

FLOTTANS MÄN

KAMRATSKAP

ÖRLOGSTRADITION

SJÖFÖRSVAR

Nr 2 2020



FLOTTANS MÄN

Tidskrift för Flottans Mäns Riksförbund

Nr 2 dec 2020

Årgång 86

ISSN 0015-4431



Förbundets Høge Beskyddare:

AMIRALEN H.M KONUNG CARL XVI GUSTAF



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](mailto: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.

ANNONSER:

Kontakta Anne-Louise Frøding, 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

V.ordf: Örlogskapten Göran Löfgren

Tel: 070-495 80 14

Sekr och informationsansvarig:

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

lennart.bresell@telia.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
Kanoner bärgade från <i>Kronan</i>	4



Ubåtsjaktövning på västkusten	5
Fjärde sjöstridsflottiljen	6
<i>Gladan</i> i hemmahamn	7
Älvsnabbenmonumentet 90 år	8



<i>Frejas</i> långresa	10-12
Sjögående sextetter	13-15
Spetsbergen	16-18
Vad en gammal bild kan berätta	19
En marin för Sverige fortsättning	20-21
Minnen från sjöfartsstaden Örebro	22-23



Älvsnabbens gatstenar	24-25
Riksårsmötet	31-34
Marinen 500 år	36-37
Nya böcker	38-41
Gubben Rosenbom	42-45
Skidtut över Grönland	46-47



Lokalföreningarna	48-57
Långresornas tid är förbi	59

Omslagsbild:

Minjaktfartygen M 73 Koster och M 77 Ulvön under övning på Västkusten. Foto Jimmie Adamsson

Nummer 3 2020 utkommer i sept. Manusstopp den 15 aug.

I Coronakrisens spår

Ingen kommer undan, våra nyhetsprogram är fyllda med alltmer ohygglig statistik över antal intensivvårdade och avlidna. Restriktionerna haglar tätt. Alla över 70 tillhör en riskgrupp och skall hållas i karantän. Våra äldreboenden tycks vara den farligaste platsen att vistas på för närvarande.

Flottans Män, som har en medelålder av medlemmar på 70+, är således en enda stor riskgrupp!

Myndigheternas restriktioner har medfört, att vi fått placera om och ställa in olika evenemang.

Vi har senarelagt Riksmötet till den 30 augusti, med viss osäkerhet för exakt dag, troligen den 6 september. En förnyad inbjudan finns i mittuppslaget med en rejält tilltagen "Brasklapp".

Jag hoppas, att vi kan genomföra Riksmötet till sjöss även i år. I annat fall kommer vi att tillämpa en "Plan B" med ett virtuellt möte enligt modell från SMKR.

Ett stort antal lokalföreningar hade anmält sig till SMKR representantskapsmöte, som ju blivit ersatt av ett virtuellt möte. Jag hoppas på stort engagemang från våra lokalföreningar i att besvara de utsända enkäterna.

Det Nordiska Marina Kamratmötet skulle ha hållits i Danmark i juni är ju också inställt. Nästa möte blir 2022 i Karlskrona med Karlskronaföreningen som värdförening.

2022 är ju det stora jubileumsåret för vår flotta. Vi har nu tillsatt en jubileumskommitté för samarbete med marinstaben och som ett stöd till lokalföreningarna i planeringen. Kommittén leds av Lars-Erik Uhlegård.

Vårt arbete med att ta fram policydokument fortskrider under ledning av Göran Löfgren och kommer att presenteras vid Riksårsmötet.

Vi har under ett antal nummer infört ett avsnitt av Kungliga Örlogsmannasällskapetets skrift "En marin för Sverige". Det har nu kommit ut en fortsättning, Hur ska Marinen bemannas? Denna skrift kommer vi att återkomma till i kommande nummer.

När det gäller vår försvarsekonomi, syns i dagens läge ingen möjlighet till överenskommelse inom något som ens liknar förslagen i Värnkraft.

Jag tillönskar er alla en skön sommar med många tillfällen till frisk luft och salta bad.

Ta väl vara på er och håll distansen!



Örjan Sterner

Sveriges sista skeppsgosse fyller 101 år

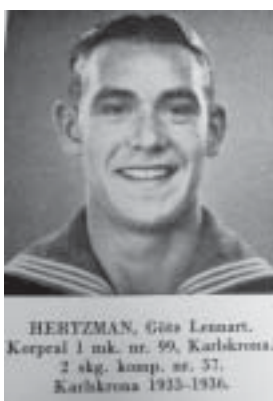
Den 12 februari fyllde Sveriges sista skeppsgosse, Göte Herzman 101 år. Han uppvaktades på högtidsdagen av bl.a. Flottans Mäns ordförande, Örjan Sterner.

Göte föddes i Hässleholm 1919 och tog värvning i Skeppsgossekåren 1933, där han karlskrevs 1936. 1941 stod giftermålet i Amiralitetsskyrkan i Karlskrona.

När jagaolyckan på Hårsfjärden inträffade 1941 var han ombord i jagaren *Stockholm*, som var på väg in för att förtöja.

Vid en klick efter skjutning med 600 skott skadades han och FC, då de skulle bända bort en projektil, som fastnat exploderade. Göte blev nästan blind, men återfick en del av synen efter ett halvår.

Göte blev flottan trogen hela sin yrkesverksamma tid och han hade många olika befattningar såväl ombord som i land. Göte blev kapten 1972. Han var huvudsakli-



Göte som skeppsgosse

gen stationerad i Karlskrona. De sista åren före pensioneringen 1979 tjänstgjorde Göte vid Marinstabens personalavdelning, bl.a. tillsammans med Flottans Mäns kanslichef, Lennart Bresell.

Efter avgång från aktiv tjänst engagerade sig Göte i Sjövärnskåren som intendent fram till 1985.



Göte och förbundsordförande

Kanoner från regalskeppet Kronan bärgade

Vid middagstid den 1 juni 1676 kantrade, exploderade och sjönk regalskeppet *Kronan* under en drabbning mellan den svenska och den förenade dansk-holländska flottan, slaget vid Ölands södra udde. Skeppet kantrade i den hårda sydvästvinden, när man skulle vända mot fienden, sannolikt beroende på, att man minskat för lite på seglen. Drabbningen skedde sex kilometer utanför byn Hulterstad på sydöstra Öland. Vid giren exploderade krutförrådet i fören och detta bidrog i högsta grad till katastrofen. *Kronans* undergång är en av de största fartygskatastroferna i svensk historia. Av den 850 man starka besättningen överlevde endast ett fyrtiotal. Efter förlisningen spolades drygt 180 lik upp på stranden vid Hulterstad. Med i djupet följde över 100 kanoner, värdefull utrustning, privata ägodelar och stora summor pengar i form av krigskassor.

Kronan, även kallad *Stora Kronan*, var ett svenskt örlogsfartyg och regalskepp. Hon byggdes på Skeppsholmen i Stockholm åren 1668 – 1672.

Skeppet, som ligger på 27 meters djup, återfanns av Anders Franzén, samme man som återfann regalskeppet *Vasa*, år 1980. Under 20 års tid har Läns museet i Kalmar utforskat stormaktstidens största skepp. Mer än 20 000 föremål har bärgats. Detta ger oss en klarare bild av 1600-talet i Sverige. Den svenska flottan har varit mycket behjälplig vid bärgningen av föremålen.

Många av föremålen finns idag utställda i en permanent utställning vid Läns museet i Kalmar.

Tidigare har 45 av skeppets kanoner bärgats och fredagen den 24 april var det dags att lyfta i land ytterligare två kanoner på Elevatorkajen i Kalmar. Det var ubåtsbärgningsfartyget *Belos*, som bärgade dessa kanoner. Kanonerna flyttades till ett av museets magasin och lades där i vatten. Vattnet kommer att bytas med jämna mellanrum för att eliminera saltet i kanonerna.

Vid norra sidan av kyrkogården i Hulterstad finns minnesmärke över de svenska örlogsmän, som omkom, då skeppet kapsejsade. Minnesmärket består av ett stort ankare tillsammans med fyra liggande stenblock med järnringar samt en liten minnessten med texten *Tappra svenska män ombord Stora Kronan i slaget vid Öland 1676*. Här finns också ett antal gravar för omkomna besättningsmän.

Flottans Män har tidigare genomfört ett antal s.k. Kronandagar i Hulterstad för att hedra minnet av de örlogsmän, som offrade sina liv för Sverige.

Olle Melin



Hulterstads kyrka



Minnesmärke Hulterstad



En av de bärgade kanonerna lyfts ombord på *Belos*



Stora Kronan exploderar



Ubåtsjaktövning på västkusten

Kommandör Jon Wikingsson har varit styrkechef under övningen

Under en dryg vecka i slutet av mars har marinen övat för att ökat sin förmåga att hantera undervattenshot i ett för Sverige strategiskt viktigt område. Marinen har dessutom visat för omvärlden, att man upprätthåller beredskap och bidrar till trygghet, när samhället i övrigt är pressat av coronaviruset.

För första gången hölls den årliga funktionsövningen för ubåtsjakt på västkusten och inte i Östersjön. Kommandör Jon Wikingsson, som har varit styrkechef till sjöss berättar varför:

– En av anledningarna är att vattenförhållanden som saltinnehåll och strömmar är annorlunda mot i Östersjön. Vi måste kunna hantera förhållandena på båda sidorna om Sverige. Men att vara på västkusten är viktigt även av andra skäl. Här finns de stora hamnar, som Sverige är beroende av i fred, kris och krig. Västkusten utgör också porten in i Östersjön, som kommer att vara avgörande att behärska, om det skulle bli oroligt i Östersjöregionen.

Inom- och utomskärs, men också på land

I stort har stridsfartygen jobbat i två grupper. Minröjningsfartyg, bevakningsbåtar och stridsbåtar samt amfibiesoldater har övat inomskärs och kustnära. Längre ut i Kattegatt har korvetter och helikoptrar jobbat. Sonaroperatörer har sökt efter ubåt eller ubåtsjaktmål och anfallsmetoder har finslipats. Stödfartygen *Trossö* och *Carlskrona* har tillsammans med personal från Marinbasen sett till att hålla stridsfartygen operativa. Den svenska ubåt, som deltog har inte bara varit en svårfunnen motståndare. Den har dessutom bidragit till information om sjöläget i Kattegatt.

– Vi kan än en gång konstatera, att kombinationen helikopter och fartyg är ett vinnande koncept. Det gäller både vid ubåtsjakt som vid sjöövervakning. Helikopterns

snabbhet och möjlighet till att spana täcka stora ytor ökar effekten avsevärt, säger Jon Wikingsson.

Större än övningen i sig

Förutom att ha blivit bättre på ubåtsjakt och att hålla igång en marin styrka långt från ordinarie baser, har marinen uppnått mycket annat enligt Jon Wikingsson:

– Vi har visat att Försvarmakten och marinen kan verka trots att samhället är under påfrestningar, som just nu med Covid-19. Vi har dessutom sjöövervakat i Kattegatt och Skagerack samt Östersjöinloppen. Såväl handelssjöfart som ett antal utländska örlogsfartyg har identifierats och vi har visat svensk närvaro för dessa. Sammanfattningsvis har marinen visat, att vi kommer att finnas där ute och jobba, oavsett, hur nästa kris ser ut.

Jimmie Adamsson



Helikopter har återigen visat sin betydelse vid ubåtsjakt. Här tankas en helikopter 15 ombord på HMS Carlskrona

Sverige är i kris, men flottan fortsätter som vanligt!

– Är det verkligen så?

C 4. tar strid mot covid 19



Det finns en viss sanning i rubrikens påståen-
de och jag ska nu lite mer ingående beskriva,
hur flottan har hanterat sin verksamhet under
de senaste månaderna. Direktiven från
början om COVID-19 krisen löd ungefär så här: Analysera
och ta fram åtgärder, så att anbefalld beredskap och
beordrade operationer kan fortgå. Anpassa utbildnings-
och övningsverksamhet, så att genomförandet inte riskerar
att påverka samhällets sjukvårdsinrättningar. Analysera
och föreslå hur FM förband kan stödja samhället
under krisen.

Vad har vi då gjort? – Ja, en hel del, så det har inte
varit som vanligt. Krisen påverkar även flottans verksamhet.
Till att börja med har rutiner ändrats avseende
verksamheten ombord i syfte att säkerställa, att personalen
finns tillgänglig för beredskap och operationer. Vi följer
Folkhälsoinstitutets direktiv, innebärande att alla med
symptom stannar hemma och förväntas vara fullt friska
under en vecka, innan de återvänder till arbetsplatsen.
Rengörings- och förplägnadsrutiner har ändrats i syfte
att minska eventuell smittspridning och varje besättnings-
medlem måste göra en egenkontroll, innan man går
ombord. Skyddsutrustning och sjukhytt finns ombord
för att kunna skydda besättningen, om någon blir sjuk till
sjöss och händer detta, sätts individen så snart som möjligt
i land för repatriering på annan plats, vilket innebär,
att varje förband upprättat sjukvårdslokaler i land. Vi har
även begränsat möjligheterna till besök och personalut-
byte på förbandet och på fartygen. Dessa åtgärder har
gjort, att vi kunnat upprätthålla anbefalld beredskap och
genomföra beordrade operationer.

Utbildnings- och övningsverksamheten har påver-
kats. Våra värnpliktiga har haft permissionsförbud i totalt
sex veckor, inklusive helger. Ingen verksamhet, som
kräver nära kontakt med varandra, har genomförts, vil-
ket påverkat t.ex. sjukvårdsutbildningen. Vi har således
ett återtagande avseende viss utbildning att göra.

Övningsverksamheten har begränsats totalt sett i För-

svarsmakten. Försvarsmaktsoövningen ställdes in och ge-
nomfördes endast med ett begränsat deltagande och då
t.ex. utan deltagare från andra nationer. Mark- och flyg-
stridskrafterna har påverkats mest och varit tvungna att
ställa viss verksamhet helt, men marinstridskrafter (både
flottan och amfibiesystemet) genomförde sina planerade
övningsmoment, dock utan deltagande från andra länder.
Övningen heter SWENEX20 genomfördes veckorna 20
och 21. Marinen uppträdde på ost-, syd- och västkusten
med alla förband och förmågor. Scenariot från försvars-
maktsoövningen kvarstod, vilket innebär, att marinen ge-
nomförde en kustförsvarsoperation i Östersjön och en
sjöfartsskyddsoperation på västkusten. Marinen genom-
för således huvuddelen av sin utbildnings- och övnings-
verksamhet om än något anpassad p.g.a. rådande kris.

Marinen stödjer även samhället under krisen. För-
svarsmakten har upprättat intensivvårdsavdelningar på
några ställen i riket. Det är Trängregementet i Skövde
och Försvarsmedicinskt Centrum i Göteborg, som står
för den verksamheten. Det vi gjort i marinen, är, att vi
tillfört sjukvårdsmateriel, som inte krävs för verksamhe-
ten i fred, alltså delar av vår krigsmateriel inom sjukvård.
Denna materiel ansvarar Socialstyrelsen för att fördela
inom landet. Vidare har vi två stabsofficerare, som
tjänstgör på och stödjer Socialstyrelsen i arbetet fram till
sommaren.

Så ska vi summera det hela, så kan marinen, trots på-
gående kris, upprätthålla anbefalld beredskap, genomföra
operationer och fortsätta med sin utbildnings- och öv-
ningsverksamhet samt att marinen stödjer samhället med
materiel och personal. Så här ska det ju också vara, ma-
rinen ska fungera, när samhället är i kris och det gör vi!

Jon Wikingsson

Tio utbildningsdagar ombord blev till 36

Sedan i höstas har *HMS Gladan*, en av Sjöstridsskolans två skonorer, seglat med elevbesättningar runt Kanarieöarna. Ursprungsplanen var att fortsätta så fram till mitten av maj, men på grund av coronaviruset beslutades att tidigarelägga resan mot Sverige med nästan två månader. De 25 elever, som skulle flugit hem den 18 mars fick istället beskedet att segla fartyget hela vägen hem till Karlskrona

Den 14 april lade de så till i hemmahamnen.

För eleverna ombord togs beskedet om den långa utbildningsperioden emot med blandad förtjusning. Många fick lite av en chock, när beskedet om den ordentliga planändringen kom, men ganska snart hade de flesta vant sig vid tanken.

En av eleverna ombord, Emelie Hejdeström, 19 år från Finspång, berättar om både hemlängtan och saknaden av sin familj.

– Jag har ingen direkt erfarenhet av att vara till sjöss, så de första tre dagarna var ganska jobbiga. Men befälen ombord har stöttat och varit hur bra som helst, säger Emelie. Jag har sett det som ett äventyr och kände mig efter hand mer och mer taggad på att segla hela vägen hem.

– Dygnet med vaktavlösning har gått sin gilla gång och om tiden under utkikspasset uppe i masten varit dryga, så har de vägt upp av dagens bästa stund, måltiderna och samlingarna. Framför allt vid lunch, då hälsningar hemifrån, som skickats från anhöriga via *Gladan* och *Falkens* blogg, lästes upp.

Lös uppgiften!

Fartygschef Carl-Johan Ekholm är positiv och berömmar sin besättning, både elever och den fasta besättningen, som fungerat mycket bra tillsammans ombord på "marinens flytande klassrum".

– Vi har haft en jättebra stämning ombord och den här långa tiden har gjort, att vi verkligen kunnat utbilda våra elever i sjömanskap: laget före jaget. Vi fick ett uppdrag, som vi skulle lösa tillsammans, nämligen att segla *HMS Gladan* ända hem, och det gjorde vi, säger Carl-Johan Ekholm.

Den långa seglingen mellan Sverige och Kanarieöarna, som ju ett av fartygen gör varje år, delas i normala fall upp i två, oftast tre etapper med elevbyte vid varje stopp. I och med det får också den fasta besättningen några dagars återhämtning. Den här gången löpte seglatsen på med endast ett stopp och utan elevbyte. Planen, när man kastade loss från Teneriffa, var, att segla upp till Brest i Frankrike, men ett hotande oväder gjorde, att man valde att göra ett hamnstopp lite i förtid.

– Vi fick några fina dagar i hamnen i Lissabon. Vi fick förstås inte se något av staden, men både elev- och den fasta besättningen fick tid att vila upp sig, tvätta kläder och möjlighet att ringa hem, säger fartygschefen.

Även mot slutet av seglatsen valde man att ändra rutt och ta vägen genom Kiel-kanalen istället för att ge sig ut på Nordsjön. – Man ska inte ge sig in i busväder, om man inte måste.

Tidsfördriv

Under perioden hann besättningen fira påsk, bland annat med att gömma påskgodis ombord, något som är en utmaning både med tanke på den gungande plattformen och antal gömslen. De kunde också höras i programmet "Ring så spelar vi" i ett samtal från Lissabon. Ytterligare ett exempel på fantasi och kreativitet till hur att fördriva tiden, är den räknar-kalender ombord, som vid varje lucköppning gav information om dagens fyspass.

