföreningen bildades, uppstod tvist om ägarförhållandena avseende Stora Tratten mellan å ena sidan Stockholmsföreningen och å andra sidan Riksföreningen som hävdade att Stora Tratten även fortsättningsvis skulle vara Riksföreningens och därmed också samtliga lokalföreningars egendom. Frågan blev olöst till dess att Göte Blom tog upp ärendet med lokalföreningarna i en skrivelse 1990, varefter Ola Backman utarbetade ett förslag till arrendavtal på 50 år och som undertecknades 1991 i mars.





1990 – 1996 *Ola Backman*

Ola Backman, konteramiral, var bland annat huvudavdelningschef i Försvarets Materielverk. Erfarenheter från denna befattning parat med en god samarbetsförmåga gjorde, att han lyckades ena samtliga parter i fråga om ägarförhållandena på Stora Tratten, vilket innebär, att Riksförbundet fortsatt är ägare och Stockholmsföreningen är arrendator på 50 år.



1996 – 2008 *Gunnar Bengtsson*

Gunnars ordförandeskap präglades av en positiv och utåtriktad verksamhet med många kontakter med lokalföreningarna. Gunnar genomförde ett stort antal mycket uppskattade besök ute i landet, inte minst tack vare sin charmant och intresserade hustru Hertie.

Då Gunnar tog vid som ordförande, var Riksföreningens ekonomi ganska skral och vår tidskrift belastade föreningen med stora kostnader och mycket små annonsintäkter. Genom sina omfattande kontakter med förvarsindustrin kunde ett stort antal annonser tas hem och annonsintäk-

terna ökade dramatiskt. Gunnar skapade rutiner för lokalföreningarna med positiva incitament för att få igång ett lokalt annonsarbete. Detta blev delvis en framgång, Som komplement till detta tecknades avtal med en annonsackvisitör, som visade sig mycket framgångsrik. Därmed har Gunnar lämnat en långsiktig lösning på våra annonsintäkter.

Förnyelsen av vår tidskrift med ett större format och med flerfärgstryck har också varit ett stort lyft och gjort den än mer attraktiv. Redaktörerna som står bakom detta arbete är värda ett stort tack.

En presentation av vår nyligen avgångne riksordförande Gunnar Bengtsson, kommendör 1.gr., som nu är hedersordförande i Riksförbundet, torde vara överflödigt.



2008 - *Johan Forslund*

Johan Forslund, kommendör, har rivstartat sin bana som Riksordförande med att lyckas ensa lokalföreningarna i den känsliga frågan om klädsel, märken och tecken redan under det första året!

Vi ser fram emot nya friska initiativ från vår unge energiske ordförande! Lycka Till!

**Olle Melin har skrivit om Carl Fredrik Riben och Marc Giron efter underlag från tidskriften 4-1950 respektive 3-1970.
Gustaf "Gutte" Taube har skrivit om Fredrik Taube
Örjan Sterner har skrivit om de övriga.**

FULLSERVICEVARVET MITT I SKÄRGÅRDEN

Vi är specialister på trä, men servar och reparerar de flesta motorer och båtar, även aluminium. Reservdelar på lager till Yanmar och Volvo Penta.



**ERIKSSONS BÅTBYGGERI
& BÅTBYGGARSKOLA AB**
BOX 15, 130 25 INGMARSÖ
08-542 461 36, batservice@swipnet.se

En f.d. ordförandes funderingar

Någon tid före pensionering och om hälsan står bi, har de flesta funderingar över hur "fortsatt seglation" skall bedrivas. Arvodes-tjänster eller hobbies förespeglar många. För egen del fanns ingen tid för bekymmer i den vägen. En dag på 70-talet öppnades min dörr på Marinstaben av vår för de äldre FM-kamraterna välkände dåvarande riksordförande kommendör Fredrik Taube. Han tillsade mig, att jag "snarast och frivilligt" skulle tillträda som sekreterare i FM. "Ringa uppgift, då jag själv och expeditionen gör jobbet", sa han uppmuntrande. Episoden mynnade ut i mitt sekreterarskap 1974-79 och därefter 7 år som riksordförande. (Sedermåra ändrat till förbundsordförande).

Mitt intresse för FM tog fart. Kamratskapet oss f.d. örlogssjömän emellan (från värnplik till amiral), fortsatt kontakt med de aktiva, besök ombord och färder med Kustflottans fartyg kändes bra och lockande. Kontakterna med de lokala FM-föreningarna ute i Sverige, som då opererade självständigt fastän med tidningen och huvudföreningen i Stockholm som ett "kitt", var också intressant. Vidare följde sedan på danskt initiativ nordiska marinföreningsmöten med omväxlande värdskap. Resultatet därav blev ett nordiskt brödraskap och värdefulla inblickar i alla vår strävan att stötta respektive sjöförsvar. FM:s stadgeenliga ambition att vårda Flottans traditioner har alltid varit angeläget för mig. Deltagande i Svenska Flaggans dag på Skansen i Stockholm och på de platser i landet, där denna firats, prioriteras fortfarande och röner stor uppmärksamhet. Att vårda minnesmärken är inte alltid en förstahandsåtgärd för en förening, som vill se framtiden an. Kronanjubileet ansåg vi dock vara angeläget så tillvida, att där vid Ölands kust stupat så många ärligen kämpande sjömän med "Kronan" och som tidigare ej blivit begravda i vigd jord, vilket skedde vid Hulterstads kyrka på 1980-talet i närvaro av CM, landshövding, biskop och berörda myndighetschefer. Allt var arrangerat av FM och med generös materiell gåva (monumentet) av dåvarande ordförande i FM Västervik Carl-Erik Edström.

Den organisatoriska omvandlingen av FM-ledning med en representativ förbundsstyrelse, genomfördes av dåvarande ordföranden kommendör Göte Blom. Tillkomsten av ett ökat antal lokalföreningar och stöd till dessa kan med fog tillskrivas f.d. ordföranden kommendör Gunnar Bengtsson, som med stor energi gav dessa utrymme i Riksförbundets verksamhet. Senare tiders ökade möjligheter till samordnade besök och utbyte mellan våra lokala föreningar (regionvis) har varit och är till stort gagn för sammanhållning inom och utveckling av vår förening.

Att engagera unga män med intresse för FM verk-

samhet var på min tid som ordförande, liksom det är idag, en svår uppgift. Sagor om "hur det var förr" är naturligtvis inte lika lockande för de yngre, som t.ex., vad man idag kan kräva av ett modernt försvar i våra och andra aktuella farvatten, tekniskt, kvantitativt och ekonomiskt. Med ökade tillfällen till kvalificerad information därom genom FM, torde vi kunna väcka ungdomar samt intressera dem för vår sammanhållning, vårt kamratskap och trivselen i våra lokalföreningar.



Ville Frithz



Stig Wallin im memoriam

En avhållen medlem i vår förening och trogen besökare vid våra sammankomster, Stig Wallin, lämnade oss den 5 december 2009 i stor sorg och saknad.

Stig var även känd bland många ute i Europa som Mister 5 i Tolvrörelsen.

Dottern Sara startade 5 i Tolvrörelsen, som kämpade för invandrarungdomar och flyktingar. Hon och en kamrat till henne mördades av en ung invandrare 1989. Trots detta, eller kanske just därför, tog Stig över ledningen för rörelsen. I flera länder i Europa har nu bildats föreningar för att kämpa mot rasismen.

Varje år den 5 december klockan fem i tolv samlas människor på torget i Härnösand för att påminna om värdet för flyktingar och invandrare i det svenska samhället.

Vi bevarar Stigs glada nuna och varma sätt i vårt minne.

