

FLOTTANS MÄN

KAMRATSKAP

ÖRLOGSTRADITION

SJÖFÖRSVAR

Nr 1 2021



FLOTTANS MÄN

Tidskrift för Flottans Mäns Riksförbund

Nr 1 mars 2021

Årgång 87

ISSN 0015-4431



Förbundets Högste Beskyddare:
AMIRALEN H.M KONUNG CARL XVI GUSTAF

Rikshedersordförande
Ewa Skoog Haslum, MARINCHEF



REDAKTÖR OCH ANSVARIG UTGIVARE:

Olle Melin - bmelinolle@gmail.com

Tel 070-530 01 77

Författarevägen 9, 371 63 LYCKEBY



GRAFISK FORMGIVNING:

Dag Åshage - epost: paul.assar@gmail.com

Fasanvägen 4, 373 43 RÖDEBY

TRYCKERI: Blockforum Stockholm

PRENUMERATION:

Kontakta kansliet. Kostnad 200 kronor/år. 4 nummer.

Kostnad lösnummer 60 kronor.

INFORMATION OCH ANNONSSANSVARIG:

Bo Schagerberg, 070-521 44 39

bo.sch@bredband.net

ANNONSER:

Kontakta Anne-Louise Fröding, 054-86 06 83, 070-522 14 73

Epost: annelouise.froding@gmail.com

KANSLI:

Teatergatan 3, 111 48 Stockholm

Tel: 076-7786870

Öppet tisdagar 09-16

Internet: www.flottansman.se

Adress e-post: riksforbundet@flottansman.se

PLUSGIRONUMMER:

Riksförbundet: 5 88 19-4

Stora Tratten 35 80 22-2

FLOTTANS MÄNS RIKSFÖRBUND

Ordförande: Kommendör Örjan Sterner

Tel: 070-627 53 97

Vice ordförande: Örlogskapten Göran Löfgren

Tel: 070-495 80 14

Förbundssekreterare:

Krister Hansén tel 070-381 03 12

kristerh@flottansman.se

Kanslichef: Örlogskapten Lennart Bresell

Tel kansliet: 076-778 68 70 Tel hem: 070-774 31 83

lennartbresell8@gmail.com

STORA TRATTEN (Arrendator LoF Stockholm)

PL 326, 130 25 Ingmarsö Tel: 070-20 30 743

Telefontid juni-augusti 09-10, 17-18

Ur innehållet:

Ledaren	3
3. sjöstridsflottiljen	4
Nya chefer på Skonertdivisionen	5
Dykare på skarpa uppdrag	6-7
Attackdykare i Flottan	8-9
Jönköping sjöfartsstaden	10-11
Om Marinen 500 år	12
Franska hangarfartyg	13



Marinens Musikkår	14-15
Vad en gammal bild kan berätta	16
Bryt karantänen	17
Om luftförsvaret i Karlskrona	18
En marin för Sverige	20
4. sjöstridsflottiljen	21
Minsveparen M20	22-23



Ellenabbsfortet	24-26
-----------------	-------



Minnesmärke över svenska krigssegelare	28
Rikssårmötet	29-32
Kungaätter	34-35



Närkhammars fotoarkiv	36-37
Carlskrona artillerikår	38-39
Nya böcker	40-42
Verksamhet i kasern Najaden	43
Pansarkryssaren Fylgias långresa	45-47
Lokalföreningarna	49-53

Omslagsbild:

*M 20 dockad på Beckholmen. Foto Anne-Sofie Eriksson
Se artikel i tidningen om M 20*

Nummer 2 2021 utkommer i juni.. Manusstopp den 15 maj
och från lokalföreningar 10 maj.

Stå upp för Flottans Män

Välkomna till ett nytt år med Flottans Män. Förhoppningsvis ska vi snart kunna leva någorlunda normalt igen, när vaccinationerna genomförts och pandemin tvingats till reträtt. Våra förhoppningar om ett stilenligt 85 årsfirande gick ju om intet och i stället blev det ett webbaserat årsmöte, effektivt men ganska trist. Vi försöker nu på nytt att genomföra ett traditionsenligt Riksårsmöte under resa till Tallinn. Det finns dock inte möjlighet att genomföra det under våren, som vi annonserade om i förra numret. Vi har därför senarelagt Riksårsmötet till den 6 september. Inbjudan och kallelse finns, som det brukar, i mittuppslaget av tidskriften samt naturligtvis på vår hemsida. Jag hoppas på en god anslutning av våra medlemmar.

Lokalföreningskonferensen, som genomförs i anslutning till Riksårsmötet, kommer att behandla det underlag vi tidigare sänt ut som stöd för lokalföreningarnas arbete med argument för vårt sjöförsvar samt det underlag för medlemsrekrytering, som också har sänts ut.

Det fjärde symposiet skulle rätteligen ha genomförts i höst, eftersom vi strävat efter att genomföra ett symposium och en lokalföreningskonferens under hösten vart tredje år. Så blir dock inte fallet. Vi har i stället beslutat skjuta upp nästa symposium till 2023, eftersom jubileumsåret 2022 innebär nog så många aktiviteter.

Den nya rekryteringsbroschyren har, tillsammans med häftet från det senaste symposiet och en informationsbroschyr om bokverket *Marinen 500 år*, distribuerats till samtliga lokalföreningar.

Bokverket, som är en specialutgåva för Flottans Män, presenteras på annan plats i tidskriften.

Arbetet med att sammanställa våra anvisningar för klädsel, utmärkelser och märken samt hedersbevisningar och flaggvakt, Flagg och Heders, har nu slutförts och kommer förhoppningsvis att godkännas vid Riksårsmötet.

Vi ska alla vara stolta ambassadörer för vår förening. Bär vår tröja- kavaj- mössa med våra vackra medlemsmärken. Visa att vi finns!

För ett år sedan tog jag upp frågan om ett eventuellt underfinansierat försvarsbeslut. Den senaste utvecklingen tycks besanna dessa farhågor. Fördyring av Gripen-systemet med åtta miljarder kronor samt en ofinansierad medverkan i det europeiska utvecklingsarbetet med en ny generation stridsflyg i samarbete med Storbritannien, Future Combat Air System (FCAS) för fyra miljarder kronor och befarade kostnadsökningar för nyetablering av garnisonsorter m.m. pekar mot, att vi kommer att få uppleva omfattande omprioriteringar i försvarsmaktsutvecklingen. Detta kommer sannolikt också att påverka den marina framtiden.

Jag föreslår därför återigen, att man borde överväga att ta upp ett eller flera obligationslån för försvaret från svenska folket. Det har lyckats väl förr. 1912 sparade folket ihop till både ett pansarskepp och vedettbåtar, under 40-talet var försvarsobligationerna framgångsrika. Någon kanske kommer ihåg Obligationsmarschen. Ett antal röster har höjts för denna lösning. Den borde kunna nå framgång även nu, då det i pressen redovisats en märkbar uppgång av försvarsviljan hos det svenska folket. Låt oss ta vara på den.

Den idén låter väl inte tokigare än finansministerns förslag om, att de ökade försvarsutgifterna skall finansieras med höjd skatt på alkohol och tobak.

Örjan Skoner



Datum för bidrag från lokalföreningarna

Då traditionen är, att lokalföreningarnas bidrag placeras regionsvis, måste vi först få in alla bidrag, innan det arbetet kan påbörjas. Arbetet underlättas betydligt, om vi först kan vara klara med lokalföreningarna, som får det antal sidor med text och bilder som erfordras. Då antalet sidor måste vara delbart med fyra, blir det lättare att anpassa layouten för övriga bidrag.

I fortsättningen har vi manusstopp för bidrag från lokalföreningarna den 10 febr, 10 maj, 10 aug och 10 nov.

Hälsningar Redaktionen



HMS Visby lämnar örlogshamnen

Till sjöss under jul-och nyårshelgen

När de flesta av oss är lediga och njuter av god mat, lugn och ro och kanske en och annan julklapp jobbade andra för vår skull. I likhet med exempelvis polis, räddningstjänst och sjukvård är Försvarsmakten igång året om och dygnet runt. HMS Visby och HMS Carlskrona ur 3.sjöstridsflottiljen var till sjöss för sjöövervakning under storhelgerna.

Marinens övervakning av det svenska sjöterritoriet är en viktig del i att bedöma situationen runt vår kust och på så sätt anpassa beredskapen. Med hjälp av radarstationer övervakar personal från Marinbasens sjöinformationskompani det, som rör sig på havet. Men det behövs också ögon på plats därute, som snabbt kan göra insatser. Under julhelgen fanns dessa ögon på HMS Visby, där örlogskapten Nina Vinde är fartygschef:

– Vi har ju länge vetat om, att vi ska vara till sjöss under julhelgen och därför har många av oss redan firat jul i förskott med våra familjer. Att vara iväg så här är en del av jobbet.

Lika mycket trafik till sjöss

Sjöfarten vilar inte under högtider. Vårt samhälle kräver en ständig ström av varor, som för det mesta kommer via fartyg. Det gör, att det ständigt är cirka fyratusen far-

tyg till sjöss i Östersjön på väg mellan två hamnar. Att hitta det, som avviker bland alla dessa fartyg, kräver ett nära samarbete mellan sjöinformationskompaniet och fartygen till sjöss.

Mycket jobb men även lite helgstämning

Ombord på fartygen pågår jobbet i sextimmarvakter dygnet runt och oavsett väder. Fartyget dirigeras till det område, som bedöms som mest intressant, i nära samverkan med ledningscentralerna iland. Tiden går relativt fort, när besättningen växlar mellan jobb, sömn och mat. Under nyårshelgen var det HMS Carlskronas tur till sjöss. Vid tolvslaget ringde man in det nya året med att slå slag med skeppsklockan. Fredrik Linder är fartygschef på HMS Carlskrona.

- Vi genomförde också ett nyårsfyrverkeri under nyårsaftons kväll i form av en mörkerskjutning med fartygets kulsprutor mot ett sjösatt mål.

Jimmie Adamsson

Foto Jimmie Adamsson



HMS Carlskrona på sydlig kurs.



HMS Visbys besättning i julkläder i samband med losskastningen på julaftonens morgon.

Nya chefer på Skonertdivisionen

Sedan årsskiftet har Skonertdivisionen en ny divisionschef, kapten Thomas Falk, som i åtta år varit FC för HMS Falken. Det uppdraget behåller han, och tillsammans med nye fartygschefen för HMS Gladan, kapten Johan Lyckemark kommer han fortsätta driva verksamheten ombord på skonerna.

På pappret genomfördes chefsbytet redan den 1 januari, då Sjöstridsskolans Skonertdivision fick både ny divisions- och fartygschef, men först i början av februari hölls den formella ceremonin. Avgående divisionschef Carl-Johan Ekholm lämnade då över rodret för divisionen till Thomas Falk, som samtidigt befordrades till kapten. FC på *Gladan* efter Ekholm blir kapten Johan Lyckemark, som tar steget upp från sekond.

Thomas Falk har mer än 20 års erfarenhet av skonerna, de senaste åtta åren som fartygschef. Att ta steget upp till divisionschef är inget jättekliv, men naturligtvis innebär det mer administration och ett större ansvar.

- Jag tror inte att det blir några större förändringar med mig som DC. Jag har ju varit delaktig redan innan och känner att vår verksamhet fungerar bra. Jag vill förvalta det vi byggt upp, säger DC Falk.

Planer för kommande år

Under nuvarande situation med en covid-19 pandemi att ta hänsyn till, kräver i princip all verksamhet en ordentlig genomlysning. Det finns inga möjligheter att hålla avstånd ombord och den vanliga tågordningen, där elevbesättningar byts ut ungefär varannan vecka, kräver mycket god planering och noggranna riskanalyser.

I dagsläget ligger det i planen att låta elever från Bernadottegymnasiet segla i svenska vatten under våren, men givetvis finns en alternativ plan, om det fortfarande är ett besvärligt coronaläge. Därefter är det kadetter från både OP och SOU, som står på tur. *Falken* avrustas innan sommaren för en generalöversyn och *Gladan* går söderut i höst för att återvända i maj månad 2022, lagom till marinens 500-årsjubileum. Då är det tänkt att båda fartygen besöker Lübeck med Marinchefen ombord för att därefter ansluta till Stockholm, där merparten av övriga svenska flottans fartyg kommer ligga. Dessutom ska det klämmas in ytterligare ett födelsedagsfirande någon gång under nästa år i och med att skonerna fyller 75 år!

- Ja, tjusningen med detta jobb är att det hela tiden händer mycket. Allt från att undervisa elever i sjömanskap, jobba med rekrytering, att representera marinen och Sverige vid olika sammanhang och även att få möjligheten att verka som mentor åt delar av besättningen.

Just nu saknas det fortfarande några individer i besättningarna, men DC Falk är övertygad om, att när fartygen väl kastar loss i vår kommer det vara löst. Och det är i princip nödvändigt. Varje fartyg har en fast besättning om endast 12 personer. Alla händer behövs för att lösa de många uppgifterna ombord.

Flottans Män på besök

För ett antal år sedan bjöds lokala Flottans Män-föreningar in, när skonerna besökte hamnar runtom den svenska kusten, men med tiden har det kommit av sig. Thomas Falk vill ändra på det.

- Jag önskar att kunna återuppta den delen av vår besöksverksamhet. Först ska vi bara bli av med den här tråkiga influensapandemin, säger divisionschef Falk

Foto Michaela Linge

Michaela Linge

PS.

OP = officersprogrammet och SOU = specialistofficersutbildningen. Red



Divisionsschefen
Thomas Falk



Thomas Falk,
Carl-Johan Ekholm
och Johan Lyckemark



Chefsbytet markeras i
loggboken



Chefen för Marinen,
Ewa Skoog Haslum
deltog i ceremonin
via nätet

Uppskattade dykare på skarpa uppdrag

En intensiv dykperiod börjar snart lida mot sitt slut för UV-enheten på Marinbasen. Våren, sommaren och hösten är en tid då många jobb måste hinnas med, eftersom man måste förhålla sig till väder och vind. Dykarna på UV-enheten är några av de, som dyker allra mest inom Försvarsmakten.

UV-enheten tillhör Marinbasens marinverkstäder och de gör en mängd olika jobb åt många uppdragsgivare. De är mycket efterfrågade och utför kvalificerade jobb på både ost- och västkusten. Det kan handla om byte och underhåll av undervattenssensorer, kabelarbeten, besiktning av undervattensobjekt och om dokumentation. Det kan också vara enklare jobb som borttagning av skräp och tampar i propellrar på marinens fartyg.

Dagens uppdrag består i att undersöka och dokumentera undervattensbojar på en sonarmålsbana i den blekingska skärgården. Ombord finns två arbetsdykare, en dykledare, en matros och såklart en båtförare. Det märks att det är ett sammansvetsat och harmoniskt gäng, som arbetar. I dag är det Gunnar och Daniel, som ska dyka.



Genomgång av dagens jobb med dykledare Henrik. Dykten uppskattas till 20 minuter

Allt går smidigt och var och en vet, vad som ska göras, innan dykarna hoppar i vattnet. Henrik är dagens dykledare och gör de sista kontrollerna av dykarna, som är beredda att hoppa i vattnet. Dagens förväntade dyktid är 20-30 minuter. Detta är ett rutinuppdrag, som görs på uppdrag av signatur- och vapenkontrollplutonen vid Marinbasen. Man har misstänkt, att en av undervattensbojarna har tappat flytkraft.

Efter cirka 20 minuter bubblar det till strax under vattenytan och både Gunnar och Daniel visar ok-tecken. Allt gick som planerat och misstanken var helt riktig, det var en av bojarna, som hade tappat luft och behöver bytas. Även om detta var ett enklare dyk för dem, så är säkerheten fortfarande väldigt viktig. Dykledaren kontrollerar dykarna både före och efter. Vaktstående befäl inne på Marinbasen är underrättad om alla dyk, som ska genomföras och i händelse av olycka finns tydliga instruktioner redan innan, var ambulans möter upp. Ombord finns även hjärtstartare och annan sjukvårdsmateriel.

Den här gruppen utgår från Karlskrona men jobbar runt hela den svenska kusten, så det blir en hel del resande med många hotellnätter.

- Vi lär känna varandra väl och vi är efter många år ett sammansvetsat gäng, säger Daniel, som har jobbat i gruppen i fem år.

I takt med att UV-enheten har gjort sig kända för sina goda arbeten, har uppdragen blivit fler.

Begränsningen är just nu det personella, det är svårt att hitta rätt kompetens till jobben.

- Vi söker efter människor med god teknisk kompetens, till exempel civila el- och teleingenjörer, som också har viss dykerfarenhet. Vi fyller också på med utbildning internt, säger Henrik.

Just nu utförs det många jobb, där gamla installationer



Trots att dagens jobb är ett relativt vanligt uppdrag, kräver det samma rutiner och koncentration för att förbereda sig



Marinbasens UV-enhet genomför många dykjobb av varierande karaktär på uppdrag av flera ”kunder”

längs Sveriges kuster behöver ses över efter några år med lite mindre underhåll. Behovet har växt i takt med att Försvarmakten spetsar till verksamheten. Patrik Eidstedt är chef för signaturplutonen och är jättenöjd med UV-enhetens arbeten.

- De är verkligen kanon, de har en mycket bred erfarenhet och tar ett helhetsansvar för jobben, vilket gör att man alltid kan lita på att det blir ordentligt utfört, säger Patrik Eidstedt.

Nu under vintern går verksamheten ned lite vad gäller antalet dyktimmar men snart är det vår igen och mycket arbete väntar under ytan igen. Visst låter det spännande? Kanske är du en av UV-enhetens kollegor i framtiden? Hör av dig till oss på Marinbasen, så hjälper vi er vidare.

Joakim Nordstrand



Ett rutinuppdrag är genomfört, där det konstaterades, att en flytboj på en sonarbana behöver bytas

Foto Joakim Nordstrand, Försvarmakten

Skärgårdsblomster

Från Lf Västerås har vi fått nedanstående artikel

Här får vi läsa om en pärla från Flottans Män-medlemmen, attackdykaren och äventyraren Kent Sjögren. Kent kåserar med några anekdoter från tiden, han tjänstgjorde som attackdykare i Flottan. Kent har även jobbat som pärladykare i Australien på 1950-talet och utgett en äventyrsbok om sin tid som pärlfiskare. Boken heter "Down under, en pärlfiskare berättar".

Under attackdykarutbildningen på Märsgarn, Stockholms skärgård, med dvärgubåten Spiggen som utbildningsplattform fick vi också tillfälle att prova på vrakdykning. Som bekant ligger en del förlista fartyg i arkipelagen och väntar tålmodigt på besök av dristiga sportdykare. Ett av dem är *Ingrid Horn*, som muckade för gott, då hon i tät dimma kolliderade med malmfartyget *Bergvik*. Drygt 20 man omkom. Hon ligger på närmare 20 meters djup, så dyktiden med luft är ganska begränsad, men sikten är hyfsad. Efter vad vi hört stod nakterhuset kvar på bryggan, så en ledig söndag stuvade vår chef och plågoande löjtnant Gunnar Rasmusson oss nio attackdykare plus våra två instruktörer furirerna Rolf Craftman och Christer Jonsson ombord på vår pärla *Anselm* och satte kurs mot vrakplatsen.

Vi dök i två omgångar, två och två, så länge luften räckte och så småningom hade vi lyckats frigöra nakterhuset och surrat ett rep omkring. Hur mycket det vägde, kommer jag inte ihåg, men nog kändes det som åtskilliga ton, när vi med gemensamma krafter halade upp det tum för tum, alltmedan svetten skvalade i solgasset. Kompassglaset var trasigt, men ratten fanns kvar och återfinns troligen hemma hos Herr Craftman.

Efter att ha ringt ett skrotupplag i Värtahamnen och gjort upp om ett kilopris, baxade Lars "13" Ljungquist (*Divex*) och jag med stor möda in "huset" i mitt lilla "bagage" och åkte dit bara för att finna, att skrothandlaren (*Skrotis*) bjöd ett lägre kilopris än tidigare uppgjort, men med tanke på allt slit vi haft med åbäket, gav jag efter. Men så hände det som så, att skrotis/vågmästaren vände ryggen till för att läsa skalan, när vi lyfte upp huset på plattan och jag "råkade" sätta en fot på plattan med något extra kilo som följd. Kvitterat alltså!

Som många sportdykare vet, ligger det en finsk skuta på 10-12 meters djup vid Huvudskär. Lotsar på den närbelägna lotsstationen berättade, att mellan jul och nyår någon gång på 1950-talet var skutan på väg mot Stockholm och kanske på grund av julstämningen(?) hade besättningen mer än bara luktat på korkar.

Hur som helst, efter en grundstötning fick de bogserhjälp och av någon anledning gick färden mellan Huvudskärs kobbar. En besättningsman fick då tydligen för sig, att han skulle bryna sin kniv på bogsertrossen med påföljd, att trossen gick av och skutan sjönk. Sant eller inte,

detta var enligt lotsarna besättningens förklaring, där de satt på lotsstationen under nyårshelgen och svor perkelä och törstade. All deras smuggelsprit låg kvar under durkarna i maskinrummet!

Löjtnant Rasmusson eller "Rasmus", vår chef, tyckte väl det var synd och skam och värt ett försök att bärga dyrgriparna och vi värnpliktiga hade ingen talan, så vi drog alltså iväg med *Anselm* ännu en gång. Den här gången kunde dock inte Lars "13" Ljungquist på grund av dykförbud dyka, utan han fick finna sig i att vara hjälpreda. Att Lasse kallades "13" berodde på hans förmåga att råka ut för saker och ting och det var tack vare skickliga läkares träcklande, som han höll ihop. Att han nu hade dykförbud berodde på en incident, där han med sin breda bringa stoppade en kättinglänk under en sprängövning på Vitsgarn. Attackdykarutbildningen omfattar mycket annat än dykning bl.a. sabotagesprängning. Just denna dag skulle vi öva med sprängdeg och pentylstubin och beräkna, hur många gram som behövdes för önskad effekt på olika föremål. Nils Håkan Pyssling Karlsson från Örebro fick till uppgift att blåsa av en kättinglänk, men överdoserade tydligen laddningen en hel del. Resultatet blev en rejäl smäll och så hördes ett "swoosh-swoosh" i luften och brak från trädgrenar, som bröts av, när en meterlång kätting virvlade över oss, där vi låg i skydd, tryckta mot marken, d.v.s. alla utom "13", som hade rest sig för att, som han sa, byta skydd. Jag kunde inte hålla mig för skratt, när jag såg honom hastigt sätta händerna över bröstet och sakta, liksom teatraliskt, sjunka ned på knä. Men skrattet kom av sig, när jag hörde honom säga "Jävlar, nu kan jag inte vrakdyka på söndag"! På hans grötrock, som overallerna kallas syntes två brända hål i höjd med vänstra bröstmuskeln och jag slet snabbt upp rocken och skjortan. Mitt på muskeln syntes också två runda hål med 4-5 mm mellanrum men inget blod. Vi misstänkte att det var splitter, som träffat honom och han måste snabbt få läkarvård. Lasse kunde för egen maskin gå ned till *Anselm* och vi körde över till Märsgarn, där Rasmus och de andra hoppade av för att kontakta sjukstugan på Berga, medan Leif "Vingis" Andersson och jag fortsatte med Lasse till Berga.

Väl där togs vi emot av en sjuksyster, som, efter att ha synat 13:s blessyrer, frågade, om han hade ont! "Tror fan att jag har ont," svarade eller snarare fräste Lasse. Hon plockade fram en magnecyltablett, bröt den i två delar och räckte honom ena halvan. Det Lasse vräkte ur sig, hör inte hit men systemen blev grinfärdig. "Fan ock-



så”, sa Lasse, ”vi sticker till Karolinska. ”Vingis försvann genom dörren illa kvickt, då han tyckte sig höra en bil komma och när jag kom ut med Lasse, hade Vingis stoppat en Duett med två värnpliktiga i. Han slet upp dörren och skrek; ”ut för fan, vi ska ha bilen”. Grabbarna hoppade ut, halvt vettskrämda vid åsynen av en kamouflagemålad vettvilling. Inga protester hördes, när vi tog över bilen och satte full fart mot Karolinska. Det var ganska mörkt vid det här laget, men inte mycket trafik, så jag lättade inte ofta på gasen, inte ens vid två rödljus. Det var Lasses liv det gällde och jag tror knappast, jag stannat ens vid en poliskontroll. Så skräddad var jag.

Om man blivit förvarnad vid Karolinska, vet jag inte, men trots att vi, som tidigare nämnts, inte var direkt presentabla till det yttre med sprängdeg och pentylstubin hängande i fickorna och grant målade i nunan, blev vi snabbt insläppta och efter någon minut kom en vitrock flängande och rände in någon pryl i Lasses sår för att hitta eventuella splitter, men där fanns tack och lov inga objudna gäster. Båda sårerna var cirka 6-7 cm djupa, men tack vare hans kraftiga muskulatur hade inga inre organ skadats. I förbigående kan jag nämna, att läkaren, som mötte oss, visade sig vara en klasskompis till mig i Sörviks skola utanför Ludvika, Jan Eklund. It's a small world.. Lasse inkvarterades ett par dagar på KS, men dagen därpå tog Vingis och jag båten över till Vitsgarn och olycksplatsen och där hittade Vingis en halv kättinglänk! Som en stor märsla hade den träffat ”13” och på båda brottorterna finns fastbrända tygrester efter grötrocken kvar.

Lasse fick alltså inte dyka på ”Finnvraket”, men vi andra hoppade glatt ned i det klara vattnet och synade det grundligt. Den fyrbladiga propellern satt kvar, men nån stackars amatördykare hade offrat sin avdragare i ett tappert men futilt försök att dra av proppen från axeln. Den satt nu kvar där liksom även den stora muttern, som ska hålla propellern på plats. Att jag i dag inte har så många hårstrån kvar på skulten, skyller jag på problemlösningssproblem. Hur bär man sig åt för att dra av en propp utan att först ta bort muttern? Jag gav upp, medan det fortfarande fanns några fjun kvar. Inte likt mig, men det finns gränser. Inspektionen av vraket visade, att en hel del rensning vid luckan ner till maskinrummet måste till för att kunna ta sig ner. Om jag säger, att ”hållet” ned var dryga kvadratmetern, tar jag inte till i överkant men all bråte, som blockerade ingången, måste undanröjas först. Vi jobbade än en gång två och två under dagen för att så småningom ge våra instruktörer Craftman och Johnsson fri lejd till ”Koskenstrasse”. Deras enkla uppgift var att lyfta undan ett par tunga durkplåtar för att sedan försiktigt plocka upp de begärliga pavorna. Nu är det ju så, att allting kanske inte går som planerat och lagen om alltings jävlighet inte att förglomma. Den lagen drabbade Crister i form av en vrång nedfallande durkplåt, just som han hade greppat den första flaskan! Med en ymnigt blödande högerhand kom han tillsammans med Craftis till ytan och den planerade festen frös inne. Snotet va? Det blev aldrig något mer bärgningsförsök från

vår sida. Men tanken på den fina bronspropellern, som bara låg och väntade på bärgning, gnagde och ett par år efter muck lyckades jag övertala en god vän i Ludvika, delägare i en fin ekbyggd fiskeskuta med tändkulemotor att ställa upp på ett bärgningsförsök. Kåre dök inte själv, men tillsammans med två lokala sportdykarfantaster tuffade vi ut till Huvudskär en vacker högsommardag.