Länge kryssade sig *Gladan* norrut, innan ett efterlängt väderomslag kom och man fick vind från syd. Besättningen slog tidigt vad om, när man skulle vara i hemmahamn och fyra glada vinnare, som tippat rätt kunde ta emot böcker och t-shirts som pris.

Väl i hamn möttes besättningen bland annat av chefen för Sjöstridsskolan, Jonas Källestedt.

– Jag hälsar er varmt välkomna hem och vill gratulera er till en erfarenhet, till minnen och en alldeles unik team-building-period, som inte många kan mäta sig med.

FOTO HMS Gladan

Michaela Linge

En utbildningsperiod på 10 dagar blev till 36 för bl.a. Emelie Hejdeström (på bilden). Besättningen på 25 elever och 14 befäl seglade 3179 nautiska mil från Teneriffa till Karlskrona och fick en oförglömlig upplevelse på köpet.



Chefen Sjöstridsskolan, Jonas Källestedt, välkomnar besättningen hem



Påskgodis

Älvsnabbenmonumentet 90 år



På toppen av Kapellön utanför Muskö reser sig ett ståtligt monument vida synligt över Mysingen. På Kapellön, fanns, som namnet antyder, ett kapell och på öns västra sida en begravningsplats.

Monumentet restes 1930 med hjälp av kustflottans personal och finansierades av insamlade medel. Det invigdes i närvaro av kronprins Gustaf Adolf den 15 juni 1930. Det är således nu 90 år sedan och skulle, om omständigheterna varit annorlunda, ha uppmärksammats med en minnesceremoni vid platsen.

Det restes för att hedra 300-årsminnet av Gustaf II Adolfs avfärd från Älvsnabben med 25 örlogsfartyg och en transportflotta med 80 fartyg. Ombord fanns 13 500 soldater, hästar och vapenmateriel på väg till Tyskland och det som så småningom skulle bli det 30 åriga kriget.

Monumentet är, som ni ser på bilden, krönt av ett linjeskeppsankare, vilket anspelar på, att det under långa tider var en betydelsefull ankarplats och utgångspunkt för såväl örlogståg som civil sjöfart i avvaktan på lämpligt väder. Det är hela 13 meter högt och har en omkrets vid marken på 4x4 meter. Stensockeln är skapad av konst-

nären Conrad Carlman, bördig från Karlskrona. Metalltavlor med inskriptioner sitter på östra och södra sidan och lyder, som följer.

Södra sidan, under en segelkrona:

”HÄRIFRÅN UTGINGO FORDOM
SVENSKA FLOTTOR PÅ SJÖTÅG
TILL RIKETS VÄRN. HÄR FUNNO
SJÖFARANDE TRYGGAD HAMN.
TILL ERINRAN OM FÄDRENS
GÄRNING PÅ HAVEN RESTES
DENNA VÅRD ÅR 1930.”

Östra sidan

Text under bild av Gustaf II Adolf och lilla riksvapnet:
”STUPA VI ÄN ALLA I TYSKLAND, ÄRO LIKAVÄL
SVENSKARNE I SVERIGE OSKADDE, DÅ DE JU
HAVA SINA 30 ÖRLOGSSKEPP.”

UR RIKSRÅDSPROTOKOLLET 1629

Referenser:

SMM, registerkort nr B44

Muskö.nu/Älvsnabbsmonumentet, nov 2016

Örlogsboken 1956

Örjan Sterner



Har Björkholmskan blivit officiellt språk i Karlskrona

Ja, man kan undra. Så här ser det ut på Björkholmen i Karlskrona för att visa vägen till närmaste parkeringsautoma(u)t.

Upp- och nervända världen



Lövmärknaden 1938. Inslaget av flottister är markant!

I nget är sig likt i dessa coronatider. Mycket står still och många verksamheter har ställts in eller skjutits på framtiden.

För Flottans Mäns del handlar det i första hand om ett framflyttat riksårsmöte och det är bara att hoppas, att mötet ska kunna hållas i månadsskiftet augusti – september, innan höststormarna sättter in och det inte är lika skönt att åka färja.

Försvarsmaktens stora övning, Aurora, är också inställd och skjuten på framtiden, Jag hade hoppats på några intressanta reportage från denna övning.

Jag skulle kunna fortsätta att räkna upp inställda arrangemang från vårt avlånga land och på så sätt fylla tidningen. Jag gör dock ett par nedsläpp ur Karlskronas horisont, som kan vara intressant för läsekretsen.

Marinens Musikkår har fått ställa in den sedvanliga spelningen på Borggården i samband med HM Konungens födelsedag och den dagen efter planerade reveljen, som varit en tradition i Karlskrona sedan 1840.

Vidare, Marindagen, som skulle genomförts den 22 augusti, är också inställd. Den brukar locka tusentals och åter tusentals besökare.

Ett annat evenemang, där Flottans Män brukar delta

är Veterandagen, som genomfördes i en mycket reducerad version.

Slutligen, tar jag upp en lokal tradition, som är välkänd för de allra flesta flottister, som på ett eller annat sätt tjänstgjort i Karlskrona, nämligen Lövmärknaden dagen före midsommarafton. Denna marknad har en tradition från sekelskiftet 1700 – 1800 och 1871 fick marknaden namnet Lövmärknaden. Förr i tiden köpte stadsborna stora knippor med björklöv och jättelika eklövskransar för att smycka sina hem. Eklövskransarna, som pryder huvudet, är en påminnelse om de hedniska solståndsfesterna.

I dag domineras marknaden av allt möjligt krimskrams och olika utbud av maträtter från när och fjärran.

En annan tradition kopplad till Lövmärknaden är återvändande. Ett stort antal karlskroniter i förskingringen, brukar passa på tillfället att besöka sin hemstad och träffa gamla bekanta.

Olle Melin

Frejas långresa

ÅR 1889 – 1890 gjorde ångkorvetten Freja en långresa, som varade från september 1889 till april 1890. Med ombord fanns underofficeren Carl Oscar Lindström och han skrev en dagbok om besöket i Kairo.

Med hjälp av Lindströms sonsonsdotter Britt Marie Lindström har jag fått ta del av dagboken, som är skriven med en mycket vacker handstil. Ingressen till dagboken finns i vår tidskrift nr 1 från i år.

Carl Oscar Lindström dog 1897 i en ålder av 39 år. Dödsorsaken var hjärtmuskelinflammation.

Frejas resrutt

Sverige, Karlskrona	avgång	28/9 1889
Frankrike, Cherbourg	ankomst	4/10
	avgång	13/10
Spanien, Cadiz	ankomst	27/10
	avgång	4/11
England, Malta	ankomst	12/11
	avgång	19/11
Turkiet, Konstantinopel	ankomst	27/11
	avgång	11/12
Turkiet, Mytelene	ankomst	13/12
	avgång	19/12
Turkiet, Smyrna	ankomst	20/12
	avgång	29/12
Egypten, Alexandria	ankomst	2/1 1890
	avgång	22/1
Italien, Genua	ankomst	10/2
	avgång	17/2
Frankrike, Toulon	ankomst	18/2
	avgång	25/2
Spanien, Gibraltar	ankomst	1/3
	avgång	11/3
England, Deal	ankomst	4/4
	avgång	12/4
Norge, Christiansand	ankomst	19/4
	avgång	21/4
Sverige, Karlskrona	ankomst	23/4 1890

Fartygschef var kommandörkapten L L von Horn
Sekond var kapten O Petterzén

I Genua besöktes Freja av Kronprinsessan Victoria tillsammans med sönerna och prinsarna Gustaf Adolf (sedermera kung Gustaf VI Adolf) och Wilhelm.

Den dagbok, som här återges, är tillkommen i samband med ett besök i Kairo under den period under långresan, som tillbringades i Alexandria, 2 januari till 22 januari 1890.



Mitt besök i Kairo

Då vi i januari 1890 lågo med H.M. Korvetten Freja i Alexandria, inbjöd Svensk-Norska generalkonsuln i Kairo, grefve Carls Landberg Frejas befäl, underbefäl, musikanter och sångare att bese staden och dess märkvärdigheter.

Söndagen den 5 kl. 2.15 em gingo vi, chefven, 7 officerare, 5 underofficerare, 10 underofficerskorpraler och 22 matrosar med våra båtar i land.

På kajen var grefven oss till mötes, och åkardroskor omnibussar stodo till vårt förfogande, för att skyssa oss till järnvägsstationen. Vi stod upp i åkdonen och så bar det af i väg, grefven och chefven först, genom de af konstigt klädda mänskliga individer uppfyllda gatorna i Alexandria; under tiden fingo vi tillfälle att se många ännu inte utplånade märken efter bombardementet 1892.

Efter omkring 20 minuter voro vi framme vid stationen och fingo oss särskilda kupéer anvisade, officerare i 1sta och vi och matroserna i 2dra klassens vagn.

Grefvens beetjent, Asseru, en vacker mulatt gosse, ytterst fint utstyrd åkte tillsammans med oss.

Kl 4.10 sattes tåget i gång och kilade med en fart af 40 engelska mil i timmen.

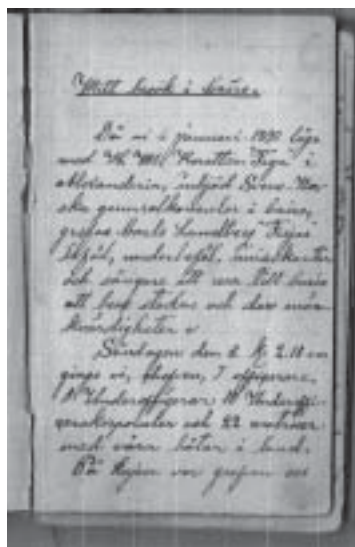
Som marken öfver allt var jemn, nästan som hafstyten, kunde vi oaktat den stora farten, betrakta allt som passerades; detta var intressant och derföre försummade vi heller ej att ha ögonen öppna.

Trädgårdar, palmlundar, stora åkerfält kärr och sjöar omvexlade med hvarandra. Äfven passerades broar öfver grenar av Nilfloden.

Här och där voro hyddor af lera, mycket vackert gjorda med torn och kryptor. På somliga ställen voro många

hundrade sådana hyddor bildande en stad med torg och gator.

En plats passerade vi, der 10.000 egyptiska soldater lågo begrafna, hvilka blifvit dödade vid bombardementet.



Dagbokens inledning

Kl 7.15 voro vi i Cairo och hade således på 3 timmar och 40 minuter tillryggslagt den 152 engelska mil långa vägen och under denna tid passeradt 14 stationer men endast gjort uppehåll vid 5 och bland dessa städerna Daman, Horr, Tantar och Bendow.

Wid stationen i Cairo blefvo vi mottagna af officerarna, sergeanter, legosoldater från Engelska 1sta Dorrets-regemente med vagnar och så bar det i väg till deras kasern, där vi blefvo inlogerade.

Wi 15 underbefäl, blefvo anvisade att bo i 3 rum och att spisa i sergeanternas mäss samt hade 3 sergeanter dagligen som utgjorde vår uppvaktning.

Den 6. Wid 1.tiden på em åkte vi och matroserna med 5 vagnar ut till citadellet hvilket ligger på en höjd som är mycket stor, hvarifrån man hade en härlig utsikt öfver staden.

Här fans fästningsvärk, kaserner, förrådshus, moskeer, m.fl. byggnader; samt ett efter hvad de uppgaf hade tillhört Josef af Egypten och af honom begagnat förrådshus som kallades för Josef magasin.

Den största och viktigaste moskeen var af alabaster hade två mycket höga tornspiror och var vackert och dyrbart inredd. Vid inträdet måste vi låta taga på oss stora gula tofflor utanpå våra egna skodon.

Då vi gingo ut från moskeen, blefvo vi omringade av djeknarne hvilka ville att vi som minne skulle köpa alabasterstenar af dem.

Det ciceronerna (vägvisarna) kallade Josefs magasin var en fyrkantig 300 fot djup af sten murad brund. En tunnel gick i spiralform nedåt och runt brunnen så att man kunde komma till botten i densamma.

Vi gingo 3 hvarf i denna tunnel och hvoro cirka 50 fot från öfverkant men förmådde ej att fortsätta vidare för luften blef allt för tung för oss; att här andas var ganska svårt, och som det ljus som fanns endast bestod av ett par talg dunkar så var äfven detta oss till hinder i den mörka gång, vi då befann oss. Att få komma upp i det friska var ganska skönt, här var både mörkt och svart och ingenting att se utan en lång och besvärlig väg.

Kl 05 blefvo vi inbjudna att äta aftonvard i underofficersmäss hvilken bestod af förlorade ägg, bräkt skinka, bröd, smör, te samt öl och en rök, vid afskedet tackade vi den vänlige underofficeren för den stora artigheten som hade kommit oss till del och så åkte vi hem till vårt logis som tog 2 timmars väg genom stadens gator och gränder.

Tisdagen den 7. på fm mellan 10 och ½ 12 inspekterade engelska generalbefälhafvaren 1 Dorets-regementets 800 soldater och dess kasern.

Kl ½ 2 em reste vi med lokaltåg 8 engelska mil utom staden till en strutsafvelsgård der det fanns 500 strutsar under hela vägen Hade vi på vänstra sidan vackra hus med stora trädgårdar och på den högra överskådliga land öknar.

Vid 2. tiden steg vi af vid en station Wattrariola och hade sedan att gå till fots ungefär ¼ engelsk mil till struts-gården. Framkomna dit visade oss direktören strutsar af alla åldrar från 10 dagar till 10 år samt förklarade hur det på artificiell väg tillgår att kläcka strutsägg.

Från Wattrariola sågo vi på ett af stånd af 2 Engelska mil Cleopatras grav den lämningen som ännu finns kvar i Egypten.

Wid ½ 4. tiden reste vi tillbaka till Cairo och gingo sedan igenom Turkiska, Persiska och Arabiska basarerna och därefter hem till qvällsmat och vilade ut på våra rum.

Onsdagen den 8 kl. 10 f.m. åkte vi och matroserna jemte grefven och chefen och officerarna m.fl. ut till de 4 mil utom staden i Gizeh belägna pyramiderna sfinx och tempel m.m.

Strax utom staden kommo vi in i en alle som snörrätt ledde till pyramiderna. Den som låg närmast pyramiderna och hade yngsta träden hade af Ismol – Poseha låtit anlägga och plantera.

Bredvid och på båda sidor om allen voro dammar och i en av dem badade en hop arabgossar som då vi kommo rusade upp ur vattnet och sprungit ett långt stycke vid vagnen tiggande penningar.

Kl: ½ 12 stannade våra vagnar vid hotellet Mena hvilket ligger i närheten af pyramiderna. Härifrån gingo vi till fots till den största 470 fot höga pyramiden. Här samlades vi och ordnades på pyramidens bas och fotograferades. Så bestogs pyramiderna af somliga, andra åter betraktade dem inuti. Ingen som besteg pyramiden fick gå ensam utan skulle hafva minst en beduin med sig, och denna svarade då med sitt lif för den person han ledsagade. Jag hade 2 beduiner Abdolla och Arkmed som följde mig. Till uppstigandet behövde jag 20 minuter. På toppen hade vi en mycket mycket vidsträckt utsigt öfver Sahara på ena sidan och staden Cairo och dess omgivning på andra sidan.

Medan vi voro på toppen spelade musiken som var nära vid basen svenska folksånger, hvilken på den höjd hördes ganska bra upp till oss.

Hos oss voro sångarna och när musiken tystnade sjöngo dessa svenska folkvisor och derpå utropade: Läfve H. M. Konungen af Sverige och Norge, hvilket vi samtliga besvarade med fyra kraftiga hurrarop.

I femton minuter dröjde jag på toppen af pyramiden och gick då ned lö 12.35. Till nedstigandet behövde jag endast 10 minuter.

Denna pyramid har Konung Oskar af Sverige besökt, och hans namn skall vara inristat å någon stans å densamma men jag kunde ej få fatt på den.

Den faraon (konung) som låtit uppbygga denna pyramid åt sig heter ? (Klufer) eller på svenska Cheops och lefde 3500 år före Christus. 10000 Man hade dagligen i 18 års tid varit sysselsatta med att forsla hit sten från en 5 a 6 engelska mil härifrån belägna plats. Hela arbetstiden hade pågodt i 20 år; och 36 miljoner Kronor åtgick lök åt arbetarna som ej fingo någon annan föda, emedan detta var det billigaste lifsmedlet på den tiden.

Dotteren till Cheops hade åt sig låtit uppföra en liten pyramid i närheten. Hon hade sjelf velat kosta arbetet och för detta ändamål tog hon mot besök af karlar, vilka som betalning fingo lägga stenar till hennes pyramid.

Sfinxen här i Gizeh är verdens äldsta minnesmärke.



Denna sfinx föreställer solen och är framställd i form av ett lejon med qvineansigt. På hufvudet har det i stället för krona en orm, som representerar konungamakten. Dåtidens folk trodde nemligen liksom vi på en god ljus och en ond mörk magt. Den goda magten..., vilken ständigt kämpade mot den mörka magten hvilken de kallade Tyfförn.

Sfinxen är vänd mot det väderstreck i hvilket solen går upp. Då solen, symbolen för det goda går upp, har Horrs besegrat Tyfförn.

På lejonets framtassar har stott ett tempel men nu står der en parapellepidisk sten på högra kanten och i denna står präntat. "Jag Cheops näst Hores har låtit reparera denna Horesbild, som är världens äldsta minnesmärke emedan den var förfallen. Alltså var denna sfinx redan före 3.500år sedan känd som världens äldsta minnesmärke.

Så gingo vi ständigt ledsagade af greffen till templet, vilket är verdens nu kända äldsta tempel. Här fanns bland annat en af granit huggen ?, som denna provins befolkning dyrkat kraftigt.

Efter vi hade besett alla dessa gamla minnen inbjöd greffen oss alla till frukostmiddag på hotellet Wema och sedan vi ätit samlades vi på hotellets veranda, där vi under en livlig konversation rökte vår cigarr. Här samtalade jag med den Herre som på toppen av Cheos pyramid utbringade ett leve för konungen. Han var häradshövding och hette Bendgren.

Musiken spelade Svenska folksånger och derefter ett par andra stycken till slut stämde sångarna upp som en orm mot solen.

Kl 4.15 åkte vi tillbaka till Cairo först greffen, grefvinnan, chefen, en professor m.fl. i en stor elegant vagn dragen af fyra hästar. Då de körde höjdes ett lefve för och tre hurrarop för greffen; och musiken spelade en marsch. Derpå åkte de övriga officerarna vi och matroserna.

På quellen var jag i sällskap med några af kamraterna på ett hotell där det förevisades undermeniskor. Han var 28 tum lång från Ungern och 34 år gammal. Hans ruska 26 år och 29. tum lång.

Den der lille mannen hade stora mustascher stort halskägg och var klädd i generaluniform samt bar 3 ordnar. Hon var ytterst elegant klädd och var liksom han fullt utbildad samt hade proportionella dimensioner.