Lars Sellgren

Ordförande FM Härnösand

Födelsedagar Vi hyllar



95 år född den

2-4 1915 Fanjunkare Ingvar Jarlemo V FRÖLUNDA

90 år född den

2-4 1920 Folke Andersson STOCKHOLM

6-4 1920 Nils Hansson V FRÖLUNDA

8-4 1920 Rune Wrigman UDDEVALLA

7-5 1920 Lennart Bonnier SKÄRHOLMEN

12-5 1920 Örlogskapten Lars Hansson KARLSKRONA

28-6 1920 Kommendör Hans Hallerdt KATRINEHOLM

85 år född den

3-4 1925 Doris Törnblom VÄSTERÅS

7-4 1925 Helge M.A. Kristensson FARSTA

16-4 1925 Radiotelegrafist Evald Wendel GÖTEBORG

22-4 1925 Skeppare Ernst August Olofsson GRUNDSUND

24-4 1925 Marino Mattsson V FRÖLUNDA

3-5 1925 Kommendörkapten Gunnar Nordanfors
KARLSKRONA

14-5 1925 Bengt Åsäter ÅKERSBERGA

18-5 1925 Kommendörkapten Sverker Olow LIDINGÖ

23-5 1925 Tullinspektör Gunnar Selander FALSTERBO

25-5 1925 Sjöingenjör Åke Persvik GÖTEBORG

11-6 1925 Sture Andersson KUNGÄLV

23-6 1925 Kommendörkapten Emil Charpentier
SOLLENTUNA

80 år född den

2-4 1930 Fanjunkare Gunnar Lundqvist VISBY

7-4 1930 Sten-Åke Lundin NORRTÄLJE

14-4 1930 Ragnar Westesson HALMSTAD

19-4 1930 Knut Öhlin ASARUM

21-4 1930 fd Löjtnant Folke Johansson BANDHAGEN

22-4 1930 Lars-Erik Clarin KARLSHAMN

30-4 1930 1. driftingenjör Gunnar Olsson VÄSTERHANINGE

6-5 1930 Byggnadsarbetare Kurt Österlund SUNDSVALL

11-5 1930 Helge Olsson ASARUM

17-5 1930 Lots Lars Lindholm VISBY

28-5 1930 Örlogskapten Rune Delemark VÄSTERHANINGE

12-6 1930 Rolf Millqvist KARLSHAMN

13-6 1930 Thorleif Lindgren NORDMALING

21-6 1930 Fritidsintendent Bertil Karlsson HANINGE

22-6 1930 John-Eric Törnsten HÄRNÖSAND

29-6 1930 Sjöingenjör Charles Nilsson LOMMA

29-6 1930 Nils-Evert Tausis GÖTEBORG

75 år född den

1-4 1935 Löjtnant Arne Lundberg BANDHAGEN

2-4 1935 Ingenjör Ingvar Andersson SUNDSVALL

5-4 1935 Kalle Malmberg TRELLEBORG

7-4 1935 Distriktschef Åke Jäderqvist SOLNA

11-4 1935 Karl-Erik Nilsson OSKARSHAMN

18-4 1935 Åkeriägare Curt Wictorin KUMLA

27-4 1935 Stig Johansson HALMSTAD

28-4 1935 Hans Johansson LINKÖPING

28-4 1935 Grafiker Gösta Lundström SUNDSVALL

1-5 1935 Ingenjör Lars-Erik Jakobsson HANINGE

2-5 1935 Nils Svahn ÅKERSBERGA

7-5 1935 Miljöarbetare Erik Bredin SUNDSVALL

7-5 1935 Kustuppsyningsman Lars Hall JULITA

9-5 1935 Ralf Karlsson VARBERG

10-5 1935 Örlogskapten Sten-Åke Norrman
VÄSTERHANINGE

12-5 1935 Driftingenjör Ulf Karlsson STENUNGSUND

16-5 1935 Tekniker Evert Johansson ENSKEDE

16-5 1935 Kapten Lars-Åke Svenheden ÖSMO

28-5 1935 Trävaruhandlare Sven-Erik Ödman TRANÅS

29-5 1935 Carl Krusell GÖTEBORG

2-6 1935 Bror Hansson TRELLEBORG

3-6 1935 Juri Selling MONTAGNAC

3-6 1935 Kapten Carl-Eric Sörberg LYSEKIL

4-6 1935 Kriminallinspektör Evan Svensson NORSBORG

5-6 1935 Lars Uhlin LOFTAHAMMAR

7-6 1935 Konditormästare Bertil Olofsson V FRÖLUNDA

14-6 1935 Ulla Jonsson HANINGE

21-6 1935 Stig-Gunnar Berndtsson GÖTEBORG

21-6 1935 Maud Biärsjö SOLLENTUNA

21-6 1935 Rolf Halle KALMAR

22-6 1935 Flygtrafikledare Olof Olofsson ALNÖ

27-6 1935 Thorolf Euström TRELLEBORG

27-6 1935 Stellan Nilsson LAMMHULT

29-6 1935 Museiråd Peter von Busch KARLSKRONA

30-6 1935 Crister Heilborn VÄSTERHANINGE

70 år född den

1-4 1940 Kej Svensson VÄXJÖ

2-4 1940 Bo Andersson HALMSTAD

2-4 1940 Örlogskapten Lennart Bresell HUDDINGE

2-4 1940 Anders Nordbeck VISBY

4-4 1940 Leif Wennerbo NYNÄSHAMN

12-4 1940 Bo Svenvik VÄSTERVIK

14-4 1940 Hans Widing NYKÖPING

16-4 1940 Jörgen Rosander TRELLEBORG

16-4 1940 Kapten Henrik Werner RÖDEBY

18-4 1940 Systemingenjör Jan-Eric Tollezon STALLARHOLMEN

19-4 1940 Kommendörkapten Claes Öquist LIDINGÖ

20-4 1940 Percy Alrik Petersson V FRÖLUNDA

27-4 1940 Leif Johansson HALMSTAD

28-4 1940 Karl Hellgren KARLSHAMN

1-5 1940 Stig Blomdin BJÖRKÖ

2-5 1940 Ove Eliasson LYSEKIL

8-5 1940 Rolf Karlsson ALNÖ

9-5 1940 Greger Olsson BÅSTAD

11-5 1940 Lars Jonsson GÖTEBORG

12-5 1940 Leif Lindheimer MÄRSTA

15-5 1940 Kommendörkapten Gustaf Myhrman LIDINGÖ

16-5 1940 Krister J:son Lundin GÖTEBORG

20-5 1940 Bo Löfgren LYCKEBY

25-5 1940 Verkmästare Bror Åkesson DALBY

26-5 1940 Lars-Erik Rydberg VARBERG

26-5 1940 Ingenjör Tor Sintorn VARBERG

31-5 1940 Vaktmästare Bo Ekenberg ÄNGELHOLM

2-6 1940 Viceamiral Frank Rosenius SALTSJÖBADEN

2-6 1940 Malte Strandh ÅBY

6-6 1940 Kriminallinspektör Kenneth Gunnarsson HÖLLVIKEN

11-6 1940 Löjtnant Bengt Olsson ÖSMO

12-6 1940 Bengt Thunstedt ÅKERSBERGA

18-6 1940 Sven-Bertil Berthilsson LYCKEBY

18-6 1940 Sture Söderström KARLSKRONA

20-6 1940 Arbetsledare Lars Gustafsson ÅLED

22-6 1940 Rolf Zachrisson VÄXJÖ

29-6 1940 Bo Nilsson KARLSHAMN

29-6 1940 Dag Åshage RÖDEBY

65 år född den

3-4 1945 Ingenjör Krister Axelsson ÖSTERSKÄR
3-4 1945 Olle Håkansson VISBY
8-4 1945 Sadelmakare Bengt Jonsson LIT
8-4 1945 Civilekonom Jan Sjölin SALTSJÖBADEN
9-4 1945 Lars-Olof Hansson V FRÖLUNDA
10-4 1945 Göran Silvander OSKARSTRÖM
11-4 1945 Kapten Hans Blomqvist VALBO
13-4 1945 Östen Pettersson VÄSTERVIK
16-4 1945 1 Kustbev.inspektör Bengt-Ove Björklund HÄRNÖSAND
19-4 1945 Sjökapten Jan Forsell VARGÖN
19-4 1945 Anders Österlund NORRKÖPING
29-4 1945 Jan-Åke Juhlin NORRTÄLJE
29-4 1945 Bengt-Ove Pettersson RONNEBY
29-4 1945 Bengt Sjögren STOCKHOLM
3-5 1945 Målare Stig-Åke Rosén HÄRNÖSAND
4-5 1945 Lennart Dahlin SUNDSVALL
5-5 1945 Christer Svensson HALMSTAD
6-5 1945 Lars Nylén GRÖDINGE
8-5 1945 Marknadsekon om Freddy Lagnefors TYRESÖ
8-5 1945 Dag Wisjö HALMSTAD
9-5 1945 Marknadsekon om Carl-Erik Thoræus STOCKHOLM
12-5 1945 Alf Andersson ALINGSÅS
15-5 1945 Einar Wilhelmsson NOL
17-5 1945 Ingvar Apell KARLSKRONA
17-5 1945 Ingenjör Olof Berglund VISBY
20-5 1945 Kapten Curt Brisbeck STOCKHOLM
20-5 1945 Åke Dahlgren KARLSKRONA
20-5 1945 Kapten Kjell Larsson MUSKÖ
24-5 1945 Förbundsombudsman Sture Palmgren STOCKHOLM
26-5 1945 Per-Erik Johnson GULLBRANDSTORP
27-5 1945 Boris Enqvist UPPSALA
31-5 1945 Speditör Claes Andersson LINKÖPING
2-6 1945 Roland Larsson VÄSTERVIK
6-6 1945 Stefan Sundberg MUNKEDAL

12-6 1945 Styrman Hans Juhlin BAGARMOSSEN
19-6 1945 Ronnie Kontio HISINGS BACKA
22-6 1945 Bertil Jönsson SKEGRIE
23-6 1945 Anders Gustafsson NORRKÖPING
24-6 1945 Chaufför Lars Björkman VÄLLINGBY

60 år född den

5-4 1950 Ingenjör Lars Filipson V FRÖLUNDA
8-4 1950 Distriktschef Pär Jaegerfalk NORRKÖPING
9-4 1950 Thomas Eliasson GÖTEBORG
14-4 1950 Båttman Lars Sjölund ALNÖ
15-4 1950 Jan Nygren STOCKHOLM
21-4 1950 Ulf Engstrand GÖTEBORG
28-4 1950 Stefan Dahl TRELLEBORG
11-5 1950 Thomas Åhlberg ELLÖS
15-5 1950 Skeppare Magnus Huldt ARHOLMA
22-5 1950 Göran Löfgren KARLSKRONA
11-6 1950 Montör Jan Arne Lennart Olsson LYSEKIL
12-6 1950 Håkan Preiholt SOLNA
26-6 1950 Tekniker Leif-Arne Ljungholm GÖTEBORG

50 år född den

4-5 1960 Pierre Jacobsson ÅRSTA
4-5 1960 Michael Lindgren HÄRNÖSAND
13-5 1960 Mariningenjör Magnus Bergman SALTSJÖ-BOO
13-5 1960 Pär Wiklund FRÖSÖN
1-6 1960 Anders Vikdahl ALNÖ
5-6 1960 Lars Gelderman KARLSKRONA
17-6 1960 Örjan Malmstedt ARVIKA

40 år född den

4-4 1970 Diplomat Jörgen Lindström STOCKHOLM
6-5 1970 Yrkesförare Johnny Carlsson TUMBA
27-5 1970 Anders Almkvist SOLNA
27-5 1970 Martin Backman LYSEKIL
28-5 1970 Rickard Lundin ÄNGELHOLM
30-5 1970 Mats Käll UPPSALA
9-6 1970 Ingenjör Thomas Hultman SALTSJÖ-BOO

Nya medlemmar

Vi hälsar följande medlemmar välkomna och önskar att alla skall få mycket glädje av medlemskapet.