Som väntat kunde vi konstatera, att maskinrummet var länsat på smuggelvarorna, men proppen satt kvar liksom avdragaren. Som tidigare nämnts, var propellern fyrbladig och på grund av rodrets placering var enda möjligheten att kapa av ett blad för att kunna dra av den. Med vetskap om detta hade jag tagit med sprängdeg och pentylstubin samt eltändhattar, men just som jag skulle hoppa i för att aptera laddningen, dök en lotsbåt upp med två man ombord. Naturligtvis ville de veta, vad vi sysslade med, så jag berättade om problemet med proppen. ”Ni skulle haft dynamit” sa den ene och det har vi, sa jag, men vi törs inte skjuta, när skärgården är fullproppad med avlyssningsmikrofoner, som är så känsliga, att värnpliktiga, som sitter på Muskö, kan avgöra, om det är en sill eller snorgärs, som simmar förbi. Av någon anledning blev jag irriterad och svor så gott man kan med ett bitmunstycke i munnen. Väl uppe på kustartilleriets *Capella*, som tagit oss ut, sa fartygschefen, att jag inte skulle använda så fula ord under vattnet! Grabbarna på Muskö hade uppfattat mitt ordval och rapporterat till *Capella*. Lotsarna upplyste oss om, att mellan Huvudskärs kobbar var det inga problem, så jag hoppade i och blåste av ett blad med en klick deg och pentylstubin och när jag kom ner igen, låg det avblåsta bladet på botten så jag lade en ny lätt laddning på proppen för att lätta den från axeln. När vi åter kom ner, låg avdragaren på botten och muttern kunde jag skruva av för hand! Den vägde 12 kilo. Efter lite baxande låg också proppen där. Lotsarna var också mer än nöjda med sin fångst av stora feta abborrar, som flöt upp. Vi fick sedan hjälp av lotsarna med att ”hala” proppen uppför de hala klipporna och sedan upp på båtdeck. Ett helnöjt dykargång återkom så småningom till Ludvika med bronset på släpvagnen. Dagen därpå såldes det till Hammars skrot för drygt 600 kronor. Totalvikten var på över 300 kilo. Och om ingen gjort sig besväret att plocka upp avdragaren, ligger den kvar än!

Kent Sjögren



Bilder från dykeritjänstinstruktion för Marinen 1953

Flottans Män och Jönköping, sjöfartsstaden

Sjöfartskommunikation

Flottans Män Jönköping uppskattar besök från våra vänner. Senast gladdes vi oss åt västkustsbesök, då vi hade vårt regionmöte väst här i Jönköping på Domsand.

Nu för tiden går det lätt och geschwint att ta sig hit med tåg, buss, flyg eller som kanske oftast med egen bil. Vi ligger 35 mil sydväst från Stockholm, 15 mil östvärt från Göteborg och med snabba stråk E 4 och R 40, i motorvägsfart. Annat var det förr! Vi står i en snabb förändring. Från egen kraft till segel ånga och el.

Eller som "Långväga Sven" sa. Hur har du kommit hit? Jo, "leandes en ko"!

Vanligaste sättet förr, även för långa sträckor, var att gå till fots. Så kom hästen för den bemedlade följt av häst och vagn med bättre vägar.

Men för oss i Flottans Män är kanske den marina delen mer intressant. Vättern som lokal kommunikations möjlighet är tusenårig. Kloster och slott i Jönköping, kungaborgar på Visingsö och i Vadstena krävde kommunikationer.

Men för trafik ut i den "stora världen" behövdes en kanal. Redan på 1500-talet hade vår Biskop Brask planer att bygga en båtled tvärs över södra Sverige, utnyttjande de sjöarna Vättern, Vänern, Boren med flera.

I och med att Västgötadeln av kanalen stod klar 1822 och hela sträckan från Mem i Östergötland 1832, blev Jönköping en central sjöfartsstad. Segel hade byts mot ånga och skovelhjul och ersatte draghästar i kanalen. Segel och ånga skovelhjul och propeller löpte länge samtidigt under många år.



Sjöfartsstaden Jönköping omsluter Vätterns södra del. Redan 1837 hade vi hjulångare trafik. Här en bild med hamnen och Kristina kyrka, visande ett anlop av en ångare tre decennier innan järnvägen byggdes. Nu i mitten 1800-tal möjliggörs regelbunden last och passagerartrafik mellan våra två betydelsefulla städer, huvudstaden Stockholm och vår andra "huvudstad" på Sveriges framsida, Göteborg.

I vår egen lokaltidning Jönköpingsbladet syns nedan annonserar från 1875

Torsdagen den 17 Juni 1875.

Ångbåtssturer
mellan **Jönköping** och **Stockholm**, med anslutande af **Gretna**, **Hjo**, **Nadstena** och **Vadstena**.

Från Jönköping afgår:
Från Gretna Tisdag, kl. 12 n.m.
Från Hjo Tisdag, kl. 12 n.m.
Från Nadstena Tisdag, kl. 12 n.m.
Från Vadstena Tisdag, kl. 12 n.m.

Från Stockholm afgår:
Från Gretna Tisdag, kl. 12 n.m.
Från Hjo Tisdag, kl. 12 n.m.
Från Nadstena Tisdag, kl. 12 n.m.
Från Vadstena Tisdag, kl. 12 n.m.

Emellan Jönköping och Stockholm
den ångfartygs **Esaias Tegner, Jönköping** och **Östergötland** under invinnande sommar regelbunden resor på följande sätt:

Från Jönköping afgår:	Från Stockholm afgår:
Juli 10, Tisdag, Jönköping.	Juli 11, Onsdag, Östergötland.
" 12, Torsdag, Esaias Tegner.	" 14, Lördag, Jönköping.
" 14, Fredag, Östergötland.	" 17, Tisdag, Esaias Tegner.
" 16, Söndag, Jönköping.	" 19, Torsdag, Östergötland.
" 18, Måndag, Esaias Tegner.	" 22, Söndag, Jönköping.
" 20, Tisdag, Östergötland.	" 24, Tisdag, Esaias Tegner.
" 22, Onsdag, Jönköping.	" 27, Fredag, Östergötland.
" 24, Torsdag, Esaias Tegner.	" 30, Söndag, Jönköping.
" 26, Lördag, Östergötland.	

Klockan 1 Söndagen.
Esaias Tegner anländer Hjo och Nadstena.
Jönköping " Gretna och Hjo.
Östergötland " endast Hjo.

Passagerare och gods betalt efter taxa. — Gods transporterat till och från.
Kommunikationer med Hjo, Gretna och Vadstena i Jönköping, Hjo, C. Arborelius i Stockholm, Hjo, Hjo & Lagerblad i Vadstena, Hjo, C. Persson i Hjo och J. Engwall i Gretna.

Emellan Jönköping och Göteborg
underhålles kommunikationen af ångfartygerna **Birger** och **Linnea** sålunda, att hvarje Fredag afton den ene afgår från Göteborg och den andre från Jönköping, nämligen **Linnea** från Jönköping och **Birger** från Göteborg Fredagen den 6 Juli, och Fredagen den 13 Juli tvärdag, c. f. m. — **Birger** anländer Åkerslund och Hjo på resan från Göteborg; på återresan alltså Hjo, men Åkerslund endast när tillräcklig frakt tillfrån är anmäld, och **Linnea** alltså **Wadstena** och **Gretna**, medtagande fraktsed och passagerare till ny nedfatt taxa. **God restauration** finnes på **Linnea** och **Birger** inem lert att tillgå äfven på **Birger**. — **Kommisshandlare** äro: i Göteborg **Hr J. & S. G. Wenberg**; i Wadstena **Hr Björk & Lagerblad**; i Hjo **Hr G. Persson**, och i Gretna **Hr J. Engwall**. — Närmare uppgifter meddelas i Jönköping af

C. R. Lundström.

Vi fick regelbundna bekväma resor med restauration ombord, tre gånger i veckan till Stockholm och två avgångar till Göteborg, stundtals fler. Resan tog tre dagar. Ångskonerna **Birger** och **Linnea** gick Göteborg - Jönköping. **Esaias Tegner** via Östergötland med flera uppehöll rutten till Stockholm Även **Erik Nordevall**, som senare sjönk, hade vi här i Jönköping, från och till, när det fanns last att hämta.

Jönköping, varande den södra knutpunkten, växte i storlek och betydelse. Hamnen låg inne i Munksjön. Här byggdes slutet 1800-talet, expressångaren *Motala Express* så stor, att hon inte kom ut genom Göta kanal och fick benämningen "Vätterns Fånge". Bilden visar jungfruresan 1895.



Vättern kan vara ett riskfyllt farvatten. Än i dag vilar fartygsvrak på sjöns botten. Bilden visar *Kommendör Kapten*, Jönköpings första skoveldrivna kanalångare 1840.



Vi har *Per Brahe*, som sjönk utanför Hästholmen på väg från Jönköping till Stockholm, bärgad efter en 20 årig bottenvila. Hon var dock inte den första kanalångaren, som sjönk. *Eric Nordevall* sjönk mellan Motala och Karlsborg 1856, efter att bland annat ha varit postångare mellan Ystad och Stralsund. Flera av Jönköpings Flottans Män har varit ombord i hennes identiskt byggda replika.

Till dessa två olyckor kan läggas en tredje, en hemsk historia skildrad i Jönköpingsbladet 1855. Det handlade om brand ombord i vår första ångare, som sedan 1840 uppehöll regelbunden trafik mellan Jönköping och Stockholm. Det blev totalförlust. Fartyget brann ned till vattenlinjen.

Att vi är engagerade i Vättersjöfarten visar kanske denna bild. Där hjälper vi till att "bunkra" *Eric Nordevall*. Hennes panna fordrar många vedklabbar för att ta sig över vår sjö.

Nedan syns Lars Krans, Hans Suneson och Leif Aljered i arbete samt Måns Suneson som rorsman på sydlig kurs.

Nu räknar vi oss som den näst äldsta Flottans Mänsföreningen i Sverige, nyuppväckt, nystartad 2011 av vår förre ordförande, Jan O, saknad.

Dessa rader är ägnade att hålla oss samman i dessa Coronapandemi tider. Lev väl, vi ses!

Måns Suneson, Bankeryd



PS.

Lite lättsam humor hör till även i en allvarlig verklighetsskildring. Jo, en Vättersjöman, en ung jungman, i livets försommar, just mönstrad på Magistratet i Jönköping, hade kommit med en kanalbåt till Göteborg. Båten skulle lossa en del last direkt ombord i ett större oceangående fartyg, där några matroser hängde på relingen och tittade ner på det avsevärt mindre fartyget.

"Pass er era sötvattensseglare, så vi inte spottar ner i skorsten, så i sjonker".

Bedrövad, berättade han för far och mor, han, som hade varit så stolt över sitt fartyg, ett av de större hemmavid. Men i den stora världen, dit Göteborg hörde, gällde annat.

I dag är vi i Flottans Män Jönköping från innanhavet Vättern välkomna i Göteborg. Gott är väl det! DS

Marinen fyller 500 år



Under 2022 fyller marinen 500 år. Femhundra år tidigare, år 1522, föddes den svenska flottan. Anledningen var havets och sjövägarnas avgörande betydelse i en orolig tid. Marinens närvaro har genom seklen, såväl i orostider som under lugnare perioder, varit viktig för Sveriges utveckling och självständighet. Femhundra år senare är betydelsen av havet och den svenska marinen minst lika stor, som när den bildades. Var med och fira marinen och alla de människor, som under seklen gått till sjöss för Sveriges bästa!

Firandet kommer att uppmärksammas på olika sätt och på olika platser runt om i Sverige under hela året.

Marinens födelse

Under 1500-talet skedde förändringar, som påverkade den marina arenan i östersjöområdet. Handeln och sjöfarten ökade och sjöröveri var ett utbrett problem. Det land, som hade kontroll och makt över Östersjön, var det land, som hade kontroll över handeln. Den danske kungen Kristian II erövrade Stockholm med sin flotta 1520 för att stärka sin position och kunna kontrollera handeln. Det krävdes en egen svensk flotta för att kunna befria Stockholm och därmed minska danskarnas dominans i Östersjön.

Gustav Vasa köpte tio bestyckade fartyg från Lübeck, som levererades den 7 juni 1522 vid Slätbaken utanför Söderköping och den svenska marinen var därmed född.

500 år av hav, människor och konflikter

Sjöfarten och handeln har länge varit en viktig grundsten för Sverige. Redan på 1350-talet infördes förbud mot att fälla ek, virket behövdes till skeppsbyggnad. Ekarnas betydelse för skeppsbyggnad var viktigt och en prioriterad fråga ända fram till mitten av 1800-talet. 1832 planterades 300 000 ekar på Visingsö i Vättern för att kunna till-

godoses marinens framtida behov för skeppsbygge. 1975 fick Försvarmakten besked, att ekarna var klara för leverans.

Utvecklingen har gått framåt och ekarna på Visingsö har aldrig behövt avverkas för fartygsbyggen. Däremot kvarstår behovet av fartyg och marin närvaro i vårt närområde. Historien förändras, tekniken utvecklas och nya behov uppkommer, efter hur omvärldsläget skiftar. Det, som inte har förändrats, är, att havet är en naturlig del av Sverige och att vi är beroende av vårt sjöterritorium. Sveriges kustlinje är en av Europas längsta och har alltid varit en självklar plats för olika aktörer genom handel, sjöfart och säkerhet. Vår närvaro till sjöss och vår förmåga att följa rörelser i Östersjön och vårt närområde har alltid varit viktigt. Marinen verkar med fartyg och enheter över hela vårt sjöterritorium, från det öppna havet in till hamnområdet.

Till dags dato är följande evenemang beslutade till tid och plats

27-29 maj. Örlogsbesök Lübeck med skonerterna för att symboliskt lämna över köpeskillingen, som enligt sägnen aldrig överlämnades.

Stockholm 3-7 juni. Utländska örlogsbesök, Open ship, Rodd Vasaorden, "Möt din Marin" (utställningar workshops musik) m.m. Avtäckning av minnesmonument i området kring Slätbaken och i Stockholm.

13-15 aug. Karlskrona. Marinens dag, utställningar Vasa-julskonsert, avtäckning minnesmonument m.m.

26-28 aug. Göteborg. Open ship, "Möt din Marin" (utställningar workshops musik) m.m. Avtäckning av minnesmonument.

Under maj månad kommer mindre event att hållas i Kalmar respektive Härnösand (exakta datum ej fastställda) och jubileumsårets sista officiella evenemang sker i Malmö under september månad (exakt datum ej fastställt).

Johan Melin

Charles de Gaulle beviljas pension

Den franska flottans stolthet, hangarfartyget Charles de Gaulle, ska pensioneras och ersättas av ett nytt hangarfartyg. Men än får hon inte gå i pension. Det dröjer till år 2038, innan ersättaren ska finnas på plats.

Hangarfartyget Charles de Gaulle beställdes 1986, skrovet sjösattes 1994 och provturer påbörjades 1999. Det visade sig då att flygdäcket var för kort för att kunna operera flygplanet E-2C Hawkeye. Förlängning av däck-
et kostade 5 miljoner franc och orsakade viss politisk turbulens. Det var dock inte den enda turbulensen Charles de Gaulle genomgått därefter. Problemen har varit många och kostsamma.

Charles de Gaulle är i jämförelse med de amerikanska

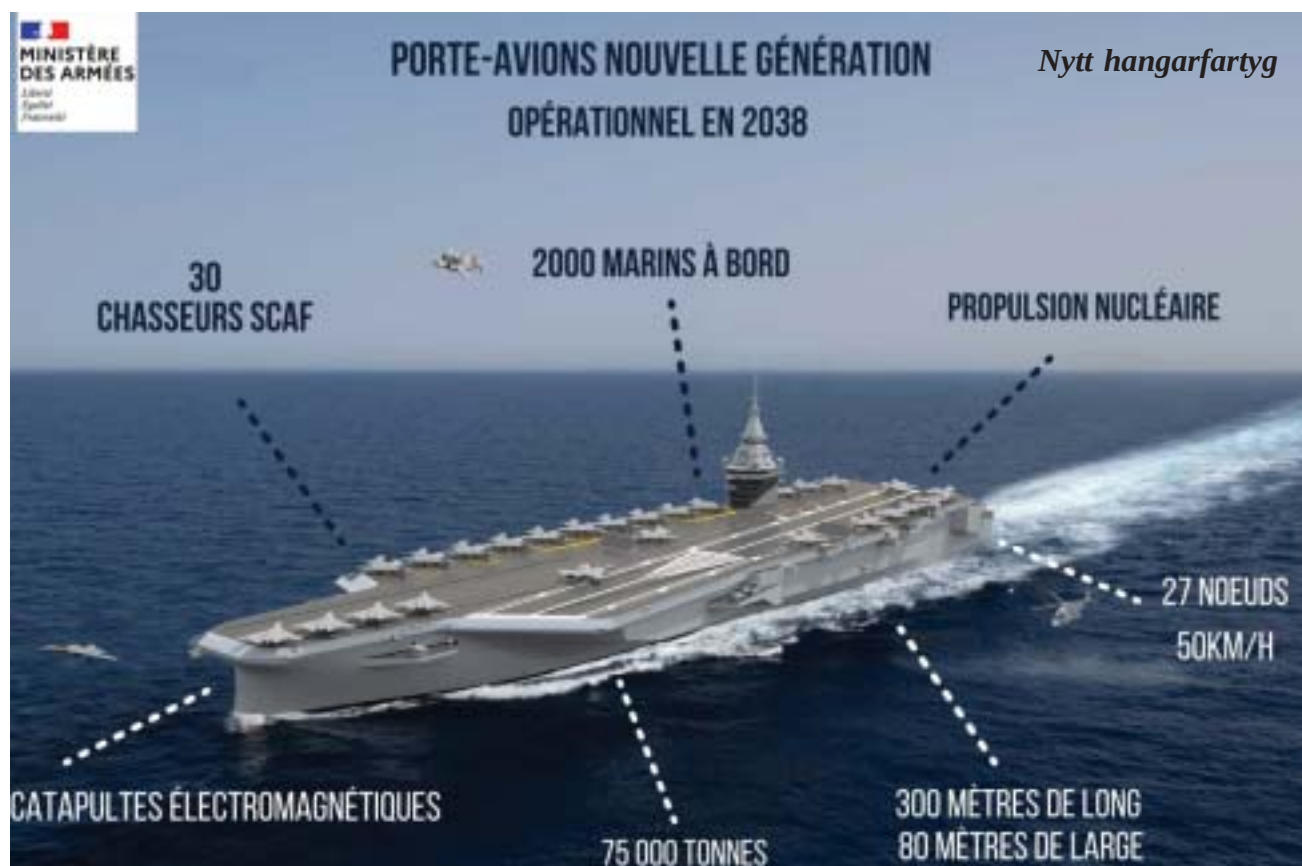
hangarfartygen ganska liten. Hon deplacerar 42 500 ton, är 261,5 meter lång, 31,5 meter bred (flygdäcket 64,36 meter) och hon sticker 8,5 meter. Framdrivningsmaskineriet består av två kärnreaktorer, som lämnar ånga till de turbiner som är kopplade till de båda propellrarna. Effekten är 83 000 hkr (61 MW) vilket medger 27 knop som högsta fart. Besättningen uppgår till 1 910 personer varav cirka 700 arbetar på "flygsidan". April 2020 utbröt covid-19 ombord och hela besättningen togs i land och sattes i karantän.

Trots de problem, som genom åren drabbat Charles de Gaulle, är franska politiker eniga om, att Frankrike behöver ett hangarfartyg för att skydda sig och framförallt de län (Outre-Mer), som ligger i Indiska Oceanen och i Karibien. President Emmanuel Macron presenterade därför den 8 december 2020 beslutet att ersätta Charles de Gaulle med ett nytt hangarfartyg. Nybygget ska vara i drift 2038 och beräknas kosta mer än fem miljarder euro. Det är Chantiers de l'Atlantique de Saint-Nazaire, som fått uppdraget att bygga fartyget, som kommer att deplacera 75 000 ton och bli cirka 300 meter långt. Också detta fartyg planeras bli kärnkraftdrivet, något som sticker miljörörelsen i ögat. Vi får se, vad som händer. Här i Sverige har vi kanske 2038 fått en ny korvett?



Charles de Gaulle

Krister Hansén



Hur Marinens Musikkår kom tillbaka till Försvarsmakten

Den 1 juli 1993 återkom Marinens Musikkår i Karlskrona, efter 22 år i det civila livet, till Försvarsmakten och dåvarande Sydkustens marinkommando i Karlskrona.

Bakgrund

Över en natt, den 1 juli 1971, blev samtliga landets militärmusikkårer civila musikavdelningar (24) i den nybildade Regionmusiken. Endast en del av musikavdelningarna skulle profileras som militärmusikkårer, bland andra avdelningen i Karlskrona. Den nya verksamheten vållade en del bekymmer vid samverkan med Regionmusiken och de militära förbanden. I Karlskrona flöt samarbetet dock mycket bra. Musikkårens traditioner från 1680-talet spelade här en stor roll.

En konsekvens av samarbetet med Regionmusiken blev bl.a., att Försvarsmakten skapade sin egen musikverksamhet i form av en musikpluton med värnpliktiga musiker och placerade denna på P10 i Strängnäs. Det slog väl ut och undan för undan ökade verksamheten för att så småningom bestå av fyra enheter. I dag finns två av dessa kvar, Arméns musikkår och Livgardets Dragonmusikkår, men i dag med professionella musiker. Till detta kom cirka 25 hemvärnsmusikkårer.

År 1988 var det dags för ny omorganisation. Landets regionmusikavdelningar blev över en natt musikavdelningar under landets olika landsting. Nu skulle det satsas på skolkonserter, musik i vården och musik i äldreomsorgen, s.k. eftersatta grupper samt skulle många olika musikformer stödjas bl.a. rockmusik och jazz. Länsmusikens uppdrag var inte förenligt med det militära uppdraget, då en intressekonflikt uppstod. Utrymmet för militärmusik i form av ceremonier, musikmarscher och konserter minskade drastiskt. Det blev inte bättre, när anslagen för verksamheten på intet sätt motsvarade penningvärdet, vilket föranledde Länsmusiken att ifrågasätta, om man hade råd med en hel musikkår. Två alternativ fanns – en musikkår om 16 musiker eller en om åtta. Om beslutet blev åtta musiker, skulle Länsmusiken inte kunna tillgodose försvarets behov.

Nu gällde det att agera. Musikerna själva ville behålla en musikkår av sådan storlek, att den klarade att tillgodose försvarets behov och att vara traditionsbärare för den svenska militärmusiken.

År 1991 bildades föreningen Marinens Musikkårs Vänner som opinionsbildare mot politiker och andra, som kunde ha med frågan att göra. Medlemsantalet ökade och nådde oanade höjder. Medlemmarna kom från hela landet, även om Karlskronabor var den dominerande

medlemsgruppen. Flera stora namn från Kultursverige anslöt sig som medlemmar. Ordförande blev riksdagsmannen Ralf Lindström med före ingenjören vid Marinbasen Arne Friberg som hårt arbetande sekreterare. Musikkårens medlemmar och musikerfacket spelade en aktiv och stor roll vad gällde kontaktande av myndigheter och personer m.m., som kunde betyda något för musikkårens överlevnad. Ett stort nätverk byggdes upp, som sedermera har kunnat aktiveras, vad gäller musikkårens intressen.

Samtidigt började en påtryckargrupp att uppvakta riksdagsmän, toppar på departement, toppar i Försvarstab och Marinstab liksom de delar av P10, som omfattade militärmusik. Drivande kraft i denna grupp var framlidne amiralen Sten Swedlund.

Överföringen till Försvarsmakten

Plötsligt tidigt år 1993 tog saken en ny vändning. Musikkåren skulle från Länsmusiken övertas av Sydkustens marinkommando fr.o.m. den 1 juli 1993. Vänföreningen fick då en annan uppgift – att vara ”stödrupp” åt den blivande militära musikkåren.

Undertecknad kom själv med i bilden, då jag fick uppdraget av marinkommandochefen att vara chef för kåren, samtidigt som jag behöll arbetet som personalchef vid marinkommandot. För mig var detta en spännande utmaning.

Verksamheten för året 1993 - 94 beräknades kosta cirka nio miljoner kronor och finansieringen skulle ske enligt följande:

- Försvarsmusikcentrum P10, 3,5 miljoner.
- Anslaget till ”Stockholmsmusiken” drogs in då nyttjandet av deras tjänster ej behövdes, vilket gav 3,5 miljoner
- Spelningar åt Landstingen i Blekinge, 1,5 miljoner
- Inspelade medel cirka 0,5 miljoner

Chefen för Marinen, Dick Börjesson, godkände uppläget och meddelade samtidigt marinkommandochefen, att verksamheten inte fick finansieras med ”marina medel”:

Så satte arbetet med överförandet igång några månader in på 1993. Jag anställde förre inspicienten vid Regionmusiken, Lars Mård, på 40% för att vara mig behjälplig med allehanda praktiska uppgifter. Utan honom hade mycket inte fungerat. Pengarna skulle räcka till 20 musiker och en vaktmästare. Vidare skulle ordnas lokaler, tas fram uniformer, överföras instrument, noter m.m. från Länsmusiken och mycket annat. Musikdirektören Per Olsson anställdes av P10 i Strängnäs.

Hur skulle vi kunna öka numerären till 25 musiker.

Som personalchef hade jag kommit i kontakt med Arbetsförmedlingen om något, som hette yrkespraktikanter, d.v.s. man praktiserade i ett yrke, som man lärt till med en viss ersättning. Jag lanserade då idén om att försöka hitta värnpliktiga musiker, som muckat och kunde omvandlas till praktikanter. Jag fick ja av Arbetsförmedlingen och till invigningen hade jag lyckats placera fem praktikanter i kåren. Ytterligare tillkom de närmaste åren. Intressant i sammanhanget är, att två av dessa, tubaisten Jörgen Ådvall och slagverkaren Anders Nilsson, fortfarande spelar i kåren. I sammanhanget fick jag fuska lite genom att ordna gratis förläggning vid Örlogsskolorna och mat i värnpliktsmatsalen. Jag hoppas att åtgärden är preskriberad och jag är förlåten.

Musikerna, som överfördes från landstinget, var 16 till antalet. Vi skulle direkt öka med fem musiker och vi hade provspelning och anställning i månadsskiftet april – maj. Vi rekryterade musiker till instrumenten oboe, alt-sax, trumpet, horn och tuba. Ett sista ryck med hel musikkår genomförde vi våren 1993, då vi spelade in 24 av Åke Dohlin's marscher. Åke Dohlin var en klassisk musikkårdirektör vid Flottan i Karlskrona. Landstinget "bjöd" inför överföringen på de anställda musikerna och de extramusiker som kallades in, finansierades helt av skivförsäljning till de förband och organisationer som marscherna var tillägnade. Projektet gav en liten vinst och räckte till en liten invigningsfest några dagar före överföringen.