Thorsdagen den 9 klockan 2 voro vi samt matroserna hemma hos greffen på frukostmiddag. Greffen och grefvinnan fungerade sjelfva som värd och värdinna.

Sedan vi ätit samlades vi alla i en stor och präktig salong. Här tonade sångarna upp några sånger och bland dessa "Hvem egnar jag mitt första glas".

Grefven höll herpå ett vackert tal om Konungen och fosterlandet, kärlek m.m. som han slutade med; Lefve Konungen och Sverige och Norge. Hvilket vi besvarade med fyra kraftiga hurrarop. Och då drack vi konungens skål i skummande champagne

Fredagen den 10 kl 1/29 åkte vi från kasern till järnvägsstationen. På perongen var mycket folk, däribland märktes Grefven och Grfvinnan och en del av officerarna.

Kl ½ 10 sattes tåget i gång och samtidigt dröjde af oss alla ett lefve och två hurrarop för generalkonsulen. Musiken som tills vidare skulle stanna i Cairo, spelade en marsch under det tåget med tilltagande fart kilade i väg åt Alexandria.

Snart voro vi långt från Cairo och fingo nu njuta af att då beundra de vackra vexlande tofflor som vi blott en gång förut sett.

Calle

Så här skrev Carl Oscar i sin dagbok 1890. Jag har så långt det varit möjligt bibehållit texten i dagboken. Som läsaren märker, har författaren använt den stavning, som gällde i landet i slutet av 1800-talet. Vissa ord har inte kunnat tydas.

Hur som helst måste hela resan varit en upplevelse utöver det vanliga för en 31-årig underofficerskorpral i svenska flottan 1889 - 1890. Red



Carl Oscar Lindström

Korvetten Frejas sextett långresan 1889-1890



Till vänster musikbefälhavare flaggmaskinist F A Pettersson. Musiker från vänster G A Bengtsson basun, F Gadd althorn, F Holmqvist esskornett, C H Jonasson b-kornett, V Asp tenorhorn och H Gummesson bas.

Arkivbild

Lite historia kring flottans sjögående sextetter och oktetter

Vid Marinens Musikkår i Karlskrona finns en bok med titeln *Sjökommenderingar av Kungl Flottans musikkår i Karlskrona* och sträcker sig från 1872 fram till 1957, då i princip denna verksamhet upphörde.

Men det började egentligen tidigare. I Christer Häggs förnämliga bok *Freg atten Eugenies Världsomsegling*, som ägde rum 1851 – 1853, kan man läsa följande:

Virgin (fartygschefen, red anm) begärde att få va-kantsätta sju båtsmansnummer och ersätta dem med sär-skilt anställda musikanter samt att få ut instrument till dem från stationen. Kung Oscar själv gick med på att ersätta båtsmän med musikanter ”för det fördelaktiga inflytandet på besättningens sinnesstämning”.

Instrument fick lånas från station, men de flesta var av en sådan slät kvalitet, att Virgin fick bekosta inköp av bättre instrument samt även noter för egna medel.

Virgin lät tillika sy upp en blå livréuniform till musi-kanterna under hamnbesöket i Portsmouth. Musikanten C G Sjöberg anställdes som orkesterledare för 60 riksdaler om året och f.d. musiksergeanten C B Humble fick 50 riksdaler samt de övriga 33 riksdaler per år. En jung-man och två skeppsgossar ur besättningen uppmuntrades att delta i musiken och fick låna instrument samt fick två skilling i månaden extra för besväret.

Kvaliteten på musiken hade nog en koppling till vad Virgin var beredd att betala. Flera deltagare har anför-trott i sina dagböcker, att musiken under det första året gnisslade falskt å det förfärligaste och Virgin måste ha upplevt stridiga känslor, när han hörde gnisslet och blev påmind om, att han delvis ”stod för fiolerna”. Men skeppsorkestern bättrade sig så småningom och det lät tydligen ganska acceptabelt i slutet på resan.

Musikanten Wessman måste däremot ha varit obenä-



Karlskronaflottans musikkårs sjögående sextett ombord på HMS Vanadis 1877. Stående till vänster F Elftman, som spelade bas. Det var kanske unikt, att en basist slog igång en blåsar sextett. Efter Elftman följer O Söderdahl basun, O Olsson tenorhorn, G Sandberg b-kornett och C A Hultberg trummor. Sittande från vänster Fagerberg althorn och E Berggren esskornett

gen – eller oförmögen – att förkovra sig, ty resan hade inte varat länge, förrän han fick slita 15 dag ”för liknödhet i tjänsten” och ungefär halvvägs runt klotet passade han på att rymma från alltsammans.

Tillbaka till 1872. Detta år fick fanjunkaren och esskornettisten Ferdinand Heimdahl uppdraget att sätta samman och leda en dubbelsextett, som skulle medfölja på *HMS Vanadis* långresa 1872 – 1873. Heimdahl blev så småningom en legendarisk musikdirektör vid Flottans musikkår i Karlskrona.

Under 1800-talet blev det i regel långresefartygen, som fick nöjet att ha en egen fartygsorkester. Under 1900-talet kommenderades en sextett, eller oktett till tjänstgöring ombord. Uppdraget växlade mellan Flottans musikkårer i Karlskrona och Stockholm. Orkestern tjänstgjorde på Kusteskaderns senare Kustflottans flaggskepp och förutom ren musiktjänst kommenderades musikanterna till olika slags sysslor som expeditionstjänst, förrådstjänst m.m.

Man spelade underhållningsmusik för besättningar, man spelade vid fartygschefens mottagningar och man genomförde också underhållningsmusik för allmänheten i någon hamn. Självklart var, att orkestern deltog vid de dagliga ceremonierna ombord. Det var dessa sjökommanderingar, som gjorde, att musikkåren i Flottan

hade stora besättningar jämfört med flertalet av arméns musikkårer.

När en stor omorganisation vid militärmusiken ägde rum 1957 upphörde i princip uppdraget.

Men i undantagsfall kunde man vid olika tillfällen ha en sjögående sextett. Så var till exempel förhållandet under 1980- och 1990-talet. Vid två tillfällen fanns en liten skeppsorkester på långresefartyget *HMS Carlskrona*. Det var två legendariska musikdirektörer, som var med som ledare – Åke Dohlin och Egon Kjerrman. Men det hände vid enstaka tillfällen, som t.ex. vid statsbesök m.fl. tillfällen, att hela musikkåren var med ombord. Så var det i USA 1976 och om detta kan man läsa på annan plats i tidningen.

Det fanns i musikkåren musikanter, som varit med längre ombord än vissa ”vanliga” flottister.

Några uppdrag från 1800-talet är värda att notera. 1876 deltog fregatten *HMS Norrköping* vid firandet av USA:s 100-årsjubileum. 1 rhållare. Med på resan är dåvarande prins Oscar (sedermera Oscar Bernadotte). Med var även dåvarande underlöjtnanten Arvid Lindman, senare landets statsminister. Tyvärr kan jag inte presentera bild på denna sextett. I uppgifterna om denna långresa framgår, att man besökte ett antal exotiska platser som Hawaii, Yokohama, Hongkong, Manilla, Calcutta, Bom-



Vintereskadern 1912 - 1913. Stående från vänster Rosengren tenorhelikon, Pommer esskornett och ledare, Borg b-kornett, Englander basun, Leander bashelikon. Sittande från vänster Medin althorn och Nilsson trummor. Det verkar som om sextetten enbart utgjordes av korpraler

bay och Massawa. Sedan har någon kanske skojar till det och skrivit Skanör. Och långresorna de fortsatte. På annan plats i tidningen besätts om korvetten Frejas långresa 1889 – 1890 och där fanns också en sextett.

Sextetten, som var ombord, hade i regel följande sammansättning; esskornett, b-kornett, althorn (sedermera valthorn), tenorbasun, tenorhorn, bastuba och trummor. Men det blir ju sju man påpekar någon. Javisst är det så, för trumslagaren räknades inte av någon anledning. I oktetten tillfördes flöjt och två klarinetter, så oktetten var ofta 10 man. Men senare forskning har visat, att en oktett kan se ut hur som helst.

En intressant notering kring dessa sjökommenderingar är den, att vid ett antal tillfällen har någon musiker avlidit under resan. Så var t.ex. fallet vid Vanadis långresa 1875 – 1876, då basisten Johnsson från Karlskrona avled i Cadiz och förmodligen vilar i Spaniens jord. Hur ledaren, hornisten Fagerberg, fick ihop orkestern utan bas, kan man fråga sig.

Olle Melin



Någon gång hände det, att man tog med en sånggrupp eller helt enkelt bildade en sådan ur besättningen. På bilden ses korvetten Balders sånggrupp 1880



En annat exempel på oktett var Sjömansoktetten från Flottans musikkår i Karlskrona, som kanske inte var sjögående men mycket populär. Oktetten gjorde ett stort antal framträdanden i radio.

På bilden, tagen 1949, syns Sjömansoktetten ur Flottans Musikkår. Ledare musikdirektör John Skoglöf, flöjt. Från vänster: musikkonstapel Karl-Erik Gustafsson, ess-kornett, furir Folke Kihlberg, tenor 2, musikkonstapel Kurt Forslund, klarinett 1, musikkonstapel Iwan Wedeborg, klarinett 1, musikkonstapel Alf Sigurdson, klarinett 2, flaggmusikkonstapel Ivar Palm, trumpet, flaggmusikkonstapel Harald Stenström, valthorn, musikkonstapel Karl-Erik Svensson, tuba, musikkonstapel Erik Hallberg, tenor 1.



Sextett pansarskeppet Sverige omkring 1920. Tyvärr finns inga namnuppgifter men sextetten bestod av tre underofficerskorpraler och fyra korpraler

Spetsbergen

Gmla Severina hade många att tänka på, bl.a. den yngste sonen Christian Wilhelm, som var född 1826. Severinas viktigaste råd till sönerna var att akta sig för höghet. Sonen var adjunkt i kemi och mineralogi, senare professor och uppburen inspektor för Smålands nation i Lund. Bl.a. startade han Kemiska föreningen i Lund 1868. Han var ledamot av många lärda samfund. Kunskapen om världen höll på att vidgas. Nya länder och folk blev intressanta, man ville bl.a. veta mer om polarkrakterna.

Året 1861 inträffade den s.k. Torellska expeditionen till Svalbard, som skulle utgå från Tromsö i Norge. 1861 kan man få veta anledningen till expeditionen under ledning av adjunkten Otto Torell. De båda vetenskapsmännen A E Nordenskiöld och Christian W Blomstrand blev ledare för de båda fartygen *Aeolus* respektive *Magdalena* tillsammans med kollegor med specialkunskaper. Varken Hasselblads- eller Nikonkameror fanns då, så man hade med sig Goes som tecknare. Nordenskiöld var

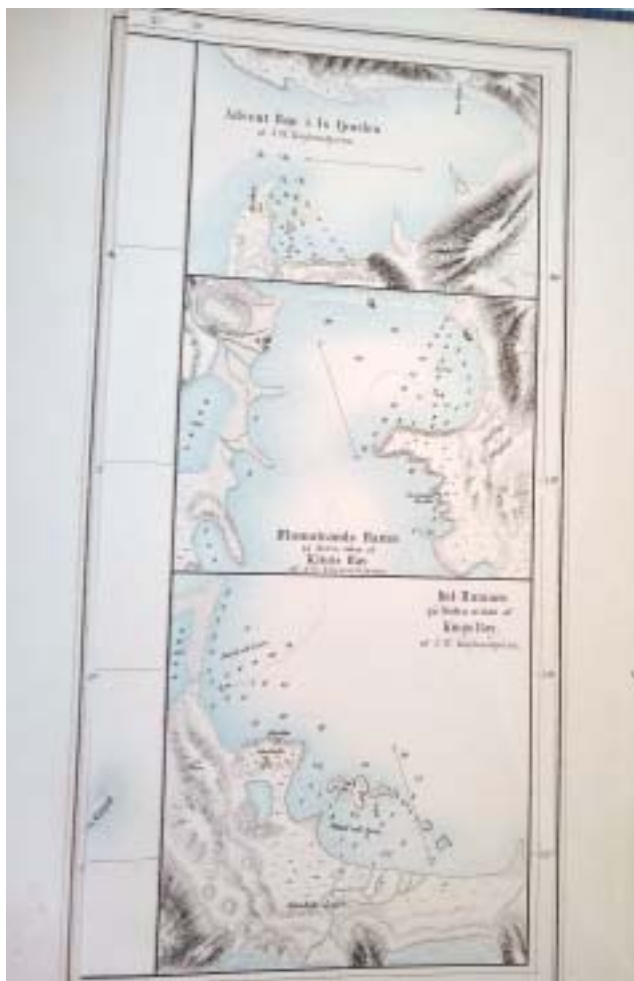
ett etablerat världsnamn, när det gäller Arktis. Han var född i Finland, men tvingades lämna landet, sedan han smådat Ryssland. Han gjorde inte mindre än fem Svalbardsexpeditioner. Han förmodade att det skulle finnas en väg med varmare vatten österut och gjorde därför den berömda expeditionen att finna Nordostpassagen. Under kapten Palanders befäl gick man med ombyggda valfångaren *Vega* norr om Sibirien 1878 - 80. Man satt fast 10 månader i isen, men kom så småningom ut vid Berrings sund. Nordenskiöld blev adlad av Oscar II, var ledamot av Sveriges Riksdag och Svenska Akademien. Men nu går vi händelserna för min berättelse i förväg.

Så tidigt som möjligt skulle man nu, 1861, framtränga till nordligaste kusten av Spetsbergen för att utröna om det fanns öppet vatten och var den fasta isen började. Man skulle också observera djurlivet och bergarter. Man borde göra materialinsamlingar. Enligt Kungl. Vetenskaps Akademien var kunskapen om Spetsbergens geografi svag och delar saknades på kartorna. Hur var förekomsten av kol? Man skulle utföra draggningar av havsdjupen för att se förekomsten av havets djur. Man skulle göra en gradmätning av Spetsbergen i närheten av Nordpolen för att exakt bestämma jordens sanna figur. Det ena fartyget avsågs för det geografiska och det andra skulle segla runt hela kusten. Man behövde ett par isbåtar, dyrbara, byggda i England av amerikansk alm, två draggningsbåtar för zoologiska arbeten. Kungl. Majt. beviljade 12 000 Riksdaler och prins Oscar, blivande Oscar II, privat 4 000 Riksdaler. Deltagarna förband sig att med privata medel företa resan till Tromsö. Man kunde få inkomst genom jakt på valross!

Gamla Severina hade det inte så lätt. Vilken mamma skulle inte oroas ihjäl sig över bara en son, som seglade till Indien? Nu skulle även den andre ge sig iväg till kanske ännu farligare farvatten, vilka vore svagt utforskade. Men hon var fostrad i gammalkyrklig kontext och var trygg i sin gudstro. Hon hade fått ett litet gåvopaket med ostindiska näsdukar från sonen Anders i Indien. Då skriver hon: *När jag såg paketen lyckligt framkommen till sin bestämelseort flögo mina tankar dit de med fruktan och oro dröja, till min Wille. Ett så litet ting har kunnat gå långa vägen över vatten och land utan att förstöras, skulle då icke Gud den Allsmäktige, den Kärleksrike kunna bevara Wille.*

Hela expeditionens historia finns efterhand samlad i ett verk av K Chydenius, här är några utdrag:

Den 12 april 1861 var alla på plats i Tromsö. De flesta kom vägen över Falun och Trondheim. Blomstrand och Duner från Hamburg till Trondheim. Troligen sjö-



vägen. Man hade önskat ångfartyg till expeditionen men fick nöja sig med segelfartyg. Det starka och förhålls (beklätt) träfartyg skonaren Aeolus hade 29 kommerslaster och slupen Magdalena 26 k-laster. Därtill hade de med sig en järnbåt och två större båtar. Besättning på Aeolus var 15 man, två harpunerare. Besättning på Magdalena var 11 man.

Den 9 maj lättade Magdalena och lite senare Aeolus. Vinden avtog och solen var under horisonten endast två timmar. Morgon- och aftenvard sammanföll. Vinden tilltog och lotsen lämnade med orden: Gud vere dere nadig! Därefter skrives i loggboken vid vakt kl 4: svår rullning, havet bjöd oss sin välkomst – därefter svår slingring. Man såg en och annan lämna däck för att i kojens ensliga lugn mottaga helsningen!

Den starka vinden fördes oss raskt framåt. Vi träffade på havshästar som holländare kallade malle-muck! Man siktar Beeren Eiland, Björnön, den 12 maj. Man gjorde ett kort strandhugg. Man mötte här de första isstyckena.

Björnön upptäcktes av holländaren Barends 1596.

Sedan vi lämnat norska kusten låg temperaturen på +2 grader, vattnets temperatur var +3, när vi gick i nordvestlig riktning mötte vi varmt vatten. Segling i drivis kräver sin egen metod, i mastens salning fästes en tunna. Där står utkiken, fartygets öga som spejar vitt omkring, på hans ord lyssnar alla, alle man är på däck för att staka fram fartyget om så behövs under utkikens

”luff” (lova) eller ”fall” som varnar från höjden. Fartyget får mottaga mången stöt och behöver väl sin förstärkta stäv och bog samt skepparens hela uppmärksamhet för att inte rodret skall skadas.

Den 13 maj hade vi kommit nordligare och vestligare med kallt väder och någon snö. Den 15 visade sig valar för första gången. Den 16 utkastades från Magdalena flaskpost nr 2. Vid middagen voro vi på 75 gr 18’NL, 11 gr 19’ÖL. För utrönande av havsströmmens riktning utkastades här en flaska innehållande ett till svenske ministern i London adresserat brev innehållande sedvanlig uppgift om tid och ort. Man djuplodade och fann på 1320 famnar bottensediment. Fartygen kom ur sikte för varandra. Vi gick över gränsen från det blåa vattnet i Golfströmmen till Ishavets smutsgröna färg. På isen gick man på fågeljakt. Det land som det tränade sjömansögat trodde sig se upptäcktes den 21, landet påminde mycket om Norge. 21 maj passerades Forelands Udde. Då vi mötte drivis kastade både A och M ankar vid Amsterdam Eiland. Även fyra valfångare låg där, de var från Hammerfest och Tromsö.

Drivisens läge kan verka fast, men förändras hastigt vid vind och ström. En väg kan öppnas, när man minst anar det. Från Aeolus satte man ut de båtar, som belamrat fördäck. Chydenius och Duner m. fl. gav sig iväg för att på Stora Norskon utföra magnetiska observationer. Man fick också syn på valrossar och lyckades fälla en. Zoologerna lyckades finna den kolossala räkan Crangon



Treurenberg Bay

Boreas. Man fick bogsera *Magdalena* med tre båtar för att kunna ankra säkert. Man fick plötsligt se, hur isen packade sig och för att med valbåten komma tillbaka, fick man ömsom ro eller ömsom dra båten på isen till Kobbe Bay. Man kom till Danskön, vilken senare skulle bli intressant för S A André- expeditionen. Här hade folk bott förut, man hittade en gammal koja för ryssar, man hittade gravar. Vädret kunde inte kallas angenämt, en isande kyla och första dagen storm. Man sköt fåglar till mat bl.a. lunnefågel, som p.g.a. sitt utseende kallades Spetsbergens nämndeman.