Gotland

Daag Pedersén

Göteborg

Lars Brödjé

Lars-Erik Forsberg

Lars Jonsson

Boris Lundqvist

Sigvard Samuelsson

Halmstad

Uno Andersson

Anton Henriksson

Karl Ingemar Johansson

Härnösand

Bengt Fahlberg

Gottfrid Löventeg

Görgen Pettersson

Karlshamn

Bengt Cedell

Göran Larsson

Benny E Pedersen

Karlskrona

Christer Karlsson

Gert Olsson

Nynäshamn

Lennart Hollstrand

Bertil Håkansson

Håkan Ödmark

Norrtälje

Tommy Häggroth

Jan Söderman

Lysekil

Rolf Bäckman

Göran Harrisson

Thomas Åhlberg

Stockholm

Kristian Andersson

Kurt Aronsson

Robert Bildt

Michael Ihrman

Dan-Inge Lennström

Lars Vesterlund

Berndt Österdahl

Sundsvall

Jan-Olov Edin

Kurt Lindström

Per Sahlén

Ängelholm

Lars Blomqvist

Olle Sjöberg

Norrköping

Bengt Bäckström

Bengt Dahlstedt

Trelleborg

Lars K Andersson

Kenneth Modig

Hans Nilsson

Bo-Göran Nilsson

Karl-Erik Trelling

Karlstad-Värmland

Gösta Sjöström

Pär Åstrand

Avlidna kamrater

Gullbrand Andersson BRASTAD
Född den 31 mars 1924 Avliden den 4 november 2009

Sigge Andersson TRELLEBORG
Född den 1 juli 1938 Avliden den 5 februari 2010

Åke Carlberg LINDOME
Född den 24 februari 1929 Avliden den 13 december 2009

Gösta Carlsson HALMSTAD
Född den 8 oktober 1916 Avliden den 19 december 2009

Ingenjör Bertil Cyrén SUNDSVALL
Född den 7 februari 1922 Avliden den 17 november 2009

fd Verkmästare Algot Edefuhr ÄLVSJÖ
Född den 29 juli 1918 Avliden den 13 juli 2009

Leg läkare Otto Ekenberg VAXHOLM
Född den 6 juni 1920 Avliden den 30 maj 2009

Örlogskapten Lennart Ekman FARSTA
Född den 2 februari 1925 Avliden den 9 april 2009

Bengt Fagerås LINKÖPING
Född den 7 mars 1921 Avliden den 20 januari 2010

Ralph Grundell BILLDAL
Född den 3 december 1932 Avliden den 15 november 2009

Köpman Thure Hallbrandt KARLSKRONA
Född den 19 januari 1916 Avliden den 18 augusti 2009

Erik Hansson HALMSTAD
Född den 6 november 1916 Avliden den 11 oktober 2009

Byråingenjör Bert Holmquist NÄSSJÖ
Född den 11 februari 1928 Avliden den 12 januari 2010

Knut Holst HÖLLVIKEN
Född den 16 april 1930 Avliden den 20 november 2009

Teknisk Officer Jan Hulthén KISTA
Född den 15 maj 1925 Avliden den 28 september 2009

Alvar Högwall HALMSTAD
Född den 4 juni 1930 Avliden den 14 november 2009

Bengt Isaksson LYSEKIL
Född den 5 februari 1935 Avliden den 24 oktober 2009

Ämneslärare Sture Jadénus GÖTEBORG
Född den 20 december 1923 Avliden i november 2009

Jan Jannesson ÄNGELHOLM
Född den 22 februari 1934 Avliden den 5 oktober 2009

Magnus Johansson ÄNGELHOLM
Född den 23 november 1925 Avliden den 7 november 2009

Majken Johansson HALMSTAD
Född den 1 oktober 1936 Avliden den 8 januari 2010

Civilingenjör Arne Jäderstad HÄGERSTEN
Född den 13 december 1945 Avliden den 15 april 2009

Köpman Yngve Larsson NÄLDEN
Född den 11 februari 1927 Avliden den 26 augusti 2009

Sjökapten Bertil Larsson MALMÖ
Född den 14 november 1926 Avliden den 17 december 2009

Kommendörkapten Torsten Malm TÄBY
Född den 12 februari 1924 Avliden den 9 januari 2010

Tage Mattsson V FRÖLUNDA
Född den 3 augusti 1935 Avliden den 23 juni 2008

Gunnar Meijer LYSEKIL
Född den 21 augusti 1928 Avliden den 1 januari 2010

Löjtnant Folke Nilsson VÄSTERHANINGE
Född den 13 januari 1926 Avliden den 19 december 2009

Ingenjör Curt S Ohlsson GÖTEBORG
Född den 18 oktober 1923 Avliden den 15 december 2009

Lennart Olsson MALMÖ
Född den 29 november 1934 Avliden den 20 januari 2010

Peter Rudolw ANDERSLÖV
Född den 9 december 1954 Avliden den 1 december 2009

Bo Salomonsen BROMMA
Född den 21 september 1952 Avliden den 7 oktober 2009

Bertil Svensson TRELLEBORG
Född den 6 september 1935 Avliden den 30 november 2009

Montör Lars-Göran Svensson LYCKEBY
Född den 24 april 1928 Avliden den 17 juni 2009

Flygnavigatör Anders Yderborgh BROMMA
Född den 19 november 1919 Avliden den 23 april 2009

Ingenjör Nils Gunnar Öberg SUNDSVALL
Född 25 juli 1928 Avliden den 3 januari 2010

Owe Östman VISBY
Född den 11 mars 1935 Avliden den 20 januari 2010

**Hedra våra avlidna kamraters
minne med en gåva till Flottans
Män.**

Pg 5 88 19-4.



**Efter Din betalning sänder FM
ansli blanketten till de sörjande.**



Torsten Malm till minne

Redan som 11-åring beslöt sig Torsten för att i likhet med fader, sjökaptenen i Norrköping, efter skolgång välja sjömansbanan. Med avlagd "mogenhetsexamen", som studentexamen kallades på den tiden, sökte Torsten in på Kungl. Sjökrigsskolan och blev fänrik 1947. Han var då väl förberedd för kommande yrket genom år som sjöscout och somrar i Sjövärnsskåren. Som fänrik och vidareutbildning i torpedtjänst följde ett antal år i sjötjänst med olika befattningar på jagare och motortorpedbåt samt slutgiltigt som FC jagaren *Södermanland*. Därutöver blev det tre långresor varav en som kadettofficer och en som FC *Älvsnabben*.

Torstens stora insats vid staber iland var tjänstgöringen i Marinstaben på dess personalavdelning, där det gällde att samordna myndighetens befattningskrav med den enskildes meriter och personliga önskemål; allt utmynnande i kommenteringar till "rätt man på rätt plats", en inte alltid så lätt uppgift.

För oss inom FM blev Torsten efter pensioneringen först en bra kraft att sköta vårt kansli åren 1986-91 för att sedan helt ägna sig åt vår tidning som redaktör 1992-2001. Officinen på Näckströmsgatan fick därmed en rejäl uppräckning och vår tidning såväl rikt innehåll som tilldragande layout. Torstens redaktionella insatser hedrades vid hans avgång med inrättandet av "Torsten Malms tidningsfond", vilken hittills inbringat "sköna slantar" och förhoppningsvis fortsätter därmed.

Torsten Malm avled i början av året och begravdes den 3 februari i Näsbyrads kyrka, hedrad med FM flaggvakt, ett sista tapto spelat av FM hornblåsare och många kamrater samlade.

Ville Frithz

Varför blev jag medlem i Flottans Män?

Som kort bakgrund kan sägas, att jag är uppväxt i Karlskronas skärgård och har under hela min uppväxt sett örlogsfartyg och även kustartilleriförband under övning. När det sedan var dags att göra min värnplikts-tjänstgöring blev jag uttagen till tjänstgöring ombord på *HMS Carlskrona*. Utbildningen och den påföljande utbildningsexpeditionen är något, som jag alltid kommer att minnas. Visst var det jobbigt ibland, man var ganska ung och hade egentligen aldrig varit hemifrån någon längre tid, men sammantaget måste jag säga att tiden i Kungl. Flottan gjorde, att man växte, framför allt mentalt.

Under tiden ombord pratades det om, att man vart femte år skulle försöka samla besättningen för en återträff. Så har inte skett i vår besättning och när det blev 2009 och det inte hade hänt något på den fronten, började en idé gro i mitt huvud. Om inte sekonden gör något, kanske jag själv kan dra ihop en återträff. För att ha någon att bolla idéer och tankar med vände jag mig till resans fartygspastor Anders Skagerström och han och jag har haft långa diskussioner, om hur man ska gå till väga. Jag har även varit i kontakt med Bo-Inge Andersson och Olle Melin, som har kommit med värdefulla tips.