Musikerna blev civilt anställda och vi tog fram en speciell musikdräkt. Så småningom kom mässdräkt in i bilden genom bl.a. sponsrade medel.

Lokalfrågan löstes med ett avtal med Karlskrona kommun. Lokalerna på kasern Sparre behölls och vi kvittade hyreskostnaderna med spelningar åt kommunen. Samarbetet med kommunalrådet Bernt Johnsson var mycket bra.

Övertagandet av instrument, noter m.m. vållade oss massa bekymmer. Länsmusiken ville ha oförskämt mycket betalt för material, som tidigare varit i kronans ägo, så vi tyckte vi endast skulle betala för saker, som Länsmusiken skaffat. Vi kom ingen vart i förhandlingarna och vi flyttade ärendet till stf marinkommandochefen Tomas Lundvall för kontakt med landstingsrådet Erland Johansson. Vid förhandlingsbordet kom direkt landstingsrådets bud. Vi häpnade! Budet låg klart under det belopp, som vi innan förhandlingen hade angett som det högsta bud, vi kunde tänka oss betala.



I försvarets tjänst

Så kom den stora dagen. Musikkåren, under ledning av flaggtrumslagare Hans Lind, marscherade från Sparre för att inpassera vid Högvakten exakt klockan 10:00. På vägen till örlogshamnen hade musikerna som en av marscherna valt den svenska marschen "Mot ljusare tider" av Gustaf Sundell och vid inpasseringen spelades självklart Marinkommandots marsch, Chefsmarsch av Viktor Widqvist.

Vid invigningen dirigerade Åke Dohlin musikkåren i två nya kompositioner av honom. En marsch tillägnades marinchefen Dick Börjesson och en marinkommandochefen Stefan Furenus.

Efter lunch bar det av till Kristianstad för det första uppdraget efter etableringen. Man spelade vid byte av militärbefälhavare. Hemma i Karlskrona igen anslöt jag till ett antal av musikerna för att fira med en öl på restaurang Skeppet.

Därefter gick kåren på semester för att återkomma i månadsskiftet juli – augusti för ett stort antal spelningar åt kommunen i samband med Bomässan Bo 93.

På hösten gjordes ett antal resor i landet för att markera kårens återkomst till Försvarmakten. Vi var på miniatattoo i Boden, vi spelade i Sundsvall, Skövde, Kristianstad och i Blekingestäderna. På våren spelade kåren på båtmässan i Göteborg, i Malmö och genomförde marinchefens konsert i Berwaldhallen.

Hur gick det då ekonomiskt. Inkomsterna från Landstinget reducerades, genom att P10 ålade oss betydligt fler uppgifter, än de som var planerade. Men där fick vi kompensation av P10. Så verksamheten gick i princip enligt budget.

Slutord

Den 1 juli 1994 överfördes kåren från Sydkustens marinkommando till Försvarmusikcentrum i Strängnäs. Jag lämnade över och ledningen av kåren övertogs av en heltidstjänstgörande chef och en ställföreträdande till honom.

Marinkommandochefen hade avsatt 10 – 15% av min arbetstid för uppdraget att vara chef för kåren. Till detta kom 10% för informationsofficeren Bo Inge Andersson.

Året 1993 – 94 var oerhört intensivt och jag är glad för att jag fick chansen att vara med om att återföra Marinens Musikkår till Försvarmakten.

Olle Melin

1 juli 1993 inmarsch marinbasen



Vad en gammal bild kan berätta

Förlängning av Oscarsdockan vid Örlogsvarvet i Karlskrona

Det ser onekligen ganska rörigt ut på Örlogsvarvet i Karlskrona någon gång under det sista krigsåret, 1945. Ett omfattande arbete pågår för att förlänga varvets senaste docka, Oscarsdockan.

När vid sekelskiftet pansarbåtar av Odenklass började ingå i flottans fartygsbestånd, krävdes större dockor. 1898 började man bygga en ny och längre docka på Örlogsvarvet i Karlskrona och dockan sprängdes ner i berget på västra varvsområdet. 1903 var dockan, Oscarsdockan, färdig och den 5 december 1903 dockades pansarskeppet *Vasa* in som första fartyg. Oscarsdockan blev varvets sjunde docka.

Dockan har senare förlängts och moderniserats i flera etapper. Första förlängningen med 15 meter gjordes 1935 för att kunna docka flygplanskryssaren *Gotland*. 1944/45 var det dags för en förlängning med 45 meter för att kunna ta emot kryssarna *Göta Lejon* och *Tre Kronor*. Proportionerna mellan längden 185 meter och bredden 20,7 meter medgav inte, att dockans kapacitet kunde utnyttjas till fullo för civilt tonnage. Större fartyg än cirka 15 000 ton dödvikt gick inte att docka.

När det blev aktuellt med underhåll av de stora isbrytarna i mitten på 1970-talet, blev kraven på en breddning

av dockan akuta. Isbrytarna är 23,8 meter breda och 7,3 meter djupgående. Även om dockan invändigt klarade dessa dimensioner, var porten för liten. Dessutom var de gamla svängportarna i stort behov av en genomgripande renovering. 1977 beslutades att förlänga dockan till 200 meter och att bredda porten till 30 meter, samtidigt som en fällport anskaffades. Den 1 juni 1978 dockades isbrytaren *Atle* in som första fartyg i den "moderniserade" dockan.

Isbrytarnas underhåll försvann från varvet några år efter dockans breddning och numera är det endast lagfartyget *Carlskrona*, som då och då dockas in.

Olle Melin

En liten historia från Oscarsdockan

Dockmästaren vid Utrustningsverkstäderna på varvet bodde i Vedeby utanför Karlskrona. När man en dag dockade ut ett fartyg, upptäckte dockmästaren en stor gädda i dockan. Han skrek för full hals till sina underställda:

- Gäddan är min.
- Sedan den dagen kallades dockmästaren för Vedeby Gädda.

Bryt karantänen

I dessa tider, då vi i Flottans Män lever under tråkiga omständigheter, så att vi inte kan träffas under normala former, får vi hitta andra sätt att umgås. Jag visar här några sätt och ger några tips för att få lite marin anda och känna tillhörighet. Det finns lite olika media, man kan använda, för att göra tillvaron lite lättare.

Facebook

Ett ypperligt tillfälle att kolla in lite olika grupper, som har en hel del intressanta inlägg. Vi som legat i Flottan, Flottan, Älvsnabbens vänner, jagaren Smålands vänner, patrullbåten Hugins vänner, Veteranflottiljen, jagaren Halmland m.fl. Det är bara att skriva in sökord i sökrutan.

Vi som legat i flottan, är en oerhörd skatt med information, bilder och gamla berättelser och här kan du hitta gamla skeppskamrater eller skriva in några av dina egna minnen. Denna grupp är inte offentlig utan det är bara medlemmar, som ser, vad som skrivs.

Flera Lokalföreningar har även egna sidor och vi i Region Syd har en egen grupp, där vi kan dryfta ärenden inom regionen. Be någon i er förening hjälpa er, om det är problem att komma in och om du inte har egen dator, kanske du kan låna en laptop eller I-pad av någon familjemedlem.

På Facebook kan man även lägga upp små videoklipp med trevliga meddelanden eller händelser från möten eller träffar. Det kan vara trevligt visa, att man lever och har hälsan i behåll.

Mobiltelefonerna funkade också bra för Facebook.

YouTube

På denna sida kan du hitta flera gamla filmer och filmklipp, som kan vara trevliga att se. Här kan du t.ex. se jagarens sista resa, filmklipp om kryssaren Göta Lejon m.m.

I nyare TV-apparater finns möjlighet att koppla in en s.k. chromecast, där man kan ta upp YouTube på TV. Detta kräver ett mobilabonnemang, för då använder man sin mobil. Det finns en hel del marina filmer och klipp.



YouTube-klipp på kryssaren Göta Lejon

Möten och träffar

Som det är i dagsläget, har många ställt in de fysiska mötena. Vad finns då för möjligheter att genomföra dessa aktiviteter?

Det finns på många mobiltelefoner något, som heter Face time, där man kan tala och samtidigt se varandra samtidigt och har man en s.k. "padda", kan man göra samma där. Många, som har släktingar och anhöriga på långa avstånd, använder denna tjänst.

Det finns idag flera tjänster, som tillhandahåller telefonmöten, där man kan koppla upp sig och ha t.ex. styrelsemöten via sina telefoner. Ett sådant exempel är en tjänst, som heter FreeConferenceCall. Där kan man lätt vara 5-7 medlemmar och man kommer överens om disciplinen, så att inte alla pratar samtidigt. Det finns ett antal tjänster, där man kopplar upp sig via dator och då använda den kamera, som eventuellt finns på datorn och då se varandra. Denna kamera brukar sitta i bildskärmens överkant och man ser den, som talar, i bild. I vissa av dessa tjänster kan man till och med få upp alla deltagarna samtidigt på bildskärmen och det är alltid trevligt att se varandra live. Ett annat exempel är Microsoft Teams Möte. Vilken typ av tjänst du vill använda, beror på vad du googlar fram, eller vad du har för program i din dator. I varje förening finns det säkert någon, som kan hitta dessa tjänster eller har någon anhörig, som kan hjälpa till.



Träff med Flottans Män Syd i Facebook. Privat grupp med 42 medlemmar

Foto Lars Ingvar Elofsson

Övrigt

Jag vet, att vi har medlemmar, som inte har datorer eller mobiltelefoner och då kanske man ska ringa ett samtal eller skicka ut ett brev för att hålla kontakt. Du, som är medlem, ska aldrig tveka att ta kontakt med din styrelse, om du funderar på något eller kanske bara vill prata en stund.

Är det något du funderar på, kanske även jag kan hjälpa till på något vis.

Lars Ingvar Elofsson
FM Kristianstad



Så det kan gå!

Luftförsvaret i Karlskrona garnison under andra världskriget var omfattande. Fyra tunga luftvärnsbatterier (7,5cm pjäser) var placerade som en halvcirkel på öarna utanför varvet, ett 20-tal lätta luftvärnstroppar (40-, 20 och 25 mm pjäser) var placerades kring olika skyddsföremål. Till detta kom fartygens luftvärn, när fartygen låg förtöjda i örlogshamnen och på örlogsvarvet Så här kunde det ske.

Det här handlar om en händelse under andra världskriget, som verkligen kunnat sluta illa. Den har berättats av Bo Westin, dåvarande löjtnant vid KA 2 och sedermera general och Chef för Försvarsstaben. Här följer Bo Westins berättelse.

Jag var chef för närluftvärnsberedskapen i Karlskrona. Den omfattade ett 20-tal akantröppar, varav ett antal 20 mm apjäser m/39. Vis av skadan efter tidigare händelser, lät jag sätta upp en utförlig instruktion om riskmomentet i varje pjäsvärn.

Vid en lunch på KA 2 officersmäss vid Gräsvik, hördes plötsligt en väldig krasch. Det verkade som en kollision mellan två spårvagnar, vilket föreföll otroligt men inte omöjligt i Karlskrona på den tiden. En titt utanför fönstret gav besked om, att så inte var fallet. En upppassare kom in och meddelade, att regementschefen (dåvarande översten Gösta Möller) ville tala med löjtnant Westin i telefon. Följande konversation utspann sig:

- Det är regementschefen, god dag på Dig
- God dag, överste
- Du skjuter på mig
- Nej, överste
- Jag säger, att Du skjuter på mig
- - Nej, överste
- Har jag sagt, att Du skjuter på mig, så gör Du det. Undersök och rapportera!
- Ja, överste

Efter en stunds funderande satte jag kraschen i förbindelse med regementschefens uttalande. En tropp 20 mm automatpjäs m/39 fanns grupperad på höjden vid Gräsvik. Om den skjutit söderut mot Karlskrona, kunde bogvågs- och mynningsknallarna i förening åstadkommit ljudet av en krasch. Jag rusade iväg till troppen och fann, att mina farhågor besannats. Flygvarning hade gått ut och pjäsen bemannats och laddats. I låst höjdläge hade pjäsen satt igång skjutningen själv och avlossat hela magasinet i riktning mot Karlskrona, samtidigt som den drog sig motsols. Avståndet till Ronnebygatan, där regementschefen bodde, var 2 100 meter och autodestruktionsavstånd 2 200 meter. Ett antal skott träffade mellan andra och tredje våningarna och kreverade mot väggen. I regementschefens bostad fanns ett burspråk. Några splinter gick in genom en glastruta och träffade den tid-

ning, som regementschefens dotter satt och läste. Efter som det var lunchdags, var det många människor på Ronnebygatan, men ingen skadades. Det väcktes en del ersättningsanspråk för glasskador, men de flesta var obefogade. Rappningen skadades på ett par hus, det var i stort sett allt. Man kan tycka, att det var en föga effektiv pjäs, som inte kunde åstadkomma mera än 20 krevader på en stadsgata. Förklaringen var emellertid, att projektilernas hastighet vid anslaget mot husväggarna var så stor, att sprängverkan huvudsakligen var riktad framåt och togs upp av de stabila husväggarna. Spränggranaterna var inte konstruerade för det slaget av mål.

Återgiven av Olle Melin



Gösta Möller



Bo Westin

Plats för luftvärnspjäsgruppning, sedermera plats för flaggsignaler



Ronnebygatan 21 där Gösta Möller bodde



Ett första steg mot ett nytt ytstridsfartyg

Saab Kockums har tecknat två avtal med Försvarets materielverk, dels om nytt ytstridsfartyg och dels om halvtidsmodifiering av de fem korvetterna av Visbyklass. För en ny generation ytstridsfartyg handlar avtalet om en produktdefinitionsfas för nästa generations korvett. Kontraktsvärdet är på 190 miljoner kronor.

Det handlar om utveckling av den svenska ytstridsförmågan, dels med modifiering av de nuvarande korvetterna version 5 och dels för utvecklingen av Visby generation 2.

Den nya generationen fartyg kommer bland annat att bestyckas med modernt sjömålsrobotsystem, torpedsystem och luftvärnsrobotsystem.

Halvtidsmodifiering av nuvarande Visbyklass beräknas pågå under några år och fartygen beräknas efter genomförd modifiering vara operativa in på 2040-talet.

Olle Melin



Inför minnesdagen av U137-dramat – Marinmuseum vill samla berättelser

Den 27 oktober i år är det på dagen 40 år sedan den sovjetiska ubåten U137 gick på grund i Gåsefjärden i Karlskrona skärgård.

Inför 40-årsdagen vill nu Marinmuseum samla in minnen och berättelser av den dramatiska händelsen.

Museichef Mats Persson är övertygad om, att många människor bär på minnen från den 27 oktober 1981 och dagarna som följde, efter det att den sovjetiska ubåten U137 grundstötte i Gåsefjärden.

– Det var en kraftig kränkning av Sverige under Kalla kriget, som bland annat ledde till en stor diskussion om hur vi förhåller oss till främmande makt och hur vi ser på Östersjön, säger han.

”Vill veta vad du gjorde”

Inför den kommande minnesdagen har museet därför påbörjat en insamling av minnen och tankar efter händelsen.

– Vi vill veta vad du gjorde, vad du tänkte och vad du kände. Det spelar ingen roll om du var aktiv i flottan eller hörde dina föräldrar prata om det som barn, säger Mats Persson.

Insamlingen sker via Marinmuseums hemsida och kommer att presenteras allt eftersom under det kommande året.





En Marin för Sverige

fortsättning från nr 4/2020

Vi fortsätter här artiklarna från Kungl Örlogsmannasällskapet om marinens framtid och vad gäller frågan om hur marinen ska bemannas. Denna gång handlar frågan om hur man ska kunna frigöra militär personal för militära uppgifter.

Frigöra militär personal för militära uppgifter

Vi har idag ett sätt att jobba, som framförallt är baserat på fredsrationella metoder. Det passar inte nu, när vi ska gasa.

Överbefälhavaren, 2019-03-21 i tidningen "Chef".

Att tillväxa är som sagt svårt, men en nödvändig åtgärd är att tydligt få fasta och större ramar att fylla. I ett första omedelbart steg behöver marinens organisation därför tillföras förutsättningsskapande befattningar inom till exempel, som genom åren skurits ned. Detta kan ske snabbare än att växa inom de militära befattningarna, då många av dessa medarbetare och kompetenser kan direktrekryteras bland civila. Åtgärden frigör snabbt militär personal för militära kärnuppgifter.

Ett exempel på en fredsrationell åtgärd, som idag och mot en framtid med tillväxt blivit allt mer irrelevant, är den så kallade HR-transformation, som Försvarsmakten genomförde för cirka tio år sedan, vilken till stor del byggde på forskaren Dave Ulrichs teorier om "Värdeskapande HR".

HR-transformation kan sägas stå för ett byråkratiskt – tayloristiskt synsätt på personalarbetet. Den bygger på en långt driven standardisering, som riskerar att motverka en flexibel hantering och som är dåligt anpassad till att Försvarsmakten består av olika typer av enheter med helt olika egenskaper. Personalfunktionerna på lokal nivå (regements- och flottiljstaber) minimerades och avstånden blev stora mellan chefer långt ute i organisationen och de centrala supportfunktionerna, där verksamhetskunskap av naturliga skäl i regel saknades.

Dessutom har HR-transformeringen praktiskt inneburit, att en stor del av det personaladministrativa arbetet utförs av cheferna i linjen och de enskilda medarbetarna själva. Visserligen finns IT-verktygen och telefonsupport, men personaladministrationen på förbandsnivå tar ändå alltför mycket tid på bekostnad av kärnverksamheten.

Det sätt, som Försvarsmakten anammat HR-transformering, måste omprövas i grunden, då det är helt oförenligt med det ledarskap och den syn på chefsroll, som marinen eftersträvar, med chefer i linjen, som leder och tar ansvar för sin närmaste personal och deras utveckling. Det är den formella administrationen, som ska lyftas bort från de militära cheferna; inte chefs- och ledarskapet.



Verksamhetsåret 2021 har startat bra

Vid 4.sjöstridsflottiljen har verksamhetsåret 2021 startat väldigt bra. Under jul och nyår löste vi beordrade operationer och beredskap samt kunde ge personalen sin välför- tjänta ledighet. Utöver detta kan vi konstatera, att våra åtgärder för att motstå pandemi faller väl ut. Vi har haft några fall av smitta, men lyckats att tidigt förhindra spridning inom förbandet. Mest glädjande är naturligtvis, att de som smittats, inte varit så sjuka, att de behövt vård på sjukhus utan kunnat stanna hemma för tillfrisknande.

Verksamhetsåret 2021 inleds likt tidigare år med att förbandet förbereder sig inför årets övningar och vi genomför högvakt. Förberedelserna består av besättningsbyten, vilket kräver utbildningar i fartygschefens regi. På olika nivåer förbereds kommande övningar genom planering och orderskrivande och flera av våra fartygssystem genomför materielunderhåll. Våra sjömän har tränat inför högvakten och när detta skrevs, genomfört sin första vecka vid slottet. Det är en annorlunda högvaktsperiod, då all ceremoniell verksamhet är inställd, eftersom man inte vill locka turister till större samlingar. Detta medför ett litet annorlunda rörelsemönster runt slottet. Turisterna rör sig runt hela slottet och inte koncentrerat till borggården vilket kräver skärpt bevakning. Den som vill göra

något illa, kan lättare gömma sig i smågrupper runt hela slottet.

Under våren kommer vi genomföra två större verksamheter. Vi kommer tillsammans med 3.sjöstridsflottiljen, Marinbasen och Amfibieregementet samt delar av flygvapnet genomföra en övning med fokus på undervattens- och ytstrid. Övningen kommer omfatta alla konfliktnivåer, fred – kris – krig, med fokus på taktiska metoder för att möta en motståndare i respektive konfliktnivå. Några veckor efter detta kommer vi under sex veckor att träna årets värnpliktiga till sjöss. Detta är nytt för många, då vi inte haft värnpliktiga på förbandet på över tio år. De värnpliktiga har gjort sin grundutbildning vid Sjöstridsskolan och kommer att få sin sista befattningsutbildning på fartyget, de kommer krigsplaceras på under sin tid vid förbandet. Träningen kommer att genomföras i högt tempo och på annat sätt än förr om åren, när vi hade värnpliktsbesättningar, eftersom vi idag ju har anställda sjömän på varje befattning där det även finns en värnpliktig. Detta gör, att vi är många, som kan träna den värnpliktige, men vi får även tid att träna oss själva, eftersom vi helt enkelt har mer personal vid förbandet under perioden.

Vänligen Jon

Flatmo
Textila inredningar

**DYNOR - RESÅRMADRASSER -
BÄDDMADRASSER - MATTOR**

www.flatmo.se 0696-400 95 info@flatmo.se



Minsveparen M 20

Minsvepare likt *M 20* byggdes som försvar mot andra världskrigets sjöminor. Flottan lät bygga två serier med sammanlagt 24 stycken av dessa mindre minsvepare mellan åren 1940 och 1941. Ritningarna stod den välkände båtkonstruktören Jac Iversen för och fartygen byggdes med träskrov på flera av landets mindre civila båtvarv. De stora varven hade fullt upp och träskrov var ingen nackdel för en mindre minsvepare. *M 20* byggdes på Viktor Plyms Neglingevarv i Saltsjöbaden och sjösattes 1941.

Fartyget är mycket välbyggt med skrov i hondurasmahogny på stålspant och däck i oregonpine. *M 20* hör till de s.k. 40-båtarna, som modifierades från den första serien. De var litet längre, hade kraftigare förskepp och en modifierad styrhytt. De hade alla mycket goda sjö- och manöveregenskaper. Besättningen på *M 20* och systerfartygen utgjordes av en officer, en underofficer, två underbefäl och sju värnpliktiga sjömän. Livslängden på fartygen beräknades till 10–15 år men *M 20* aktiva period i Flottan blev 60 år och i år firar *M 20* 80-årsjubileum!

M 20 genom historien

Under andra världskriget var *M 20* stationerad i Öresund för patrullering och minröjning och deltog bland annat i undsättandet av danska judar under den tyska ockupationen av Danmark 1943. I loggboken för den 7 oktober 1943 kan man läsa, att fartyget efter avgång från Malmö under bevakning klockan 10.20 tagit upp 6 danska flyktingar för att sedan överlämna dem i Limhamn. På kvällen klockan 17.30 samma dag tog man upp 13 danska flyktingar från *M/S Alice*, som man också lämnade i Limhamn. Vid 21.35 tog man återigen ombord 16 flyk-

tingar från dansk motorbåt. Även dessa lämnades i Limhamn en halvtimme senare. Under dessa stormiga höstveckor flydde omkring 7 500 danska judar över Öresund som en reaktion på den tyska ockupationen. Ett hundratal av dem räddades av *M 20*.



M 20 dockad på Beckholmen

Efter minröjning under 1940- och 50-talen fick fartyget under andra hälften av 1960-talet nya syften. Under krig var *M 20* tänkt att användas som bevakningsbåt för röjdykare. *M 20* kom sedan att fungera i olika utföranden som övningsfartyg inom Flottan från 1960-talet och ända fram till 1990-talet. En viktig funktion var att fung-

era som skolfartyg för blivande sjöofficerare. Under en tioårsperiod lånades fartyget ut till FMV minbyrå som försöksfartyg under namnet *HMS Skuld*.

På hösten 1981 gick den sovjetiska ubåten *U 137* på grund på Gåsefjärden utanför Karlskrona. Kränkningen av svenskt territorium blev en av de mest dramatiska marina händelserna i svensk efterkrigstid. *M 20/Skuld* kallades till platsen för att undersöka ubåten och botten med en sjöuggla (undervattensrobot). Man misstänkte att ubåten placerat ut minor eller undervattensfyrar. Inget resultat är känt från dessa undersökningar, men ögonvittnet berättar om mystiska metallådor, som filmades och märktes ut. Efter ryska fritagningsförsök, bevis på kärnvapen ombord på ubåten och diplomatiska förvecklingar släpptes ubåten. På fredagsmorgonen den 6 november 1981 lossades *U 137* förtöjningar och ubåten kunde bege sig hemåt. På internationellt vatten lämnades ubåten formellt över till den sovjetiske viceamiralen Alexej Kalinin på jagaren *Obratsovyj*. Som farväl meddelade den sovjetiske viceamiralen "Farväl och på återseende".

Museifartyget *M 20*

När fartyget år 2005 skulle utrangeras från flottan, bildades en förening av eldsjälar, som övertygade både Försvarmakten och Sjöhistoriska Museet att låta fartyget bli museifartyg. Idag står Föreningen *M 20* för drift, underhåll och trafik med fartyget, även om det formellt ägs av SMTM, Statens maritima och transporthistoriska museer. *M 20* har sin hemmahamn vid museipiren bredvid Vasamuseet i Stockholm. Minsveparen *M 20* är klassat av Transportstyrelsen som traditionsfartyg och lastfartyg i C-område. Fartyget *M 20* är även K-märkt av Sjöhistoriska Museet. K-märkningen innebär, att *M 20* klassificeras som särskilt intressant och kulturhistoriskt värdefullt att bevara. Genom K-märkningen ger myndigheten uppmuntran och stöd till Föreningens arbete att rädda *M 20*.

Minsveparen *M 20* bidrar till att hålla vår marina historia vid liv genom årliga sjöexpeditioner med besök i många hamnar runt våra kuster. Fartyget är också ett levande besöksmål öppet för allmänheten vid museipiren på Djurgården i Stockholm. *M 20* används även flitigt för sjöturer i Stockholms skärgård och utbildning i sjömanskap, navigation och marina traditioner.

Rädda *M 20*!

Snart 80 år i Flottans och allmänhetens tjänst har satt sina spår på fartyget. Stäven i ek, sudband (relingslist) och delar av mahognyskrovet behöver nu renoveras. Våra träfartygsexperten bedömer kostnaden till cirka en miljon kronor. Föreningens 250 medlemmar gör allt för att underhålla och bevara *M 20* i sjödueligt skick, men pengarna räcker inte till nödvändiga reparationer. Därför går vi nu ut med ett upprop om en insamling för att rädda *M 20*. Att hålla *M 20* i gott sjögående skick är en krävande uppgift, som förutom hängivet arbete från medlemmarna kräver stora pengar till underhåll och reparationer.



Fyra minsvepare mindre i aktiv tjänst i flottan

Rädda museifartyget *M 20* och tag plats på givartavlan



En meter sudband, 2000 kr

Genom att "förvärva" en eller flera meter sudband (relingslist) kan du bidra till att ett unikt museifartyg bevaras. Det finns bara 70 meter så passa på, först till kvarn. Du slipper ta hand om det fysiska sudbandet men får ditt eget eller din organisations namn bland bidragsgharna på en inramad tavla ombord på *M 20*.

M 20 byggdes under andra världskriget som minsvepare typ mindre och tjänstgjorde som sådan i svenska flottan fram till 1964. Där- eller fungerade hon som försöksfartyg och skolfartyg. När *M 20* uttogs ur tjänst från svenska flottan 2006 bildades Föreningen

M 20 för att, tillsammans med Sjöhistoriska museet, rädda henne från skrapning. Fartygets byggvolym är mycket hög, men 80 år i tjänst har satt sina spår - mahognyskrovet behöver renoveras och sudbanden bytas.