Man blev gång på gång infångad i isen. Man var instängd från 7 juni till 3 juli. I höjd med Wijde Bay gick man för att upptäcka bergarter och små insjöar mellan de höga bergen. Båten man kommit iland med via isen, höll på att glida iväg. När man äntligen kunde komma ombord på *Aeolus* var glädjen stor, man hade där fruktat det värsta. Man gjorde långa vandringar för att insamla material av växter, djur och mineraler vid Treuremberg Bay. Blomstrand får uppdraget av Torell att leda den vetenskapliga uppgiften. Man skulle om man kom åtskiljs upprätta stenvaradar med meddelanden vid Isfjorden.

Det var olika förhållanden i vädret. Ena dagen upplevde man solsken över blankt isvatten, andra dagar kunde Blomstrand skriva så här:

Vinden var tämligen frisk ostnordost, men strömmen satte allt hårdare emot, varför slupen styrdes längre ut till sjöss. Luften mulnade, tjocka med regn insvepte hela omgivningen och vinden dog alldeles ut. Vi lågo nu åtta engelska mil utanför land i blått vatten, vår ark stampade och rullade på det mest tröttande sätt för den starka dyningen från vester, de våta seglen hängde slappa och fladdrade då och då för svaga vindfläktar från öster och förde oss obetydligt framåt. Sådana stunder äro ombord de minst angenäma och när ej ens kajutan är fredad för regn som intränger från Skylightet, lukten från späck-tunnor, skeletter och fartygets kölvatten förpestar dess lukt, då är det bäst att i kojen överlämna sig åt en lättvunnen sömn.

Kings Bay var en viktig undersökningsdel av västra Spetsbergen. Där kom Blomstrand att få en egen hamn, ännu idag kallad Blomstrand Bay eller Harbour.



Valrossar

Den 12 september påbörjades återfärden. Man hade samlat mycket material, fynd av zoologisk art, växter, mineraler, som t.ex. blomstrandin och kolförekomsten var viktig. Senare kom ju Sveagruvan till. Man gjorde ständiga mätningar av havsdjupet, där man använde Brooks apparat.

En viktig uppgift var att utföra gradmätningar för att fastställa Spetsbergens utbredning. Den uppgiften utfördes av Chydenius. Man hade med *Magdalena* varit i Isfjorden och Blomstrand hade undersökt kolflötser, nu måste man påbörja hemfärden, men isen hindrade *Magdalena* att genast möta *Aeolus*. Först 7 september kom *Magdalena* loss för att möta *Aeolus*. 9 september möttes fartygen efter att varit åtskilda i 10 veckor. Återseendets glädje var stor! Den 12 september påbörjades återfärden och man anlände till Tromsö den 23 respektive den 27 september. I Tromsö hade man ett slag fruktat det värsta, *att något vidrigt hade drabbat dem*, man hade förberett att gå ut för att söka dem. Glädjen blev stor när de äntligen kom!

Borta i Indien läste brodern Anders i engelska tidningar om detta spektakulära forskningsäventyr och skriver hem till Severina, att han *förutsäger att de resande till Spetsbergen skola krönta med ära återkomma hem!* Christian Wilhelm återvände till Lund och gamla Severina. Han blev professor i kemi och återkom ofta till den spektakulära resan, som ansågs vara en av de mest värdefulla då. Vänskapen med Nordenskiöld och skeppskamraterna höll livet ut. Christian Wilhelm blev så småningom min farfars farbror.



Anders Blomstrand, Prost Dalby, Lund. Tidigare sjömanspräst i bl.a. Rotterdam
Numera ständigt medlem och kaplan i Flottans Män, Trelleborg.

Vad en gammal bild kan berätta



Bilden visar Flottans musikkår i Karlskrona (egentligen Regionmusiken i Karlskrona musikavdelning) i juli 1976, när man tillsammans med *HMS Älvsnavben* celebrerade USA:s 200-årsjubileum. En av firandets höjdpunkter var den stora paraden på Broadway. I täten för den svenska truppen gick musikkåren under ledning av flaggtrumslagare Stig Hallberg.

Musikkåren flögs över och embarkerade sedan *Älvsnavben*, där man vid besöket i New York förutom själva paraden gjorde konserter i land och ombord och medverkade i svenska kyrkan.

Älvsnavben lämnade Göteborg den 11 juni. Den 19 juni kl 0900 (svensk tid kl 1200) sköts salut om 21 skott för att hylla det svenska kungaparet, som vigdes just denna dag.

Den 21 juni passerade *Älvsnavben* den plats, där en av världshistoriens mest uppmärksammade sjöolycka ägde rum. Den 14 april kolliderade *Titanic* med ett isberg och sjönk inom loppet av tre timmar. Endast 711 människor kunde räddas och 1515 människor följde fartyget i djupet.

I gryningen den 2 juli mötte man den internationella flottan bestående av 50 örlogsfartyg från 30 nationer. Den fantastiska inseglingen skedde på USA:s nationaldag den 4 juli. *HMS Älvsnavben* var det femtonde fartyget i den första kolonnen med den amerikanska robotkryssaren *Wainwright* som flaggskepp. Med på inseglingen var också *HMS Gladan* och de båda svenska örlogsfartygen förtöjde vid pir 92 på Manhattan.

Man stannade i New York fyra dagar och efter ett kort besök i Portland följde en 15 dygns seglats hemåt och man anlöpte Sverige och Karlskrona den 29 juli.

Olle Melin

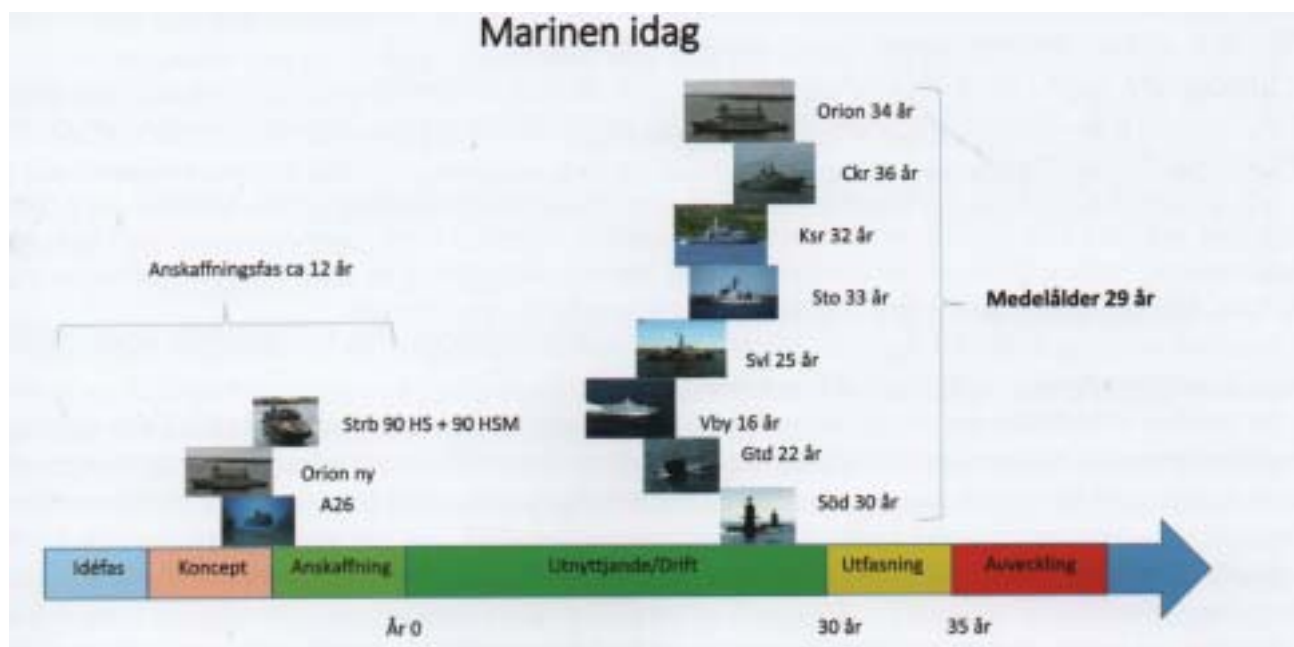
Uppgifter från Älvsnavbens hemsida



En Marin för Sverige

fortsättning från nr 1/2020

Vi fortsätter serien om "En marin för Sverige", ett inlägg från Kungl. Örlogsmannasällskapet. Detta avsnitt speglar situationen 2018, men förändringarna fram till 2020 är små.



Marinen år 2018

Den svenska marinen idag består av sju korvetter, sju minröjningsfartyg, två patrullfartyg, fyra ubåtar, två stödfartyg, ett signalspaningsfartyg, ett ubåtsbärningsfartyg med ubåtsräddningsfarkost (URF), en amfibiebatljon, en röjdykarenhet och ett gemensamt marint logistikförband. Härutöver finns ett fåtal bevakningsbåtar och undervattensspaningsbåtar.

Marinens huvudbas är Karlskrona. Amfibieregementet och en sjöstridsflottilj är baserad i Berga sydost om Stockholm. Vissa reparationsresurser och mindre ledning finns på Muskö, en situation som enligt Försvarmaktens Ledningsutredning kan komma att förändras med en där planerad återupprättad marinstab. En mindre resurs finns i Göteborg och i Gullmarsfjorden.

(Sedan detta skrevs, har Marinstaben återupprättats på Muskö, red anmärkning).

Fartygs- och båtbeståndet är äldre än 20 år, delar är äldre än 30 år. Medelåldern är cirka 29 år. Huvuddelen av fartygen är modifierade i omgångar. Samtliga minröjningsfartyg, stödfartyg, två korvetter, två ubåtar, två patrullfartyg, amfibiebatljonens båtar och ubåtsräddningsfartyget är i behov av ersättning inom cirka tio år.

Efter cirka femton år i tjänst ges fartyg normalt en så kallad halvtidsmodifiering. Den är relativt omfattande och ska ge fartyget förutsättningar att vara operativt relevant under den resterande delen av den planerade livslängden.

Tid mellan beslut om anskaffning av ett nytt fartyg till dess att de kan leverera operativ effekt är upp till tolv år. Besluten att anskaffa två ubåtar av typ A26, 18 stridsbåtar och ett nytt signalspaningsfartyg är naturligtvis steg i rätt riktning, men det ger inte en tillräckligt stor och tydlig förändring av det totala antalet marina stridskrafter för att utgöra ett trendbrott och långsiktigt kunna säkra svenska marina intressen i alla konfliktnivåer.

KÖMS ser inga möjligheter att Sverige med dessa tillförda fåtaliga resurser kan möta kraven från en export- och importberoende nation, att leva upp till de förväntningar, som samarbeten med andra länder och internationella överenskommelser ställer samt att kunna möta osäkerheterna i vårt försämrade geostrategiska läge.

KÖMS anser, att läget för de marina stridskrafterna är mycket oroande. Akademien är av uppfattningen, att stridsfartygen i den svenska marinen är så föråldrade, att beslut om nyanskaffning behöver fattas inom de närmaste två åren. Läget är akut med anledning av att avvecklingen av dagens fartyg inleds redan omkring 2025 med nuvarande planering.

Som framgått tidigare, avser underlaget läget år 2018. I april 2020 kom ett nytt underlag med samma titel och med undertiteln "Hur ska marinen bemannas?", d.v.s., hur ska personalfrågorna i en framtida utökad marin lösas.

Som inledning skriver KÖMS, vad gäller personalförsörjningen:

En Marin för Sverige argumenterar för en tredubbling av marinens krigsorganisation. En sådan utökning förutsätter stor materielltillförsel, förstärkning av den marina infrastrukturen och inte minst fler officerare, soldater och sjömän – såväl kontinuerligt anställda som reservpersonal och värnpliktiga. Det ställer också krav på ökat antal civilanställda, till del i krigsförbanden, men främst i de förutsättningsskapande delarna av marinens skolor, utbildningsstöd, övningsanläggningar, förvaltning, materielltjänst m.m.

I denna skrift, som har "En Marin för Sverige" som utgångspunkt, föreslås, hur den framtida marinen ska bemannas och personalförsörjas.

I denna skrift beskrivs, hur den större organisationen ser ut, hur inflödet till marinen bör se ut och hur fördelarna med såväl frivillighet som värnplikt ska kunna kombineras för att rekrytera och behålla personal.

De olika personalkategorierna och personalgrupperna beskrivs, inklusive hur reservofficerare bör nyttjas och hur mariningenjörer kan återkomma liksom en tänkt utveckling för den medicinska personalen.

Fortsättning följer med utgångspunkt från båda underlagen. Red



VI UTÖKAR VÅRT UTBUD MED HALYARD MARINA AVGASSYSTEM

Halyard är en av ledande tillverkare av kompletta marina våta och torra avgassystem.

- ✓ Ljuddämpare av olika modeller
- ✓ Kund anpassade ljuddämpare
- ✓ Rosfria sprayheads
- ✓ Separatorer för generatorer
- ✓ Kompensatorer
- ✓ Skrovgenomföringar
- ✓ Tillbehör, klammer, larm mm.
- ✓ Ljudisolerings material, rör och slangar



TRANSAUTO.SE

Förrådsvägen 6, 151 28 Södertälje
+46 8 554 240 00



TRANS-AUTO AB

Driveline systems for mobile and marine applications

"Till flydda tider återgår"

Några minnen från sjöfartsstaden Örebro

"Till flydda tider återgår, min tanke än så gärna..." skriver Runeberg i *Fänrik Ståls Sägner*. Som född och uppvuxen i Örebro fram till studentexamen 1961, glädde det mig att läsa "Bosse från Kolmården" trevliga artikel om Sjöfartsstaden Örebro i förra numret av tidningen. Med min bakgrund skulle jag kunna skriva mycket om Örebro som sjöfartsstad, men jag skall försöka begränsa mig.

Bosse finner det svårt att hitta en örlogsinriktad koppling till Örebro. Då kan jag berätta, att min pappa, som visserligen var arméofficer vid I 3, var synnerligen marint intresserad och hade velat bli sjöofficer, om inte hans pappa hade avrått honom. Han var på 1950-talet ordförande i Föreningen Sveriges Flottas lokalavdelning i Örebro och tog i den egenskapen initiativet till att anordna örlogsbesök i staden. Jag vet, att 1956 kom några motor-*torpedbåtar* ur 4.mtbdiv på besök (en av båtarna besökte också ett av grunden på Hemfjärden) och året därpå några minsvepare typ mindre (M-båtar) ur 6.minröjningsavdelningen. Det var mycket uppskattade besök. Pappa kallades av oss bröder på skoj för "Chefen för Hjälmarens marindistrikt". Intresserade bussades till Hjälmare Docka, där de fick komma ombord och sedan följa med ner genom slussarna i Hjälmare Kanal ut på Storbjälmar och via Mellanfjärden och Hemfjärden upp för Svartån och Slussen för att förtöja nedanför Örebro Slott.

Med säkerhet vill jag påstå, att *Spiggen* aldrig har besökt Örebro. Däremot en annan inlandsstad, Jönköping 1959. Hon har också seglat upp för Fyrisån till Uppsala, för mig oklart vilket år.

En annan örlogsmarin koppling till Örebro är att staden har fostrat flera framgångsrika sjöofficerare, t.ex. amiralerna Bror Stefenson och Christer Kierkegaard. Därtill kan nämnas min kusin och FM tidigare ordförande Ville Frithz, min bror Hans och jag själv samt flera andra, liksom blivande underofficerare och underbefäl.

Ytterligare en örlogsmarin koppling: 1958 startades en Sjövärnskårens Aspirantskola i Örebro. Jag började direkt och genomförde alla tre årens utbildning. På vintrarna hade vi varje vecka teoretisk utbildning på Karolinska Läroverket (Karro), där nästan alla gick, eller på en kasernevind på I 3. Vi drillades hårt, inte minst i morsesignaler. Som lärare hade vi en entusiastisk löjtnant i flottans reserv. När det kom till de s.k. Serietävlingarna mellan landets Sjövärnsflottiljer på Sjökrigsskolan i Näsby Park, vann vi nästan allt. Första året, som "kaniner", blev vi totalt tvåa i lagtävlingen, trots att de stora SVK-flottiljerna ställde upp med tredjeårs aspiranter i sina lag. De två följande åren vann vi överlägset. Då kan jag säga att "bondkaninerna från skomakarstaden" inte var särskilt populära bland övriga aspiranter! På somrarna låg vi första

året på Kopparholmarna och därefter på Kvarnholmen vid Stavsnäs.

Slutligen några ord om handelssjöfarten på Örebro. När jag var pojke i början på 1950-talet, var det sommartid fortfarande en livlig sjötrafik till och från Örebro. Mina föräldrar hade sommarställe vid Norra Essundet, mellan Hemfjärden och Mellanfjärden, genom vilket all trafik till Stockholm och andra Mälarhamnar gick. Passagerarbåtarna *Örebro I, II* och *III* trafikerade Stockholm med avgångar från Örebro varje dag kl 1700 med tilläggning vid Riddarholmskajen kl 0730 följande morgon. Det var med visst vemod jag som 15-åring 1957 for med *Örebro III* på den allra sista turen till Stockholm. Därmed gick en mer än hundraårig passagerarsjöfart mellan Örebro och Stockholm till historien.

Men det förekom också lasttrafik. Bogserbåten *Hjelmaren* kom regelbundet med 6 - 7 stora kollastade pråmar på släp och då och då kom mindre lastfartyg med styckegods. Varje vecka passerade tankbåtar med bensen och olja in till Örebro oljehamn. Tyvärr grundades *Hjelmaren* successivt upp och tankbåtarna kunde inte ta full last. 1969 fick Rederiaktiebolaget "Örebro Tank" ge upp oljetransporterna i kampen mot långtradare, SJ och Hemfjärdens gyttja.

Mycket skulle kunna tilläggas, men med dessa rader hoppas jag kunna komplettera och sprida ytterligare kunskap om Örebros sjöfartshistoria, en historia som så förtjänstfull började berättas av "Bosse från Kolmården" i förra numret av tidningen.

Gustaf von Hofsten



M 16 var en av de minsvepare som 1957 besökte Örebro. Det var ett av stadens innevånare mycket uppskattat besök.