Sedan kom jag att tänka på föreningen Flottans Män, som borde vara en bra kanal för att nå ut till f.d. flottister, som eventuellt seglade med *HMS Carlskrona* under 1998-99 och kanske som jag är intresserad av att träffas och prata gamla minnen och se vad som hände sedan? Vi var trots allt en nyckelbesättning på drygt 120 man, som verkade tillsammans, innan vi mönstrade ombord kadetterna och kastade loss för en resa, som blev lika många nautiska mil som längden på ekvatorn.

Frågan, som jag vill ställa till föreningens medlemmar, som eventuellt tjänstgjorde under 98-99, är, om det finns ett intresse att träffas i ÖHK under hösten 2010?

Anmäl eventuellt intresse direkt till mig eller Anders Skagerström, så gör vi en samanställning och kan fortsätta eventuell vidare planering.

Vänligen

Kristian Rudenvik (f.d. Andersson)
Artillerimatos

krille_and@hotmail.com
0708-84 62 10

Gunnar Schoernear avliden



En av förbundets äldsta medlemmar, marindirektören och kommandören Gunnar Schoerner mönstrade av för gott i oktober 2 009 i en ålder av 97 år. Han var sedan Flottans Mäns bildande medlem.

Gunnar var en synnerligen skicklig yrkesman och en mycket omtyckt kamrat. Hans meritlista är lång; fartygsingenjör på pansarskeppet *Drottning Victoria* 1942-45, kryssaren *Gotland* 1948-1949 och på kryssaren *Tre Kronor* 1950-1951. Han var stabsingenjör på Kustflottans flaggskepp 1956-1959. Han hade också en mängd ansvarsfulla befattningar i land, bl.a., nybyggnadskontrollant vid Oskarshamnsvarvet bl.a. för minsveparen *Landsort*, mindre minsvepare, sammanhållande för framtagningsavdelningen av Spi-

caklass och chef för mariningenjörkåren.

Utöver Gunnars lovordade och välmeriterade tjänst i flottan, sedermera expert vid Wasavarvet, där han i hög grad bidrog till regalskeppets fortsatta existens. Han utgav boken *Regalskeppet, en studie i 1600-talets skeppsbyggeri*.

Inom Flottans Män glädde han oss med sin berättarkonst, framför allt på genuin karlskronitiska, medfödd efter uppväxten i örlogsstaden, där hans far var varvschef.

En samling av de bästa historierna återfinns i hans bok *När skepparpipan drillar*.

Flottans Män och dess föreningar har förlorat en god kamrat, en traditionsbärare och heraldiker.

Ville Frithz

Gösta Carlsson im memoriam



Vår hedersmedlem, Gösta Carlsson, har avlidit 93 år gammal. Han har varit vår medlem sedan 1975. Gösta var, när det begav sig, en flitig deltagare i FM:s riksmöten och fick många vänner runt om i landet och detta har tydligt märkts på alla hälsningar, som har framförts till honom via undertecknad, när jag besökt nämnda möten de senaste åren.

Efter avslutad skolgång började han segla på sin fars skuta och vid faderns bortgång tog Gösta och en

yngre bror över verksamheten. Under kriget seglade Gösta, dels i östersjöfart på faderns skuta, dels tjänstgjorde han i Flottan på hjälpminsveparen i Öresund samt på Hjälpkryssaren 10, som bl.a. patrullerade i Kattegatt och Skagerack. I slutet av 40-talet gick han iland och blev skeppsmäklare.

När jag 1992 flyttade till en fastighet i närheten av Marinstugan och fick närmare kontakt med Flottans Män och Gösta, så var mitt första intryck, att Flottans Män bestod av Gösta Carlsson och Rune Andersson. Dessa syntes i och kring stugan, flera timmar dagligen, i alla möjliga och omöjliga sammanhang. Efter att Rune lämnat oss fortsatte Gösta med sitt stora engagemang för föreningen.

Göstas insatser för vår lokalförening har varit genuina. Utan att överdriva vågar jag påstå, att mer än hälften av våra nuvarande medlemmar har värvats till föreningen genom hans försorg. Under många år var han styrelsemedlem, tillika stugfogde och även dessa uppdrag skötes på ett förtjänstfullt sätt. I Halm-

stad är Flottans Män och Marinstugan väl kända företeelser. Detta får i stor utsträckning tillskrivas Gösta.

Förutom sina insatser för Flottans Män, så gjorde Gösta en mycket gedigen insats för bevarandet av f.d. skeppsgossefartyget "Najaden". I mer än 17 år var han styrelsemedlem i "Föreningen Najadens Vänner". Styrelsemedlem kan man vara på olika sätt, men i Göstas fall så gränsade engagemanget för fartyget till att vara en normal halvtidstjänst. Förutom rena underhållsåtgärder, svarade han för stor del av guideverksamheten, bl.a. har otaliga barn i årskurs 3 hört Gösta berätta om Najaden och Flottan. År 2001 fick han Halmstads kommuns hedersbevisning för sina insatser på "Najaden".

Nu seglar Gösta vidare på andra, okända, hav. Vi i Flottans Män och alla andra i maritima föreningar i Halmstad skall komma ihåg Gösta länge för hans engagemang, berättarförmåga, positiva livssyn och aldrig sinande entusiasm.

Vila i frid vår vän

Kjell A Jönsson

ordförande FM Halmstad

Nytt gradsystem för flottan

Sedan 2007 har Försvarsmakten ett tvåbefäls-system. Det innebär två olika utbildningsvägar för att bli officer. Dels finns en treårig mera akademisk präglad utbildning och dels en kortare med specialistutbildning.

Detta innebär, att officerare sedan 1 januari 2009 är indelade i två gradsystem för de två kategorierna Officerare (OF) och övriga grader (OR). Övriga grader är en direktöversättning från engelskan, där de heter "other

ranks". I denna grupp, som innehåller nio nivåer, ingår även meniga soldater. Den högsta grad man kan nå i detta system är flottiljförvaltare, som är en grad, som ligger mellan överstelöjtnant och major.

Det ska finnas möjlighet att växla mellan de olika systemen.

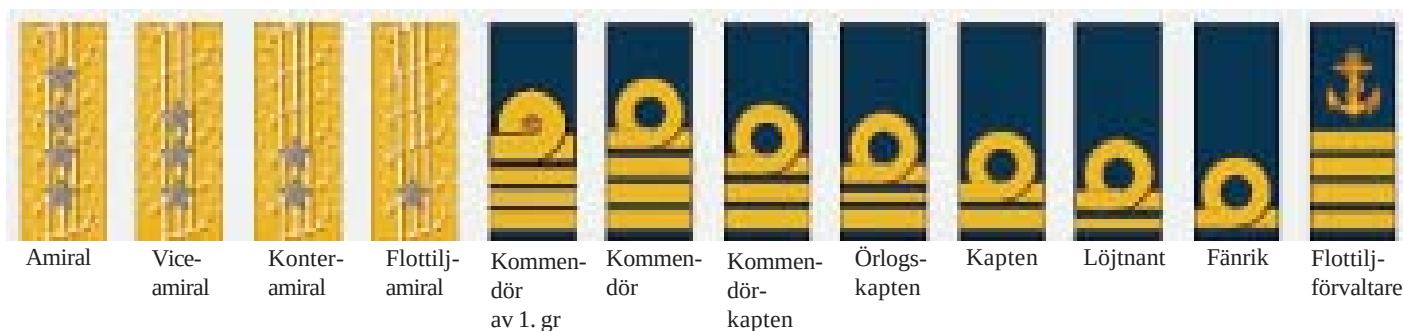
Gradbeteckningarnas utseende framgår av bild och deras inplacering i nivåer framgår av nedanstående tabell.

OF 9 Amiral	OF 1 Löjtnant	
OF 8 Viceamiral		OR 7 Flaggstyrman, -maskinist, -konstapel
OF 7 Konteramiral	OF 1 Fänrik	
OF 6 Flottiljamiral		OR 6 1.styrman, -maskinist, -konstapel
OF 5 Kommendör		OR 5 Sergeant
OF 4 Överstelöjtnant		OR 4 Korpral
	OR 9 Flottiljförvaltare	OR 3 Vicekorpral
OF 3 Örlogskapten		OR 2 Menig 1.klass
OF 2 Kapten		OR 1 Menig
	OR 8 Förvaltare	

Som synes återkommer de gamla graderna förvaltare, flaggstyrman (m.fl.) och vicekorpral. Furirsgraden har avskaffats,

Systemet är så långt möjligt anpassat till de gängse internationella systemen.

Olle Melin





Björkholmsmålet

Alla, som tjänstgjort vid flottan, har väl någon gång besökt Karlskrona och därvid kommit i kontakt med den speciella Karlskronadialekt, som kallas Björkholmska, uppkallad efter en av stadens ursprungliga stadsdelar. Dialekten är mycket diftongrik, ja det finna till och med s.k. triftonger, d.v.s. två eller tre vokaler ersätter en.

Strax före jul utkom en ordlista kallad *Björkholmsmålet*, där alla de ord, som förekommer hos de författare, som skrivit på målet, har kartlagts.

De författare, som här åsyftas är Richard Melander, Sven-Öjvind Swahn, Sten Ljungcrantz, Bertil Jacobsen och en flaggskeppare Axel Pettersson. Delar av författarnas produktion finns med som exempel. I boken finns också många historier, som säkert en och annan flottist hört under sin tid i Karlskrona.

Eller, som "ildaren" i flottan sade, när han läste sin maskininstruktion: Äntligen itt ord *soum* är rättstauvat, hydraulolja!

Boken kan köpas direkt från Axel Abrahamsons förlag, 09455-339700. Priset är 198 kronor + porto.