Bidrag mottages tacksvant på Swish 123 383 13 68 eller Rg 5741-6133. Märk betalningen "Sudband" och uppgift om bidragsgharen. Mer information på www.minsveparen.se



Sudbandsannonser

Syftet med insamlingen är att reparera *M 20*, så hon kan fira sitt 80-årsjubileum år 2021 i fullgott sjögående skick. Reparationerna har nu påbörjats i en av de gamla i örlogsdockorna på Beckholmen i Stockholm. Ett enkelt sätt att stödja arbetet med att Rädda *M 20*! är att "köpa" en eller flera meter sudband.

– Ett bidrag till *M 20*, stort som smått gör, att vi kan fortsätta vårt arbete att bevara fartyget. Vi känner ett starkt stöd för vårt arbete. Nu vädjar vi om fler bidrag och donationer. Hjälp oss rädda *M 20*! – säger Anders Torelm, ordförande i Föreningen *M 20*.

Information och bidrag

Information om *M 20* och insamlingen:

www.minsveparen.se,

epost: kontakt@minsveparen.se

Donationer och bidrag: Swish 1233 0311 68 eller

Bankkonto 6927-143 231 928

Åke Foghammar

Ellenabbsfortet – ett pansarskepp på land

Det är inte bara flottan, som jubilerar år 2022. Samtidigt passar ”lillebror” i marinen, kustartilleriet, numera amfibiekåren på att fira 120-år jubileum. Beslutet om ett särskilt vapenslag för kustförsvaret emanerar från 1897 års befästningskommitté, där begreppet myntades för första gången och utmynnade i ett beslut om uppsättandet av två regementen, Vaxholms kustartilleriregemente (KA 1) och Karlskrona kustartilleriregemente (KA 2). Det var de båda garnisonernas artillerikårer samt Flottans fasta minförsvär, som kom att utgöra de båda regementena, där KA 1 hade en utpost i Fårösund på norra Gotland och KA 2 en i Göteborg. Den 1 januari 1902 blev kustartilleriet verklighet. Då hade sedan 1500-talet funnits bemanningar från flottan och från armén till alla de kustbefästningar, som fanns runt landet med huvudvikt i farlederna in till rikets huvudstad.

1897 års befästningskommitté föreslog också förstärkningar av inloppsförsvaret. Man hade på 1870-talet byggt Oscar Fredriksborgs fästning mellan Rindö och Värmdö, sedan man på 1860-talet beslutat öppna Oxdjupet, sundet mellan öarna, som man ägnat cirka 300 år att fylla igen. På Kungsholmen utanför Karlskrona pågick på 1870-talet ett omfattande ombyggnadsarbete.

I Göteborg tillkom Oscar II Fort som en följd av befästningskommittén 1897.

I Karlskrona fortsatte kring sekelskiftet 1900 arbetena på Kungsholmen och en omfattande modernisering av Västra Hästholms fort vid Karlskrona västra inlopp samt uppfördes en del nya anläggningar. 1897-års kommitté föreslog ett nytt fort på Aspö i anslutning till huvudinloppet till Karlskrona, Ellenabbsfortet. Förslaget utmynnade i en proposition till riksdagen, men av besparingsskäl gjordes flera reduceringar i det ursprungliga förslaget. I kommittén ingick dåvarande chefen för Karlskrona artillerikår, översten Anders Fredrik Centervall, sedermera kustartilleriets första chef. Han föreslog att fortet skulle förses med nya kanoner konstruerade direkt för kustartilleriet. Så blev dock inte fallet, utan fortet bestyckades med äldre fartygskanoner.

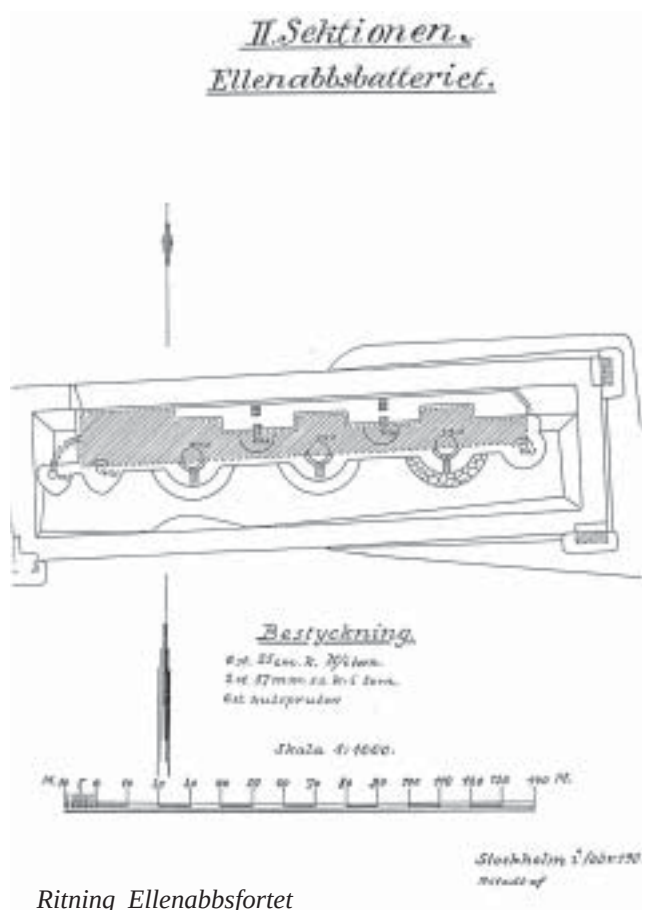
Beslut om att anlägga ett fort på Aspö fattades 1900 och bygget startade samma år och stod klart 1904. Det sprängdes ner i berggrunden där sedan ett verk av sten och betong uppfördes med en stormsäker grav runt själva fortet. Fortet kan liknas vid ett pansarskepp placerat på land.

Fortets huvudbestyckning kom att bestå av tre stycken 25 cm kanon i dubbeltorn (batteri E 1). Dessa pjäser hade tidigare stått ombord på pansarskeppen *Svea*, *Oden* och *Thule*. Pjäserna var hydrauliskt riktade (ångdrivna) och i dålig kondition, redan när de monterades. Ammunitionshissarna var klumpiga och drevs av ett kättingverk. Tornen hängde ofta upp sig under skjutningarna, men en duglig och van rustmästare fick dem att fungera, ofta med hjälp av en slägga.

1936 års försvarsbeslut innebar att batteri E 1 utgick ur organisationen och pjäser och torn togs bort året efter.

I fortet ytterkanter uppsattes 1902 - 1903 ett 57 mm tornbatteri om två pjäser m/99. (Batteri E 2). Detta var det enda batteri som fanns vid Ellenabbsfortet under andra världskriget, då det var rustat och bemannat. Batteriet sköt sista gången 1958 och utgick ur organisationen 1959. Pjäser och torn finns fortfarande kvar.

Under första världskriget flyttades batteri K 3 från Kungsholmen till Ellenabben och ställdes upp framför fortet (Batteri E 3). Batteriet bestod av två 15, 2 cm pjäser.



Ritning Ellenabbsfortet



Fortet från söder



Fortet med vallgrav åt norr



Fortets hjässa med ny skyddsduk



O II fort, 24 cm kanon. Foto Arnold de Zwart

De togs bort i början av 1930-talet, då batteri Bäckastrand anlades cirka 500 meter västerut från fortet. Enligt 1905 års bestyckningsplan fanns vid Ellenabben även batterierna E 4 och E 5. Detta var inga egentliga batterier, utan sammanlagt 6 st fyrrpipiga kulsprutor m/1877. När dessa utgick ur organisationen har inte kunnat utrönas, men de fanns under alla förhållanden kvar under första världskriget.

I fortifikationens register kan man utläsa att fortet förutom batterierna bestod av

- ammunitionsdurk
- avträde
- ackumulatorrum
- maskinrum
- pannrum
- telefonrum
- transformatorrum
- förråd
- logement
- befälsrum
- sjukrum
- matsal
- kök och diskrum, samt
- borrhunn för färskvatten

Utanför fortet anlades under olika tidsperioder ett antal baracker och diverse andra byggnader. Dessa är nu rivna eller försålda.



57 mm kanon m 99 i pansartorn

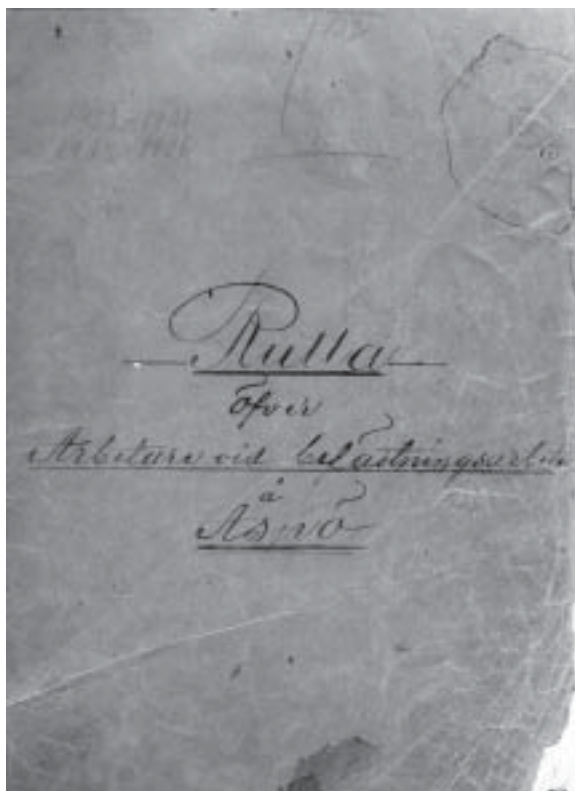
Strålkastarplatsen sydost om fortet är byggd 1944 och ingick i batteri Bäckastrand.

I anslutning till fortet anlades också en brygga och en skjutbana för eldhandvapen.

I dag sover anläggningen törnrosasömn. Tunnlarna har delvis varit vattenfyllda, buskar och sly har gjort, att fortet också växer igen. Under 2013 och 2014 har dock Fortifikationsverket lagt nytt tak, rensat fortet från sly, ordnat dräneringen samt röjt ut mycket av inredningen.

Vid fortet har också tidvis varit placerad en 40 mm dubbelautomatpjäs m/36. Denna pjäs ingick i kustspänningsradarstationen Gruvan och flyttades till radarstationen omkring 1980.





Ellenabbsfortet var från 1930-talet fram till KA 2 nedläggning år 2000 plats för luftvärnsutbildning. KA 2 luftvärnsutbildning hade från 1930-talet till och med 1958 Aspö Mad på norra Aspö som förlägningsplats. Området framför fortet användes av KA 2 på 1960- och 70-talen som stridsövningsterräng, men är nu helt igenväxt.

Omedelbart framför fortet ligger 1. pjäs i batteri Ellenabben, 7,5 cm batteri m/57 och i verksamhet 1972 – 2000.

Olle Melin

Foto: Arkivbilder, Erling Klintefors, Olle Melin

PS. Kanonbatterierna i anslutning till huvudinloppet till Karlskrona är bra exempel på, hur man utnyttjade kanoner övertagna från flottan. Batteri K 3 på Kungsholmen sattes upp med 15,2 cm kanoner från 1889, flyttades till Ellenabben under första världskriget, flyttades 1933 vidare till Bäckastrand och därifrån 1942 till Holmögdad, där de fanns till omkring 1980, då det nya moderna 12 cm s.k. ERSTA-batteriet anlades. Idag finns inget av detta kvar. Red

PPS. Jag har kommit över en rulla, som är en förteckning över alla de arbetare, som arbetade vid fortets byggnad 1900 – 1904. Sammanlagt förekommer 727 namn, varav inte mindre än 431 år 1901. Tittar man noga i rullan, så fungerade systemet på så sätt, att man arbetade till omkring 15 december för att återuppta arbetet efter trettonhelgen. Då fick man börja om med ny anställning. Det är ytterst få varje år, som arbetar ett helt år. För de flesta anges "Egen begäran" som skäl till avslut, men det finns



Eldgivning batter E 1, 1920-tal



Ellenabbsfortet, flygfoto 1930-talet



Pjäsexercis vid Bäckastrand

också anteckningar, som idag skulle varit sekretessbelagda. På en notering står helt enkelt "supig" som skäl och på en annan står "lat och pratig".

Det är också intressant att se den geografiska spridningen och tidigare yrke på arbetarna. De allra flesta kom från Blekinge, där fiskare och torpare var vanliga yrken. Fiskarna kom i huvudsak från Aspö och Hasslö. Jag hittade dock i underlaget arbetare från Jönköping, Kalmar och Växjö och sammanlagt under dessa fyra år en stockholmare. Red

MANY COMPANIES TALK ABOUT MULTI-DIMENSIONAL DEFENCE. **FEW CAN DELIVER IT.**

GRIPEN

Gripen is a new generation of multi-role fighter aircraft featuring state-of-the-art technology.

RBS15 surface-to-surface missile system for anti-ship engagements and land attack missions.

Advanced surveillance and command systems, such as Sea Giraffe radars and 9LV Combat management system.

SURFACE SHIPS

Stealth corvettes and other vessels, dedicated for their missions. 300 years of shipbuilding in the making.

Unmanned underwater systems for MCM, anti-submarine warfare, anti-surface warfare and counter terrorism.

THE A26

The disruptor in submarine design and operations. Over 100 years of world-leading submarine development.

With centuries of innovative shipbuilding experience, 80 years of evolutionary steps in the air, few companies can match our defence solutions. We work relentlessly to create fighters, stealth vessels, future proven submarines, weapons, radar and communications systems one step ahead of the competition, that's what we at Saab call our *thinking edge*.

www.saab.com



SAAB

Konstnären Lars Kleens minnesmärke över svenska krigsseglare

Sverige glömde snart sina krigsdeltagare och det skulle dröja ett halvsekel innan nationen hedrade dem efter förtjänst. Däremot har många kustsamhällen egna minnesmärken över sina i sjökriget fallna söner och döttrar och även sjömanskyrkor längs kusten har bidragit till att hålla minnet av dem vid liv.

Utanför sjömännens egen krets var journalisten Terje Fredh i Lysekil länge en ensam ropande röst. Hans småskrifter om kriget till sjöss var droppar, som bidrog till att urholka stenen. 20 år efter att hans första skrift kom ut 1975, började saker hända. Krigssjömännens sak uppmärksammades vid ett maritimt möte i Uddevalla den 27 oktober 1995. Mötet avslutades med, att kransar från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, dåvarande Redareföreningen, sjömännens fackföreningar och andra maritima

organisationer lades ned vid Sjöfartsmonumentet i stadens inre hamn.

Dåvarande kommunikationsministern Ines Uusmann hörde av sig under mötet och beklagade, att hon inte kunde närvara, samtidigt som hon uttryckte en önskan att få träffa företrädare för krigssjömännen. Det mötet ägde rum på Vasamuseet i Stockholm den 7 mars 1996, ett datum som samtidigt blev startskottet för processen att hedra dem alla. Det skulle ske på tre vägar. Ett upprop skulle göras för att komma i kontakt med så många kvarlevande krigsseglare som någonsin möjligt, oavsett om de hade seglat innanför eller utanför spärren eller på lejd-farten. Alla skulle få en personlig minneshandling. Ett minnesmärke skulle resas över dem och alla deras redan avlidna sjöbröder.

Uppdraget gick till Sjöfartsverket, dåvarande Handelsflottans kultur- och fritidsråd (som numera motsvaras av verkets enhet Sjömannservice) och Stiftelsen Sveriges Sjömanshus. En arbetsgrupp med Sjöfartsverkets dåvarande generaldirektör, gamle sjömannen och sjöfolksbasen Anders Lindström vid rodret, trädde snabbt i funktion. Sjöfartens övriga organisationer ställde upp som en man. På 18 månader lyckades gruppen ro det i hamn, som hade försummats i ett halvt sekel.

I arbetsgruppen försökte Terje Fredh och jag agera detektiver för att finna så många kvarlevande krigssjömän som någonsin möjligt. Det skedde med hjälp av kopior ur gamla sjömansrullor och oräkneliga, tidsödande sökningar i mantalsskrivningsregistret SPAR. Dessutom var Johan Bagge på Sjömansregistret i Norrköping till ovärderlig hjälp, med ändlösa kontroller i det gamla, manuellt förda sjömansre-

gistret. Terje Fredhs och min uppgift var också att få fram den utlovade minneshandlingen i tid, boken *KRIGSSEGLARE* med Terje som huvudförfattare.

Torbjörn Dalnäs

Foto: Torbjörn Dalnäs



Minnesplatta



Krigsseglarmonumentet



KAMRATFÖRENINGEN
FLOTTANS MÄN
Stockholm

Välkommen till Riksårsmöte 2021



FM lokalförening Stockholm har fått förtroendet att arrangera Riksårsmöte 2021 och hälsar dig hjärtligt välkommen den 5 - 7 september ombord i Tallink Silja Lines, m/s Victoria, till Tallinn.

Vi hoppas på en fin tur genom Stockholms skärgård, ett givande årsmöte med möjlighet att återse gamla vänner, och ett intressant besök i Tallinn. Som du kommer att se längre fram finns det ett antal hyttalternativ att välja på och givetvis också handikapphytt för den som behöver det.

För dig som kommer resande till Stockholm kan Tallink Silja erbjuda busstransport direkt till Värtaterminalen från Mora, Härnösand, Karlstad och Göteborg. Dessa bussar tar upp passagerare vid alla större orter efter färdvägen (för närmare information se Riksårsmötets hemsida). De som vill boka transferbuss kommer att få erforderliga upplysningar genom rikskansliet när tiden närmar sig.

Resande från Stockholmsområdet kan ta tunnelbana linje 13 till Ropsten och där byta till buss nummer 76. Bussen stannar i omedelbar anslutning till terminalen vid hållplats Värtahamnens färjeterminal. Alternativt kan man promenera från Gärdets tunnelbanestation, skyltad väg, ca 750 m.

När du kommit till Tallink-Siljaterminalen i Värtahamnen ska du bege dig till en av biljettluckorna nummer 29 - 30 i avgångshallen. Där hämtar du ut ditt/era boardingkort. Väl synliga funktionärer från FM Stockholm kommer att vara på plats och vid behov hjälpa till. Fartyget avgår klockan 17.30.

Viktigt!

Du måste kunna visa upp pass eller nationellt id-kort innan du får embarkera.

Svenska pengar kan användas ombord. I Estland används euro och det finns möjlighet att växla valuta i terminalen eller ombord. Pengar kan man ta ut i en Bankomat i Värtaterminalen både i euro och i kronor men ombord kan man enbart växla pengar, inte ta ut.

Flottans Män i Stockholm hälsar dig välkommen ombord och hoppas att du ska få en fin upplevelse i goda vänners lag!

Örjan Sterner
Ordförande





Program Riksårsmötet 2021

5 – 7 september

Ombord på m/s Victoria med destination Tallinn.

Söndagen den 5 september

OBS: Svensk tid

13.00 - 16.00	Inmönstring Siljaterminalen, Värtahamnen.
14.00 - 15.30	Förbundsstyrelsemöte.
16.00 - 18.00	Lokalföreningskonferens. 2 deltagare/förening.
17.30	Fartyget kastar loss.
18.15	Välkomstdrink, information och underhållning med musik.
19.00	Förbrödringsmiddag. Buffé, Vin/öl och en snaps ingår. Fri bordsplacering.
20.30	Underhållning

Måndagen den 6 september

OBS: Estnisk tid (Svensk tid + 1 timma)

07.00 - 10.00	Specialfrukost.
09.00 - 10.30	Riksårsmöte.
09.00 - 10.00	Föredrag för medföljande.
10.00	Victoria förtöjer i Tallinn.
11.15	Sightseeing. Stadsrundtur eller egna aktiviteter
16.00	Alle man ombord.
17.00	Victoria kastar loss.
18.00 - 18.45	Underhållning med musik i reserverad bar.
19.00	Bankett Bordsplacering endast vid honnörsborden.
21:00	Mingel och underhållning i reserverad bar.

Tisdagen den 7 september

OBS: Svensk tid

06.30 - 10.00	Specialfrukost.
10.30	Victoria förtöjer i Stockholm.



Anmälan till Riksårsmötet 2021



Namn Födelsedata (ÅÅMMDD)
Postadress Lokalförening
Postnummer Telefon
Ort E-postadress
Medresenär Födelsedata (ÅÅMMDD)
För singelresenär: Jag vill dela hytt med

I priserna ingår: Resa två nätter, välkomstdrink, förbrödringsmiddag med öl eller vin och en snaps, två specialfrukostar, och bankett med vin eller öl. Vi bor i något av nedanstående hyttalternativ och du/ni kan delta i vår stadsrundtur.

Boende	Pris enkelhytt	Pris dubbelhytt per person	Antal personer	Kostnad
Deluxehytt, utsides	3 500 kr	2 500 kr		
A-hytt, utsides	2 400 kr	2 000 kr		
B-hytt, insides	2 000 kr	1 850 kr		
Handikapphytt	2 400 kr	2 000 kr		
Aktivitet				
Sightseeing i Tallinn 150 kr per person				
			Summa	

Vi ser gärna att du/ni bokar via föreningens hemsida http://www.flottansman.se/stockholm-riksarsmote_2021. Om denna möjlighet saknas ska ifyllt formulär sändas till Kamratföreningen Flottans Män, Teatergatan 3, 111 48 Stockholm. Boka gärna tidigt, men betala inte förrän du fått bekräftelse på att resan kan genomföras.



**Förslag till dagordning vid Riksårsmötet med Flottans Män ombord på m/s
Victoria 6 september 2021 kl 09.00**

1. Parentation. Årsmötet öppnas.
2. Fastställande av den fortsatta dagordningen.
3. Fråga om årsmötets stadgeenliga utlysande.
4. Val av årsmötespresidium (ordförande och sekreterare).
5. Val av två justeringsmän att jämte mötesordförande justera protokollet.
6. Val av två rösträknare (kan vara samma som i punkt 5 ovan).
7. Fastställande av röstlängd.
8. Styrelsens verksamhetsberättelse.
9. Ekonomisk årsredovisning.
10. Revisorernas berättelse.
11. Beslut angående ansvarsfrihet.
12. Beslut angående medelsdisposition.
13. Beslut angående slutlig budget för år 2021 och preliminär budget för år 2022, samt avgift till riksförbundet för år 2023.
14. Val av förbundsstyrelse, revisorer och valberedning enl. § 12 i stadgarna.
15. Behandling av propositioner och motioner enl. § 15 i stadgarna.
16. Avtackningar och avslutning.

Valberedningens förslag till styrelseledamöter och revisorer för 2021

Ordförande

Örjan Sterner	lof Stockholm	M	Omval	1år	2021 - 2022
---------------	---------------	---	-------	-----	-------------

Ledamöter

Krister Hansén	lof Stockholm	M	Omval	2 år	2021 - 2023
Cawe Johansson	lof Sundsvall	N	Omval	2 år	2021 - 2023

Ersättare

Kjell Johansen,	lof Nynäshamn	M	Omval	1år	2021 - 2022
Lars I Elofsson,	lof Kristianstad	S	Omval	1år	2021 - 2022
Bengt Randevåg,	lof Härnösand	N	Omval	1år	2021 - 2022
Ulf Ångemo,	lof Halmstad	V	Omval	1år	2021 - 2022

Pers. ersättare för

Hansén
Löfgren
Johansson
Uhlegård

Revisorer

Bo Johansson	lof Stockholm	M	Omval	2 år	2021 - 2023
--------------	---------------	---	-------	------	-------------

Revisorsersättare

Birgitta Nordenbris	lof Stockholm	M	Omval	2 år	2021 - 2023
---------------------	---------------	---	-------	------	-------------

Kvarstående/"överlappande" representation

Ledamöter

Göran Löfgren	lof Karlskrona	S	Vald 2020	Kvarstår till 2022
Lars-Erik Uhlegård	lof Göteborg	V	Vald 2020	Kvarstår till 2022

Revisorer

Jöran Westling	lof Norrtälje	M	Vald 2020	Kvarstår till 2022
----------------	---------------	---	-----------	--------------------

Revisorsersättare

Maud Biärsjö	lof Stockholm	M	Vald 2020	Kvarstår till 2022
--------------	---------------	---	-----------	--------------------

På uppdrag av riksårsmötet

Göran Andersson
Sammankallande

Valberedningen

Under 2020 har Valberedningen bestått av följande medlemmar Åke Semb, Sewe Lindberg, Stieg Andersson och Göran Andersson.

Om Riksårsmötet så önskar kan samtliga medlemmar ställa upp för omval.

KORSORD NR 1

Det har gått troll med korsorden ett tag, men vi gör ett nytt försök.

Som vanligt kommer priser från Jonny Ekdahls produktion.

Nu är det dags för korsord 1 – 2021.

Lösning ska vara insänd senast

1 maj 2021 under adress:

Redaktören Flottans Män

Författarevägen 9

371 63 LYCKEBY

LYCKA TILL

Jonny Ekdahls Knåp
och Knep



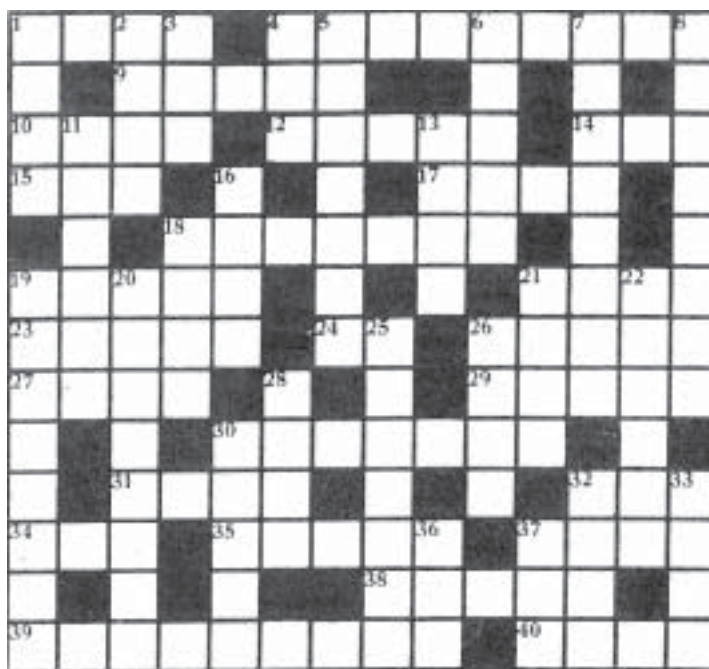
Vågräta ord

- 1 Plats för känt skri
- 4 Axel med vass kniv
- 9 Synonym med känd George i Manchester United
- 10 Kan tiden utan pin
- 12 Augusts fru
- 14 Kan man både ut och in
- 15 Arbetslag
- 17 Ses med fart
- 18 Den är bestämd
- 19 Öring
- 21 En marin föregångare
- 23 Svedja
- 24 Efter pris
- 26 Som mojnät nu
- 27 Är som Nils Ferlin
- 29 Levande Fredriksson
- 30 Har begåvat säte
- 31 Åt pipan
- 32 Men blir sned med dyng
- 34 Vädjande kuvertkontroll
- 35 Med avvikande omlopp
- 37 Sten och Flisa
- 38 Utsatt för påtryckning
- 39 Som havsgudens vapen
- 40 Här kan man tänka prickfritt

- 11 Skall man bland annat omsorg enligt viss § 39
- 13 Vind
- 16 Tidig med tetra
- 18 Tobisätare
- 19 Som bra karl
- 20 Är invasiva
- 21 Bestämmer inställning
- 22 Gör Hyland i hörnan
- 25 Visar väl- och obehag
- 26 Som en accent
- 28 Symbol för visdom
- 30 Anledning att dekorera
- 32 Goa låtar utan särskrivning
- 33 Sjöfart
- 36 Stelnat stycke
- 37 Del av byte

Lodräta ord

- 1 Spelas
- 2 Blev kallade så i 60-talsfilm
- 3 Känner nog Osborn
- 4 Vattenhål eller Bergströms hus
- 5 Lustig
- 6 Kan tas på
- 7 Lodade
- 8 Bryta enformigheten



Svenska monarker från Gustav Vasa till Adolf Fredrik

En kortfattad historik över svenska kungaätters regenter, under 250 år före "Teaterkungen".