Man kan förundras över, hur det var möjligt att kunna bogsera upp till åtta fullastade kolpråmar, men varje pråm kunde styras av en man från styrhytten akter. Kanske var det också så att det fanns en svagare motor i varje pråm. Hela ekipaget skulle ju ta sig igenom de nio slussarna i Hjälmare Kanal



På Storhjälmaren kunde de motortorpedbåtar (här T 42) som deltog i besöket i Örebro 1956 använda sina fartresurser. Annat var det på Hemfjärden in mot Svartån och Örebro, där man tvingades gå i en muddrad ränna. Icke förty lyckades en båt hitta den enda grundklacken i fjärden. Missödet avlöpte ändå lyckligt



Att det var en ganska mäktig Örebroflotta av passagerarfartyg framgår av bilden från Skebäck varv i Örebro, där vårrustningen är i full gång. Bilden är sannolikt tagen någon gång på 1930-talet



Vid passage av Norra Essundet kunde den embarkera, som ville följa Örebrobåten till Stockholm. Eftersom den gamla ångbåtsbryggan sedan länge skattat åt förgångelsen, krävdes "utrodd". Då ångfartyget alltjämt hade fart genom vattnet krävdes det gott sinne för relativa rörelser, kunskap om hur ett enpropellrigt ångfartyg kastar vid back och både kraft och snabbhet vid årorna i det strömutsatta sundet. När förändan tagits emot och man kommit in genom lastporten i fartygsidan, minns jag som pojke fortfarande den underbara känslan av DET STORA ÄVENTYRET då maskintelegrafens klingande förbådade att farten togs upp på nytt. Det blev den allra sista resan för Örebro III



Älvsnabbens gatstenar



När Älvsnabben på stapelbådden under andra världskriget förvandlades från handelsfartyg till örlogsfartyg, använde man sig av drygt 60 000 storgatstenar som barlast. I samband med skrotningen 1984 lades gatstenarna upp vid Verkökajen (nuvarande färjeläge för Stenaline) för försäljning.

En av de, som passade på att förse sig med stenar, var Philip Nielsen.

Han tog nu i vår kontakt med Stefan Leo i Malmö och skänkte honom en av sina stenar väl förpackad i ett sjökort och försett med ett äkthetsintyg. Stefan är mycket engagerad i Älvsnabbens öden och verksamhet.

Phillip

Så här skrev Philip.

Äkthetsintyg

År 1982 såldes Älvsnavben som skrot till A Lindbergs Metaller i Karlskrona. I barlasten fanns drygt 60 000 Bohusländska gatstenar.

Skrotningen av Älvsnavben utfördes på Verkö vid nuvarande Stenakajen. I april 1984 hade Älvsnavben skrotats ned till nedre botten av skrovet. Alla gatstenar, som var med som barlast, lades upp på kajen för eventuell försäljning.

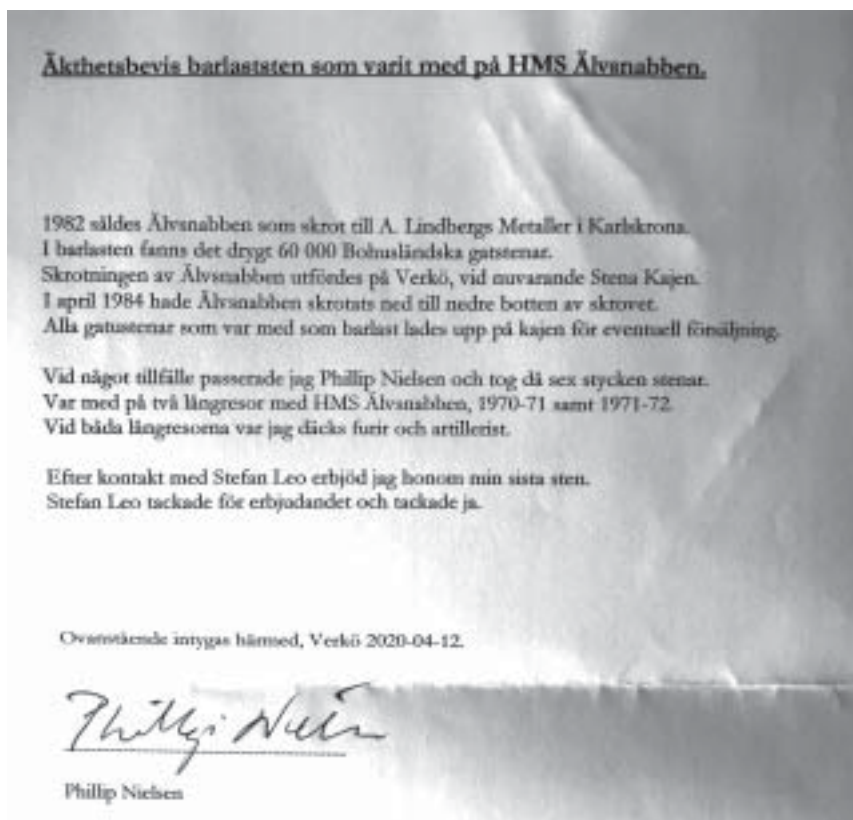
Vid något tillfälle passerade under-tecknad Philip Nielsen och jag tog med mig sex stenar.

Jag var med på två långresor med HMS Älvsnavben, 1970 – 71 samt 1971 – 72. Vid båda långresorna var jag däcksfurir och artillerist.

Efter kontakt med Stefan Leo i Malmö, erbjöd jag honom min sista sten från Älvsnavben.

Stefan Leo tackade för erbjudandet och tackade ja.

Ovanstående intygas härmed. Verkö
2020-04-12



Skrotning av Älvsnavben. Foto Olle Melin

Ur Kjell Närkhammars fotoarkiv

Denna gång har jag valt att ta med en översiktsbild över Örlogsvarvet i Karlskrona, numera SAAB Kockum. Bilden är i form av ett vykort, som är poststämplat 1940, d.v.s. under andra världskrigets inledning. Jag tror inte, att fotot är taget detta år, för bilder från världskriget med samma motiv är näst intill obefintliga och dessutom är antalet fartyg på bilden betydligt färre, än de var under kriget.

Men många av byggnaderna, som finns på bilden, är ännu kvar och är i bruk.

I förgrunden syns delar av varvsmuren, byggd åren 1830 – 1838 och här handlar det inte om någon befästningsmur utan helt enkelt ett ovanligt högt industristaket byggt i sten. Varvsmuren var i ursprungligt skick cirka två kilometer lång. De östligaste delarna av muren revs i början av 1960-talet i samband med byggandet av varvets nya verkstadsbyggnad.

Innanför muren ser vi de s.k. femfingerdockorna, ett projekt som tog 100 år att bygga. Tanken var, att man skulle bygga ett docksystem om 31 dockor för att kunna sätta i princip hela örlogsflottan på land. Man startade 1758 med att bygga docka 1 och var färdig 1856 med docka 5. Här avbröts projektet. Om man skulle fortsatt att bygga i samma takt, skulle projektet vara till cirka

2350. Men det var inte pillemausarnas arbetstakt, som styrde, utan brist på medel under långa perioder.

Så lite om byggnaderna i bildens överkant. Längst till vänster syns en skorsten, som tillhörde den gamla ångcentralen. Ångcentralen fanns i den gamla verkstadsbyggnadens norra del. Denna, för sin tid fantastiska byggnad, var i bruk in på 1970-talet och det sista örlogsfartyget, som byggdes där, var minfartyget *Älvsborg*.

Mastkranen i trä byggdes i slutet av 1800-talet och revs i mitten av 1950-talet för att ge plats åt den nya stora kranen, Portalkran 14, som idag är ett byggnadsminnesmärke.

Gamla mastkranen är en välkänd Karlskronasiluett. Den stod färdig 1805 och var i bruk in på 1870-talet. De handdrivna spelen i kranen krävde 96 man, när de utnyttjades fullt ut.

Byggnaden till höger är pumphuset för Femfingerdockorna och Oscarsdockan. Bakom taket på huset syns ett av tornen på Sjökarteförrådet, där även den optiska verkstaden höll hus.

Ett antal örlogsfartyg syns på bilden, såväl i dockorna, som i yttre och inre svajningsrummet. Dessa fartyg är svåra att identifiera.

Olle Melin



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



Örlogsfartyg med kunglig anknytning

Från Gustaf IIIs "Amphion" till Carl XVI Gustafs T 46. Ett 20-tal örlogsfartyg och båtar med koppling till Gustaf III, hertig Karl, Oscar I, Oscar II, Drottning Victoria, Gustaf V, prins Wilhelm, prins Bertil och Carl XVI Gustaf presenteras, ävensom fyra kungliga statsbesök i Helsingfors med örlogsfartyg och Mannerheims statsbesök i Stockholm 1919 med en isbrytare! I boken skildras också Gustaf IIIs äventyrliga sjökrig mot Ryssland 1788-1790 där utgången hängde på ett hår och flera andra dramatiska örlogshistoriska händelser. I boken finns ca 110 oljemålningar, kartor och fotografier. Oljemålningarna är utförda av de kända marinmålarna J.D. Schoultz, Jacob Hägg, Herman af Sillén, Christer Hägg, Håkan Sjöström m.fl. En praktbok! 176 sidor. Pris 450 kr. Numrerad bibliofilupplaga, 150 ex, med exklusiv pärm, 750 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 omgående till angiven adress. Priset inkluderar porto och emballage. För leverans till adress i utlandet tillkommer extra porto med 90 kr.

BOKFÖRLAGET MAGNUS ULLMAN AB

 **båtjuristen**
juridisk ombord
**Specialist på
båtjuridik!**

Kontakta oss så får du kostnadsfritt
en kortare telefonrådgivning om hur
du bör gå vidare i ditt ärende.

0520-22 10 20
batjuristen.se
info@batjuristen.se

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

Vi hjälper dig med lyftet!



Vänd dig med förtroende
till **INTERLIFT!**
Ett starkt val när det gäller
lyft- och materialhantering.

interlift
LYFT- & MATERIALHANTERING

www.interlift.se - Tel. 010 188 22 00



**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.

Ekens
NAVAL AB

SJÖSÄKERHETSUTRUSTNING
GUMMI/RIBBÅTSREPARATIONER

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

KORSORD NR 2

Korsord 1 – 2020

Tyvärr blev det ett fel i korsordets frågor. Kanske var detta orsaken till, att endast fyra förslag till lösning kom in. Lodrätt 5 försvann som lettråd.

Frågan skulle vara: Var Moses och Aron? och svaret var då: LEVITER, vilket alla fyra svarat rätt på.

Jag delar ut pris till alla fyra, som sänt in rätt lösning.

Jag ber om ursäkt för fadäsen, och hoppas att den inte upprepas.

Pristagare blev:

Bengt Östman	Visby
Bosse Petersson	Örebro
Björn Naeslund	Stockholm
Wolfgang Wirtl	Hammarö

GRATTIS!

Som vanligt kommer priser från Jonny Ekdahls produktion.

Nu är det dags för korsord 2 – 2020. Lösning ska vara insänd senast

1 augusti 2020 under adress:

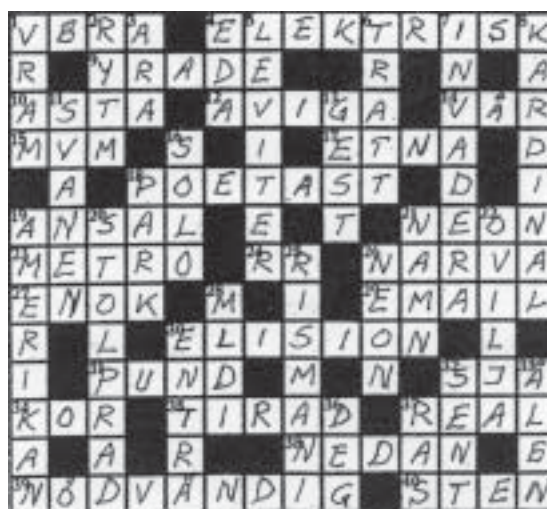
Redaktören Flottans Män

Författarevägen 9

371 63 LYCKEBY

LYCKA TILL!

Lösning Korsord 1 2020



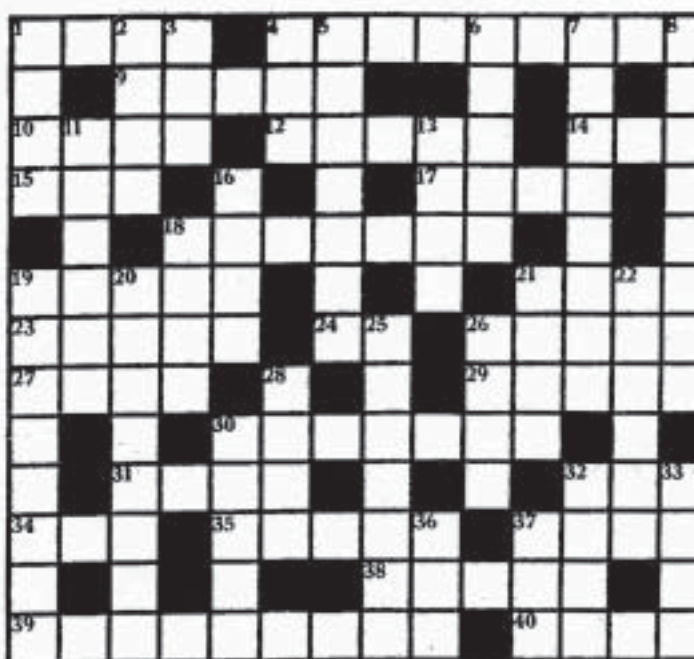
Jonny Ekdahls Knåp och Knep

Vågräta ord.

- | | | |
|-----------------------|----------------------------|--------------------------------|
| 1. Kula. | 19. Järmdricka. | 31. Gudomligt objekt. |
| 4. Årtusende. | 21. Blekingegossar. | 32. Högstämnd lyrisk dikt. |
| 9. Tillvägagångssätt. | 23. Kan kor vara. | 34. Skeppare av Guds nåde. |
| 10. Hoppgudinna. | 24. Vårtecken. | 35. Hästsjukdom. |
| 12. Ädelgas. | 26. Järnvägsknut i Belgien | 37. Högland i främre orienten. |
| 14. Nuvarande år. | 27. Kräva. | 38. Musik med upprepning. |
| 15. Gotlandsgärsgård. | 29. Individualpsykolog. | 39. Jassfurste. |
| 17. Vänsterfärgade. | 30. Anspråkslösa. | 40. Slägs våtmark vara. |
| 18. Rödlurig. | | |

Lodräta ord.

- | | |
|------------------------------------|---------------------------------|
| 1. Fyra sillar. | 32. Ängslas. |
| 2. Varsel. | 33. Omodernt mansnamn. |
| 3. Lärosats. | 36. Regelbundet svängande ljud. |
| 4. Snart. | 37. Gitter. |
| 5. Det högta. | |
| 6. Ollonsynonym. | |
| 7. "Gud med oss". | |
| 8. Minnesanteckningar. | |
| 11. Antik rödfärg. | |
| 13. Dess kompani var inte trovärt. | |
| 16. Kan fluidum. | |
| 18. Stad vid Düna. | |
| 19. Kommande omärkligt. | |
| 20. Kvinnlig talman. | |
| 21. Att pinas. | |
| 22. Minneslista. | |
| 25. Fatalism. | |
| 26. Oenergiska. | |
| 28. Ledsagande dunkande. | |
| 30. Att hålla i handen i datortid. | |



TALLINKSILJA.SE

VI SES OMBORD

 **TALLINK** | **SILJA LINE** 



Välkommen till Riksårsmöte 2020



FM lokalförening Stockholm har fått förtroendet att arrangera Riksårsmöte 2020 och hälsar dig hjärtligt välkommen den 30 augusti – 1 september ombord i Tallink Silja Lines, m/s Isabelle, till Riga.

Vi hoppas på en fin tur genom Stockholms skärgård, ett givande årsmöte med möjlighet att återse gamla vänner, och ett intressant besök i Riga. Som du kan 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 ringer tfn nr: **08-22 21 40** och ange bokningsnummer: **GM 612 878 57**

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 men du/ni får tillgång till hytten redan från klockan 15.30.

Viktigt!

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

Svenska pengar kan användas ombord. I Lettland 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 2020

30 augusti – 1 september

Ombord på m/s Isabelle med destination Riga

Söndagen den 30 augusti

OBS: Svensk tid

13.00 - 16.30	Inmönstring Siljaterminalen, Värtahamnen.
14.00 - 15.30	Förbundsstyrelsemöte, Konferensen däck 10.
15.30	Hytterna klara. Samtliga kan påbörja embarkering.
16.00 - 18.00	Lokalföreningskonferens. 2 deltagare/förening. Konferensen däck 10.
17.30	Isabelle kastar loss.
18.15	Välkomstdrink, information och underhållning med musik. Starlight Palace, däck 8.
19.00	Förbrödringsmiddag, Grand buffét, däck 8. Buffé. Vin/öl och en snaps ingår. Fri bordsplacering.
20.30	Underhållning i Sky bar, däck 11.

Måndagen den 31 augusti

OBS: Lettisk tid (= Svensk tid + 1 timma)

07.00 - 10.00	Specialfrukost i the Chef's kitchen på däck 8.
09.00 - 10.30	Riksårsmöte, Konferensen däck 10.
09.00 - 10.00	Föredrag för medföljande om Lettland. Konferensen däck 10.
11.00	Isabelle förtöjer i Riga.
11.00 - 13.30	Sightseeing. Stadsrundtur eller egna aktiviteter
16.30	Alle man ombord.
17.00	Isabelle kastar loss.
18.00 - 18.45	Underhållning med musik Skybar, däck 11.
19.00	Bankett i the Chef's kitchen, däck 8. Bordsplacering endast vid honnörsbord.
21:00	Mingel och underhållning i Skybar, däck 11.

Tisdagen den 1 september

OBS: Svensk tid

06.30 - 10.00	Specialfrukost i the Chef's kitchen, däck 8.
10.30	Isabelle förtöjer i Stockholm.



Anmälan till Riksårsmötet 2020



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 Riga 150 kr per person

Summa	

Sista anmälningsdag och sista dag för betalning är den 7 juli. Från denna dag är anmälan bindande. Beloppet sätts in på plusgiro 358022-2

Vi ser gärna att du/ni bokar via föreningens hemsida http://www.flottansman.se/stockholm-riksarsmote_2020. Om denna möjlighet saknas ska ifyllt formulär sändas till Kamratföreningen Flottans Män, Teatergatan 3, 111 48 Stockholm



Flottans Män kallas härmed till Riksårsmöte ombord på m/s Isabelle med destination Riga måndagen den 31 augusti 2020 kl. 09.00.

Förslag till dagordning

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. Eventuellt beslut angående medelsdisposition.
13. Beslut angående slutlig budget för år 2020 och preliminär budget för år 2021 samt årsavgift till riksförbundet för år 2022.
14. Kort orientering om verksamheten år 2020.
15. Val av förbundsstyrelse, revisorer och valberedning enl. § 12 i stadgarna.
16. Förbundsstyrelsens propositioner.
17. Eventuellt förslag från lokalförening eller enskild medlem enl. § 15 i stadgarna.
18. Avtackningar. Avslutning.

Valberedningens förslag till styrelseledamöter och revisorer för 2020.