Sjölivets berättare

Många sjömän eller före detta sjöfarare har skrivit böcker om sjöarbetslivet. I svensk litteratur är inget yrke så omfattande skildrat som sjömannens. *Sjölivets berättare* är en översikt, som lyfter fram svenskspråkiga författarskap och böcker, alltifrån segel-

skeppens tid, via ångans epok till dieselfartyg och containerfart.

Redaktören och medförfattaren Ove Allansson, känd sjölivsskildrare, har genom smakprov lockat till läsning om sjölivet. Kockar, eldare, motormän, matroser båtsmän, styrmän, kaptener och många andra har genom åren skrivit och berättat om sitt yrke i böcker, tidningar och tidskrifter.

I boken möter vi både kända och okända författare. Harry Martinson, Fritiof Nilsson Piraten, Evert Taube, Sigfrid Siewertz med flera återfinns tillsammans med många både kända och okända skribenter. Och inte minst har illustratörerna fått stå för en stor del av innehållet.

I boken presenteras inte mindre än 312 sjöskildrare med tillsammans 515 böcker.

En synnerligen läsvärd bok, som också fyller ett stort behov som referensverk.

Boken är utgiven på förlaget Tre Böcker och har ISBN 978-91-7029-666-6



Danmarks, Färöarnas och Grönlands öar

Anders Källgård utkom härom året med praktverket *Sveriges öar*, där han beskrev landets alla öar, som är eller hade varit befolkade och inte har broförbindelse.

Nu harturen kommit till Danmark och dess förbundna Färöarna och Grönland. I Danmark har man trots idogt brobyggande kvar 46 helårsbefolkade öar. Många av dessa är populära turistmål för svenskar. På Färöarna ute i Atlanten lever den verkliga ömänniskan bland natursköna fågelberg. Grönland, slutligen, världens största ö har ett antal öar utanför sig, där en tredjedel av landets befolkning bor.

Den här boken kunde egentligen vara tre, men här har författaren på ett överskådligt sätt bakat ihop uppgifterna till en.

Boken har inga fotografier men är ändå mycket rikt illustrerad med förnåmliga teckningar av Johnny G R Ahlberg

Boken är utgiven på Carlssons förlag.



Från Då till Nu

Örlogsvärvet i Karlskrona, sedermera Karlskronavarvet är beläget på södra Trossö sedan 1683. Stora förändringar har skett inom området över de mer än 300 år, som varvet funnits.

Varvshistoriska föreningen i Karlskrona har utkommit med ett fjärde bildhäfte kallat *Från Då till Nu*, som speglar förändringar inom varvsområdet de senaste 50 åren.

Fotografen Lennart Bergquist med över 50 år på varvet har tagit fram ett antal bilder från 1950-talet över olika varvsmiljöer, var-efter Bengt Andersson och undertecknad tagit nya bilder från samma utgångspunkt, så långt detta varit möjligt. Samma duo har också skrivit de tillhörande texterna.

Boken kostar 100 kronor + porto och kan köpas av Varvshistoriska föreningen. Ring Asta Andersson, 0455-359315 eller asta.andersson@maritima.se



Roslagen

Roslagens övärld hade stor betydelse för det snabbt växande Stockholm med omgivningar från mitten av 1800-talet till tiden efter andra världskriget. Mängder av båtar för olika ändamål av olika storlekar utgjorde en förutsättning för en omfattande, flera hundra år gammal handel med huvudstaden och upplandet långt inne i Mälaren och uppför ostkusten.

Museimannen och konsthistorikern Hans Eklund skildrar en urgammal båtbyggartadition, som hade utvecklats till mästerskap. Ett rikt urval bilder visar olika båttyper och varvsinteriorer.

Boken har den långa titeln *En nation buren av tråkolar. Roslagen och de sista seglen i arbete*.

Boken är utgiven av Bokförlaget Langenskiöld.



Från livbåt till flytande palats

Bokens huvudperson är Carl-Otto Claesson. Han skrev själv den första delen 1934 i tron, att ett nytt krig skulle komma och han inte skulle överleva detta. Tanken var att hans söner skulle få ta del av, vad fadern hade varit med om.

Berättelsen handlar om en ung grabb, som bor vid havet och längtar ut. Han smiter ombord, men upptäcks och sätts iland. Lite äldre går han på riktigt till sjöss och seglar med olika skutor och båtar.

Under första världskriget seglar Carl-Otto Claesson på svenska och norska båtar, som sprängdes eller gick på minor eller bombarderades från luftskepp. Två gånger räddades han med livbåt och en gång från en livflotte.

Hans manus blev liggande fram till 1999, då släktingar fick tag i det. De tyckte, att det var en berättelse för flera att läsa. De fick rådet att försöka komplettera boken med händelser från andra världskriget och lite mer runt faderns karriär. Han kom nämligen att sluta som befälhavare på Svenska Amerikalinjen. Bokens andra del är skriven av hans son, som med hjälp av Carl-Ottos barnbarn kompletterade berättelsen. Bland annat har man beskrivit SAL-fartygens görande under andra världskriget och där fadern var ombord. Vi får ta del om Drottningholms medverkan i utväxlingar av civila internerade, sjuka och sårade krigsfångar runt om i världen. Här får historien en mer

framträngande plats än personen Carl-Otto Claesson. Han finns dock där i bakgrunden. För sina och övriga besättnings insatser tilldelas de USA:s Victory-medalj.

Vi får också en god inblick i livet ombord på kryssningsfartygen med Carl-Otto Claesson som överstyrman och befälhavare.

Grunden för andra delen i boken är dels personliga minnen och familjearkiv, men också grävande i offentliga arkiv i Sverige och utomlands.

Till boken hör också en CD med det material, som inte fick plats, bilder, dokument m.m.

Rolf Edwardson



Släpp ingen levande förbi

Jag har alltid fascinerats av Berlinmuren, denna fruktansvärda skapelse, som låste in ett folk. Från det muren restes i augusti 1961, tills den föll i november 1989 försökte östtyskar fly över till väst. Deras öden tystades ner av myndigheterna, men i *Släpp ingen levande förbi* får vi möta dem, som trotsade gränsens kulspruteeld och minor, liksom de människor som tvingades skapa sig en vardag vid en dödlig gräns.

Peter Handberg, författare och översättare, reser tillbaka till den stad, som han första gången besökte som barn och där han till-

bringade flera år under 1970- och 1980-talen. Han skildrar sina upplevelser av muren, sina kärlekshistorier och försöken att inrätta sig i en splittrad värld.

Boken finns i varje välsorterad bokhandel.



Trampa däck

Jag har tidigare i dessa spalter refererat boken *Kring kajutlampan*, där ombordtjänstgörande på olika sätt berättat om sjölivet. Dessa berättelser var ursprungligen publicerade i Svensk sjöfartstidning.

Nu har utkommit en ny antologi, *Trampa däck*, där ett tjugotal författare beskriver om egna upplevelser under livet till sjöss.

Boken är utgiven av Föreningen Bokanjärerna, som har bildats för att uppmuntra och stödja författare, som ägnar sig åt sjölivsskildringar. Denna bok är föreningens första publikation och för urvalet och redigeringen har svarat Gunder Andersson, författare och Lena S Karlsson, kulturjournalist och förlagsredaktör.

Boken erbjuder verkligt avkopplande läsning. Boken har ISBN 978-91-633-4896-9

Bokpresentatör
Olle Melin Rolf Edwaedson

TMQ Autopiloter

Enkla, robusta och tillförlitliga

Flotec Marin Flotec Marin AB, www.flotecmarin.se, info@flotecmarin.se

Rekrytskolan vid Karlskrona Örlogsstation 1942

Fortsättning från förra numret

Beklädnad

I rustkammaren på Stumholmen kvitterade vi ut beklädnaden och stuvade ner den i sjösäcken. Förutom vit uniform, tilldelades vi tre blå, varav en fick hänga kvar i rustkammaren. Vidare tilldelades vi kypertställ till vardagsbruk. Till samtliga bars blåkrage med svart halsduk. Vidare tilldelades vi två kavajer, båt- och rundmössa, grova skor, lågskor samt sjöstövlar. Med alla underkläder blev det en välfylld och tung sjösäck, som bars till förläggningen och stuvades in i skåpet.

Det var noga med att uniformen hade rätt passform. Om inte syddes nya upp. Uniformstväng gällde också på fritiden för allt manskap t.o.m. furir. Bonuseffekten blev känsla för uniformen och ett ledigt uppträdande. Ingen kunde passera vakten utan vaktbefälets kontrollerande öga. Våra civila kläder fick sändas hem snarast.

Personalförhållande

En stor del av rekryterna kom från Skåne och övriga från Blekinge med angränsande landskap, eller längre från. Stamanställning var ett genomgångsyрке för de flesta, där obefordrat manskap fick kvarstå till 28 år och furirer till 35, såvida de inte uppnått en högre grad innan dess. Det fanns dock många förmåner att välja på vid avskedet och som ökade med tjänstetiden.

Mest påfallande var nog stilen. Den kändes ledig, vilket kanske också uniformen bidrog till. En del berodde säkerligen på, att befälet i allmänhet använde Du vid tilltal. Även om detta var enkelriktat, gav det ändå en känsla av gemytlighet och samhörighet.

Badinrättningen

Den gamla badinrättningen med sin lilla plaskdamm i kokhusbyggnaden fanns fortfarande kvar, men den nya simhallen hade nyligen tagits i bruk. Detta var en modern anläggning med en stor och lång simbassäng, numera jämnad med marken. Anläggningen gav möjlighet till övningar i vattenvana.