Vasaätten

Det var efter en turbulent unionstid med danska regenter, som Gustav Eriksson den 6 juni 1523 utsågs till Sveriges kung, sedan han under knappt två år varit riksföreståndare. Han blev då kung Gustav I, men som stamfader till Vasaättens kungahus, har han i sina eftermälen fått namnet Gustav Vasa. Efter att ha brutit med Kalmarunionen, kom han att bli grundare av den nya nationalstaten Sverige och 1983 beslöts, att datumet, när han valdes till kung, skulle få status som landets nationaldag.

I hans första äktenskap blev sonen Erik enda barnet och i det andra var prinsarna Johan och Karl två av tio syskon. När Gustav Vasa 1560 avled vid 64 års ålder, tog den 27-åriga kronprinsen över som kung Erik XIV, en ordningssiffra som valts i spektakulärt syfte. Sviter efter hans agerande under en period av sinnessjukdom, med bland annat de grymma Sturemorden, ledde hösten 1568 till ett uppror, där han snart lät sig fångslas av sina halvbröder. Tidigt året därpå blev han formellt avsatt och äldste brodern utsågs till kung Johan III.

Efter nio år i fångenskap på olika slott, sägs Erik XIV ha blivit giftmördad på Örbyhus slott i Uppland, en "avrättning" som då sannolikt var iscensatt av kungen. Johan III, som blev 55 år gammal och vid hans fränfalle 1592 övergick tronen till sonen Sigismund, som sedan tidigare var kung i Polen. Inte minst beroende på hans

inställning beträffande religionstillhörighet, kom det att bli många interna stridigheter och efter en slutlig drabbning med farbrodern hertig Karl, blev Sigismund 1599 av riksdagen avsatt som Sveriges kung.

Hertig Karl fick nu förtroendet att ta över och var under fem år landets riksföreståndare, innan han 1604 blev kung Karl IX, som även det var ett konstruerat ordningsnummer. Han bidrog till anläggande av det ursprungliga Göteborg och såväl Karlstad som Karlskoga har sina namn efter honom. Karl IX avled 1611 vid 61 års ålder och efterträddes då av äldste sonen och kronprinsen Gustav Adolf.

Kung Gustav II Adolf, kom att gå till historien som en framstående fältherre och grundlade genom sina erövringar det svenska stormaktsväldet. För att bidra till försvaret av protestantismen, ingrep den svenska hären även i 30-åriga kriget i Tyskland, där Gustav II Adolfs dödsdag den 6 november 1632, har blivit ett av vårt lands



Gustav Vasa



Gustav II Adolf

mest kända och uppmärksammade historiska datum. Kungen var, när han stupade vid Lützen, 38 år gammal.

Dottern Kristina var arvtagare till tronen och efter 12 års förmyndarstyre, trädde hon in som regerande drottning. Hennes politiska engagemang var dock inte helt förenligt med det stora intresset för kultur och hennes något labila religionsuppfattning. Detta var bidragande orsak till, att hon 1654 tog beslutet att abdikera och i det sammanhanget, även valde att konvertera till katolicismen. Drottning Kristina blev den sista av Vasaättens regenter och avled i Rom 1689 vid 63 års ålder.

Pfalziska ätten

Till efterträdare hade hon utsett en kusin, vars fader kom från den Pfalziska ätten. Han blev nu kung Karl X Gustav och under sin korta tid som regent gjorde han sig mest känd som krigsherre med bravader som exempelvis det äventyrliga tåget över Bälten 1658.

När Karl X Gustav avled 1660 vid 38 års ålder, ärvdes tronen av den blott 5-årige kronprinsen, som då blev kung Karl XI, med förmyndarledd regering fram till 1672 som följd. Han har fått smeknamnet "Gråkappan" och är bland annat ihågkommen som grundare av örlogsstaden Karlskrona, en plats som 1998 blev tilldelad världsarvsstatus. Karl XI blev 42 år gammal och efterträddes vid sin död 1697 av den 15-årige kronprinsen som kung Karl XII.

Den unge kungen myndigförklarades efter bara några månader och trots att han inte fick leva mer än 36 år, kunde även han under sin tid på tronen, skapa sig ett

namn som krigarkung. Karl XII:s drygt 21-åriga kungabana avbröts abrupt, när han den 30 november 1718 blev träffad av en dödande kula vid belägringen av Fredrikstens fästning i Norge.

Efter Karl XII:s död kom system Ulrika Eleonora att ta över som regerande drottning, men mycket av de styrande plikterna utfördes av prinsgemålen Friedrich av Hessen. Redan efter lite mer än ett år valde drottningen att avsäga sig tronen till förmån för maken, som 1720 blev kung Fredrik I. Utöver instiftande av det officiella ordensväsendet, lämnade hans 31 år som regent inga märkbara avtryck i historien.

Då kungaparet tycktes förbli barnlöst, hade regeringen under intrigartad påverkan från Ryssland, utsett en tronföljare från en annan gren i Karl IX:s släkträd. Han hette Adolf Fredrik och tillhörde ätten Holstein-Gottorp.

Holstein-Gottorpska ätten

Vid den 75-årige kungens frånfalle 1751 tillträdde denna tronarvinge som kung Adolf Fredrik. Inte heller han var en regent med starkt personligt inflytande och när han avled 1771, övertogs tronen av den kronprins, som sedermera skulle bli känd som teaterkungen Gustav III.

Orsaken till Adolf Fredriks död vid 61 års ålder har beskrivits som slaganfall efter en överdådig måltid med ett stort antal rätter. Att måltiden avslutades med hetvägg, är sannolik bakgrund till skräpan, som säger, att han åt ihjäl sig på just denna lækkerhet.

Bosse från Kolmården



Karl XII



Adolf Fredrik

Ur Kjell Närkhammars fotoarkiv

Aven denna gång har jag valt att använda vykort från bildarkivet. Det handlar om två bilder på de stora minsveparna, som i snabb takt byggdes i början av andra världskriget. Det ena vykortet är poststämplat den 29 april 1941 och sänt till en adress på Ränneslätt utanför Eksjö. Huruvida avsändaren finns på minsveparen framgår inte. Ett av fartygen är *64 Kullen*.

Under första världskriget, då frågan om minsvepning blev aktuell, fanns inga speciella fartyg för denna verksamhet. Man använde sig av allehanda fartyg för uppgiften, bland annat de vedettbåtar (V 34 – V 54, som kallades cigarrer.

De första renodlade minsveparna var de tre fartygen *Sökaren*, *Sveparen* och *Sprängaren*, som kom till genom ett överskott på medel, som fanns efter byggandet av den så kallade F-båten, d.v.s. pansarskeppet *Sverige*.

Nästa steg i utvecklingen var de fyra vedettbåtarna av Jägarenklass. Dessa ansågs ha varit föga lyckade som minsvepare, men kom att utgöra ett värdefullt inslag i eskorttrafiken under andra världskriget. Det märkligaste med dessa fartyg var, att ett av dem, *Snapphanen*, blev stomme i Guatemalas flotta 1959, under namnet *José Francisco Barrundia*. Priset var 50 000 kronor.

År 1935 tillfördes flottan två i Norge byggda valfångare, *Styrbjörn* och *Starkodder*. De visade sig inte passa för minsvepning och kom att få andra uppgifter.

Före andra världskriget gjordes försök med inhyrda trålare som hjälpminsvepare. Under andra världskriget inhyrdes ett stort antal för tjänst och efter kriget tillfördes flottan de så kallade fiskesveparna, dels för krigsorganisationen men också för att ha utbildningsplattformar för de, som skulle bemanna trålare under krigstid. Farty-

gen byggdes i trä utom det sista, *M 33 Viksten*, vilket var det första stridsfartyget, som byggdes på Karlskronavarvet i plast 1974. Som minsvepare fungerade hon till början av 2000-talet, varefter hon blev skolfartyg och utgick så sent som 2017.

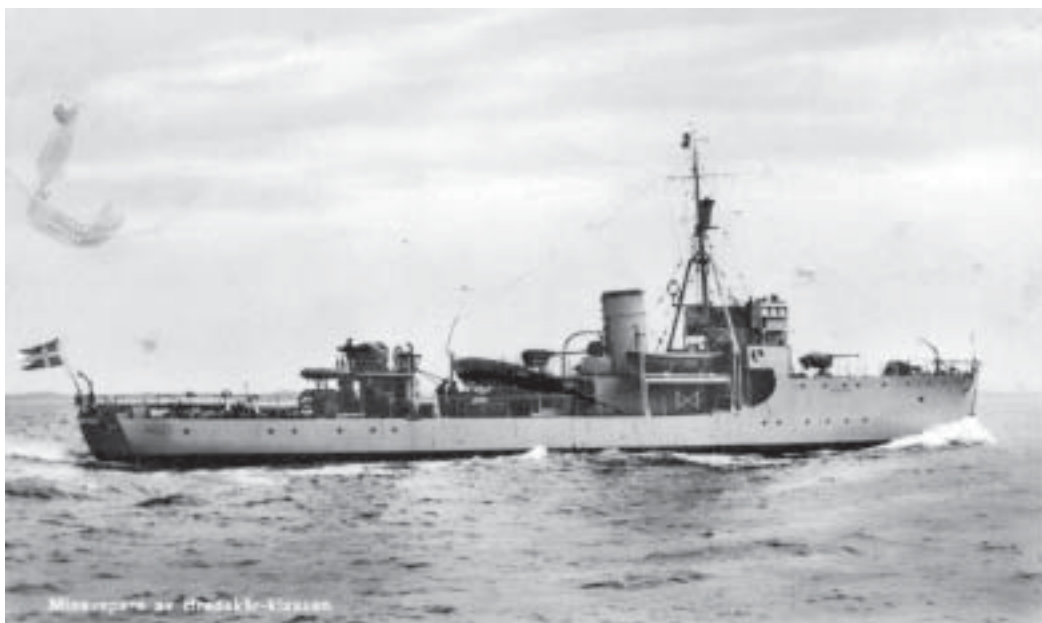
Efter 1936 års försvarsbeslut tillförde flottan två fartyg i huvudsak för minsvepning, M1 och M2 och detta följdes av en stor grupp av mindre träminsvepare, M3 – M26, byggda på ett stort antal varv runt om i landet. Vissa av dessa fartyg överfördes så småningom till Sjöfartsverket som sjömätare. De utrangerades successivt och den sista, som utrangerades var, M20 och detta den 28 augusti 2007. I dag återfinns minsveparen i Veteranflottiljen.

Så är vi då framme vid de stora minsvepare, som artikelns bilder handlar om. De två första, *Arholma* och *Landsort*, byggdes vid Örlogsvarvet i Karlskrona och levererades till flottan våren 1939 strax innan andra världskrigets utbrott. Enligt specifikationen skulle fartygen kunna

- svepa minor
 - lägga ut minor
 - utföra eskorter utmed våra kuster
 - avvisa främmande flyg, över- och undervattens fartyg
 - vara utbildningsplattformar för flottans personal
- Fartygen ritades av den kända fartygskonstruktören Tore Herlin och fick namn efter ett antal fyrar i landet. Så utbröt andra världskriget och behovet av minsvepare och eskortfartyg var enormt. Ungefär vid årsskiftet 1939 – 1940 tecknades byggkontrakt för nybygge av 12 minsvepare i Arholmaklass, som satte igång med rekordfat. Att leveransen kunde ske så snabbt, berodde på, att Ma-



HMS Kullen



Minsvepare
Bredskärsklass

rinförvaltningen överlät till Örlogsvarvet i Karlskrona att vara sammanhållande för arbetet och att detta lades ut på flera varv och 12 nya minsvepare levererades i slutet av 1940 och början av 1941.

Så här såg fördelningen mellan de olika varven ut:

Eriksberg	55 Bremön, 56 Holmön, 59 Bredskär
Oskarshamn	57 Sandön, 58 Ulvön
Finnboda	60 Grönskar
Lindholmen	61 Ramskär, 62 Örskar
Öresundsvarvet	63 Koster, 64 Kullen
Götaverken	65 Vinga, 66 Ven

Dessa 12 fartyg, deras föregångare och alla flottans övriga fartyg gjorde en enorm insats under andra världskriget med minsvepning och framförallt den viktiga eskorttjänsten, som betydde så mycket för landets försörjning.

En minst lika omfattande insats gjordes efter världskriget, då man svepte mängder av minor för att klara sjöfarten runt våra kuster. Tusentals och åter tusentals minor hade lagts ut i Östersjön och Västerhavet under de båda världskrigen.

Minsveparen 66 *Ven* var den förste i fartygsserien som utrangerades och det var redan 1959. Under åren 1964 – 1967 utrangerades övriga. Några blev målfartyg innan skrotningen och andra skrotades direkt. Ett undantag är 55 *Bremön*. Hon förtöjdes i Stumholmskanalen i Karlskrona vid kasern Sparre, där hon användes som utbildningsplats för den personal, som skulle bli eldare vid ångturbiner. Fartygen var nämligen världens minsta fartygstyp, som drevs med ångturbiner. Sedan jagaren *Halaland* utrangerats 1987, fanns inte längre något behov av fartyget som utbildningsenhet, utan hon blev museifartyg vid Marinmuseum och sedan 1997 ligger hon förtöjd vid museet på Stumholmen.

En liten udda verksamhet kan noteras. Några av fartygen användes som stödfartyg för fisket i Atlanten och på Nordsjön. År 1951 utnyttjades *Bredskär*, 1952 *Örskar*

och 1953 och 1954 *Holmön* för att 1955 vara den senare byggda minsveparen *Hanö*, som hade uppgiften till och med sista året för verksamheten, 1976.

Olle Melin

Underlag från boken Minsvepare av Hans Bergström och Paul Swahn
Arkivbilder

F.H. af Chapman 1721–1808

F.H. af Chapman 1721–1808
Gästbök konstruktör och offiser, kungliga varvschef

År 2021 är det 300 år sedan skeppsbyggaren Fredrik Henrik af Chapman föddes den 9 september 1721 och det är anledningen till att jag get ut denna minnesbok över honom, en bok som också skildrar en händelserik period i Sveriges historia, inte minst i dess örlogs- och varshistoria. Under af Chapmans tid, kom den svenska örlogsflottan att omfatta både den stora flottan med linjeskepp och fregatter och arméns flotta. Härtill kom att af Chapman konstruerade många civila handelsfartyg bland annat flera så kallade ostindiefarare, stora skepp som i Svenska Ostindiska Kompaniets regi seglade fram och åter mellan kinesiska hamnar och Göteborg. Då huvuddelen av svensk varvsverksamhet under åren i mitten och slutet av 1700-talet låg i Stockholm, kom Karlskrona att uppleva ett stort uppsving under af Chapmans tid, dock kantar av flera olyckor, den så kallade Karlskronafebern och den stora branden i Karlskrona 1790. En praktikbok. Pris 450 kr.

En närmare presentation av boken finns på magnusullman.com
Du kan beställa boken på tel: 0708 1919 29 eller
e-mail: bok@magnusullman.com

Boken levereras oavpackad till angiven adress. Priset inkluderar porto och emballage. Fakturan ligger i boken. För leverans till adress i utlandet tillkommer extra porto med 90 kr.

BOKFÖRLAGET MAGNUS ULLMAN AB

Kongl Carlskrona Artillerikår 1893 – 1901



Artillerikårens officerare i parken Kungsholmen omkring år 1900/1890-tal

I de senaste numren av vår tidskrift har vi berättat om återinvigningen av Kungsholmen för att kunna hysa de värnpliktiga, som ska utbildas vid Sjöstridsskolan i Karlskrona. Av de många kaserner, som funnits i staden återstår idag endast en förläggningskasern, kasernen Najaden i det område, som vi idag kallar Trolle. Denna kasern stod klar 1895 och avsågs för Carlskrona artillerikår, vilken gick upp i det nyuppsatta kustartilleriet 1902. Nu står Najaden inför en omfattande renovering.

Genom kungligt brev den 20 januari 1893 bestämdes att en artillerikår liksom i Vaxholm skulle uppsättas i Karlskrona fästning. Kåren fick namnet Kongl Carlskrona artillerikår och till motsats mot kåren i Vaxholm skulle den tillhöra flottan. Sjömanskårens två fästningskompanier skulle bilda stomme till den nya kåren. Till chef för kåren utnämndes majoren vid Vaxholms artillerikår Anders Fredrik Centervall, som samtidigt utnämndes till överstelöjtnant. Kårchefen blev samtidigt kommandant på Karlskrona fästning.

Den första kadern av officerare, underofficerare och underbefäl erhöll kåren genom transport från Svea och Göta artilleriregementen samt Vaxholms artillerikår, medan manskapet utgjordes av de från sjömanskåren vid flottans station i Karlskrona överflyttade fästningsartillerikompanierna.

Kåren organiserades först på två kompanier och förlades på Kungsholmen, men sommartid övades en del av



Artillerikåren på marsch i Karlskrona. 1890-talet

de kåren tilldelade värnpliktiga även på Västra Hästholmen.

Den 1 oktober 1895 blev den för kåren avsedda kasernen vid Vallgatan tagen i bruk.

Sedan ytterligare officerare och konstablar sökt transport till kåren kunde denna i enlighet med den fastställda staten organiseras på fyra kompanier, vilket skedde den 12 oktober 1896. De båda första kompanierna bemannade huvudsakligen batterierna på Kungsholmen medan 3. kompaniet förlades till Västra Hästholmen och 4. kompaniet avsågs för bemanning av Oscarsvärnslinjerna, landfronten i Karlskrona samt den rörliga bestyckningen.



Pjäsbemannning Linje VI Kungsholmen 1910-tal. En del bär fortfarande artillerikårens uniform

Stammanskapets styrka bestämdes till 360 man med en värvningstid på tre år. Den årliga värnpliktsstyrkan beräknades till 350 man. Titlar och tjänstegrader blev i likhet med arméns.

Uniformen blev av samma modell som vaxholmsartilleriet dock med den skillnaden att artillerikragen hade samma färg som attilan och i stället för granaterna på axelklaffarna bars ett blått ankare. Knapparna pryddes även de med ett litet ankare, allt troligen för att visa kårens gemenskap med flottan. Kartuschplåten var ganska lik vaxholmskårens men fästningsmuren var utbytt mot ett liggande ankare.

Den personliga beväpningen blev i stort sett lika som vaxholmsartilleriets. 1895 fick artillerikåren en musikkår.

Vid kåren tillämpades arméns exercisreglemente och officersaspiranterna fick sin utbildning vid Krigsskolan på Karlberg, varför kåren fick en mera prägel av landfästningsartilleri än sjöfästnings.

Vid 1901-års härordning bestämdes att ovannämnda

artillerikår jämte vissa delar av minförsvaret skulle uppsätta det nya kustartilleriet från och med den 1 januari 1902. Chef för det nya kustartilleriet blev Centervall, som samtidigt utnämndes till generalmajor.

Efter 1905 omdöptes kasernen till Norra kasern, samtidigt som en ny kasern, Södra kasern, nuvarande kasern Jarramas, togs i bruk.

Olle Melin



*Generalmajor Anders Fredrik Centervall
Kustartilleriets skapare*

Årtal

1880	Sjöförsvarskommitté
1882	Betänkande
1892	Riksdagsbeslut
1893-10-01	Karlskrona Artillerikår självständigt förband (2 fästningskompanier ur flottans organisation överflyttas)
1896	tillfördes ytterligare 2 kompanier
1895	Kasernerna på Vallgatan färdiga
1895	Musikkår uppsätts (2 hornblåsare/kompani = 8 man)
1902	Carlskrona artillerikår uppgår i Karlskrona kustartilleriregemente, KA 2

Personalstat

1 överste	28 officerare	28 underofficerare
1 bataljonsläkare	1 musikkapell	1 musikkapell
360 man manskap	350 värnpliktiga	



Kasernen på Vallgatan, idag Najaden



De små båtarna och den långa flykten

Boken har undertiteln *Arkeologi i spåren av andra världskrigets baltiska flyktbåtar* och är skriven av Mirja Arnshav.

Under andra världskriget, främst i krigets slutskede flydde cirka 30 000 människor från de baltiska staterna Estland, Lettland och Litauen till Sverige. I många fall rörde det sig om små, bräckliga farkoster, som ofta överlastades till bristningsgränsen.

De tre baltiska staterna blev fria republiker vid första världskrigets slut, men redan 1940 ockuperades staterna av Sovjetunionen. Senare under kriget tog Tyskland över ockupationen och det hopp om förbättringar som fanns hos befolkningen, kom snart på skam. Efter tyskarna återkom Sovjetunionen och gjorde länderna till republiker inom unionen. Då följde den stora flyktingströmmen. Det ryska maktövertagandet krävde 8 000 liv i Estland, 150 000 liv i Lettland och 500 000 liv i Litauen. Om föreliggande kan man läsa i ett inledande kapitel av boken.

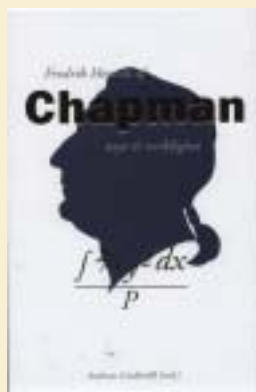
I övrigt handlar boken om arkeologi kopplad till de många flyktbåtar, som på ett eller annat sätt hamnade i Sverige. Det kan röra sig om flera hundra båtar, som kom till Sverige från Gävle i norr till Sölvesborg i söder. Störst antal båtar finns på Gotland och i Stockholmsområdet. Om hur många båtar, som inte nådde friheten, kan vi bara spekulera.

Författarinnan Mirja Arnshav är arkeolog och verksam som forskningssamordnare vid Statens maritima- och transporthistoriska museer, har valt ut 35 båtar och dels delvis berättat om deras öde vid flykten men också dokumenterat rena faktauppgifter som fyndplats, framdrivning, mått, identitet vid ankomst, ägare inom Sverige, nuvarande ägare, historik, tillstånd och en kort sammanfattning.

Boken kan utan tvekan ses som en del av historien om den stora flykten från Baltikum under andra världskriget. Boken kan med fördel läsas i omgångar och man fascinerar av de människoöden, som följer i flyktens spår.

Boken är rikt illustrerad, vilket alltid stimulerar till läsning.
Nordic Academic Press och Mirja Arnshav.
ISBN 978-91-88909-59-6

Olle Melin



Fredrik Henrik af Chapman, myt och verklighet

Den 9 september 2021 är det på dagen 300 år sedan skeppsbyggmästaren Fredrik Henrik af Chapman föddes. Lagom till jubileumsåret kom en bok om af Chapman ut och boken är ett resultat av det seminarium som ägde rum hösten 2019 på Marinmuseum i Karlskrona.

Boken är en samproduktion mellan Marinmuseum och Föreningen Marinmusei vänner. Redaktör har varit forskningssamordnaren vid Marinmuseum, Andreas Linderoth.

15 författare, 11 svenska och två från vardera Danmark och Finland, har skrivit lika många kapitel och underlaget kommer från författarnas forskning, vilken redovisades vid det ovan nämnda seminariet.

Boken inled med att redaktören Andreas Linderoth presenterar bilden av af Chapman i Sverige och i utlandet. Vidare finns artiklar om Chapmans modeller, Chapmans flotta och inte minst Chapmans mångsidiga fregatter av Bellonatypen. Det finns också intressant artikel om historieskrivningen om örlogsvärvet i Karlskrona. Ja, samtliga kapitel vänder ibland lite upp och ner på rön, som tidigare framkommit. Kanske delar av flottans historia måste skrivas om.

En annan intressant aspekt i sammanhanget är jämförelsen mellan Chapman och hans företrädare i Karlskrona, släkten Sheldon. Denna Sheldonsläkten har i många fall klassats ned, men det beror på, <tt Sheldon och Chapman är barn av olika tider. Sheldon tillhörde en generation, där kunskaperna skulle hållas hemliga, medan Chapman var, med dagens uttryck, en god PR-man, som tillhörde upplysningstiden och gärna delade med sig av sina kunskaper. Inte minst hans böcker vittnar om detta.

Boken är mycket läsvärd och ger en del ny aspekter på Chapmans och hans gärning.

Boken är rikt illustrerad, vilket höjer bokens värde.

Marinmuseum.

ISBN 978-9-91-982134-3-0

Olle Melin



Gustav III:s armé

Armémusei årsbok för 2019 – 2020 har titeln Gustav III:s armé och kretsar hela tiden om Gustav III:s ryska krig åren 1788 – 1790, ett krig som kungen själv startade, trots att ständerna förbjudit honom starta anfallskrig. Boken handlar i första hand om den svenska armén, men även Sveriges två flottor, örlogsflottan och arméns flotta gjorde avgörande insatser i kriget, slaget vid Hogland 1788 för örlogsflottan och slaget vid Svenskund för de sammanslagna flottorna.

Krigets förlopp beskrivs i ett inledande kapitel på ett mycket läsvärt sätt. Vidare beskrivs uniformer, vapen och annat, som var nödvändiga för officerare och soldater.

Slutligen finns ett kapitel som beskriver Gustav III:s krigsmakt. Det fanns i landet vid denna tid cirka 50 regementen, indelta och värvade och uppställda i den rangordning, som då gällde. För varje regemente finns uppgifter om olika uniformer, förbandets storlek och förbandets medverkan i kriget.

Boken omfattar 440 sidor och mycket stor del av boken upptas av förnämliga bilder på personer, uniformer, vapen, slag m.m.. Man kan se boken som ett uppslagsverk för Sveriges krigsmakt i slutet av 1700-talet.

Bokens huvudförfattare är Martin Markelius vid Armémuseum med medverkan av Thomas Roth, Armémuseum och Thomas Magnusson Medströms bokförlag.

Medströms bokförlag.

ISBN 978-91-7329-146-0

Olle Melin



Marinmålarna

Sjöhistorisk årsbok för 2020 – 2021 heter *Marinmålarna* med undertiteln *Havet, skeppet och sjömannen i konsten från Jacob Hägg till Lars Lerin*.