Ordförande					
Örjan Sterner	lof Stockholm	M	Omval	1år	2020-2021
Ledamöter					
Göran Löfgren	lof Karlskrona	S	Omval	2 år	2020-2022
Lars-Erik Uhlegård	lof Göteborg	V	Omval	2 år	2020-2022
Ersättare					
Kjell Johansen,	lof Nynäshamn	M	Omval	1år	2020-2021
Lars I Elofsson,	lof Kristianstad	S	Omval	1år	2020-2021
Bengt Randevåg,	lof Härnösand	N	Omval	1år	2020-2021
Ulf Ångemo,	lof Halmstad	V	Omval	1år	2020-2021
Pers. ersättare för					
				Hansén	
				Löfgren	
				Johansson	
				Uhlegård	
Revisorer					
Jöran Westling,	lof Norrtälje	M	Omval	2 år	2020-2022
Revisorsersättare					
Maud Biärsjö,	lof Stockholm	M	Omval	2 år	2020-2022

Kvarstående/"överlappande" representation

Ledamöter					
Krister Hansén,	lof Stockholm	M	Vald 2019	Kvarstår till 2021	
Cawe Johansson,	lof Sundsvall	N	Vald 2019	Kvarstår till 2021	
Revisorer					
Bo Johansson,	lof Stockholm	M	Vald 2019	Kvarstår till 2021	
Revisorsersättare					
Birgitta Nordenbris,	lof Stockholm	M	Vald 2019	Kvarstår till 2021	

På uppdrag av riksårsmötet

Göran Andersson
Sammankallande

Valberedningen

Under 2019 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.

Riksårsmötet 2020

Coronapandemin har medfört att riksårsmötet, som ursprungligen var planerat till den 24 – 26 maj 2020, flyttades till den 30 augusti – 1 september. Pandemin har emellertid tvingat Tallink att dra ner på sin verksamhet, vilket bl.a. innebär, att *Isabelle* tagits ur trafik och att linjen Stockholm – Riga endast trafikeras av systerfartyget *Romantica*. Tallink kan ännu den 15 maj 2020 inte ge besked om huruvida *Isabelle* kommer att återuppta trafiken under sommaren. För vår del innebär trafik med enbart *Romantica*, att riksårsmötet kan komma att förskjutas en vecka, så att avresa från Stockholm förläggs till söndagen den 6 september istället.

Om du kan tänka dig att resa ut antingen den 30 augusti eller den 6 september 2020 ser vi gärna, att du gör en bokning så snart som möjligt. Därmed får vi en uppfattning om, hur många deltagare, vi kan bli. Gör dock inte någon inbetalning nu, utan avvakta tills vi fått ett klart besked från Tallink. Då kommer du via e-post få en bekräftelse på, att resan kommer att genomföras samt anmaning om att betala för hytt och eventuell utflykt. Om resan inte kan genomföras, eller om den görs på en tid, som inte passar dig, kommer eventuellt redan inbetalad avgift att till hundra procent återbetalas till dig.

Styrelsen
FM Stockholm



Marinen 500 år

Kamrater!

**Marinen fyller som bekant 500 år
7 juni 2022, men hela året är ett
jubileumsår!**

För att ge Flottans Män möjlighet till insyn i marinens förberedelser inför firandet under 2022 och för att vi ska kunna påverka och delta i olika evenemang, har Riksförbundets styrelse bildat en arbetsgrupp, FM Jubileumskommitté 2022. Jubileumskommittén kommer att ha täta kontakter med marinens projektledning för jubileumsåret för att få tidig information och kanske möjlighet att påverka var och när besök av våra sjö- och amfibiestridskrafter med mera genomförs runt våra kuster, liksom vad som i övrigt kommer att ingå i 2022 års satsning. Allt är inte klart i nuläget, men efter hand, som beslut fattas, kommer ni att informeras.

En övergripande information om jubileumsåret finns med i detta nummer av Flottans Män.

FM Jubileumskommitté 2022 utgörs av:

Lars-Erik Uhlegård, Göteborg,
sammankallande, lars-erik@uhlegard.se, 072-397 21 86
Göran Löfgren, Karlskrona,
goran.lofgren@tele2.se, 070-495 80 14
Krister Hansén, Stockholm,
krister@flottansman.se, 070-381 03 12
Cave Johansson, Sundsvall,
astors.farg@spray.se, 070-659 54 65
Lars-Ingvar Elofsson, Kristianstad,
sociala medier, navyman@tele2.se, 076-510 04 72

Det nu hög tid att planera för aktiviteter inom alla föreningar såsom föredrag, studiebesök, studiecirkel och annat, som syftar till ökad kunskap om våra marinstridskrafter inklusive historiska återblickar från ett halvt milennium. Detta liksom framtidsinriktad information är sådant, som bör utgöra vår inriktning under de kommande två och ett halvt åren och inledas så snart pandemiläget gör det möjligt. Dessa tankar kommer att utvecklas vidare efter hand.

Har Ni som medlemmar förslag eller synpunkter, som rör Marinen 500 år, så ta kontakt med någon av oss eller via egen förening, så kommer vi i kommittén att göra vad vi kan, för att vi ska få ett så bra och meningsfullt jubileumsår som möjligt.

Efter hand kommer mer att läggas fast och en årsagenda för jubileumsåret växa fram, som alla kommer att få del av genom våra tidskrifter, hemsidor, sociala medier, särskilda utskick och förmedling via föreningarnas styrelser. En återkommande informationsspalt rörande Marinen 500 år kommer att finnas i alla kommande nummer av Flottans Män tills 2022 är tillända.

2022 startar upp med Marinstridsdagarna i Karlskrona i slutet av januari. Marinens dag 2022 är sedan planerad att genomföras i Karlskrona lördagen den 13 augusti. Någon gång under första halvåret kommer jubileumsboken (i två utgåvor) att släppas ut på marknaden. En av utävarna blir en specialutgåva för Flottans Män. Hur beställning av böckerna kommer att gå till och hur priset blir, kommer att läggas ut på hemsidorna och kommande nummer av tidningen.

Med hopp om bättre tider med ett firande, som märks 2022 och som får hela befolkningen att förstå vad sjöförsvaret har betytt, betyder idag och kommer att betyda för Sverige i framtiden.

Jubileumskommittén

Foto Helikopterflottiljen





Marinen fyller 500 år den 7 juni 2022



Så här ser förberedelserna ut omkring 1 maj 2020

Marinens officiella födelsedag är den 7 juni 2022. Gustav Vasa insåg vikten av en flotta att kunna besegra danskarna. Annars kunde de härja fritt på havet och dessutom försörja belägrade städer vattenvägen. Därför köpte kungen 10 linjeskepp från Lübeck, som levererades till Slätbaken denna dag. Dessa fartyg utgjorde grunden för den kungliga svenska flottan och så småningom utvecklades även ett fast kustförsvar, där den Kungliga flottan och kustartilleriet tillsammans utgjorde det viktiga skyddet av Sveriges kust och sjöterritorium. Den sedermera tillkomna svenska marinen utgörs idag av flottiljer, amfibieförband, marinbas och sjöstridsskola.

Tisdag den 7 juni 2022 fyller Marinen således 500 år, vilket givetvis måste firas!

Planeringen och förberedelser leds av en projektgrupp. I syfte att skapa nödvändigt stöd för projektgruppen organiseras en styrgrupp, som leds av ställföreträdande marinchefen.

Ärenden som är avdömda



- Kungaslupen *Vasaorden* renoveras på Muskö. För närvarande ligger slupen inne i berget, men den kommer att flyttas ut på planen i ett tält för att underlätta för entreprenörer att arbeta med slupen. Den kommer att vara färdig 1 januari 2022.

Den 6 juni 2022 blir det rodd från Slottet till Djurgården med kungligheter.



- Frimärkskommittén har möte under våren 2020, om det blir något jubileumsfrimärke/samling.
- Kontakt är etablerad med Söderköpings kommun för årsdagens evenemang vid Slätbaken. Det finns idéer med korum, minnessten, tidskapsel och kransnedläggning m.m. Klart är, att vissa svenska örlogsfartyg går från

Stockholm till Slätbaken den 7 juni 2022. Vilken typ av minnesceremoni, som det blir, är inte klart.

- Symbol för Marinen 500 år är ett lite svårlost kapitel. Huvuddelen av symbolen kommer naturligtvis att vara Marinens heraldiska vapen, men för att förtydliga, att det inte bara är ett marint evenemang, utan att Marinen faktiskt fyller 500 år, så önskar vi lägga till något med 500. Vi tar hjälp av Högkvarteret och riksheraldiker för att utforma något stilfullt och som inte bryter mot de heraldiska reglerna.

- Örlogsbesök i Lübeck kommer att genomföras under våren 2022. Det blir *HMS Gladan* och *HMS Falken*, som gör ett besök, där vi förhoppningsvis ska se till, att den svenska Marinchefen får träffa den tyska motsvarigheten. Historien säger, att de tio linjeskeppen från 1522 aldrig betalades. Vi får se, om man kan slutföra affären.

- Hernö Gin är intresserade av att framställa en jubileums Navy Strength. På 1700-talet var gin oerhört populärt i Royal Navy och blev sedermera även i andra länders flotta, för gin ansågs vara ett universalmedel mot mycket. Men (inte överraskande) fanns onda aktiviteter ombord på dessa fartyg och i hamnarna. Flera av de mer gin-kunniga officerarna i Royal Navy började misstänka, att deras leveranser av gin utspäddes av destillatörer och grosshandlare. Gin lagrades ofta under däck intill krutpulvret och några kunniga officerare började inse ett enkelt faktum: om gin spilldes ut på krut och kruset bara rök utan att tändas, var det utspädd gin. Endast om kruset fortfarande tändes korrekt, var ginet minst 57%. Och så blev detta gin känt som Navy Strength (marinstyrka). Efter en tid använde marinens officerare detta enkla test att säkerställa, att de fick en riktig styrka.

”Hernö Gin Navy Strength Marinen 500 år” kommer att finnas i Systembolagets beställningssortiment 2022 och kan alltså köpas i hela Sverige.

- Profilprodukter (kepsar och nyckelringar) kommer inte att inköpas av projektgruppen
- Det blir ingen jubileumsmedalj eller jetong.

Jubileumsbok

Det blir cirka 600 sidor i två böcker samlade i en box, som beräknas färdig oktober 2021. Marinen har köpt ett antal svenska böcker, varav 500 exemplar är numrerade och kommer att delas ut av marinchefen.

All text ska vara inlämnad våren 2020. Förlagen Attunda äger rättigheten till boken. Försäljning till allmänheten kommer att ske av Attunda i ett lite enklare format och utan box, detta till ett gångbart pris. Tid för boksläpp är inte klart.

Film Marinen 500 år

Filmprojektet har startat, men har stött på en hel del be-

kymmer. Ett samarbete har påbörjats mellan projektgruppen och ett känt mediaföretag i Stockholm. Det finns ännu inget kontrakt och projektet ligger på planeringsstadiet. Filmprojektet beräknas ta cirka nio månader. Sveriges Television är intresserade av att köpa en timmes visningsrätt och därefter kommer det totala materialet att användas för att göra 10 – 15 korta tiominutersprogram. Dessa kommer att läggas ut som streaming på t.ex. FM YouTube-kanal.

Födelsedagsveckan

Under helgen, som är precis före själva födelsedagen, kommer det att bli ett stort evenemang i Stockholm. Som en del i firandet har man fått Pre Sail Conference för Baltops. Det innebär, att alla örlogsfartyg, som är med i Baltops, kommer att vara förtöjda från fredag till tidigt måndag morgon i Stockholm och då naturligtvis inte vid kajerna närmast centrum utan i alla delar av Stockholms hamnar. Det finns en överhängande risk, att kajmetrarna inte räcker, så det planeras för en hel del bojfortöjningar också. Förutom de örlogsfartyg, som ingår i Baltops, så har det inkommit förfrågningar från länder i alla världsdelar att vilja delta i firandet. Just nu har Marinbasen bokat för cirka 70 örlogsfartyg.

Tabellen nedan visar lite av de aktiviteter, som är planerade under helgen.

Stockholms stad är med i planeringsarbetet

Festlighet i Karlskrona

Evenemanget genomförs som en del i Marindagen 2022, som blir i mitten av augusti. Förutom de aktiviteter, som normalt finns i Karlskrona under Marindagen, kommer utökning att ske med: - *fler utställningar – sjöflyget på Stumholmen – grillkväll i Repslagarebanan – musikafon med Marinens musikkår – festligheter i Sjöofficerssällskapets regi.*

Festligheter i Göteborg

Under våren 2022 ska Marinen försöka förlägga en övning på Västkusten, för att så många enheter som möjligt

ska få chansen att komma till Göteborg. Plats och typ av evenemang är ännu inte planerat för Göteborgshelgen. Förslag mottas tacksamt.

Marinens Musikkår

Musikkåren kommer naturligtvis att engageras vid alla de stora aktiviteterna, i vissa fall vid flera olika evenemang samma helg.



Hemsida och sociala medier

Projektgruppen har ansökt om att få starta en hemsida, som ska administreras av Sjöstridsskolan. Hemsidan planeras vara i gång efter sommaren 2020. Här kommer all information att samlas och det ska vara möjligt att göra bokningar etc.

Facebook och Instagram för Marinen 500 år kommer förmodligen att finnas under 2020.

E-mail till projektgruppen Marinen 500 år är: marinen2022@mil.se

Vad kan vi hjälpas åt med?

Flera örlogsbesök längs den svenska kusten kommer att arrangeras under 2022. En evenemangsplan kommer att publiceras för att därefter upprättas efter hand. Datum för arrangemangen i Karlskrona och Göteborg kommer att fastställas inom kort, vilket innebär möjlighet att börja planera för deltagande.

Alla är välkomna med kreativa förslag för att förgylla firandet av Marinen 500 år. Föreslå vad ni själva kan bidra med!

3 juni Fre	4 juni Lör	5 jun Sön	6 juni Sön	7 juni Mån
Firande med	Marines bal	Workshops på	Nationaldagen	Födelsedagen
Allmänheten/	Stadshuset	marina museum	Bidrar till	Firas till sjöss vid
FM-upplysning		Open ship mellan	nationaldagen i	Slätbaken
<u>Förslag</u>		fartygen	Stockholms stad	
Kungsträdgården		Kajshower	Rodd	
Alt platsen		<u>Förslag</u>	Kungaslupen	
Nedanför Slottet		Middag Vasa-	<i>Vasaorden</i>	
		Museet	Slottet –	
	Stockholm		Djurgården	
	Maraton			



Det svenska ubåtskriget

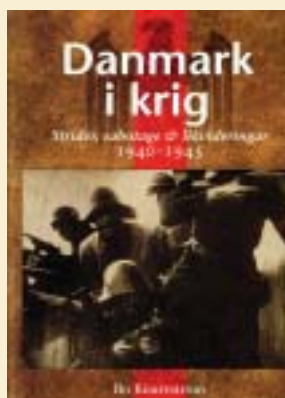
Boken, som kom ut 2019, är skriven av professor Ola Tunander, som tidigare utkommit med tre böcker i ämnet. För en i ämnet oinsatt, dit jag räknar mig, är det svårt att avgöra om detta är sanning eller konspirationsteorier. Genomgående i boken är, att undervattenskränkningarna under Kalla kriget utfördes av västmakterna.

Boken är på hela 415 sidor, varav 38 sidor är noter och den är skriven som en forskningsrapport. Den omfattar tre delar, *Det svenska ubåtskriget*, *Ubåtarna* och *De psykologiska operationerna*. Man kan konstatera, att ubåtar spelade en central roll i Östersjöområdet och utifrån detta, utgår författarens forskning. Förlaget presenterar boken som ett resultat av 30 års forskning i ämnet.

Jag avstår från vidare presentation med hänsyn till min okunskap i ämnet, men stöts av, att ibland förekommer rena påhopp på marinofficerare. Jag rekommenderar de läsare, som vill ha en djupare analys av boken, att läsa Per Anderssons recension av boken i Tidskrift i Sjöväsendet nr 1 år 2020, med ett genmäle av författaren i Tidskriften nr 2 2020, till vilket Per Andersson har gett en kommentar.

Medströms bokförlag.
ISBN 978-91-7329-140-8

Olle Melin



Danmark i krig

Strider, sabotage och likvideringar 1940 - 1945

Danmark uppfattas ofta som ett stilla bakvatten i andra världskrigets malström, men i denna boken tecknas en annan bild av händelserna. Även om Danmarks städer inte låg i grus och aska 1945, så hade ockupationen inneburit stora påfrestningar för befolkningen. Kanske är det mindre känt, att Köpenhamn under det sista krigsåret kunde räknas till en av Europas mest terrordrabbade städer. Varje natt hördes explosioner, skottlossningar och utryckningsfordonens sirener. Motståndsfolk och tyska säkerhetsförband utkämpade med allt tätare mellanrum eldstrider, där ingen pardon gavs eller förväntades.

Den tyska anfällsrörelsen mot Danmark genomfördes den 9 april 1940 genom att tyskarna från fem olika platser avancerade norrut in i Danmark och ockuperade Jylland, Själland och Fyn. Bron mellan Själland och Falster besattes. Flygfältet vid Ålborg intogs genom luftlandsättning. Flygbasen i Værlose anfalls redan kl 0500 på morgonen. På andra platser, vid Gedser, Korsør och Nyborg anlöpte tyska fartyg, som snabbt lastade av trupper. Likaså intogs bron över Lilla Bält, livsnerven mellan Jylland och ön Fyn, genom en djärv landstigning. I gryningen hade flera tyska skepp landstigit vid Langelinie i Köpenhamn utan att ha konfronterats av danska kustförsvaret och gått rakt in mot huvudstaden. Hela Danmark togs denna dag med total överraskning.

Efter hand bildades motstånds- och partisansgrupper, vilka beskrivs ingående och hur fabriks- och järnvägssabotage och systematiska aktioner riktade mot tyska transporter och järnvägsgods genomfördes. Transportvagnar med förnödenheter och reservdelar till Luftwaffe, Kriegsmarine och Wehrmacht sattes i brand eller sprängdes.

I november 1943 smugglades generalmajor Kristian Knudtzon och ytterligare två höga officerare över Öresund till Sverige. Uppdraget var att samla alla militärt utbildade danska män, som av olika anledningar hamnat i Sverige. Målsättningen var att försöka ställa upp en liten slagkraftig armé samt att skaffa beväpning och utrustning

både till denna och motståndsrörelsen. Man inrättade en militär stab i Stockholm och knöt kontakter med svenska myndigheter. En nyckelperson i sammanhanget var chefen för Statens Kriminaltekniska Anstalt, docent Harry Söderman. Redan 1942 bidrog Söderman till, att regeringen sanktionerade uppförandet av en norsk styrka - Polititropperne - på svensk mark. Den officiella beteckningen "Polistrupperna" på den danska armén var vilseledande och tänkt att dölja det verkliga syftet för tyskarna.