Målet för simning var satt till 200 meter. Ett, för flertalet hissnande prov, var att på valfritt sätt hoppa från den övre trampolinen. Alla måste hoppa och den som tvekade fick hjälp av två simkunniga. Det var ett verkligt mandomsprov för dem, som hade dålig simförmåga och aldrig hoppat.

Örlogsstationens rekrytskola

Rekrytskolan i land pågick under 3,5 månader och stod under befäl av en kapten, benämnd ÄIO (äldste instruktionsofficer). Rekryterna organiserades yrkesgrensvis i grupper, vilka sedan bildade plutoner. Vi var cirka 60 artillerister med två styrmän och en äldre furir som gruppchefer. Under hela min tid i flottan har jag, med vissa

undantag, haft bra instruktörer och lärare. En del lämnade bestående intryck som goda föredöme.

Under första tiden stördes utbildningen av flerfaldiga vaccineringsar, som kunde vara nog så obehagliga efteråt. Naturliga flyglarm förekom också. Såvitt jag minns, förekom inget kvirr på maten. Ändå rådde ransonering på det mesta. Påbackning gick att få på vissa rätter och något slöseri med mat fick inte förekomma. Dagofficeren höll ett vakande öga på, vad som gick i svinmatstunnan, innan tallrikarna lämnades till disk.

I början rådde en viss svårighet att alltid förstå gruppchefens språk. Han talade nämligen björkholmska, dialekten som ansetts vara karlskronitiskans urspråk. Språkforskare har emellertid en annan uppfattning. De har härlett dialekten till Kalmar och de skeppstimmermän, som skickades hit, när örlogsvarvet grundades. Vår styrman var dock en omtyckt person med humor och med glimten i ögat. Förutom i militära ämnen undervisade han i bl.a. matematik, medan plutonchefen, en reservlöjtnant, hade svenskan på sin lott. Ett populärt inslag var sångtimmarna, vilka leddes av en musikkonstapel.

Karbin m/94 med lång bajonett och patrongördel hörde till den personliga vapenutrustningen. Vapnet förvarades intakt och lätt åtkomligt i olåsta gevärsställ. Dessa fanns längs dagrummets väggar. Att vapen skulle försvinna från en militärförläggning var då otänkbart.

Vapenexercisen innefattade också paradmarsch med sina särskilda steg. Drill genomfördes i stora formationer med åtta man i roten, ofta till musikkårens dånande trummor och blåsinstrument. Här gällde det verkligen att ha lystringen på helspänn. Detta gällde också under gymnastiken i exercishuset.

Den invecklade karbinexercisen inlärdes med stor exakthet. Vid exercis med vapen hade befälet alltid sidovapen. Bajonettfäktning med särskilda vapen övades sporadiskt, men var redan då på utdöende.

Båthamnen i Stumholmskanalen hade ett stort antal slupar och valbåtar, alla s.k. tiohuggare. Första gången styrman tog oss med ut för att träna roddexercis, kom vi till Kronoredden, när han kommenderade – Ligg! Vila på årorna! – Drag in ett djupt andetag! Så här känns havsluft. Ni, som kommer från de röda stugorna – Lägg ut årorna! Hal ut!

Skjututbildning

Skjutning med karbin genomfördes på örlogsvarvet. Karbinen var kortare än geväret och gav ifrån sig skarpa knallar. Öronskydd förekom inte. Banan låg utmed muren bakom Repslagarebanan. Området är numera park. Här rådde för det mesta snålblåst med få möjligheter att söka lä. Markörgraven och måltavlorna var placerade vid bastion Castor. Skjutplatserna löpte ut som pirar

i vattnet med 250 meters banan invid bastion Neptunus (Galjonslunden).

Marschen hit ut gick genom Högvaktens valvport på örlogssvarvet och vidare över Skeppsbron mot Lindholmen. Den var av trä med vindbrygga. För att inte öka på frestningarna på bron kommenderade befälhavaren – otakt över bron!

Övningar på Vämö och i Lyckeby vackra omgivning- ar längre fram på våren gav ett nödtorftigt fältmässigt uppträdande. Övningarna var nog en följd av det pågåen- de kriget. För sjöbefälet verkade de i varje fall främman- de. Längre fram i tiden skulle det bli andra bullar av. Efter övningarna mötte musikkåren de hemvändande krigarna vid Bergåsa. Marschen gick bl.a. via Ronnebygatan till kasern Sparre och gatan var kantad av åskådare.

Fullvärdig krigsman

Krigsmans erinran blev det högtidliga inslag, då rekryte- rna ansågs vara fullvärdiga krigsmän. När flaggan blot- tats under vederbörlig ceremoni inför de uniformsklädda rekryterna, avmarscherade rekrytskolan med musikkår och flagga i täten och till tonerna av Flottans defilerings- marsch gick marschen mot Kungl Amiralitetskyrkan.

Den gamla faneden hade avskaffats 1887 och ersatts med Krigsmans erinran. Dess korta, kärnfulla text var klar och tydlig. Den var dessutom tryckt på första sidan av flottans manskapsinstruktion, som tilldelades varje



Korpral vid flottan var liktydigt med furir i övriga försvarsgrenar. Graden markerades med ett blått red- garnsband runt armen. För att erhålla samstämmighet när avgången underbefäl sökte civil anställning, infördes furirsgarden 1940. Flaggkorpralen hade underofficersut- bildning. Inga nya flaggkorpraler tillkom efter 1943. Uppmuntringstecken erhöles för gott uppförande med en vinkel för varje tvåårsintervall. Vid arrest plockades alla uppmuntringstecken bort och det var att börja på nytt. Varje vinkel gav innehavaren en tioöring per dag som tillskott på månadslönen. Systemet slopades 1943

man, gemenligen kallad Kaninbibeln, eftersom stamrek- ryten kallade kanin.

I kyrkan meddelades sedan denna erinran följt av ko- rum. Efter återkomsten till kaserngården upprepades ce- remonien med flaggan, när den troppades.

Marinens största garnisonsort

Karlskrona var en säregen stad för en nykomling. Den ursprungliga staden är helt omsluten av vatten med de marina anläggningarna in på knutarna,

Rolf Ahlin

Avdelningar	Yrkesbeteckning	Avdelningar	Yrkesbeteckning
Sjömän	Avdelnings- chef	Landkommanderant	Avdelnings- chef
	Avdelnings- chef		Avdelnings- chef
	Avdelnings- chef		Avdelnings- chef
	Avdelnings- chef		Avdelnings- chef
	Avdelnings- chef		Avdelnings- chef
	Avdelnings- chef		Avdelnings- chef
	Avdelnings- chef		Avdelnings- chef
	Avdelnings- chef		Avdelnings- chef
	Avdelnings- chef		Avdelnings- chef
	Avdelnings- chef		Avdelnings- chef
Landkommanderant	Avdelnings- chef	Sjökommenderant	Avdelnings- chef
	Avdelnings- chef		Avdelnings- chef
	Avdelnings- chef		Avdelnings- chef
	Avdelnings- chef		Avdelnings- chef
	Avdelnings- chef		Avdelnings- chef
	Avdelnings- chef		Avdelnings- chef
	Avdelnings- chef		Avdelnings- chef
	Avdelnings- chef		Avdelnings- chef
	Avdelnings- chef		Avdelnings- chef
	Avdelnings- chef		Avdelnings- chef

Yrkesbeteckningar för högbåtsmän och meniga vid flottan 1942



Flottans manskap vid samtliga avdelningar kallades sjömän. Av yrkesbeteckningen på vänstra armen ser man, att sjömannen ovan tillhör maskinavdelningen och benämns eldare. På mössbandet ser man vidare, att han tillhör landkommenderat manskap. Sjökommenderat manskap bär respektive fartygs namn

HMS Carlskrona förbereds för kommande insats (ME 02)



Fartygschefen
Håkan Nilsson



HMS Carlskrona på Karlskrona redd

HMS Carlskrona

med besättning är, när detta skrivs i mitten av februari, inne i intensiva förberedelser för kommande insats utanför Somalias kust. Efter några års stillaliggande har fartyget åter "väckts till liv".

Regeringen gav ut anvisningar till Försvarmakten sommaren 2009 att påbörja förberedelser för en ny insats utanför Somalias kust, kallad ME 02. Sverige får samtidigt det stora ansvaret och förtroendet att leda EU:s multinationella flottstyrka i området.

För denna uppgift krävs ett stort fartyg med bra ledningsresurser och därför har HMS Carlskrona avdelats för insatsen.

Under hösten har fartyget anpassats för sin nya uppgift som patrullfartyg och ledningsplattform:

- nytt ledningssystem Cetris (samma som Visby- och Stockholmskorvetterna)
- helt ny navigationsutrustning på manöverbryggan

- förbättrad satellitkommunikation
- ny stor snabbgående båt (för bordningsstyrkan)
- moderniserade kanoner
- förmåga att landa, tanka och sjösätta helikopter 15

En lång resa dock ingen långresa

Uppgiften skiljer sig från fartygets tidigare roll som plattform för utbildningsexpeditioner eller långresor, som de oftast kallas för. Detta innebär i sin tur, att besättningen är skraddarsydd för de nya uppgifterna. Exempelvis tillförs bordningsstyrka och servicepersonal för helikopter. Dessutom finns ett National Support Element (NSE) i land. NSE uppgift är att stödja förbandet med logistik såsom resor, bränsle, mat med mera.

Provturer och besättningsutbildning kommer att genomföras under tiden fram till losskastningen från Karlskrona lördagen den 13 mars.

ME 02 och FHQ

Insatsen i området påbörjas den 13 april. Under de fyra första månaderna kommer ett svenskt styrkehöghävarter (FHQ, Force Head Quarters) ombord som leder EU:s fartyg i området. Force Commander blir Flottilj-amiral Jan Thörnqvist, som var chef Marinbasen under hösten 2009.