Boken beskriver ett antal marinmålare, bl.a. de till Flottan kopplade Jacob Hägg och Herman af Sillén. Till detta kommer kapitel om Havet som tema, Fartyg på af-fisch, sjömannen i konsten avseende kropp, kläder och homoerotik. Vidare finns en in-tressant artikel om Saint – Barthélemy och konst kopplad till ön. Ett drygt tiotal för-fattare beskriver ett antal marinmålare och specialområden.

Marinmåleriet beskrivs från skilda ut-gångspunkter som biografiska uppgifter som t.ex. Jacob Hägg till affischer från at-lantångare och kryssningsfartyg. Det sist-nämnda avsnittet har skrivits av Claes-Gö-ran Wetterholm, en av världens mest kunniga Titanicexperter.

Vidare finns i artiklarna konst av flera stora marinmålare, som inte fått plats bland de speciellt uttagna.

Boken har kommit att bli en av mina favo-riter. Artiklarna är lättlästa och mycket rikt illustrerade. Flertalet verk kommer från museets konstsamling.

Boken har redigerats av på ett utmärkt sätt av redaktör Ann Pålsson.

Lite kuriosita kopplad till flottan. Om-slagsbilden är ett verk av Herman af Sillén, *Fiskekutter i storm* från 1888.

Är man minsta intresserad av marin konst, är boken ett måste.

Historiska Media.

ISBN 978-91-7789-362-2

Olle Melin



Rederiet som överlevde – Svenska Orient Linjen

Svenska Orient Linjen (SOL) startade 1911 och har överlevt sedan dess. Jag väljer att inleda med, vad rederiet själva säger om bokverket.

SOL har seglat genom två världskrig, vilket återges med full dramatik i denna bok, där minsprängningar och torpederingar var den verklighet, som drabbade seglande sjöfolk, anhöriga och aktiva rederier. Man seglade för att försörja Sverige med livsviktiga produk-ter och för att säkra svensk industriproduktion och dess avsättning av sina exportvaror.

Starka personbeskrivningar av samarbetspartners som den kände agenten och redaren Eugen Eugenides – en av Greklands mest framgångsrika och kanske han som åsyftas T. S. Eliot i dikten "Overklig stad"? Maskinisten Arvid Gallon fick under första världskriget se flera ombord dö av Spanska Sjukan i Marseille. Agenten dödförklarade dessutom felaktigt Gallon, men ryktet om hans död var betydligt överdrivet, vilket senare gav fru och familjen glädjeshock.

Olyckor drabbade SOL och ibland ofattbara sådana som i Genua 1955. En förödande orkan svepte över Medelhavet i februari och M/S Nordanland med kapten Winqvist som befälhavare fick en allvarlig spricka i skrovet av kajen. Fartyget var lastat med karbid och man anade, att fartyget var förlorat samt bogserade det från kaj. När vattnet nått karbiden exploderade lasten och totalförlusten var ett faktum.

Tragedin i Turkiet berättar om, när SOL Naboland kolliderar med den turkiske ubåten Dumlupinar i Dardanellerna – en ren olycka, som tog 81 turkiska besättningsmän. Följ-derna för kapten Lorentson blev mycket kännbara.

Detta och mycket annat finns i denna exklusiva bok, författad av Gert Malmberg. Ett synnerligen rikt bildunderlag gör boken lättläst och intressant.

En händelse med anknytning till Marinen är den, när M/S *Birkaland* den 13 augusti 1943 strax norr om Kalmar kolliderade med den svenska ubåten *Illern*, var vid en man från ubåten omkom. Om denna episod finns ett kapitel i boken.

Själv har jag alltid sugit in så mycket som möjligt om M/S *Naboland* och händelsen i Dar-danellerna. Jag hade nämligen två kamrater från tonåren med på denna resa.

Breakwater Publishing.

ISBN 978-91-86687-59-6

Olle Melin



Sprickor i järnridån

Svensk underrättelsetjänst 1944 - 1992.

Kalla kriget framstår som en allt viktigare epok i svensk historia - inte minst när det gäller bilden av underrättelsetjänsten. Vad var syftet med den? Vilka hemliga operationer genomfördes? Hur såg relationerna till andra länder ut?

Wilhelm Agrell är en av Sveriges främsta experter på underrättelseanalys. Utifrån tidigare otillgängligt källmaterial ger han en fascinerande och heltäckande bild av det hemliga arbetet under den farofyllda tid som präglade Europa efter andra världskriget.

De två tidigare hemligstämplade tjänstedagböckerna från det så kallade T-kontoret, skrivna av chefen Thede Palm och hans medarbetare Curt Andreasson, ger en unik inblick i underrättelsetjänstens komplicerade och riskfyllda vardag. Sverige var kanske en liten men långt ifrån oviktig bricka i kalla krigets stora spel.

Bokens disposition bygger på tre delar:

Första delen: Den stora kylan, åren 1944 - 1962

Inledningen till svensk underrättelseverksamhet blev inrättandet av C-byrån 1939. Dess mest betydelsefulla insats handlade inte om underrättelseinhämtning utan om relationsbyggande och att fungera som larmklocka för hoten om tyska anfall.

C-kontoret omvandlades till T-kontoret med Thede Palm som chef. T-kontoret fortsatte med den formellt oreglerade verksamhet, som varit norm under C-byråtiden. Palm hade god kontakt med ÖB Nils Swedlund, men kontakterna med regeringen var sparsamma och endast av formell karaktär.

Palm skriver i sina dagböcker, att Erlander inte kallade på honom ens tio gånger under de nitton år, han var underrättelsechef. Förmodligen beroende på, att regeringen inte skulle ha någon vetskap om de åtgärder, T-kontoret vidtog.

Verksamheten på T-kontoret efter krigsslutet blev mycket omfattande och byggde upp en omfattande underrättelseorganisation, vilket beskrivs med de interna motståndningarna och omvärldskomplikationer, som hela tiden avlöste varandra.

Andra delen: Verksamhet och väntan, åren 1963 - 1979.

Under kalla kriget råkade Sverige aldrig ut för konkret angreppshot från Berlinblockaden till Kuba.

Inte ens den i särklass allvarligaste incidenten, nedskjutningen av de två flygplanen 1952 fick mer genomgripande följder.

Däremot nyheten att överste Stig Wennerström gripits misstänkt för spioneri var något, som skakade systemet på alla nivåer och för lång tid. Även för T-kontoret kom gripandet av Wennerström som en fullständig överraskning. För andra delar av underrättelsetjänsten blev avslöjandet av Wennerström mer problematiskt. Bo Westin, chef för sektion 2, var närmast i upplösningstillstånd. Som flygattaché hade Wennerström tillhört hans sektion.

I början av 1960-talet var Birger Elmér chef för B-kontoret och relationen och samarbetet med Palm var ansträngt. Elmér, aktiv socialdemokrat, tog med regeringens bistånd över T- och B-kontoret och Thede Palm avskedades. Organisationen fick namnet IB, Informationsbyrån. En turbulent tid följde och beskriver, hur dess verksamhet fram till dess verksamheten avslutades. Men att helt avveckla Birger Elmér från den hemliga underrättelseverksamheten visade sig mycket svårare än avpolletteringen av Thede Palm. Birger Elmér fortsatte att figurera i periferin fram till 1983, då försvarsminister Anders Thunborg satte definitivt stopp för honom.

1970-talet beskrivs som en period av relativ säkerhetspolitisk stabilitet, vilket innebar en tydlig övergång till rutinmässig uppföljning för den svenska underrättelsetjänsten.

Tredje delen: Skymningsläge, åren 1980 - 1992.

Trots avspänningen under 1970-talet fanns orostecken på flera olika områden. Ett var den grundläggande omvandling, som sovjetiska och övriga Warszawapaktsländers väpnade styrkor och dess förmåga att genomföra samordnade offensiva operationer över större geografiska avstånd ökade.

Det försämrade internationella läget efter Sovjets inmarsch i Afghanistan 1979 och Polenkrisen 1980 - 1981 skedde samtidigt, som en rad allvarliga incidenter med främmande ubåtar inträffade på svenskt vatten. Ubåtskrisen aktualiserade problem för svensk underrättelsetjänst både på taktisk och praktisk nivå 2017.

Av alla oväntade händelser som den svenska underrättelsetjänsten ställdes inför under kalla kriget var det fullständiga och snabba sammanbrottet för kommunistregimerna i öst den mest oväntade och oöverblickbara. Liksom andra underrättelsetjänster i väst var också den svenska inriktad på att följa ett trögrörligt militärt skeende. De

svenska analyserna pekande visserligen 1988 - 1989 på ökande problem för den sovjetiska reformpolitiken. Men den slutsats man drog var, att reformarbetet skulle bli en "en mycket långvarig process". Det, som sedan följde från och med Berlinmurens fall i oktober 1989, kom lika överraskande för den svenska underrättelsetjänsten som för alla andra och den enda förklaring man hade var, att "processen inte var möjlig att på förhand förutse"!

Sammanfattning.

Kalla krigets svenska underrättelseverksamhet var påtagligt skild från stormaktpolitiken. Det var en politik, som hyllade alliansfriheten, som lyfte fram fred och nedrustning som överordnade mål och som lojalt slöt upp bakom FN och under en lång och kritisk period besatte dess högsta ämbete. Trots detta bedrev Sverige en framskjuten och i vissa fall påfallande riskfylld underrättelseverksamhet. Eller också var det precis tvärtom, att det var i det fredliga neutrala Sverige, landet med de stora ambitionerna, där detta blev möjligt.

Utgiven av Historiska Media och Wilhelm Agrell 2017.

ISBN 978-91-7545-547-1.

Stellan Andersson

Annorlunda verksamhet i kasern Najaden

På annan plats i tidskriften berättas om Kongl Carlskrona artillerikår, som hade kasernen på Vallgatan i Karlskrona (nuvarande kasern Najaden) som stadskasern

De följande raderna kan tyckas lite egoistiska, men det handlar om min farfar, Oscar Melin, som hade skomakeri i kasernen åren 1893 – 1922. Jag har nämligen i min ägo kontraktet mellan farfar och kårchefen vid artillerikåren Anders Fredrik Centervall. Skomakeriets lokaler låg i bottenplanet längst västerut i kasernen och alldeles intill exercishuset.

Farfar var född i Vissefjärda strax norr länsgränsen år 1862 och gick skomakarutbildning hos sin far. År 1886 flyttade han till Stockholm och etablerade sig som skomakare på Barnhusgatan. Han största merit från tiden i Stockholm var, att han fick uppdraget att konstruera alla läderremmar till Salomon August Andrées luftballong Örnen inför den planerade mordpolsexpeditionen, som ju så småningom gick ett tragiskt öde tillmötes. Jag hoppas inte, att farfars arbete inte orsakade olyckan.

År 1897 flyttade Oscar Melin sin verksamhet till Karlskrona och 1899 fick han ett kontrakt med Kongl Carlskrona artillerikår om tillverkning och reparation av kårens skodon. Kontraktet, som vi ser början och slutet av, är undertecknat av kårchefen Anders Fredrik Centervall den 22 mars 1899.

Av kontraktet framgår, att Oscar skulle leverera tjänster enligt följande:

- Reparation av skodon till ett pris av fyra öre per man och tjänstgöringsdag
 - Nya stövlar till ett pris av 14,45 kronor per par
 - Nya skor till ett pris av 7,40 kronor per par
 - Fästskor (?) till ett pris av nio kronor per par.
- Råmaterialet (ovanläder, sulläder m.m.) tillhandahölls av kronan.

Av kontraktet framgår vidare ett antal föreskrifter, som Oscar Melin hade att följa. Det kan konstateras, att han i början av varje månad vid kårens kassa skulle redovisa under föregående månad verkställda arbeten och efter att kassan gjort avdrag för materialet, fick han pengarna i handen.

För arbetena vid kåren hade han inte mindre än tio anställda skomakare, varav en, hans bror Johan, rekryterades från Vissefjärda.

Kontraktet övergick den 1 januari 1902 till Karlskrona kustartilleriregemente (KA 2)



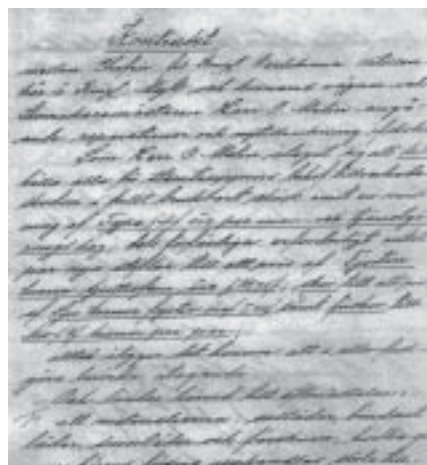
Skomakaremästare Oscar Melin

och upphörde att gälla någon gång 1922. Då stod mari-nens nya skofabrik på Stumholmen klar och alla skomakarna utom Oscar överfördes dit. Farfar pensionerades, men blev kvar på KA 2 som s.k. serviceskomakare i egen regi till någon gång i början av 1930-talet. Farfar avled den 30 augusti 1939. Jag fick aldrig träffa min farfar. Jag föddes cirka 3,5 månader efter hans bortgång.

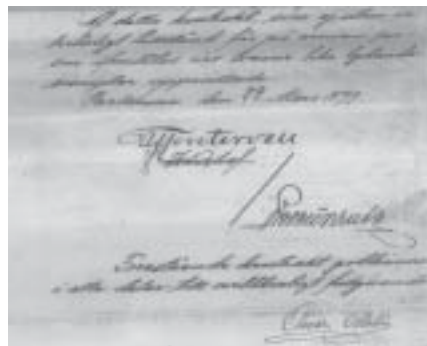
När farfar avled uppstod frågan om försörjning av min efterlevande farmor. Barnen skrev då till Marinförvaltningen, att hon borde beviljas änkepension efter de år farfar tjänstgjort vid artillerikåren och KA 2.

Den 31 maj 1940 beviljades hon en änkepension av Kungl Majt om hela 384 kronor per år fr.o.m. den 1 januari 1940. Farmor dog den 16 juli 1942, så hon fick glädje av pensionen i hela 2,5 år till en kostnad av cirka 950 kronor.

Olle Melin



Kontrakt



Annons ur rulla för KA 2 omkring 1930

Halvtidsmodifiering Vasaorden

Originalet och ersättningsbygget

Den kungliga slupen Vasaorden sjösattes ursprungligen 1774. Hon ritades av den store skeppsbyggmästaren Fredrik Henrik af Chapman och de vackra skulpturerna högs av bildhuggarmästaren Johan Törnström. Slupen användes relativt flitigt genom åren och kom att bli en omtyckt och älskad del av Stockholms vattenspegel. Efter 147 år, 1921, tog det slut i ett hav av flammande lågor, när ett stort antal av båtskjulen på Galärvarvet förtärdes i en omfattande brand. Genom lyckliga omständigheter förvarades slupens textilier och åror i en annan lokal och klarade sig därmed oskadda. Vidare kom rorkult och gardjárn att överleva lågorna. Därmed fanns förutsättningarna för att bygga en kopia av slupen. Det kan vara värt att notera, att slupen, när hon brann upp, var i ett ganska medfaret skick och att hon var i behov av omfattande renovering för att kunna brukas på ordinarie vis.

Genom en snabb insamling av ekonomiska medel från framstående svenskar med koppling till sjöfart och örlog samt många av rikets innehavare av kungliga Vasaorden, kom ett nybyggnadsprojekt igång. Kung Gustav V accepterade gåvan å flottans vägnar, vilket innebar, att statschefen disponerar den nya slupen och Marinen vårdar och bemannar henne. Lagom till invigningen av Stockholms stadshus på försommaren 1923 var den nya slupen klar att användas.



Befäl



Fören. Foto Marinstaben



Rötskada akterstäv.
Foto Marinstaben

Tid för halvtidsmodifiering

Vid rustningen av kungaslupen inför HKH kronprinsessans bröllop 2009 - 2010 uppmärksammade befälhavaren, att det fanns vissa anomalier i skrovets undervattenskropp strax för om roderinfästningen. Vidare var det befintliga färgsystemet på slupen inte det lämpligaste och stora problem med bl.a. blåsbildning i solsken var ett ständigt bekymmer vid övningsrodden våren 2010. Under de kommande åren låg detta och gnagde i befälhavarens bakhuvud och efter många och långa diskussioner kopplat till ett större underhållsbehov, framtogs en plan på, vad man med moderna termer kallar för halvtidsmodifiering. Denna åtgärd får ses som fullt naturlig, då de flesta träbåtar genomgår större och genomgripande renoveringar, när de närmar sig 100-årsstrecket. Man anlätade en av Sveriges mer erfarna träbåtssnickare, Andreas Millde och hans firma för att undersöka slupen i oktober 2019. Då upptäcktes en större rötskada i aktern, precis där man misstänkte, att något inte var helt perfekt. Under 2020 etablerades ett klimatkontrollerat tält på Örlogshamnen Muskös hamnplan, där slupen sedan placerades. När man under hösten 2020 började plocka ner bordläggningen konstaterades att det fanns en rötskada i förskippet och att kölen inte satt riktigt ihop med spanten och den övriga konstruktionen. Då beslutades att byta de nedersta borden och kölen samt att ett betydligt större antal kölbultar skulle användas, än vad som gjordes ursprungligen. Med tanke på att slupen inte är ett museiföremål, utan ett bruksföremål som kan visa upp i museala sammanhang, valde man, att inte använda ek i kölen och de nedersta borden, utan man valde det styvare teakliknande träslaget iroko. Detta är idag ett sunt och naturligt val för denna typ av konstruktioner, inte minst med tanke på slupens längd. Med ett nytt färgsystem kommer slupen efter denna renovering att vara redo för sina kungliga plikter långt förbi sin äldre systers 147 år.

Vasaorden kommer att delta i jubileumsfirandet Marinen 500 år i Stockholm den 3 – 10 juni 2022.

Anders Hörnfeldt
Befälhavare Vasaorden



Den nya Vasaorden i samband med vår nuvarande kungs bröllop 1976

Det kom ett brev....

Till Göran Löfgren, ordförande i lokalföreningen, Karlskrona kom ett brev från en äldre dam, Inga Nilsson, född Hellfors, i Uppsala med önskan, att hon fick beställa den kommande jubileumsboken. Så här skriver hon bl.a.

Hej, Göran!

Tack för att du lyssnade på min begäran att få köpa *Marinen 500 år*. Jag har en särskild känsla för Flottans Män, eftersom min pappa var stamanställd i Svenska flottan i sin ungdom.

Han växte upp i Ronneby och 14 år gammal sökte han efter avslutad skolgång 1911 till Skeppsgosseåren i Karlskrona. Hans namn var Nils August Hellfors, född 1897 i Lidköping. Hans far August var plåtslagarmästare och anställd som föreståndare för plåtslageriet på Olofströms bruk innan familjen flyttade till Ronneby.

Pappa blev antagen till Skeppsgosseåren och påbörjade sin utbildning på de stora fullriggarna. Hans favorit-skepp var *HMS Jarramas*. Han valde som specialisering att bli telegrafist.

Han fick börja med optisk telegrafi, övergå till gnist och så småningom till radio. Han blev föreståndare för Tingstäde radiostation, men beordrades att lämna sin post där för att bli förste telegrafist och postansvarig på pansarkryssaren *Fylgias* långresa 1920 – 21. Efter hemkomsten hade han två val – antingen skulle han fortsätta utbilda sig och bli kapten eller också lämna flottan. Han valde det senare med hänsyn till sin familj, för hans far August hade en stor familj att försörja. Pappas inkomst vid långresan rörde sig om 800 kr/månaden plus fritt vivre och fria kläder. Han satte in sina sparade slantar i ett plåtslageri, som hans pappa och han startade i Eskilstuna.

Företaget gick bra och pappa var en händig person som var vig och klättrade lika bra på tak som i fartygsriggen. Då andra världskriget bröt ut, hade farfar nyss dött och företaget drevs som sterbhus. Pappa fick inte bli frikallad, för han hade som telegrafist en kompetens att pejla och skulle utbilda militär inom flottan i den kunskapen, för att de skulle följa trupprörelserna på andra sidan Östersjön. Vintern 1940 fick han med sig 20 man till Fårö för utbildning. Följande sommar skickades han med 20 nya till Svenska Högarna med samma uppdrag. Mot slutet av kriget hade han rört sig och utbildat och stationerat militär utmed kusten ända till Pajala.

Jag tror, att pappa hade varit lyckligare, om han stannat i Svenska Flottan, för jag ser honom framför mig, då han ställde sig vid fönstret i vardagsrummet, såg ut över stenöknen på Kungsvägen i Eskilstuna och stämde upp *En sjöman älskar havets våg...* med sin vackra baryton.

Men vår familj vansläktas inte. Jag utbildade mig 15 år gammal till radiotelegrafist 1951 i Ystad inom Lottarörel-

sen, min make är signalist och löjtnant i Hemvärnet, vår son var kapten i reserven, innan hans regemente i Norrtälje lades ner och vår dotter spelade i Hemvärnets musikkår redan under sin tid i gymnasiet. Hon är numera finansdirektör hos Hägglunds, Örnköldsvik och säljer stridsvagnar till icke-krigförande länder.

Under min uppväxttid hade jag förmånen att få följa med pappa på samkväm hos Flottans män i Eskilstuna. Därför klappar mitt hjärta särskilt mycket för den organisationen och det gläder mig att du, Göran, var tillmötesgående, då jag bad att få köpa *Marinen 500 år*. Jag utgår från att jag inte får vara medlem i ert fina sällskap. Annars kunde jag betala en medlemsavgift för att få köpa boken. Men Flottans män finns inte i Uppsala där jag bor.

Mina varmaste hälsningar

Inger Nilsson, född Hellfors

PS. Göran berättade, att Inga numera är medlem i Flottans Män, Karlskrona. Red

Med brevet följde en berättelse om kryssaren *Fylgias* långresa 1920 – 1921 och den återfinns nedan

Pansarkryssaren *Fylgia* – Långresa 1920 - 1921

Resan gick till Medelhavet. Fartygschef var kommandörkapten Edvard Peyron (1866 - 1950) och sekond var kapten Adolf Mörner.

Färdväg

Karlskrona – Kiel, Tyskland – Portsmouth, England – Funchal, Madeira, Portugal – Alger, Algeriet – Tunis, Tunisien – Alexandria, Egypten – Jaffa, nuvarande Israel – Berouth (Beirut), Libyen – Milos, Grekland – Pireus, Grekland – Malta – Neapel, Italien – Livorno, Italien – Marseille, Frankrike – Barcelona, Spanien – Gibraltar – Boulogne, Frankrike – Karlskrona.



Fylgia i Kielkanalen



Karlskrona

Min pappa, Nils August Hellfors, beordrades att lämna sin tjänst som föreståndare för Tingstäde radio för att vara 1. telegrafist samt ansvara för posten under långresan.

Funchal, Madeira

När de bunkrade, fick alla, som inte hade vakt, gå iland.

De kolade i Tunis

Det var negresser, som bar kolkorgarna på huvudet och deras barn satt i kolkögarna och kastade kolbitar på varandra. Det var torsdag och kocken hade en traditionell veckomeny. Alltså ärtsoppa. Permission för besättning- en och alla, som inte hade vakt, gick iland. - Ge ärtsop- pan till kvinnorna och barnen! sa de. Kocken bjöd hela arbetsstyrkan kvinnor och deras manliga arbetsledare samt barnen på svensk ärtsoppa och de åt med god aptit. Då besättningen kom tillbaka sent på kvällen, låg tunisier- na i kolkögarna och jämrade sig över magsmärtor.

Alexandria

Där stannade man så länge, att alla hade en chans att få se kulturskatterna. Utflykter gjordes till Gizah och pappa köpte flera vykort av pyramiderna. Han köpte i en basar i Alexandria en mumie – en liten arbetare i bränd lera, gjord för att följa med faraonerna i döden. Den har jag kvar.

Då Fylgia förberedde avresan, tillfrågades befälhava- ren Peyron av de egyptiska myndigheterna, om han kun- de ta med en mumie och lämna i London på återvägen. British Museum skulle införliva den i sina samlingar. Ef- ter överläggning kom befälet på, att torpedrummet skulle vara en utmärkt plats, eftersom Fylgia var ute i fredliga syften och det utrymmet var tomt. Men kruxet var det, att en matros hade flyttat in där, då han inte kunde sova bland sina snarkande skeppskamrater. Men matrosen löste det så, att han mätte utrymmet och kom på, att de fick plats både han och den tysta mumien. Den matrosen fick sedan smeknamnet ”Mumien” under hela sin tid i svenska Flottan. 2006 besökte jag British Museum till- sammans med en 13-årig dotterson och då vi kom till den egyptiska avdelningen, berättade han för personalen den historien på god engelska. De försökte att lokalisera, vil- ken av alla mumierna det rörde sig om, men hade inte provenienserna helt klara i mumiebeståndet.

Jaffa,

som pappa envisades att kalla Joppe, det gamla bibliska namnet på staden. Pappa konfirmerades ju, innan den nya bibelöversättningen kom 1917. Från Jaffa gjordes en utflykt till Jerusalem, vilket gjorde ett outplånligt intryck på pappa. Skeppsgossarna uppfostrades i den kristna lä- ran till gränsen av indoktrinering, men med målsättning- en att hedra fosterlandet och den svenska fanan. Pappa var en god idrottsman – elitgymnast i Svenska Flottan - och deltog i uppvisningar i Linggymnastik utomlands.

Han vänder sig säkert i sin grav, om han ser svenska idrottsmän inom friidrotten springa omkring insvepta i den svenska fanan, som under ärevarvet dessutom slä- par i marken.

En sen eftermiddag alldeles efter ankomsten till Jaffa kom några matrosar med bussarongerna fyllda av apelsi- ner. De var överlyckliga: ”Det växer apelsiner vilt i områ- det här!” Det blev räfst och rättarting på båten. För det första hade de tagit av sig bussarongerna och fyllt dem med apelsiner och uppträtt oordentligt klädda, de som var utskickade att representera Sverige. Lika illa var det, att de ”pallat” apelsiner från privata odlingar. De fick återvända med ett befäl till odlingen, bekänna sin synd och skuld och ersätta odlaren rikligt ur egen ficka för fruktstölden. För att lugna ner den upprörde odlaren, upphandlade befälet en rejäl mängd apelsiner för hela Fylgias besättning.

Milos och Pireus

Där gjorde Pireus det största intrycket. Pappa brukade berätta om Aten för sina barnbarn och då sa han alltid: ”Jag tog spårvagnen från Pireus till Aten och den avgår (sic!) varje kvart”. Om jag uppfattade honom rätt, fick inte så många gå iland på egen hand i Grekland. Men pappa fick gå iland överallt, för han skulle hämta och lämna posten. Men det ordnades ett studiebesök i Aten.

Italien, Neapel

Därifrån gjordes en utflykt till Pompeji och Herculane- um. Dessa städer, som ödelades år 79 e. Kr. av ett ut- brott från Vesuvius, gjorde ett stort intryck. Pappa berät- tade detaljerat om invånarnas liv där och var imponerad av den höga standard, som tydligen rått där. Men en sak hade han missuppfattat. Ett matställe pryddes av en skylt med en tjur och inne i krogen fanns bilder målade på väg- garna med tjurar. Bl.a. såg man en ung kvinna bli lägrad av en tjur. Guiden berättade, att man trodde att stället varit en bordell och att bilden handlade om en prinsessa, som bara kunde tillfredsställas av en tjurpenis. För- modligen föreställer bilden Europa och tjuren, en känd mytologisk berättelse, där guden Zeus förvandlat sig till en tjur för att få en avkomma med den feniciska prinsessan Europa.