Den slutliga frågan är, om det var rätt eller fel att gå till väpnat motstånd mot en nazistisk diktatur och en inhemsk regering, som samarbetade med ockupationsmakten? Ett eget kapitel för kritisk analys hade kunnat tillfogas. Författaren avslutar boken med att konstatera, att oavsett vilka incitament, som männen och kvinnorna i motståndsrörelsen hade för att gå in i kampen, så kan han inte annat än känna genuin tacksamhet, för vad de gjorde och deras offer!

Författaren **Bo Knarrström** är arkeolog, författare och konsult i militärhistoriska sammanhang. Har utgivit ett antal militärhistoriska böcker.

Boken på 270 sidor innehåller även ett stort antal tidsenliga foton och kartor.

Förlag: Informationsutvecklarna

Förlag, Växjö. Utgiven 2016.

ISBN : 978-91-87999-11-6.

Stellan Andersson



Flykten genom Berlin

I mitten av augusti 1961 påbörjades i rekordfart bygget av Berlinmuren, som över ett dygn skilde familjer, arbetskamrater m.fl. åt. Att dåvarande Östtyskland på detta sätt hindrade normala gränspassager, fick i många avseenden katastrofala följder. Åtgärden motiverades av den flykt av människor från öst till väst, som hade sin kulmen tidigare under året.

Ett antal studenter från Lund var aktiva under ett antal år med att hjälpa, främst studenter, att fly från Östberlin till Västberlin. Två, som i detta sammanhang kan kallas för huvudpersoner, var Leif "X:et" Persson (1939 – 2017) och Ingemar "Kristian" Kristiansson (1939 – 2017).

Om dessa och många andra, om flyktmetoder och mycket annat har författaren och journalisten Karin Westin Tikkanen skrivit i boken *Flykten genom Berlin*.

Hon beskriver i boken inte bara den svenska medverkan i flyktförsöken, men de ovan nämnda svenskarna kom ändå att stå i centrum för händelserna. Ett exempel på verksamheten är just Leif Persson, som samlar ihop svenska pass, som används för att smuggla ut östtyskar genom Checkpoint Charlie. Den våghalsiga flykthjälpen fortsätter, men två år senare grips Persson av Stasi och fängslas i Östberlin.

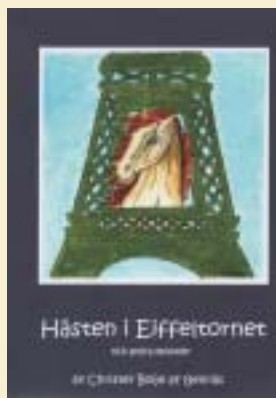
Det här är en mycket intressant och välskriven skildring av de förhållanden, som rådde i Östtyskland under denna tid av det kalla kriget. Författaren berättar om muren, om DDR och Stasi och om de människor som valde att fly.

Författaren har kunnat utnyttja tidigare hemligstämplat material från Stasiarkivet i Östberlin och från svenska arkiv, vilka i boken återges för första gången.

Historiska Media.

ISBN 978-91-7545-687-4.

Olle Melin



Hästen i Eiffeltornet

Den här boken har undertiteln, *episoder och essäer*. Kopplingen till marinen och flottan finns bl.a. i kapitlet Flottan och *Nya Varvet* och handlar mycket om ett barns upplevelser av faderns tjänstgöring. Fadern var sjökapten och kallades in, när andra världskriget startade och han kom att tjänstgöra stor del av kriget på olika minsvepningsfartyg.

Författaren Christer Boije af Gennäs blev civilingenjör och bokens fortsättning handlar mycket om arbete på Ericson, televerket med flera platser. Rena memoarer och minnen blandas med olika episoder och med små essäer i skilda ämnen.

Boken är lättläst och småtrevlig i sin framtoning och kan varmt rekommenderas till läsning. Författaren skriver själv i sitt förord:

Boken handlar kanske egentligen om Slumpen – den illustrerar, hur stor roll slumpen spelar i våra liv. I alla fall i mitt. Slumpens skördar...

Utgiven av författaren, Christer Boije af Gennäs, Norsborg 2020.

ISBN 978-91-984272-1-9

Olle Melin



Jagarincidenten vid Färöarna 1940

År 2015 anordnade Flottans Män tillsammans med Kungl Örlogsmannasällskapet och Sjöhistoriska museet ett symposium med anledning av 75-årsminnet av det jagarköp i Italien, som landet gjorde. Ett antal kännare bidrog var och en med sina kunskaper i ämnet och det hela mynnade ut i ett häfte som bl.a. delades ut till våra lokalföreningar.

Med detta symposium och med de olika föredragen som grund, har nu kommit en bok med titeln *Jagarincidenten vid Färöarna 1940*. Boken har dock kompletterats med nya uppgifter.

Det mest imponerande i sammanhanget är det stora antalet bilder, som finns i boken. För dessa svarar Gustaf von Hofsten, som måste ha tillgång till ett obegränsat lager av bra bilder. Till detta kommer ett antal kartor, som mycket väl passar in i sammanhanget.

För huvudinnehållet svarar Kent Zetterberg, professor emeritus i modern historia. Han var för övrigt djupt engagerad i Flottans Mäns symposium.

När man läser om denna komplicerade historia, så påminns man gång på gång om den insats som förbandschefen, kommandörkapten Torsten Hagman, svarade för. Utan denna insats, är det många som haft uppfattningen, att den räddade Sverige från att dras in i andra världskriget.

Svenskt Militärhistoriskt Biblioteks Förlag.
ISBN 978-91-88885-22-7

Olle Melin





Kapare och Pirater i Nordeuropa under 800 år

Författare: Lars Ericson Wolke, professor i historia vid Försvarshögskolan i Stockholm.

Redan i inledningen klargör författaren skillnaden mellan kapare och pirater. Och boken handlar i stor utsträckning om beröringspunkterna mellan kapande och sjöröveri och hur nära de bägge företeelserna ligger varandra. Kaparna arbetade med direktiv i kaparbrev, ofta skriftliga, i kaparbrev, som reglerade, vilka fartyg som fick kapas och hur rovet skulle fördelas mellan stat, redare och besättning. Piraterna hade enbart rovet och därmed egen vinning och redarens intresse som incitament.

Boken spänner över sjöfart och politik runt Östersjön alltsedan vikingatid och speciellt intressant i dessa dagar, då vi planerar för Flottans 500-årsjubileum. Lika intressant är bokens skildring av den medeltida sjöfarten i våra vatten. Författaren ger en mycket initierad och intressant bild av sjöfarten på medeltiden, där kapning och sjöröveri var vanliga. Det är ingen tvekan om, att en väl organiserad örlogsflotta behövdes för att skapa ordning och reda. Därtill var ju fartyg också ett helt avgörande verktyg för den svenska statens bildande. De kunde användas både till förflyttning av militära enheter och skydd av de svenska handelsfartygen.

Att kapa fartyg var ett betydelsefullt inslag i relationen mellan stater och var ett allvarligt hinder för utvecklingen av sjöfarten.

I boken får man också stifta bekantskap med flera av aktörerna som Klaus Störtebecker, Sören Norrby, Jens Holgesson Ulfstand, Lars och hans syster Ingela Gathenhjelm, tyske Störtebecker, som var verksam på trettonhundratalet och kom att bli en folkhjärte ända in i våra dagar. Han har till och med en öl uppkallad efter sig, som fortfarande säljs. Lars Gathenhjelm, "Lasse i gatan", var ju stor redare, som också fungerade som kapare. Hans syster var gift med en ledamot i Konvojkommissariatet, som organiserade konvojer för handelsfartygen. Detta inrättades 1724 och hade till att börja med säte i Göteborg. Det flyttades till Stockholm 1742 och fick delvis ny sam-

mansättning. Bland annat utsågs Marinchefen till ledamot. Konvojkommissariatet avskaffades 1864.

Min erfarenhet av sjöliv är inte så stor. Den inskränker sig till något drygt år som däcksbefälselev i Svearederiet och militärtjänsten gjorde jag i Kustartilleriet. Men jag har ett starkt minne av ett föredrag på ett klubbmöte i Flottans Män. Det var örlogskaptenen Tony Leijonkvist, som tyvärr avled för några år sedan. Han berättade om sin kommendering på *HMS Carlskrona* i Adenviken i början av 20-hundratalet. Syftet var att på FN:s uppdrag skydda sjöfarten för pirater som härjade i de här farvatten. Som militär hade han fått lära sig att förgöra den lede fi, men på det här uppdraget, så fick han en förståelse för sjörövarna. De var i regel fattiga familjeförsörjare, som inte kunde finna arbeten, som möjliggjorde sin och familjens existens. De försökte då att genom sjöröveri kapa åt sig av västvärldens välstånd. Stormakterna är idag närvarande vid Suez-kanalens utlopp i Indiska oceanen. Det är ju ett strategiskt mycket viktigt område. Så de passar nog på att hålla efter piraterna också. Och FN gör stora ansträngningar för att förbättra infrastrukturen i Afrika och på så sätt förbättra möjligheterna att försörja sig och familjen med hederligt arbete.

Slutligen vill jag framhålla, att den här boken är både fängslande och lärorik och jag rekommenderar att läsa den, inte minst med tanke på planeringen av Flottans 500-årsjubileum.

Förlag: Historiska Media.

ISBN: 978-91-87263-13-2

Christer Warfvinge



När Mannerheim valde Finland Året 1917

Året 1917 var ett dramatiskt år i Finlands historia och inte minst i Carl-Fredrik Mannerheims liv, sannolikt hans mest traumatiska och avgörande år som soldat.

Boken skildrar general Mannerheims sista tid i den kejserliga ryska armén. På toppen av sin ryska karriär befordrades Mannerheim till generallöjtnant den 8 maj 1917 med ansvar för en kavallerikår och ett frontavsnitt väster om staden Suczawa, Moldaviens gamla huvudstad, vilken numera ligger i Rumänien. Utnämningen blev kortvarig. Redan i september 1917 meddelade regeringschef Karenskij, att Mannerheim placerats i reserven i Odessa. Då visste Mannerheim, att han inte längre var önskvärd vid fronten. Det beskrivs också om Mannerheims sista besök hos den ryska tsarfamiljen.

Det mest framträdande är hans besvikelse efter februarirevolutionen, konspirationer med kontrarevolutionärer och den dramatiska vändpunkten i Odessa och resan via Petrograd till Helsingfors.

Tillbaka i Finland började kampen om posten som överbefälhavare för den blivande armén i Finland.

Boken innehåller många brev till hans syster Sophie, som stod honom mycket nära och även till andra anförvanter. Där får man en god bild av Mannerheims känslor av oro och vankelmod, inför vad som händer omkring honom.

Mannerheim blev Finlands store nationalhjärte, men det kunde gått annorlunda. Valet av Mannerheim till överbefälhavare för trupperna, som skulle befria Finland, var långt ifrån självklart.

Författaren har i boken koncentrerat sig på den dramatiska vändpunkten i Mannerheims liv 1917. Boken innehåller också 16 sidor med historiska foton.

Författaren **Matts Dumell** har arbetat med nyhetsjournalistik och filmdokumentärer sedan början av 1970-talet på både svenska och finska.

Utgiven år 2017 av Förlaget.

ISBN 978-952-333-082-5.

Stellan Andersson



Segelflottans sista tid

Boken har undertiteln ...och en man i dess tjänst,

Det här är en märklig bok. Författaren har valt att skriva om sin morfars farfar, som hette Johan Anders Söderström och som levde åren 1811 – 1901. Söderström var, när han gick i pension, Kungl flaggskeppare.

Med hjälp av Tjänste- och meritförteckning, uppgifter från Krigsarkivet och andra källor, kan man följa Söderström, nästan dag för dag, från 1819, när han som åttaåring började i Skeppsgosseskolan, till dess att han blir svärdsman 1865. Från 1865 till 1873 finns få uppgifter om Söderström, men 1873 återfinns han i Flottans nya reservstat. År 1880 tillträder han som tillsyningsman över Nya Kruthuset på Koholmen och blir kvar som sådan till 1893. År 1898 blir han hedersledamot Sjöunderofficerssällskapet i Karlskrona som Kungl flaggskeppare.

Men det är åren 1819 till 1865, som boken i huvudsak handlar. Det är inte endast Söderströms liv, som spelas upp utan en mängd uppgifter finns om händelser under de år, som boken behandlar. Det är allt från världshänder till episoder i familjelivet. Vidare finns det beskrivning av olika fartygstyper, där Söderström ingick i besättningen, namn på fartygschefer, officerare och underofficerare, byggnader, verksamheten på örlogsvarvet och mycket annat.

Det är ett enormt efterforskningsarbete, som författaren Bengt Gullberg lagt ned.

Ett 70-tal tryck (böcker) har utnyttjats liksom ett 40-tal handlingar från Krigsarkivet och Stockholms stadsarkiv.

Boken är mycket informativ och man lever sig nästan in i de förhållanden, som rådde i vår flotta under 1800-talet.

Boken är försedd med ett stort antal bilder och många av dessa har tidigare aldrig varit publicerade. Layouten är mycket smakfull.

Boken har getts ut i en mycket begränsad upplaga. ISBN-nummer saknas.

(Lyckeby antikvariat säljer som ombud boken. Kontakta Hans Svanstein, om Du är intresserad. Telefon 0709581268). Boken kostar hela 900 kronor, men det är den värd!

Olle Melin



Sjöfärder i Österled. En resa i historien

Det här är en mycket intressant bok. Den handlar om ett stort antal resmål, för en som åker båt eller själv seglar över Östersjön. Författaren beskriver platser från Stockholm i väster till Sankt Petersburg i öster, från Gävle i norr till Riga i söder och ett stort antal resmål beskrivs.

Till detta kommer en historisk beskrivning av området, från tidpunkten för Östersjöns tillblivelse fram till järnridåns fall 1990. Denna historiska del ger en verkligt lättläst översiktlig historiektion, där också enstaka händelser finns återgivna på ett utmärkt sätt.

En annan sak, som imponerar, är den omfattande bildsamlingen, som verkligen höjer bokens värde.

Författaren Hans Norman är professor emeritus i historia vid Uppsala universitet och har tidigare skrivit ett antal böcker i historiska ämnen. Han är dessutom en passionerad långfärdsseglare med åtskilliga strandhugg på Åland, i Åbolands skärgård samt i Finska viken.

Boken är tryckt med bidrag från Sune Örtendahls stiftelse och Sjöhistoriska samfundet och ingår i Forum Navale skriftserie som nr 68.

Balkong förlag.

ISBN 978-91-87553-42-4

Olle Melin



Vasaskeppets förlisning

Om regalskeppet Vasa har det skrivits åtskilliga böcker. Precis utkommen är en bok, som författaren Tomas Blom valt att kalla "Vasaskeppets förlisning".

Den startar med att beskriva, om vad som tilldrog sig i Stockholm den 10 augusti 1628 och slutar med ett långt kapitel om, vilka lärdomar man tagit av skeppet, dess förlisning, bärgning och annat. Dessemellan finns beskrivningar om situationen ombord på jungfruresan, lite om vad som gjorts och skrivits fram till det, att Anders Franzén återupptäckte Vasa, om bärgningen och om Vasa idag.

Vill man ha en relativt kort beskrivning av det snart 400-åriga skeppet, så är det här en mycket lämplig bok. Den är informativ, den är lättläst och skriven på ett flytande språk.

Författaren Lennart Blom har en bakgrund som radioman och TV-författare och det kan man förstå, när man läser texten. Utmärkt skriven, enligt min uppfattning.

Boken är inte illustrerad, utan utgiven närmast som en pocketbok.

Historiska Media.

ISBN 0978-91-7789-168-0

Olle Melin



Gubben Rosenbom i Karlskrona

Kungl Amiralitetsskyrkan, Ulrica Pia och Rosenbom tillhör Karlskronas mest välbesökta turistmål. Sommartid är antalet besökande mycket stort och Gubben Rosenbom samlar årligen in en icke oansenlig summa till församlingens verksamhet. Men berättelserna om Rosenbom skiftar nästan lika mycket som färgerna på turistbussarna. Varför står han där och vem är han?

Ett besök i Kronoby i Österbotten, som gjordes i januari 2007, hjälpte till på vägen i sökandet.

Varför står Rosenbom utanför Amiralitetsskyrkan? Varför är denna fattiggubbe placerad utanför Amiralitetsskyrkan?

Det finns två källor, som kan vara viktiga. Den ena källan är Selma Lagerlöfs *Nils Holgerssons underbara resa* och den andra är amiralitetspastor Carl-Axel Malmbergs minnesbok om Amiralitetsförsamlingen, som gavs ut i samband med Karlskronas 300-årsjubileum.

Selma Lagerlöf kan hemma på Mårbacka ha haft en bok av den ryske författaren Aleksandr Pusjkin, *Bronryttaren*, som är en dikt publicerad 1833. Dikten är en hyllning till tsar Peter den store. I Sankt Petersburg utspelar sig i dikten en parallellhistoria till den händelse, som äger rum i Karlskrona mellan Karl XI, Rosenbom och Nils Holgersson. Lagerlöf fann kanske i Pusjkins dikt en berättelse, som hon skickligt kunde använda sig av och som dessutom visar, vilket stort intresse för utomnordiska författare, som Lagerlöf hade.

I Carl-Axel Malmbergs bok *Kungl Karlskrona Amiralitetsförsamling 1680 - 1980* står det i kapitlet om Gubben Rosenbom följande:

År 1672 upprättades ett kontrakt mellan svenska kronan och Kronoby socken i Österbotten, vari fastslogs, att socknen årligen, mot befrielse från gängse knekts- och båtsmansrotering skulle tillhandahålla "30 duglige

skeppstimmermän för amiralitetets skeppsgård". Ett liknande kontrakt upprättades några år senare med Pedersöre socken i Österbotten. I detta stipuleras, att socknen årligen skall upprätta "80 duglige och svars gode timmermän för Örlogswarvet i Karlskrona". Båda kontrakten förnyades med jämna mellanrum under hela 1700-talet fram till 1809, då Finland skildes från Sverige.

Pedersöre storsocken är det som idag utgör Jakobstads-, Karleby och andra intilliggande kommuner.

I Karlskrona har vi Finnagränd och Finska kyrkan. Varför heter de så? Amiralitetsskyrkans timmer kommer med all säkerhet från Baltikum, men det finns de, som hävdar, att Ulrica Pia en gång stått i Finland och där nedmonterats och på nytt rests i Karlskrona. Föga troligt? Men Amiralitetsskyrkan påminner mycket om kyrkorna i Österbotten såväl interiört som exteriört. Utanför kyrkorna i Österbotten eller i deras närhet står det en fattiggubbe och så gör det utanför Ulrica Pia.

Soumen Vaivaisukot eller Finlands fattiggubbar översätts till engelskan *Finlands Wooden men at – alms*, vilket översatt kan bli "Allmosegubbarna". Just allmosor är det, som gubbarna i Österbotten vädjar om till fattiga och sjuka.