Force commander flottiljamaral Jan Thörnqvist. Foto Håkan Jönsson

FHQ består av 35 individer från 12 nationer. FHQ är en helt fristående del och ingår inte i ME-02.

Strax innan jul kom beskedet, att insatsen kommer att förlängas med ytterligare två månader under hösten 2010. Fartyget beräknas återkomma till hemmahamnen i början på december.

Operation Atalanta

HMS Carlskrona kommer att ingå i operation Atalanta, som är EU:s första marina operation. Atalanta startade den 8 december 2008 i enlighet med FN-resolutionerna 1814, 1816, 1838 och 1846.

Operationens målsättningar:

- Att skydda Förenta nationernas World Food Program (WFP) fartygstransporter med humanitär hjälp i form av mat och andra förnödenheter till Somalias befolkning.
- Att skydda sårbar sjöfart under passage genom farvattnen runt Somalia
- Att avskräcka och störa piratverksamheten utanför Somalias kust

Hittills (oktober 2009) har cirka 50 eskorter av WFP-transporter genomförts, vilket betyder att 1,6 miljoner nödställda, på daglig basis, fått humanitär hjälp, i form av mat och andra förnödenheter.

Deltagande nationer hittills är:

Belgien, Frankrike, Grekland, Holland, Italien, Malta, Spanien, Sverige, Storbritannien, Tyskland, Norge (ej medlem i EU).

Mer information om operationen återfinns på www.eunavfor.eu.

ME står för Marinens bidrag till EU:s marina operation

Joakim T Svensson
pressofficer HMS Carlskrona



Hkp 15 landar på helikopterdäck



Artilleriskjutning från förliga pjäsen

Efterlysning

Under andra världskriget hittades i Rotterdam under ruinerna efter ett stort bombanfall märket, vi ser på bilden.

Märket har efterlysts i Holland via olika tidningar.

Om någon av tidningens läsare känner igen märket, hör av dig till Bosse Nord, Flottans Män i Väster-
vik, 0490-13651 eller familjennord@bredband.net



Välkommen till Stora Tratten!

Flottans Mäns sommarparadis juni till augusti

- 1 Klubbhuset Evert Taube
- 2 Rosemarie - Holmvärdens stuga
- 3 Carmencita
- 4 Albertina
- 5 Sköna Helén
- 6 Maj på Malö
- 7 Ellinor
- 8 Rönnerdahl
- 9 Sjösala
- 10 Calle Schewen
- 11 Sopstation, återvinning
- 12 Bastu
- 13 Hamn med bryggor
- 14,15 Nya Toaletter
- 16 Färskvatten



Inte långt från Finnhamn i Stockholms skärgård ligger Flottans Mäns sommarö Stora Tratten, lätt tillgänglig med skärgårdsbåt från stan. Där kan föreningens medlemmar, oavsett vilken lokalförening Ni tillhör, hyra en stuga eller lägga till med egen båt. Ön ligger utmed Husaröleden på N59°28',1; O18°49',6.

På ön finns klubbhus och sju stugor att hyra. I alla stugor finns gasolkök, kylskåp eller kylbox. Färskvatten hämtar Du från tunnan vid vårt vattenreningsaggregat.

Det råder ingen lyx på ön, men boendet är mycket prisvärt. På ön finns också en vedeldad bastu, badbryggor, en sandstrand för barnen, båtar att hyra, en gästhamn och runt ön finns fina fiskevatten. Flottans Män köpte ön år 1944 och har sedan dess genom ideellt arbete och generösa gåvor gjorts till ett litet paradis.

Ön är öppen under juni t.o.m augusti. Under denna tid finns en holmvärd på ön som sköter om ön. Stuggäster hämtas och lämnas på Finnhamn av holmvärden.

Stugbyten sker på söndagar och på tisdagar & fredagar ordnas handlingsresor till ICA på Ingmarsö.

Observera att det är lättast att få en stuga i början och i slutet av säsongen.

Den som inte besökt St. Tratten har missat det bästa Flottans Män har till sitt förfogande. Gå gärna in på stockholmsavdelningens hemsida www.flottansman.se och klicka på "Aktiviteter" och sedan bilderna.



Vi välkomnar alla sponsorbidrag !

Stora Tratten är riksforeningens ö, men förvaltas av Stockholmsforeningen på ideell basis. Tyvärr ökar alla kostnader för underhåll, drivmedel, sophämtning mm och för att kunna bibehålla en skälig standard på, eller helst förbättra, våra stugor och övriga anläggningar behövs fler intäkter. Detta kan i första hand åstadkommas med högre beläggning av stugorna och ökad sponsring (inget bidrag är för litet). Stora Tratten är en riktig pärla i Stockholms skärgård och måste vårdas ömt av FM. Det är en unik plats för oss medlemmar att samlas på under sommaren. Där kan vi sitta på ljugarbänkarna vid stranden och berätta gamla minnen och om vädret mot all förmodan skulle vara otjänligt kan vi träffas i vår fantastiska klubbstuga, Evert Taube, framför en brasa i öppna spisen.

Stugpriser				Tillägg för icke medlemmar	
Stuga		Kr/dygn	Kr/vecka	Kr/dygn	Kr/vecka
Calle Schewen	4 bäddar	300	1925	120	330
Albertina	4 bäddar	270	1735	120	330
Rönnerdahl	3 bäddar	270	1735	60	220
Sjösala	3 bäddar	270	1735	60	220
Maj på Malö	2 bäddar	220	1390	60	220
Sköna Helén	2 bäddar	180	1155	60	220
Carmencita	2 bäddar	180	1155	60	220

In- och utflyttning i stugorna sker normalt på söndagar. Uthyrning av stugor för hela säsongen kan medges av Trattenkommittén och då gärna till arbetande medlemmar.

Transporter

Vid veckohyra ingår transporter mellan Stora Tratten och Finnhamn i samband med ankomst och avfärd, samt handlingsresor tisdag och fredag till ICA på Ingmarsö. ICA Ingmarsö är ombud för Apoteket, Systembolaget och Svensk kassaservice. I samband med ankomst kan livsmedel för ett par dagar inhandlas i affären på Finnhamn (begränsat sortiment)

Extra resor kostar 50:- till Finnhamn och 100:- till Ingmarsö. Medföljande betalar 20 kronor.

Avgifter och Sponsring

Medlem betalar 75:-/dygn och icke medlem 100:-/dygn i hamnavgift. Den som sponsrar Stora Tratten med minst 500 :-/år betalar ingen hamnavgift under innevarande säsong.

Vid bastubad tas en avgift ut om 75:-/båt och tillfälle.

Bokning

Boka via Internet på vår hemsida www.flottansman.se klicka på "Stora Tratten" eller använd talongen nedan och skicka den till Flottans Män i Stockholm, Teatergatan 3, 111 48 Stockholm. Svar om bokningen erhålles efter ca en vecka. Medlemmar kan börja boka redan den 1 oktober för nästkommande sommar medan icke medlemmar får börja boka tidigast 1 januari samma år. Bokningsavgift om 200:- ska inbetalas till **PG358022-2** senast 2 veckor efter bokningsbekräftelse erhållits och stugavgiften inbetalas på samma PG senast 2 veckor före tillträde. Bokning för del av vecka görs hos holmvärden under ordinarie öppettid. Det är lättast att få stuga under de första och sista veckorna på säsongen.

Avbokning

Bokningsavgiften återbetalas ej om inte särskilda skäl föreligger och hyra för outnyttjad tid återbetalas inte.

Stugbokning

.....		Vuxna:..... Barn:.....
Textat namn	Medlemsnummer	
.....		
Gatuadress		
.....		
Postnummer	Postadress	Telefon inkl riktnr
.....		
Namn på önskad stuga		Önskas hyra under tiden
.....		
Alternativ önskad stuga		Önskas hyra under tiden

Något om utmärkelsetecknen i vår förening

Tjänsten i Flottan har genom tiderna alltid lockat ynglingar med sinne och lust för upplevelser till sjöss, kamratskap ombord och iland. Speciellt under tider, som fordrat kämpatag, hårt slit och yrkesskicklighet av fartygsbesättningar. Ett jobb som utöver äventyret givit rika erfarenheter och skapat livslång gemenskap, i vårt fall stolthet över flottans och enskilda sjömäns insatser vid försvaret av rikets långa kust, vår omfattande sjöfart och vårt fiske.

I Flottans Män återfinns vi dessa män, för vilka föreningen genom lokalföreningarna ger chansen att återses, träffas under olika former, minnas, bevara och satsa på marin tradition och därtill bidra till en sund försvarsvilja, vilken i dagens Sverige inte alltid är prioriterad av vår befolkning.

För att hedra våra kamrater inom FM, som troget och

långvarigt tjänat våra syften, beslöts för ett antal år sedan att instifta utmärkelsetecknen. Föreningsnålen ”graderades upp” för dessa till ett hederstecken. På 70-talet, då Fredrik Taube var riksordförande, (som det då hette), instiftades för medlemmar, som utfört särskilt berömvärda gärningar för FM, ett ”hedersankare”, vars dignitet blivit det högsta av utmärkelserna. Hedersankarna är numrerade. Vid instiftandet av hedersankaret tilldelades vår dåtida högste beskyddare HKH Prins Bertil nr1 vid en ceremoni på Stockholms slott. Prinsen var under sin aktiva tid som sjöofficer en frejdad mtb-chef.