Pappa köpte fyra vackra kamébroscher i Neapel till sin mamma och sina tre systrar. Jag fick ärva min far- mors och min gudmor Sallys.

I Genua var det en stilla kväll. Pappa hade fått i upp- drag att skicka telegram till Karlskrona och det var bråd- skande att få svar. Vanligtvis skickades telegrammen från Medelhavet med Frankfurt som mellanstation, men den kvällen var det så lugnt i atmosfären, att pappa lyck- ades få kontakt direkt med Karlskrona. ”Jag drog på med 800 KW så att det sprakade mellan masttopparna”, bru- kade han säga.

Åter Karlskrona

Det rådde fortfarande viss ransonering efter 1. världskri-

get och speciellt ont var det om kaffe. Pappa köpte kaffeböner här och där för han var svag för sin mamma och hennes förtjusning i kaffe. Men han måste ju mönstra av och dessförinnan fick ju fartyget besök av tullen. Pappa rev delar av sin radiostation, stoppade ner kablaget i lådor och gömde kaffet bakom panelerna. Tulltjänstemännen var tydligen otekniska, för de snokade runt och trodde, att kablaget i lådorna var dels reservutrustning och dels under resan kasserade/utbytta delar. Men pappa fick använda bra mycket tid att återställa ordningen, men hans mammas glädje över kaffeskatten kompenserade säkert hela besväret.

Sammanfattning

Pappa var etiskt mycket noggrann. Han berättade aldrig, vilka affärshemligheter eller försvarshemligheter han fått förtroendet att telegrafera och därför blir det, som jag kan förmedla en sammanfattning av, hur en grupp besättningsmän med god skolning i sjömanskap handplockades för en viktig resa för att efter kriget återupprätta handelsförbindelser mellan de besökta länderna och svenska tillverkare. Alla hade inte så god skolning i klassisk fornkunskap, men var vetgiriga och tillgodogjorde sig väl studiebesöken i land med guidning på klassiska utflyktsmål. Förmodligen hade de flesta behövt, att man anordnat en studiecirkel under dagarna till havs med förberedelser för både studiebesöken och kulturen i de länder, man besökte. Missödena var ändå få, vilket kan ha berott på, att permissionerna i land var mycket begränsade och möjligheten att besöka länderna, där man anlöpte hamn, var i form av organiserade utflykter.



Pappa som beredskapsman med familj vid Fors kyrka 1940



Inger och pappa

Den största kulturkrocken jag hörde talas om, var ändå tillfället med ärtsoppa, som de tunisiska negresserna bjöds på. De var förmodligen dessutom muslimer och åt inte fläsk.

Historia

Medicin och zoologi

Det hände mycket i Sverige under första och andra världskriget, ibland med komiska förtecken.

Här handlar det om en landstormskapten, som med sitt förband tältade någonstans på Gotland.

På platsen fanns obehagligt många huggormar och detta måste rådaskas för.

Kaptenen hade hört talas om ormserum, så det kanske var lämpligt att anskaffa.

Han vände sig till närmaste förbandsläkare och beställde fem liter ormserum.

Vederbörande läkare ringde upp kaptenen och frågade, vad han skulle ha så mycket ormserum till.

- Vi gräver en ränna runt tälten och fyller dessa med serum, blev svaret.

- Är ni inte klok, karl sa läkaren, serumet ska injiceras.

- I de snabba jäklarna?



Landstormen mobiliserar 1914

SÖK UNDERSTÖD ELLER STIPENDIUM HOS SJÖOFFICERARNAS ENSKILDA UNDERSTÖDSFOND!



Vilka kan söka?

Sjöofficerare, medlemmar i sjöofficerssällskapen i Stockholm, Karlskrona och Göteborg samt änkor och barn till sjöofficerare och till medlemmar i ovan nämnda sällskap.

Hur söker man?

Ansökan skickas per post till följande adress:

SEU

Sjöofficerarnas Enskilda Understödsfond

c/o Drottning Victorias Örlogshem

Teatergatan 3

111 48 STOCKHOLM

För vad kan man söka ?

Stiftelsens ändamål är i första hand att hjälpa änkor och barn till avlidna sjöofficerare och medlemmar som är i behov av ekonomiskt stöd och underhåll.

I andra hand så kan sjöofficerare och medlemmar i sällskapen söka stöd för tillfälliga ekonomiska trångmål.

I tredje hand så kan man söka stipendier för studier och skola vid läroanstalt såväl i Sverige som utomlands.

Förfrågningar görs med e-post till kansli@soss.se

**Observera att ansökan måste skickas per
reguljärpост för att vara giltig!**

Ansökningsformulär finns på hemsidan www.soss.se
under fliken medlem och sök stipendier, SEU.

Ansökningar hanteras under hela året.

VÄLKOMMEN MED DIN ANSÖKAN!

Lokalföreningarna informerar



Region Mitt



Norrköping

År 2020 blev det år, när pandemin slog ner som en bomb i det svenska samhället och den träffade även våra lokaler på Bråvalla. Vi belägrades av en osynlig fiende och tyvärr har vi ännu ingen aning om, hur länge vi kommer att vara belägrade. Det kommer troligen dröja framåt sommaren, innan vi räddas av vaccinet.

Efter årsmötet har vi gjort vad vi kunnat för att överleva, hållit avstånd och tvättat händerna. Tomrummet som uppstått, när vi inte kunnat umgås i kamratlig samvaro, har förstärkt känslan av krig.

Det enda som fungerade normalt var vårt årliga skinklotteri. Medlemmarnas intresse för lotterna blev överväldigande och extra skinkor krävdes. Vi har mycket goda förbindelser med Charkman, som tillhandahåller skinkor till ett bra pris. Vi är så tacksamma för detta.

Styrelsemötena har hållits, med haltande deltagande. På agendan står arbetet och tänkande kring frågan om nya medlemmar samt förbättringsarbetet på vårt klubbhus. Arbetet på det nya golvet tog tvärstopp, men det bör kunna fortsätta under våren med bibehållna avstånd. Med tanke på prioriteringsordningen för vaccinationerna, så har vi bra medelålder i föreningen. Det skall bli fint med en ny bar i hörnet av matsalen.

Vi ser fram emot, att vi snart kan krypa upp ur värmen och uppta föreningsarbetet med full kraft.

Roland Ekinge



Södertälje

Verksamheten i FM Södertälje brukar vara sparsam under vinterhalvåret för vår lokalförening och nu under dessa pandemitider, har det definitivt inte skett någon förändring på det.

Vi genomförde till slut ett väldigt förse-
nat årsmöte den 12 december, digitalt för första gången. Mötet löpte på bra och vi som var närvarande och uppkopplade via datorer och läsplattor kunde även se varandra var och en hemifrån samt den mötesdo-



Stockholm

Som ett tyngdtäcke har pandemin tryckt ner nästan all föreningsverksamhet under år 2020. Innan covid nådde oss, hann vi dock under februari genomföra ett roligt och intressant besök på Sjöhistoriska museet där Hans Lennart Ohlsson höll föredrag om flaggor och flaggors bruk.

Något årsmöte kunde inte genomföras under mars, men lyckligtvis kunde vi ha detta under oktober, då läget tillfälligt hade förbättrats.

Pandemi eller ej. Den 6 juni gick Stor Flaggning som vanligt upp över masterna på af Chapman. Ett stort gäng ställde upp för att hisningen skulle kunna genomföras örlogsmässigt exakt klockan åtta på morgonen.

Årets sista medlemsaktivitet blev "Lille Jul". Denna gång av pandemiskäl genomförd den 6 – 7 december ombord i Silja Ga-

laxy under kryssning till Åbo. En absurd upplevelse. Ombord i detta stora fartyg fanns totalt 90 passagerare. Det blev en trevlig resa med julmat i à la carterestaurangen och god service. Frågesporten under hemresan togs hem av Bosse och Berit Schagerberg, som därmed fick en ännu tyngre packning.

I övrigt har kansliet under året varit bemannat som vanligt alla tisdagar och under november kunde vi också genomföra två utbildningsdagar för regionens medlemsregistratorer och webbredaktörer.

Nu har vi glidit in i år 2021 och förhoppningsvis ska föreningslivet återgå till det normala, även om vi inte vågar satsa på någon medlemsaktivitet förrän den 13 april då vi ska få lyssna till ett föredrag. Årsmötet har vi flyttat fram till den 6 maj och sedan hoppas vi kunna köra som vanligt under resten av året.

Krister Hansén



kumentation, som var aktuell för årsmötet.

Södertäljeföreningen hade stora planer på att fira 75 år som lokalförening under 2020, vilket med rådande omständigheter fick ställas in. Just nu ligger jubileumstankarna helt på is och det är i skrivande stund oklart, om det kan bli aktuellt med någon förse-
nat jubileumsfest över huvudtaget under detta år i stället.

Även styrelsearbetet har gått på sparlåga och vi har endast genomfört ett mindre antal möten digitalt. Till stundande säsong på Notholmen har nuvarande sammankallande i Notholmsgruppen, Kenneth Sandås, bett att få kliva av på den posten. Om någon

annan känner sig villig att ta över så lämna er intresseanmälan både till styrelsen eller vår valberedning.

I skrivande stund så är det heller inget årsmötesdatum bokat. Tanken är ändå att genomföra det digitalt även denna gång och att det då löper på lika bra, som det gjorde sist.

Vi ser så småningom fram emot en schön vår och sommar och hoppas att vi kan ses ute på vår föreningsö Notholmen, dit även andra lokalföreningar är välkomna, om bara Pandemin tillåter detta.

Christer Norman



Region Syd



Karlskrona

Verksamhetsåret 2020 är till ända. Att göra en redovisning för något när inget har hänt, är en inte enkel uppgift!

Året började bra och två medlemsmöten genomfördes enligt program. Vårt årsmöte hölls den 12 mars. Omedelbart efter årsmötet bröt covid-19 ut med full kraft och det innebar, att all verksamhet blev helt inställd. Vårens aktiviteter, resan till Riksårs-mötet i Riga, grillfesten i augusti och julsamkvämet i december ställdes in.



Malmö

Vi hann i alla fall genomföra årsmötet i februari förra året. Strax efter kom restriktionerna och månadsmötena inställdes vårsäsongen. Styrelsen fattade detta beslut och när det blev tal om att dra igång höstom-

När pandemin avtog i höstas, gjorde vi ett försök att genomföra medlemsmöte den 15 oktober med begränsat antal deltagare. Det fungerade mycket bra med iakttagande av avstånd, handsprit och förplägnad i förpackning till var och en. En trevlig nostalgisk afton blev det med många minnen från svunnen tid. Därefter blev det ökade restriktioner och inga fler möten kunde genomföras.

Styrelsen har haft regelbundna möten hela året och vi har månad för månad gjort avstämning av, hur regler och restriktioner ser ut och kommunicerat med medlemmarna på vår hemsida.

Årsprogram för 2021 har tagits fram och har sänts ut till alla medlemmar. Program-

gångens månadsmöten, kom fler restriktioner. Ett styrelsemöte han vi i alla fall med och efter det blev det bara ett lokalföreningsmöte i Karlshamn. Med goda möjligheter att hålla avstånd och avstå samkväm på kvällen innan mötet, gick det utmärkt att genomföra.

Den förödande andra vågen med ännu

met är ambitiöst med aktiviteter varje månad. Men redan nu ser vi, att januari månads filmafton måste ställas in. Även föreläsningen i februari kommer att bli inställd. Om vi kan genomföra vårt årsmöte den 11 mars är mycket osäkert!

Vi beklagar detta och tänker på våra medlemmar, som saknar våra möten och aktiviteter. Vi uppmanar därför alla våra kamrater att gå in på föreningens hemsida och läsa senaste information om, hur läget ser ut. För de, som inte går in på hemsidan, kan ringa till någo i styrelsen av få senaste aktuell information om mötesläget.

Håll ut - det kommer att bli bättre!!

Stellan Andersson.



Västervik

Jo, nog har Coronan gjort det besvärligt för föreningslivet. Vår lilla, trånga och trivsamma Marinstuga, där upp till 40 personer får vistas enligt brandskyddsmyndigheten, får numera bara ta emot 6 personer samtidigt, vilket gjort, att all föreningsverksamhet ställts in. Uthyrningen, som är en viktig inkomstkälla för oss, har likaledes ställts in. Nu skall vi inte skylla på myndigheternas tillfälliga rekommendationer, de är nog berättigade och vi måste alla hjälpas åt för att begränsa smittspridningen.

Vi har försökt hålla igång styrelsen genom telefon och sms men regelrätta styrelsemöten i vår stuga har inte varit möjlig. I samband med att vi skickade ut betalningskortet för årsavgiften, så delade vi upp samtliga medlemmar på några i styrelsen och ringde till dem, önskade GOD JUL och frågade, hur det var med dem. Det blev många trevliga samtal, men vi kom också underfund med, hur dåligt det var ställt med våra noteringar om mobilnummer och mailadresser. Vi skall skärpa oss i detta avseende och ber härmed våra medlemmar skicka in mobilnummer och mailadress till Bo Nord <familjennord@live.se> eller någon

tuffare restriktioner dödade all annan verksamhet och nu har vi fattat beslutet att skjuta på årsmötet på obestämmd tid. Vi går väl alla och hoppas, att vaccineringen skall komma igång i närtid. I april hoppas vi på "bättre tider", så vi kan träffas igen.

Hans

annan i styrelsen. Vi skall nu på nyåret försöka få ihop, så vi fortsättningsvis kan skicka gruppmeddelanden på mobil och mail till våra medlemmar.

Vi har också satt igång arbetet med att bättre nyttja vår hemsida <flottansman.se/vastervik>, så den innehåller aktuella information och blir en viktig kontaktväg med våra medlemmar. Du kan till exempel nu läsa om vår marinstugas historia på hemsidan.

I styrelsen håller vi regelbunden kontakt via mail och sms och vi undersöker för närvarande, hur vi på ett acceptabelt sätt kan genomföra våra årsmöten för 2019 och 2020 digitalt. Kanske får vi ett reportage om, hur man kan använda digitala hjälpmedel i föreningsarbetet i vår tidning.

Vi har i dagarna fått inbjudan från Västerviks Militärhistoriska Förening att delta i en militärhistorisk träff på Västerviks flygplats i Kristihimmelfärdshelgen och vi har lämnat ett positivt besked. Jag hoppas att Coronarestriktionerna har lindrats till dess.

Nu i slutet på januari så har snön kommit, inga mängder, det är bara någon centimeter och fjolårsgräsets strån sticker fortfarande upp här i Västervik. Men man behöver bara åka några kilometer för att komma in i betydligt snörikare områden. Gamlebyviken är fortfarande isfri och de som vill dra på sig långfärdsskridskorna får hålla till godo med insjöarna, som har fina isar.

Christer Warfvinge

Klubbstugan i vinterskrud



Region Väst



Göteborg

Kamrater!

Ja, som Ni alla vet, så har ju inte så mycket positivt hänt utöver, att vaccinering har inletts av de mest utsatta och av vårdpersonal. Men i nuläget så har inte vaccinering av våra medlemmar inletts, om någon inte befinner sig i de högst prioriterade. För närvarande avvaktar vi med normal verksamhet i Marinstugan och hoppas kunna dra igång klubbafsnar med mera, så snart det är tillåtet. Mycket tyder dock på att det inte kan bli förrän efter sommaren. Vi har ju tidigare planerat att genomföra ett digitalt årsmöte den 6 mars. Men läget och problemen med att många medlemmar saknar möjlighet att ta del av ett sådant "fjärrmöte" har gjort, att styrelsen beslutat att skjuta fram detta till den torsdagen den 10 juni klockan 18.00. Brev om detta bör ha nått alla medlemmar i FM Göteborg under februari samt via vår Hemsida. Mötet den 10 juni är tänkt som ett traditionellt möte i stugan med anpassning till då rådande pandemiläge.

I övrigt sker en del styrelsemöten i Marinstugan: Vi själva (med några i telefon), Damklubben Bojen, Ubåtsklubben Nordkaparen, Nya Varvets Samfällighet och en



pensionärsförening alla med ett fåtal närvarande per tillfälle.

Vi passar nu på att bedriva renoveringsarbete i stugan genom en "ansiktslyftning" av vårt kök/pentry, som passar bra, då verksamheten är på sparlåga. Detta bedöms vara klart under maj.

Förhoppningsvis kan vi genomföra ett nationaldagsfirande på Nya Varvets kyrkogård och i/utanför stugan den 6 juni. Vi kommer inte att genomföra någon traditionell Marinstugans dag i början av maj detta

år. Det blev ju ingen sådan aktivitet förra året heller. Vi hoppas återkomma med kraft i maj 2022.

Så här hoppas vi att det snart ser ut i stugan efter att pandemin bedarrat. Arkivbild: Jan Björnehaag 2019.

Kamrater! Det, som tidigare anbefallts, får gälla ännu ett tag:

Håll avstånd, Håll rent och Håll ut

Lars-Erik Uhlegård



Jönköping

Visst är det som "att trampa vatten" för vår förening under dessa coronatider. Men vi ser fram mot vaccinationerna nu till våren. Vi försöker dock mötas på "virtuella hemsidan", där bl.a. vår ordförande Måns Sune-son piggar upp oss och vår gemenskap med små referat under rubriken "Från välunder-
rättat håll", där han delger oss ett och annat från Rysslands marina styrkor. Måns var ju som bekant sekond på *Orion* på 80-talet

och skaffade sig fina kontakter avseende främmande makters marina styrkor. Nu senast handlade krönikan om den ryska Östersjöflottans korvett *Stojkij*, som satt fart mot Adenviken samt om landstigningsfartyget *Pjotr Morgonov*, som navigerat mot nya hemmahamnen Severomorsk i Rysslands Norra Flotta. Landstigningsfartyget kommer i huvudsak att verka i Arktiska havet. *Pjotr Morgonov* har 100 mans besätt-

ning och kan transportera 13 tanks ombord samt 300 landstigningsoldater.

Vad annars rör sig i föreningens tankar? Jo, det skall inte hemlighållas att vår nypuppväckta förening i år firar 10-årsjubileum. Vår lokalförening bildades som nummer 2 efter Eskilstuna den 14 jan. 1937. Flottans Män i Jönköping hade god marschfart på -40 -50 -60-talen och styrelsen var på hugget och hemställde i slutet på 30-talet hos Huvudföreningen, att man ville ha hjälp att skaffa en 8-huggare för att lära folkskolepojkar örlogsrodd. Man fick medel av kommandörkapten Dehlgren, som skänkte 200 kronor, så att en 8-huggare kunde inköpas.

Sammankomsten hölls på Hotellen i Jönköping-Huskvarna och det hölls tal till kvinnan och tal till mannen, som vid ett tillfälle hölls av Fru Ljung, som talade över ämnet: "Det är nått visst med en Flottist".

Flottans Män Vadstena fanns mellan 1941- 1957 och de båda Vätterföreningarna möttes ofta på Visingsö. De senaste årsberättelserna för Jönköping upprättades för den gamla föreningen för år 1967 och 1968, men i själva verket hölls inga samman-
komster för styrelse eller medlemmar. Sam-



manfattningsvis kan konstateras, att Jönköpingsföreningen var avsmnad i 44 år.

Jan O Johansson, som flyttat till Habo som pensionär, hade varit högbåtsman i flottan och underofficer (sjukvårdskonstapel) och kapten i intendenturen. Jan O hade fått ett register över alla i Vätterbygden, som gjort sin värnplikt i Flottan och många telesamtal blev det! Resultatet visade, att intresse fanns för att återställa föreningen i Jönköping. Jan O Johansson avled tyvärr förra året.

Första sammankomsten för den nyuppväckta föreningen ägde rum hösten 2010 och ett 30-tal intresserade kom för att få information och en tallrik ärtsoppa. Media mötte upp och publicerade budskapet: "Föreningen som dök upp ur Glömskans Hav". Den 12 januari 2011 hölls det första konstituerade årsmötet.

Under den återuppväckta föreningens tid har studiebesöken haft en stark ställning i verksamheten. På våren har endagsstudiebesök gjorts till bl.a. Visingsö, F7 Sätene, Miliceum i Skillingaryd, Ing 2 i Eksjö, Andrémuséet i Gränna. På hösten har tvådagars studiebesök genomförts till bl.a. P4 Skövde, där major Jan Frykberg hade arrangerat det mesta och där sjömännen fick installera sig i pansarregementets logement. Därefter har besök gjorts i Karlskrona, Skönstavig och Örlogshamnen och till kamratföreningarna i Göteborg och Göteborgs Garnison och Lysekil med besök på Örlogsbasen Skredsvik. Visiter har gjorts till Forsvik, Göta Kanal och varvet där museifartyget *Erik Nordewall 11* byggdes samt till Vänermuseet i Lidköping. Helikopterdivisionen på Malmslätt och Flygvapenmuseet fick också påhälsningar. Vid dessa studieresor bor medlemmarna helst i logement eller på vandrarhem. Alltid finns det plats att värma lite ärtsoppa och få fram några pannkakor och till detta intages goda drycker och sen är stämningen på topp!

År 2021 har föreningen ett 45 tal medlemmar och möten och sammankomster äger rum i Nyarpsstugan i Bankeryd eller Domsand Båtklubb. Medlemmarna har sin hemvist i Södra Vätterbygden och i Skara och Mariestad i norr och i Tranemo och Vaggeryd i söder. Nu ser vi fram mot föreningens 10-årsjubileum, som skall högtidligt hållas på ett eller annat sätt.

Leif Aljered



Lysekil

I dessa något dystra tider hade avdelningen i Lysekil sitt höstliga årsmöte. Farhågor fanns. Skulle det överhuvudtaget komma någon medlem alls? Skulle man vara beslutsam? I bästa fall 6 - 7? Kanske. Till allas stora överraskning infann sig drygt 30 sailors till mötet. Det finns ljusa ögonblick i tillvaron.

Årsmötet avverkades enligt stadgarna av beprövad svensk modell. Ordföranden, Mattias Bergsten, hade den angenäma "plikten" att hedra följande sailors: Hedersmedlemmar: Harry Holm, Jackie Lindebäck, Erling Ohlsson och Ragnar Pettersson. De hedrades med diplom, standar och blommor. Veterantecken fick Olle Andersson, Hasse Olsson och Bo Starmark.

Fler glädjeämnen blev det genom att åtta nya medlemmar skrevs in: Viveka Lärn, Bo Einarsson, Sven Hansson, Anders Isaksson, Lennart Malmberg, Hasse Sörkvist och Alexander Wikander. Här fick var och en klubbna.

Efter årsmötet beskrev kvällens gäst Christer Larsson, tidigare verksam på Kristineberg marina forskningsstation, de vrak på västkusten, vilka har störst miljöpåverkan. Totalt ligger ungefär 17 000 (!) vrak längs Sveriges kust. De flesta är ofarliga, men man räknar med att cirka 300 skulle kunna påverka miljön negativt. Direkta hot mot omgivande miljö är i dagsläget 31 vrak.

De flesta av dessa sänktes under och efter andra världskriget. De är oftast lastade med ammunition av olika slag t.ex. gasammunition, men läcker i några fall olja.

Mest ökad är s/s *Skytteren*, som besättningen sänkte för att hindra att ångaren föll i tyskarnas händer. Den läcker olja och undersökningarna kring den avses ta reda på, hur länge skrov och tankar beräknas hålla.



Ängelholm

Under senaste halvåret har all vår verksamhet tyvärr varit "nedfrusen". Energi har endast lagts på uppvärmning av vår lokal Kajutan. Vi har inte ens haft några styrelsemöten. Två eller tre personer ur styrelsen har, med distans, träffats och haft några så kallade AU-möten, detta för att klara av små akuta ärenden. En dyster tillvaro!

Vi hade frågesport via massmejl i höstas med ganska stort intresse. När vi startade detta igen efter årsskiftet, sjönk intresset drastiskt och nu är detta tillfälligt nerlagt. En del beror kanske på, att endast 20 % av Ängelholms medlemmar har anmält en mejladress.



Ordförande Mattias Bergsten och hederledamot Jackie Lindebäck

Flera andra ångare i området visar även de tecken på oljeläckage.

Värre ur miljösynpunkt är de uttjänta och skadade fartyg, som genom brittisk försorg sänktes i Skagerack (Djupa rännan) efter kriget. Fartygen lastades i nordtyska hamnar och gick eller bogserades ut i Skagerack, där de sänktes på mycket djupt vatten. I lastrum och hyttutrymmen fanns/finns bland annat senapsgas och mindre mängder av nervgaser som tabun och sarin. Dessvärre är alltjämt fakta om dessa fartygs last ännu inte offentliga.

Flera myndigheter deltar i ärendet kring miljöfarliga vrak: Havs- och vattenmyndigheten, Naturvårdsverket, Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Marinen m.fl.

Denna välbesökta föreningskväll visar, hur viktigt det är, att FM håller sin medlemsverksamhet igång trots svåra restriktioner. Då visar vi, att vi finns och är i full funktion och att vi syns i inte minst sociala media och lokaltidningar.

Bo Starmark

Men det kan i nuläget bara bli bättre! Vid senaste AU-mötet beslöt vi att göra ett program för 2021. Vi tror inte, att vi kan ha någon inomhusaktivitet i Kajutan under våren. Men i mitten på april plockar vi fram våra trädgårdsmöbler och därefter räknar vi med sammankomster både i trädgården och i vårt nyrenoverade uterum. Byssan kan ju vara bemannad av en person och någon kan tjänstgöra som "flunk" och servera stillastående medlemmar utomhus i majsolens glans.

Nu kan det bara bli bättre, men givetvis måste vi fortsättningsvis även vara försiktiga och vara rädda om varandra. Vi får se om

någon kan och vill hålla föredrag utomhus utan bildvisning. Någon form av säkert utomhusstudiebesök planeras.

Vi får drömma om "full fart fram" 2022. Då har ju marinen lovat oss fartygsbesök och vi ser fram mot örlogsbesök både i Helsingborg, Höganäs och Torekov. Jag är övertygad om, att vi får se en Stridsbåt-90 fullt bemannad komma uppför Rönneå för besök i Ängelholms centrum.

Efter spanska sjukan kom ju det glada 20-talet. Vi får hoppas det blir så även efter denna pandemi.

Det görs reklam för bokverket Vår Marin 500 År, bland annat på Riks hemsida www.flottansman.se. Önskar du beställa ett ex och få gratis frakt, se beställningsfor-

mulär på Riks hemsida eller kontakta någon i vår styrelse, så fixar vi en beställningsblankett till dig.

Boken ska beställas före den 30 april med betalning senast den 30 november.

Du kan även se denna information på vår egen hemsida under rubriken: Aktuellt från förbundet.

Bertil Lundvall

Ängelholmaren Kurt Romare har här ett "Coronasäkert möte" med Torekovsbon Salte Petter.