Omtalade utmärkelsetecknen var designade av på annan plats omnämnd Gunnar Schoerner, vars stilistiska förmåga, skicklighet i skeppskonstruktion och linjärinriktning även fann andra konstformer och sålunda kallades för ”FM-heraldiker”.

Ville Frithz

Hedersankaret

Den 8 december 1975 utdelades Hedersankaret för första gången. En delegation från Flottans Män bestående av vår ordförande Fredrik Taube, 2:e vice ordf. Gunnar Schoerner samt redaktör Emanuel Fornander infann sig på Kungl. Slottet kl. 11.00 för audiens hos Hans Majestät Konung Carl XVI Gustaf, vilken, som tack för att han i nåder ställt sig som Flottans Mäns Högste Beskyddare, tilldelades Nr 1 av nämnda Hedersankare med tillhörande Diplom.

Konungen underhöll sig med delegationen på ett mycket trevligt och vänligt sätt och vår ordförande fick svara på en hel del frågor runt vår förening och dess verksamhet och att Majestätet hade sitt hjärta hos örlogsflottan var inte att ta miste på! Våra vänner i de andra vapenslagen får ursäkta, men han har börjat sin militära bana vid flottan och har ju tjänstgjort där ganska mycket.

Samma dag någott senare dekorerades kommandörskapten Harald Schulze med Hedersankare Nr. 2 med Diplom. Harald Schulze var ju den som från början året 1935 och i 23 år framåt var en utav de stöttepelare FM hade, som gjorde att den fasta grunden lades vilken vi fortfarande bygger på, en organisatör av stora mått, en arbetare vilken inte minst gjorde så att Stora Tratten blev en verklighet och klenod som den i dag är där den ligger i vår vackra skärgård utanför Stockholm.

Så här ser vårt vackra Hedersankare ut. Konstnären, Gunnar Schoerner, har från experthåll fått beröm för den eleganta kompositionen.

Texten hämtat ur tidskrift nr 1 1976
Idag har 85 Hedersankare delats ut



**Vi har batterier för alla behov:
BIL | BÅT | TUNGA FORDON**



TUDOR
BATTERIES

Tudor grossisten i
Nacka - Värmdö

AB MASKINEXPORT

Box 37 S-134 21 Gustavsberg • Besök: Skogsbövägen 1
Tel. 08-570 355 00 • Mobil. 0708-355 100

Kontaktmän i förbundsstyrelsen och lokalföreningar

Styrelse och lokala föreningar kan även nås via hemsidan www.flottansman.se

Förbundsstyrelse och kansli

Förbundsordf	Johan Forslund	08-571 448 51	Dagsverksgatan 14	134 65	INGARÖ
Vice förb.ordf	Jan Wikberg	063-12 95 62	Spovvägen 33	831 62	ÖSTERSUND
Sekreterare	Bo Schagerberg	08-530 447 57	Månbergsvägen 4	140 39	NYNÄSHAMN
Sekreterare	Örjan Sterner	08-745 23 02	Odenvägen 19	136 42	HANINGE
Kanslichef	Lennart Bresell	08-449 31 58	Balingsnäs vägen 92	141 34	HUDDINGE
Medlemsregister	Nils-Gösta Persson	0320-557 44	Svansjö Magerhult 6	511 93	TORSTORP
Infoansvarig	Bo Schagerberg	08-530 447 57	Månbergsvägen 4	140 39	NYNÄSHAMN
Webbmaster	Bengt-Olof Arnsten	063-57 93 00	Havrevägen 4 nb	831 71	ÖSTERSUND
Kansli	Flottans Män	08-678 09 08	Teatergatan 3	111 48	STOCKHOLM
			Öppet tisdagar 9-16		

bo.sch@bredband.net

lennart.bresell@telia.com

n-gpersson@swipnet.se

bo.sch@bredband.net

riksforbundet@flottansman.se

Region Nord

Representant i förbundsstyrelsen: Jan Wikberg.

Härnösand	Lars Sellgren	0611-196 34	Hagagatan 74	871 40	HÄRNÖSAND
Sundsvall	Bertil Graeve	060-57 97 14	Borevägen 5	860 32	FAGERVIK
Östersund	Jan Wikberg	063-12 95 62	Spovvägen 33	831 62	ÖSTERSUND

Region Mitt

Representanter i förbundsstyrelsen: Örjan Sterner, Bo Schagerberg och Ove Hagström.

Gotland	Olof Berglund	0498-21 51 75	Lyegatan 22	621 43	VISBY
Föreningslokal:	Marinstugan	0498-21 14 17	Södevägen 56 B	621 58	VISBY.
Haninge	Lars Engvall	08-777 95 26	Lilla Hundens gata 422	136 64	HANINGE
Linköping	Gunnar Feldt	0709-40 64 00	Tuvsgatan 28	589 57	LINKÖPING
Norrköping	Ove Hagström	011-23 90 15	Nygatan 55	602 34	NORRKÖPING
Föreningslokal:	Marinlokalen	011-13 84 25	Saltängsgatan 48	602 38	NORRKÖPING.
Norrköping	Lars Krüger	0176-23 46 41	Norrviden 1472	760 21	VÄTÖ
Föreningslokal:	"Marinlokalen".		Götgatan 14 A	761 64	NORRTÄLJE.
Nynäshamn	Hans Martinelle	08-520 211 13	Hamngatan 7B	149 31	NYNÄSHAMN
Stockholm	Örjan Sterner	08-745 23 02	Odenvägen 19	136 42	HANINGE
Föreningslokal:	Flottans Män	08-611 10 11	Teatergatan 3	111 48	STOCKHOLM.
Södertälje	Thomas Westerberg	08-550 344 42	Ekenbergsgatan 30	152 43	SÖDERTÄLJE
Föreningslokal:	Notholmen	08-55 15 50	Hörningsholm,		MÖRKÖ
Västerås	Leif Kihlberg	021-41 43 19	Stora gatan 2C	722 09	VÄSTERÅS
Föreningslokal:	Flottans Män		Slakterigatan 10	721 32	VÄSTERÅS

engvall.lars@telia.com

ovemarin@tele2.se

flottansman@telia.com

08276578@telia.com

(ej postmottagning)

(ej postmottagning),

vasteras@flottansman.se

Region Syd

Representanter i förbundsstyrelsen: Göte Lindberg och Rolf Pärnhem.

Kalmarisund	Bengt Hammarlund	0480-227 03	Drott. Margaretas väg 27A	392 45	KALMAR
Karlshamn	Rolf Pärnhem	0454-19 611	Drottninggatan 22	374 35	KARLSHAMN
Föreningslokal:	Flottans män	0454-163 40	Lärkgatan 2	374 34	KARLSHAMN
Karlskrona	Rolf Svensson	0455-816 80	Haglövs vägen 4	371 37	KARLSKRONA
Kristianstad	Lennart Fredriksson	044-12 28 16	Hjärtebackes väg 22	291 35	KRISTIANSTAD
Malmö	Jörgen Persson	0413-603 44	Vångavägen 9	241 32	ESLÖV
Trelleborg	Göte Lindberg	0410-401 84	Syréngatan 3	231 53	TRELLEBORG
Västervik	Carl-Erik Edström	0490-184 20	Sjöviksgatan 2	593 42	VÄSTERVIK
Växjö	Lennart Salomonsson	0474-330 38	Eke Solklint	360 42	BRAÅS

parlhem@telia.com

rolf.svensson@affv.nu

jorgenpersson.fmmalmo@telia.com

gotelindberg@hotmail.com

familjennord@bredband.net

vaxjo@flottansman.se

Region Väst

Representanter i förbundsstyrelsen: Kjell Jönsson och Lars-Erik Wennersten.

Göteborg	Lars-Erik Wennersten	031-28 26 26	Askims kyrkväg 39	436 42	ASKIM
Föreningslokal:	Marinstugan	031-29 07 23	Örlogsvägen 6, Nya Varvet.	426 71	V.FRÖLUNDA
Halmstad	Kjell Jönsson	035-13 01 44	Norra vägen 21	302 31	HALMSTAD
Föreningslokal:	Marinstugan	035-10 84 22	Dragvägen	302 42	HALMSTAD
Karlstad-Värmland	Göte Rahm	054-15 52 05	Stinsgatan 2	652 26	KARLSTAD
Lysekil	Van Carlsson	0523-473 97	Rixövägen 13	454 93	BRASTAD
Varberg	Per Callenberg	0340-422 19	Vrånvägen 21	430 10	TVÅÅKER
Föreningslokal:	Gamla tullhuset	070-391 04 26	Otto Torelles gata 3	432 44	VARBERG.
Ängelholm	Lars Linde	0431-141 18	Lupingatan 9	262 62	ÄNGELHOLM
Föreningslokal:	Flottans Män	0431-149 30.	Östergatan 89	262 00	ÄNGELHOLM.

lars-erik@wennersten.nu

goteborg@flottansman.se

kjellgudd@gmail.com

halmstad@flottansman.se

van.c@telia.com

cal.per@telia.com

POSTTIDNING

Vid definitiv eftersändning
återsänds försändelsen till:
FLOTTANS MÄN
Teatergatan 3,
111 48 STOCKHOLM



Ett tryggt val!

MTU's motorer är konstruerade för maximal driftsäkerhet och totalekonomi. Detta har gjort MTU till en av världens ledande leverantörer av motorer för kommersiellt bruk. Med ett komplett sortiment från 125 kW till 9.000 kW och ett rikstäckande servicenät erbjuder vi såväl prestanda som trygghet.



SWEDMOTOR

Tel: 08-500 121 40
www.swedmotor.se, info@swedmotor.se