**Nacka Kapell
& Marintvätt**

VI HJÄLPER DIG MED: tvätt, mögelbehandling och impregnering av kapell, markiser, förtält, båtdynor, båtmattor samt reparationer, byte av blixtlås, rutor m.m

För mer information gå in på: www.nackakapelltvatt.se

Kontakta oss på telefon: 070-205 84 09

Ni hittar oss på Stenhuggarvägen 2 A,
Saltsjö-Boo Kummelbergets Industriområde



KAN DU LITA PÅ DIN FLYTVÄST?

Om den inte är servad finns risken att den inte blåser upp sig vid ett nödläge.

Kontakta oss så hjälper vi dig, så att du kan känna dig trygg på båtturen.



NAVAL AB
SJÖSÄKERHETSUTRUSTNING
GUMMI/RIBBÅTSREPARATIONER

Tumstocksv. 12, 187 66 Täby
Tel: 08-6309266
www.ekensnaval.com

Nu finns skjortan med nya märket att beställa – direkt från leverantören!

En klassisk vit skjorta i bra kvalitet, förstärkt med axelklaffar. Tillverkad i 65% polyester och 35% bomull. I storlekar från S till XXXL.

Priset med brodyr är 450 kr plus frakt. För skjorta med långärm tillkommer 30 kr.

Beställning – se nedan. Brodyr kan också göras på egen inköpt skjorta och kostar då 110 kr plus frakt.

Kontakta Anette för info – se nedan.

Om flera i samma förening beställer, underlättar samleverans med individuell debitering.

Beställ senast 30 april så kan leverans ske under maj månad.



anette@broderamedmera.se 073-937 62 63



Stopp

Transclean 65 är en specialvätska som löser urinen och andra hårda avlagringar i septiktank och rörledningar samt förbygger och förhindrar stopp i toalettssystemet.

Har du stopp i toasystemet? Rinner det långsamt? Svårt att tömma?

Luktar det från tanken? Då är det dags för Transclean 65.

Transclean 65 påverkar inte de nyttiga bakterierna i systemet, är miljövänligt och biologiskt nedbrytbart. Är inte skadlig för metaller, plast eller gummi. Har med framgång använts av yrkes- och kryssningsfartyg under många år.

Finns i väl sorterad marinhandel.

Kemiprodukter International AB www.kemiprodukter.com

hermes
REDOVISNING AB

Lars-Erik Nilsson

Auktoriserad Redovisningskonsult SRF

Vi erbjuder hjälp med;
Bokföring, moms, lönehantering
bokslut, årsredovisning och deklaration

Box 33, 263 21 Höganäs mail: hermes.redovisning@telia.com
Tel 042-33 20 15 fax 042-34 19 16 mobil 070-339 12 99

SKÅNSK GRÄDDGLASS

- sommar året runt sedan 1937



Engelholms Glass AB - ett svenskt familjeföretag Tel. 0431-108 51 www.engelholmssglass.se

Veth Integrated L-drive

The most compact electrical thruster ever

Veth Propulsion, by Twin Disc, is the thruster manufacturer that has stood for quality, service, innovation and sustainability for decades.

Extremely low mounting requirements, high efficiency, minimal noise production

VETH
PROPULSION

BY TWIN DISC



TRANS-AUTO AB

www.transauto.se +46 8 554 240 00

VÅR MARIN 500 ÅR

I EN SPECIALUPPLAGA FÖR DIG SOM
TILLHÖR FLOTTANS MÄN



Bokverket »Vår Marin 500 år«

Är en rikt illustrerad, populärvetenskaplig beskrivning på 800 sidor av den svenska Marinens historia. Den utges av Attunda Skeppsförlag AB på uppdrag av Marinen och utkommer i februari 2022.

Huvudförfattare är Magnus Haglund för tiden 1522–1800 och Claes-Göran Dahl för 1801–2022.

Format: 220 x 280 mm stående
Band 1 (1522–1899): 400 sidor
Band 2 (1900–2022): 400 sidor

Bokverket måste förbeställas och det gör du via Riksförbundets kansli. OBS att Flottans Mäns version av »Vår Marin 500 år« kan endast köpas på detta sätt. Böckerna levereras fraktfritt till din lokalavdelning där de sedan hämtas ut. Priset för bokverket är 450,- inkl. moms. Tillägg för exklusiv box 60,- inkl. moms.

Attunda Skeppsförlag AB
Thomas Borggren 070-555 61 07
info@attundaskeppsforlag.se
www.attundaskeppsforlag.se



Sista beställningsdag 30 april

Sista betalningsdag 30 nov

Födelsedagar

Vi hyllar



100 år född

1921-06-14 Lennart Berntsson VARBERG

95 år född

1926-05-06 Stig Dingertz STOCKHOLM

90 år född

1931-04-16 Svante Jansson GRÄDDÖ
1931-04-27 Per-Olof Öhrström MALMÖ
1931-04-28 Torsten Johansson VÄSTERVIK
1931-05-10 Paul Larsson HALMSTAD
1931-05-18 Göte Mattsson GÖTEBORG
1931-05-29 Bertil Brunberg FARSTA
1931-05-31 Bengt Hylander NORRTÄLJE
1931-06-09 Leif Algevi V FRÖLUNDA
1931-06-10 Orvar Olsson KIL
1931-06-26 Lennart "Necko" Nilsson VÄSTERVIK

85 år född

1936-04-04 Lennart Salomonsson BRAÅS
1936-04-06 Karl Gustav Lanzén STENUNGSUND
1936-04-08 Karl-Erik Samuelsson EKSJÖ
1936-04-23 Göran Wallberg HEDEKAS
1936-04-23 Nils Ljungberg ÖSMO
1936-04-24 Arne Eriksson YSTAD
1936-05-02 Nils Svahn ÅKERSBERGA
1936-05-10 Rolf Gamborg V FRÖLUNDA
1936-05-15 Leif Lindenhag KULLAVIK
1936-05-15 Sven-Erik Nordsten SUNDSVALL
1936-05-20 Carl-Olow Larsson FINNSPÅNG
1936-05-24 Marlene Lindberg ALNÖ
1936-05-31 Jan Berglund STENUNGSUND
1936-06-02 Ove Dahlgren KÖPMANHOLMEN
1936-06-14 Britt-Mari Landgren KARLSHAMN
1936-06-18 Curt Anth KARLSKRONA
1936-06-18 Sven-Gösta Mårtensson SÖDERTÄLJE
1936-06-20 Björn Grebäck NORRTÄLJE
1936-06-20 Kurt Romare ÄNGELHOLM

80 år född

1941-04-03 Kent Johansson KARLSKRONA
1941-04-04 Ulf Helleday GRÄDDÖ
1941-04-07 Tage Hammerman JÄRFÄLLA
1941-04-09 Claes Ahlaba MARIESTAD
1941-04-10 Karl-Thore Magnusson NORRKÖPING
1941-04-12 Jan Höglund KARLSKRONA
1941-04-20 Lars Ohlsson HALMSTAD
1941-04-24 Sverker Bergström HÄRNÖSAND
1941-04-26 Stig Insulán LYSEKIL
1941-04-26 Yngve Lundin NORRTÄLJE
1941-04-27 Lars Simonsson NYKÖPING
1941-04-27 Leif Ljunglund MALMÖ
1941-04-28 Björn Lundström RIMFORSA
1941-05-04 Lars Roland Iger KARLSKRONA
1941-05-05 Stig Driva SKURUP
1941-05-06 Roger Bengtsson TORSLANDA
1941-05-08 Reino Savolainen KALMAR
1941-05-11 Bror Herman Schwieler LIDINGÖ

1941-05-11 Lars-Göran Berg NORRTÄLJE
1941-05-15 Göran Thorén VÄSTERVIK
1941-05-18 Jan Ursten KARLSHAMN
1941-05-19 Sten Gattberg STOCKHOLM
1941-05-20 Tore Pihl HALMSTAD
1941-05-21 Arnold Ragnarsson VARBERG
1941-05-21 Elving Gustafsson KARLSKRONA
1941-05-26 Jan Nilsson HISINGS-BACKA
1941-05-27 Kenneth Wiland HALMSTAD
1941-06-01 Benny Djup RÖNNÄNG
1941-06-04 Sven Nilsson SÖDERKÖPING
1941-06-07 Jan Hagberg KARLSKRONA
1941-06-07 Robert Charley Nordqvist TÄBY
1941-06-09 Erik Jeppesen LAHOLM
1941-06-10 Hans Marcus VARBERG
1941-06-18 Rune Carlsson KARLSHAMN
1941-06-26 Sölve Larsby TYRESÖ
1941-06-27 Sture Westin KARLSKRONA
1941-06-29 Lars Zimmerman GÖTEBORG
1941-06-29 Lars-Henrik Dahlqvist KRISTIANSTAD
1941-06-30 Sven-Yngve Larson LYSEKIL

75 år född

1946-04-03 Per Jönsson LYSEKIL
1946-04-03 Tommy Boström LYCKEBY
1946-04-04 Reine Andersson SÖDERTÄLJE
1946-04-06 Thord Jonas Wannberg STOCKHOLM
1946-04-11 Johan Nathorst - Westfelt V FRÖLUNDA
1946-04-14 Anders Liljegen LÄRBRO
1946-04-14 Håkan Fröberg VÄSTERÅS
1946-04-18 Göran Nordblad VARBERG
1946-04-19 Leif Holm NORRKÖPING
1946-04-19 Tomy Berntzen ALNÖ
1946-04-19 Urban Lander VIKBOLANDET
1946-04-21 Ingemar Karlsson KARLSKRONA
1946-04-22 Boye Svensson HALMSTAD
1946-04-26 Roger Madeby LYSEKIL
1946-04-28 Nils-Ove Jansson GÖTEBORG
1946-04-29 Morgan Nylander HALMSTAD
1946-04-30 Norbert Grinne NORRKÖPING
1946-05-02 Hans Forsman UPPLANDS VÄSBY
1946-05-04 Lars-Erik Jönsson HELSINGBORG
1946-05-05 Lars-Ivar Nero ÅKERSBERGA
1946-05-07 Per-Erik Tibblin SKOGÅS
1946-05-08 Kjell Åke Akselsson FRÖSÖN
1946-05-10 Thomas Kristoffersson VEBERÖD
1946-05-17 Bo Nirvin NORRTÄLJE
1946-05-17 Mauritz Palm GÖTEBORG
1946-05-20 Jörgen Hermansen TRENSUM
1946-05-26 Ulf Johansson VÄSTERVIK
1946-05-27 Gunnar Sundqvist NORRTÄLJE
1946-05-30 Börje Olzon URSHULT
1946-05-30 Hans Olsson HÄRNÖSAND
1946-05-31 Jan-Christer Ankre VISBY
1946-06-02 Lars Elowson NYNÄSHAMN
1946-06-05 Lars Olsson RAMDALA
1946-06-09 Alf Johansson VÄSTERVIK

1946-06-12 Kent Svensson FÄRÖSUND
 1946-06-13 Lars Janevik GÖTEBORG
 1946-06-18 Lena Sahlsten LIDKÖPING
 1946-06-19 Björn Nylén SOLNA
 1946-06-19 Stig Hammarström SUNDSVALL
 1946-06-22 Lennart Nilsson VÄSTERÅS
 1946-06-23 Bo Einarsson BRASTAD
 1946-06-25 Jörgen Håkansson TYSTBERGA
 1946-06-29 Ulf Nersing NORRKÖPING

70 år född

1951-04-01 Christer Jönsson STAFFANSTORP
 1951-04-07 Göran Olsson HALMSTAD
 1951-04-12 Bo Pärnelöv KARLSKRONA
 1951-04-13 Gunvor Fougner NORRA SORUNDA
 1951-04-13 Håkan Walldén NORRKÖPING
 1951-04-14 Göran Wassberg VISBY
 1951-04-15 Bo Jansson LAGOS PORTUGAL
 1951-04-15 Carl-Henrik Jonsberg STOCKHOLM
 1951-04-16 Oscar Ahim HALMSTAD
 1951-04-17 Dag Carlqvist MOTALA
 1951-04-28 Stig Nordqvist SALTSJÖ-BOO
 1951-05-09 Bengt Ramber HALMSTAD
 1951-05-11 Torsten Bergström NORRTÄLJE
 1951-05-16 Tommy Svensson HALMSTAD
 1951-05-22 Roland Persson JÄRVSÖ
 1951-05-26 Krister Dahlberg KÄLARNE
 1951-05-30 Christer Åkerblom LYSEKIL
 1951-05-31 Lars Anderberg LJUSTERÖ
 1951-06-06 Kjell Andersson KARLSKRONA
 1951-06-16 Björner Andersson KÄRNA
 1951-06-22 Lennart Lempke VARBERG
 1951-06-29 Mats Johansson KARLSHAMN

65 år född

1956-04-04 Peter Nicolaides VÄSTERÅS
 1956-04-05 Båt Bo Ekman DALA-JÄRNA
 1956-04-08 Johan Mattsson HUSKVARNA
 1956-04-12 Bo Johnsson TIMMERNABBEN
 1956-04-16 Hubert Henriksson BUA
 1956-04-20 Stefan Johansson VÄXJÖ
 1956-04-27 Arvid Arvidsson HALMSTAD
 1956-05-03 Monica Johansson KARLSHAMN
 1956-05-03 Sture Harström ALNÖ
 1956-05-15 Lars Elmborg HÖGSBY
 1956-05-22 Jan Gustafsson ODENSBÄCKEN
 1956-06-10 Claes Friberg HARMÅNGER
 1956-06-14 Ola Fransson JÄRFÄLLA
 1956-06-18 Nils Wikander MÖLNDAL
 1956-06-21 Anders Höglund SÖDERTÄLJE

60 år född

1961-05-06 Jonas Bengtsson HALMSTAD
 1961-05-13 Claes-Bertil Lewau GÖTEBORG
 1961-05-15 Björn Franzson VÄSTERVIK
 1961-05-24 Hans Delemark STOCKHOLM
 1961-05-24 Stephan Norrmén STOCKHOLM
 1961-06-08 Lennart Östling KARLSBORG
 1961-06-21 Per-Åke Anderkrans SOLNA
 1961-06-26 Per-Ola Törnqvist VÄSTRA FRÖLUNDA

40 år född

1981-04-08 Anna Johannesdal SKATTKÄRR
 1981-05-21 Kristoffer Hessel ENSKEDE
 1981-06-11 Elias Wästberg STOCKHOLM

Nya medlemmar

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

Göteborg

Leif Jungert
 Stig Håman
 Sven Eriksen

Halmstad

Lennart Samuelsson

Karlskrona

Anneli Sager
 Inger Nilsson
 Patrick Brunosson

Lysekil

Anders Harnevie
 Annika Josefson

Nynäshamn

Krister Lindqvist

Stockholm

Karl Bodin
 Lee Sandberg
 Ulvi Paff-Eriksson

Sundsvall

Carl Martinsson

Västerås

Stefan Larsson

Ängelholm

Mikael Lilja

Specialist på båtjuridik!

Kostnadsfri kortare telefonrådgivning
www.halleradvokatbyra.se
www.batjuristen.se

+46 (0)520-22 10 20 Håller Advokatbyrå AB, Box 68, 461 22 Trollhättan

HÅLLER
 ADVOKATBYRÅ

Avlidna kamrater

Göran Carlsson KARLSTAD

Född den 22 januari 1938 Avliden den 6 januari 2021

Stig Carlsson VÄSTERVIK

Född den 13 mars 1938 Avliden den 20 oktober 2020

Olle Dahlberg ALNÖ

Född den 28 juli 1929 Avliden den 2 december 2020

Thorleif Forford VÄSTERÅS

Född den 7 december 1930 Avliden den 30 januari 2021

Lennart Hellgren SÖDERKÖPING

Född den 2 november 1944 Avliden den 3 december 2020

Jan Hultman SLITE

Född den 13 juli 1933 Avliden den 28 november 2020

Bill Ivarsson KARLSTAD

Född den 23 juni 1941 Avliden den 28 december 2020

Knut Krantz NYNÄSHAMN

Född den 1 november 1923 Avliden den 28 december 2020

Göran Kristiansson ÄNGELHOLM

Född den 1 februari 1938 Avliden den 1 februari 2021

Torsten Liljenström HELSINGBORG

Född den 7 mars 1929 Avliden den 27 november 2019

Frank Nilsson ÖSTRA LJUNGBY

Född den 28 december 1937 Avliden den 23 juli 2018

Gösta Roxell BLIDÖ

Född den 16 november 1927 Avliden den 16 november 2020

Erik Sigfeldt MÖLNDAL

Född den 21 oktober 1935 Avliden den 1 februari 2021

Leif Stenqvist ÖSMO

Född den 20 april 1944 Avliden den 24 jan 2021

Börje Svaleklev NYNÄSHAMN

Född den 10 juli 1938 Avliden den 16 november 2020

Lars-Olof Svensson VÄSTERVIK

Född den 21 november 1929 Avliden den 16 november 2020

Anders Torstensson GAMLEBY

Född den 20 mars 1943 Avliden den 27 november 2020

Ville Villmarsson SKÅNES FAGERHULT

Född den 13 maj 1922 Avliden den 19 september 2020

Göran Wallgren STOCKSUND

Född den 22 mars 1935 Avliden den 8 december 2020

Christer Wicksell KÖPING

Född den 14 oktober 1941 Avliden den 20 oktober 2020

**Hedra våra avlidna kamraters minne
med en gåva till Flottans Män.
Pg 5 88 19-4.**



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

In memoriam



Vår styrelsemedlem och kamrat i Flottans Män Karlstad/Värmland, Bill Ivarsson, lämnade oss efter en lång kamp mot cancer strax efter julhelgen. Utöver Flottans män hade Bill också många intressen, däribland fotografering. Bill gjorde värnplikten i Flottan som fotograf. Han tog över Kiva foto i Karlstad, som startades av hans mor. Bill gick med i vår lokalförening tidigt och satt i många år i styrelsen. Bill hade alltid ett leende på läpparna och ställde alltid upp. Han var redaktör för vår tidskrift Dykdalben och hjälpte oss med foton och redigering. Han deltog gärna på våra tillställningar, där han alltid spred glädje. Bill såg in i det sista optimistiskt på livet, fastän han hade svåra smärtor till följd av den behandling han fick. Vi saknar Bill mycket och våra tankar går till hans döttrar.

Flottans Män Karlstad/Värmland
Göran Olsson

Kontaktmän i förbundsstyrelsen och lokalföreningar

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

Förbundsstyrelse och kansli

Förbundsordförande	Örjan Sterner	070-627 53 97	Marknadsvägen 179	183 78	TÄBY	orjansterner77@gmail.com
Vice förb.ordf	Göran Löfgren	070-495 80 14	Saltö Torg 2 B lgh 1303	371 37	KARLSKRONA	goran.lofgren@tele2.se
Sekreterare	Krister Hansén	070-381 03 12	Ripstigen 4	170 74	SOLNA	kristerh@flottansman.se
Kanslichef	Lennart Bresell	070-774 31 83	Balingsnäs vägen 92	141 34	HUDDINGE	lennartbresell8@gmail.com
Medlemsregister	Lennart Bresell	070-774 31 83	Balingsnäs vägen 92	141 34	HUDDINGE	lennartbresell8@gmail.com
Infoansvarig	Bo Schagerberg	070-521 44 39	Månbergsvägen 4	140 39	NYNÄSHAMN	bo.sch@bredband.net
Webbansvarig	Krister Hansén	070-381 03 12	Ripstigen 4	170 74	SOLNA	kristerh@flottansman.se
Kansli	Flottans Män	076-7786870	Teatergatan 3	111 48	STOCKHOLM	riksforbundet@flottansman.se
			Öppet tisdagar 9-16			

Region Nord

Representant i förbundsstyrelsen: Cawe Johansson

Härnösand	Roger Karlström	073-410 24 55	Brunnhusgatan 14B lgh 1002	871 33	HÄRNÖSAND	roger.karlstrom@gmail.com
Sundsvall	Cawe Johansson	070-659 54 65	Backvägen 6	861 38	BERGEFORSSEN	astors.farg@spray.se

Region Mitt

Representant i förbundsstyrelsen: Krister Hansén

Gotland	Lars Ellebring	070-835 78 73	Furugatan 54	621 44	VISBY	lars.ellebring@live.se
Föreningslokal:	Marinstugan		Gotlandsresor/Scandic Visby, Färjeleden 3,	621 58	VISBY	
Haninge	Lars Engvall	070-661 58 74	Lilla Hundens gata 422	136 64	HANINGE	haninge@flottansman.se
Norrköping	Ove Kumlov	073-156 10 35	Tallvägen 10	616 34	ÅBY	kumlov49@outlook.com
Föreningslokal:	Marinlokalen	070-836 59 92	Lansengatan 38	602 09	NORRKÖPING.	flottansman@telia.com
Norrtälje	Olle Jansson	070-587 03 44	Kristoffers väg 1	760 15	GRÄDDÖ	olle-jansson@live.se
Föreningslokal:	FOS-huset		Regementsgatan 22		NORRTÄLJE.	(ej postmottagning)
Nynäshamn	Kjell Johansen	070-641 35 53	Båtsmansvägen 13	149 31	NYNÄSHAMN	kjelljohansen756@gmail.com
Stockholm	Örjan Sterner	070-627 53 97	Marknadsvägen 179	183 78	TÄBY	orjansterner77@gmail.com
Kansli	Flottans Män	072-363 855 4	Teatergatan 3	111 48	STOCKHOLM.	sthlm@flottansman.se
Södertälje	Thomas Westerberg	073-746 36 69	Oaxen 24	153 93	MÖRKÖ	t_westerberg@hotmail.com
Föreningslokal:	Notholmen		Hörningsholm,		MÖRKÖ	(ej postmottagning),
Västerås	Magnus Leucovius	070-332 01 15	Uniformsgatan 12	723 50	VÄSTERÅS	magnus.leu@gmail.com
Föreningslokal:	Flottans Män		Slakterigatan 10	721 32	VÄSTERÅS	vasteras@flottansman.se

Region Syd

Representant i förbundsstyrelsen: Göran Löfgren

Kalmarisund	Stefan Horndahl	070-554 41 80	Värdshusvägen 14	394 77	KALMAR	stefan.horndahl44@outlook.com
Karlshamn	Sewe Lindberg	070-625 60 92	Ronnebyvägen 260	374 30	KARLSHAMN	sewe@sewe.se
Föreningslokal:	Flottans män	0454-163 40	Lärkgatan 2	374 34	KARLSHAMN	
Karlskrona	Göran Löfgren	0704-958 014	Saltö Torg 2 B lgh 1303	371 37	KARLSKRONA	goran.lofgren@tele2.se
Kristianstad	Lars-Ingvar Elofsson	0765-10 04 72	Byastensvägen 10	291 77	GÄRDS KÖPINGE	navyman@tele2.se
Malmö	Hans Carlsson	070-376 73 89	Vendelsfridsgratan 6 A 6 tr	217 64	MALMÖ	malmö@flottansman.se
Trelleborg	Thomas Ohlsson	0702-56 98 31	Flundrevägen 3	231 92	TRELLEBORG	thomasgohlsson@gmail.com
Västervik	Åke Revelj	079-341 14 26	Hornsvägen 15 M	593 54	VÄSTERVIK	akerevelj@hotmail.com
Växjö	Sten Svensson	0470-811 74	G:a Teleborgsvägen 12	352 55	VÄXJÖ	leifcarlsson41@hotmail.com

Region Väst

Representant i förbundsstyrelsen: Lars-Erik Uhlegård

Göteborg	Lars-Erik Uhlegård	0723-97 21 86	Broslättsgatan 25	431 31	MÖLNDAL	lars-erik@uhlegard.se
Föreningslokal:	Marinstugan	031-29 07 23	Örlogsvägen 6, Nya Varvet.	426 71	V.FRÖLUNDA	goteborg@flottansman.se
Halmstad	Ulf Ångemo	070-350 09 14	Södra vägen 37	302 90	HALMSTAD	ulf.angemo@hotmail.com
Föreningslokal:	Marinstugan	076-880 70 53	Dragvägen	302 90	HALMSTAD	halmstad@flottansman.se
Jönköping	Måns Suneson	0706-372 106	Bergstigen 3	564 32	BANKERYD	mans.suneson@telia.com
Karlstad-Värmland	Göran Olsson	070-415 02 76	Nordsjötorp Backarna	669 92	DEJE	golsson@kommunensbesta.se
Lysekil	Mattias Bergsten	070-535 27 94	Valbogatan 72	453 34	LYSEKIL	mattiasbergstenw@hotmail.com
Varberg	Karl Henrik Weddig	070-686 70 71	Knut Porses väg 12	432 44	VARBERG	khweddig@gmail.com
Föreningslokal:	Gamla tullhuset	070-391 04 26	Otto Torelles gata 3	432 44	VARBERG.	
Ängelholm	Bertil Lundvall	070-257 23 66	Storgatan 69	262 35	ÄNGELHOLM	b.lundvall@gmail.com
Föreningslokal:	Flottans Män	0768-49 48 61.	Östergatan 89	262 00	ÄNGELHOLM.	angelholm@flottansman.se

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



2022 fyller vår flotta 500 år



Foto Dag Åshage

Vaxholms kastell

Vaxholms kastell på Vaxholmen utanför staden Vaxholm började byggas på Gustav Vasas tid med start 1548. Byggnadsarbetena pågick därefter i större eller mindre omfattning fram till 1863. Byggnaden låg mitt i det s.k. Kodjupet, det mindre sundet mellan Värmdö och Rindö.

Sitt nuvarande utseende fick kastellet efter en omfattande ombyggnad, som startade 1833 och pågick i 30 år till 1863. Det var kriget mot Ryssland 1808 – 1809, som föranledde ombyggnaden. I och med att Sverige vid följande fred miste Finland, kom kastellet att få en större betydelse.

Centralt i befästningssystemet var torn och byggnader i flera våningar, med kanoner uppställda i bombsäkra kasematter. Kastellets släta murverk gjordes 2,2 meter tjockt och det centrala tornet i fem våningar byggdes in i den så kallade norra linjen, som var de anslutande byggnadslängor, som skulle tjäna som kaserner för fästningens besättning på 1 200 man.

Men det ”nya” kastellet stod sig slätt mot det på 1800-talet moderna artilleriet. 1872 gjordes ett prov där pansarbåten *Hildur* med sina nya räfflade kanoner med spetsiga projektiler sköt igenom en av murarna.

Efter detta hade Vaxholms kastell tjänat ut som befästning och kom endast att användas som förlägnings- och övningsplats.

Oxdjupet, det större sundet mellan Värmdö och Rindö ansågs svåröverskrivet redan av Gustav Vasa, så han satte i gång att fylla igen hela sundet, ett arbete som tog cirka 300 år. I mitten av 1800-talet kunde man gå över sundet mellan Rindö och Värmdö. I slutet av 1800-talet insåg man att Kodjupet var för trångt för de allt större fartygen på väg till Stockholm, varför man började muddra djupe och på nytt öppna leden.

Den 11 augusti 1887 inträffade Krutolyckan på Vaxholms fästning, vid vilken 19 artillerister ur Svea och Göta artilleriregementen omkom.

I dag finns bl.a. Vaxholms fästningsmuseum på kastellet.