I Finland finns idag 119 träskulpturer, varav en är avbildad som kvinna. Den 120:e skulpturen är en tavla i Reso kyrka. Fattiggubbarna finns från Helsingfors i söder till Uleåborg i norr med koncentration till västra Finland och Österbotten i synnerhet. Fattiggubben i Larsmo är Österbottens äldsta, på plats sedan 1782.

Rötterna går tillbaka till medeltidens offerstockar, dessa ihåliga och med järnband försedda sparbössor. De påvliga dekreten kan spåras till åren från 1213 och 1308.

Reformationen avskaffade offerstockarna. 1571 års kyrkoordning nämner, att kollekter skall samlas in till

sjukhus och insamlas i stockar eller kistor. Fattigstockarna kan härledas till år 1649, då drottning Kristina befallde, att fattigstockar skulle uppsättas på offentliga platser. Helgon som bilder skulle vara otänkbart, då detta inte är förenligt med Luthersk tradition. I stället förekom bilder på de bibliska personerna Bartimaïos, en blind tiggare, som satt utanför Jerikos stadspört, omnämnd i bl.a. Markus 10:46 och Lasarus, den arme mannen med bölder. Dessa två förekom som fattigstockar i Seester i Nordtyskland och är daterade till 1613.

År 1772 hävdades det, att fattiggubbarna finns överallt i Sverige. Detta syftar på Österbotten, som då var svenskt. I Karleby (Kokola) finns en anteckning, att fattigbössan inbringar 20 öre år 1671. Traditionen med fattiggubbar har sin begynnelse i just Karleby och Pedersöre storsocken.

Välbärgade människor bar i synnerhet ansvar för fattigvården. Under 1700-talet började en mer organiserad fattigvård växa fram i Sverige/Finland. 1686 års kyrkolag påbjöd, att varje församling skulle sörja för sina fattiga.

En anledning, som först kan tyckas oväsentlig, blir mer intressant, när man betraktar den lite djupare. Finlands befolkning är framförallt boende längs kusten. Just vid kusten skedde handeln. Pengar var därför en vanlig företeelse och i stället för att frakta mjöl, kött och andra förnödenheter till de fattiga, gav man penninggåvor till fattiggubbarna.

I Österbotten har man historiskt ägnat sig åt skeppsbyggeri. I Kronoby socken fanns Jouxholmens amiralitetsskeppsvarv från slutet av 1600-talet till 1700-talets början. Galjonsfigurer, som vi kan betrakta på Marinmuseum i Karlskrona, var också något, man ägnade sig åt på varvet i Jouxholmen. Galjonsfigurerna var inga helgonbilder och de, som snidade dessa, nyttjades också, då en fattiggubbe skulle tillverkas. Även detta släktskap – varv och fattiggubbe – är alltså tydligt.

Det var naturligt, att man som förebild till fattiggubbarna använde sig av de efter krigen kringvandrande och tiggande krigsinvaliderna. Fattiggubbarna i Österbotten, till skillnad från fattiggubben i Karlskrona, är ofta enbenta och stödjer sig på en krycka eller käpp. Många av fattiggubbarna är klädda i soldatens klädsel under 1808 – 1809 års krig.

Finlands äldsta gubbe finns vid Hauho kyrka 5 mil öster om Tammerfors och kallas Bartamaïos, vars livsöde tidigare beskrivits. Denna gubbe har fått ett hugg i huvudet av en rysk sabel, då kyrkan plundrades av en trupp ryska soldater

En del av gubbarna härstammar från 1700-talet, andra är betydligt yngre. Upphovsmännen är uteslutande män av folket; bysnickare, timmermän, kyrko- och skeppsbyggare.

Man delar in fattiggubbarna i tre kategorier:

- Södra Finland. 100 – 150 cm höga. Barhuvade reliefer.
- Mellanösterbottniska typen. 120 – 180 cm höga. Barhuvade reliefer.

- Nordliga. Helfigurer. Står fritt eller lutade mot en vägg. Har hatt på huvudet. 160 – 195 cm.

Rosenbom tillhör den sistnämnda typen. Ofta står det: *Den som hjälper en fattig han lönar Herren, som belönar Honom tillbaka.*

Kronobys fattiggubbe bär texten: *Tänk på mig, då dig går väl, vilket syftar på Går det bra i livet, så nog skall fattiggubben få sin del.*

En kunglig resolution undertecknad 1674 uttryckte, vilka socknar som skulle bilda stommen i den svenska flottans bemanning. Däri ingick inte Kronoby. Kronoby hade redan 1672 tecknat ett kontrakt med amiralitetet att hålla 30 timmermän i kronans tjänst Jacobus Brennerus (Jacob Brenner), kyrkoherde i Kronoby, låg bakom detta kontrakt. (30 timmermansrotar)

1681 börjar Kronobyborna att arbeta vid örlogsvarven, i det som idag återstår av det en gång så väldiga Sverige. 150 man börjar sin tjänst i Karlskrona samma år. 1746 finns det 27 timmermän i Karlskrona från just Kronoby. Fram till 1809 varade detta kontrakt.

I Kungliga Karlskrona Amiralitetsförsamling omnämns gubben utanför Amiralitetskyrkan första gången den 17 december 1793. Det är mycket troligt, att någon vid denna tid skapar Rosenbom i Karlskrona. Båtsmännen och skeppstimmermännen ansågs vara en andra klassens medborgare. De var svenskar, men ändå inte. De behandlades ofta illa och man var snål i sitt förhållningssätt mot dem.

Fattiggubben utanför Amiralitetskyrkan är förmodligen ett arv från Österbotten. Men Rosenbom är också skapad för att påminna om fattigvården och uppfyllandet av 1686 års kyrkolag. Men han kan också vara en protest mot den svenska överheten.

Kronobybon Jan-Erik Rudnäs har dokumenterat alla Finlands och Sveriges fattiggubbar. I Sverige finns förutom Rosenbom ytterligare nio gubbar. Markus Leppo historiker vid Helsingfors universitet och arkitekt Kaija Santaholma har båda dokumenterat kring gubbarna och bedömt, att ursprunget är Österbotten.

Vem var Rosenbom

I Sven-Öjvind Swahns bok *Gubben Rosenbom och andra historier från Karlskrona*, skulle förebilden för Rosenbom vara konstapelmatten (Mått) vid flottan Mats Rosenbom och han skulle av frusit ihjäl vid kyrkotrappan nyårsafton 1717 efter att ha gått en tiggavandring på Drottninggatan nyårsaftonens eftermiddag och kväll.

Mats Rosenbom har funnits i Karlskrona och ägde enligt fastighetsförteckning redan år 1700 ett hus vid Sundsmaren, nuvarande Chapmansplan. Om denna Mats Rosenbom var förebild för fattiggubben, så har han avlidit redan 1706 eller möjligen 1711. Han var i så fall konstapel vid flottan, en underofficer, som hade att hantera kanoner, kulor och krut. Enligt tillgängliga kyrkoböcker fick åren 1706 och 1711 konstapelänkor pengar efter



avliden make, så kallad nådemånad. Vilket år, som är det rätta är omöjligt att säga. Rosenbom kan också ha avlidit på annan ort, t.ex. vid kriget mot Polen 1705 - 1706. Det är med all säkerhet inte Mats Rosenbom, som stått modell för fattiggubben.

I Kronoby hävdar man, att gubben fått sitt namn efter en bokhållare vid Amiralitetets skeppsbyggeri, Anders Rosenbom, som fanns vid varvet på 1690-talet. Han var känd för sin snålhet och de finska skeppstimmermännen skulle som hämnd för bokhållarens girighet ha skapat Gubben Rosenbom.

När namnet Rosenbom dyker upp första gången är oklart, men troligen först in på 1800-talet och då endast med Gubben.

Med nuvarande underlag är det omöjligt att säga, vem som stått modell för gubben.

Gubben Rosenbom idag

Den ursprungliga Gubben Rosenbom står idag inne i kyrkan nött av väder och vind. Gubben utanför är ett verk av bildhuggaren vid örlogssvarvet Karl Karlsson, mest känd som Hästö-Kalle. Han gjorde kopian 1956 av teak från ett skrotat pansarskepp.

Även Hästö-Kalles gubbe hade under 65 år påverkats av vädrets makter och våren 2007 genomfördes en omfattande renovering av gubben vid Kockums, Karlskronavarvet.



Hästö Kalle

Nils Holgersson

Selma Lagerlöfs bok "Nils Holgerssons underbara resa" kom ut första gången den 24 november 1906. På ett-hundraårsdagen avtäcktes vid infarten till kyrkan skulpturen "Sprungen ur boken" skapad av konstnären Ralf Borselius från Hammenhög. Skulpturen har tillkommit genom en donation av till Stadsbudskåren i Karlskrona, som i samband med avtäckningen överlämnade statyn till Amiralitetsförsamlingen. Det är utan tvekan så, att Selma Lagerlöfs bok gjort Rosenbom känd över delar av världen. Men beträffande Gubben har hon fel. Rosenbom fanns inte ombord på Dristigheten under Viborgska gatloppet.

Kronoby i Finland

Kronoby ligger cirka 11 mil norr om Vasa och med Jakobstad som närmaste större stad. Kronoby kommun har cirka 6 700 invånare och utgör en utpräglad jordbruksbygd. Den största arbetsgivaren är en förpackningsindustri med 450 anställda följd av kommunen med 430.

Kronoby är i dag en av Finlands cirka 250 kommuner. 84% av invånarna är svenskspråkiga. Svenska folkpartiet dominerar stort i politiken.

Förutom tidigare nämnd industri förekommer tillverkning av lantbruksmaskiner, läder, tryckimpregnerade stolpar m.m.

Prost startade skeppsvarv

Mitt ute i den finska ödemarken ligger ett museum, som påminner om det amiralitetsskeppsvarv, som var beläget här åren 1673 - 1704 och där det under denna period byggdes 63 skepp, i huvudsak lastdragare. Mitt i området stod en minnessten, där namnet Karlskrona förekom och detta med anledning av, att skeppstimmermän från trakten drog till Karlskrona från 1680. Att verksamheten fick en kort livslängd beror dels på bristen på skeppstimmermän men också på landhöjningen, som omöjliggjorde sjösättning av fartygen. Sedan varvet lades ned 1704 är landhöjningen på platsen cirka 3 meter. Den som startade



Fattiggubben i Kronoby



Fattiggubben vid Jakobstads kyrka



*Fattiggubben vid Larsmo kyrka,
Österbottens äldsta*



Infarten till skeppsvarvet, idag museum



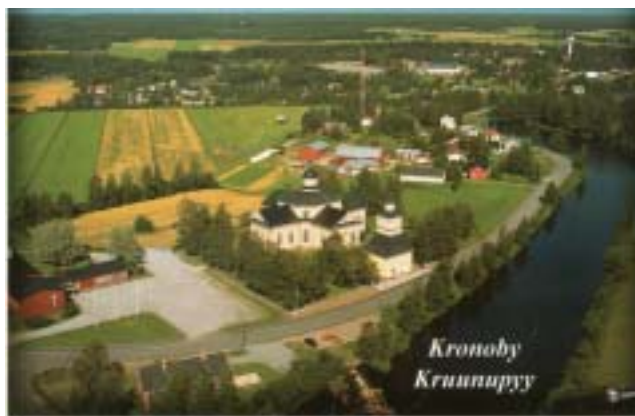
Minnesstenen skeppsvarvet på Jouxholmen

verksamheten vid varvet var prosten i församlingen, Jacobus Bennerus.

Museet har kunnat byggas upp tack vare "talko" från markägaren, Jan-Erik Nyros. Talko är finska för ideellt arbete.

Kronoby församling och kyrka

Kronoby kyrka från mitten av 1800-talet är liksom Ulrica Pia i Karlskrona en korskyrka i trä. Till kyrkan hör också en klockstapel och det är i anslutning till denna, som fattiggubben är placerad. Nuvarande fattiggubbe är från 2006 och ersatte då en gammal med samma utseende. I kyrkan finns bl.a. en vägg med altarmålningar, 12 stycken, som nästan i serieform beskriver olika episoder från bibeln.



Kronoby kyrka och klockstapel

Andra besöksmål

I Kronoby har en gång funnits en av Finlands två spetskekolonier. Platsen heter Korpholmen och på platsen har i dag Hembygdsföreningen byggt upp den gamla kyrkan i en autentisk återgivning. Kyrkan invigdes i juli 2007, när Kronoby kommun firade 400 år.

Hembygdsgården, gamla byskolan, folkhögskolan, Kronoby kommunkontor, båtmuseet i Bosund, Larsmo kyrka och fattiggubbe samt Jakobsstads kyrka och museum är andra mål värda att besöka. Folkhögskolan, som är en av 16 i Finland, drivs av fem kommuner, nämligen Karleby, Kronoby, Jakobsstad, Pedersöre och Larsmo.



Hemslöjd från Kronoby

Totalt genomgår cirka 1000 elever årligen utbildning vid skolan.

Spår av Blekinge

I hembygdsgården fanns bonader, som mycket påminde om Blekingesöm. Det sägs, att kvinnor, som följde skeppstimmermännen till Karlskrona och återvände till Kronoby, tog med sig detta hantverk.

Det kan vara så, att vår egen blekingseka skulle inspirerats av den österbottniska fälbåten. Fälbåtar finns i stor omfattning vid Båtmuseet i Bosund. Vissa typer av fälbåtar påminner starkt om blekingsekan. Fälbåten är dock byggd i fur, eftersom ek saknas i dessa trakter. Den fallande stäven, bordläggningen och akterspegeln, som finns på vissa fälbåtar kan ha varit inspirationskälla för blekingsekan. Fälbåten används i huvudsak av säljägare, men har självklart också andra användningsområden. I vissa fälbåtar är akterspegeln möjlig att ta bort. Detta var till för, att man skulle kunna ta ombord kreatur i båten. I Blekinge kallades i äldre tider akterspegeln på blekingsekan för kobjälke.

Avslutning

Denna artikel ska försöka visa, varför Rosenbom står, där han står. Men vem Rosenbom egentligen var, är fortfarande ett frågetecken. Besöket i Finland gav vissa ledtrådar, men gav också mycket kunskap om de skeppstimmermän, som lämnade området för tjänst i Karlskrona och de ömsesidiga influenser, som finns mellan Karlskrona och Österbotten.



Ovanstående artikel är ett utdrag av en artikel ur Årsbok för Marinmusei vänner 2007 skriven av amiralitetspastor Henrik Lindén och under tecknad redaktör.

Jan-Erik Rudnäs bok om Sveriges och Finlands fattiggubbar

600 kilometer på 26 dagar tvärs över Grönland



På väg österut

Mats Svensson, yrkesofficer och dykare, tjänstgör till vardags vid Dyk- och navalmedicinskt centrum i Karlskrona. År 2019 genomförde han en skidtur tvärs över Grönland. Vi låter Mats själv berätta om turen.

Jag har alltid tyckt om utmaningar och lära mig nya färdigheter. Våren 2018 bestämde jag mig för att skida över Grönland tillsammans med ett norskt team.

Resan skulle genomföras med Bergans Adventures i Norge och var planerad med start den 4 maj 2019. Totalt var vi 13 gäster, som anmält oss för utmaningen. Expeditionen var beräknad till 26 dagar från västkusten till ostkusten, med en total sträcka på 600 km. Varje deltagare skulle dra sin egen pulka på cirka 80 kg samt vara beredd på att skida 10 - 12 timmar/dag.

Förberedelserna började i september månad 2018, då hela gruppen träffades tillsammans med de två guider, som skulle leda expeditionen. Vi tillbringade tre dagar tillsammans i Nordmarka fjällområde utanför Oslo, med träning och samtal kring rutiner, utrustning etc. Efter tre dagar visste alla, vilka fysiska krav, som väntade oss och nu var det bara att åka hem till Sverige och börja träna

ordentligt samt införskaffa och testa ut den utrustning, som behövdes för expeditionen. Jag lade mycket träning i Västra Marks naturområde i Karlskrona, med att dra bildäck efter mig och med hjälp av sele samt bära tung ryggsäck. Dessutom gjorde jag kompletterande träning med gym, simning, löpning, cykling samt kickboxning. Utrustningen, som jag skulle använda på Grönland, köpte jag in efter hand och testade den i olika miljöer för att utvärdera, vad som passade bäst för mig.

Efter fem månader, februari 2019, träffades hela gruppen igen i Finse fjällområde i Norge. Nu hade vi tre dagar framför oss att öva med utrustning och rutiner i vintermiljö. Vi lastade pulkorna med snö i påsar samt vår personliga utrustning och mat, så att vikten blev cirka 80 kg. Det var denna vikt, som väntade oss på Grönland. Vi skidade därefter 10 timmar/dag tillsammans för att visa guiderna, att vi gjort vår hemläxa och förberett oss med träning och utrustning. Efteråt utvärderade guiderna med oss och vi fick feedback på, hur vi fungerade i gruppen och hur vår fysiska nivå var. Efter denna samling var vi därefter 11 gäster, som var välkomna att åka med för start av Grönlandsexpeditionen den 3 maj 2019. Det som nu väntade oss var fortsatt träning och förberedelser med utrustning, inför avresan.

Den 3 maj landade vi på västkusten av Grönland i den lilla byn Kangerlussuaq, 550 meter över havet efter fem timmars flygning från Köpenhamn. Framför oss väntade nu en dags packning och kontroll av utrustning, innan vi nästa dag åkte terränglastbil ut till platsen, där glaciären och Grönlandsisen startade. Efter att på början av isen lastat pulkorna, satte vi av i ostlig kurs mot vårt mål på ostkusten.

Expeditionen var fantastisk med båda soliga dagar, snöstorm, snöfall och hård motvind. Viddererna var oändliga av snötäcke, som mötte himlen samt fantastiska solnedgångar/soluppgångar med midnattssol under hela maj månad.

Dagarna började med att man vaknade i tältet cirka 0430 och därefter var det avmarsch med all packning i pulkorna klockan 0800. Därefter skidade vi 10-12 skidpass/dag, med 5-10 minuters paus mellan passen. Väl framme på kvällen vid cirka 1730 satte vi upp tunneltält, och därefter påbörjades matlagning, snösmältning för vatten samt kontroll av utrustning och omhändertagande av kroppen. Framåt 2100 var det dags att krypa ner i sovsäcken och sedan sov vi på uppblåsbara liggunderlag till nästa morgon. Maten bestod av grötblandningar, frystorkat, godis/nötblandningar, knäckebröd, salami-korv och smör. Trots all mat jag åt, tappade jag totalt 9.5 kg i kroppsvikt under expeditionen.

Efter 26 dagar nådde vi ostkusten och alla lagmedlemmar var fortfarande med och var vänner. Nästa dag blev vi upphämtade med helikopter, där vi flög till den lilla byn Tassilaq för vila och återhämtning, innan resan fortsatte med flyg till Island och Köpenhamn.

Det var en fantastisk upplevelse, kamratskap och erfarenheter, som expeditionen gav mig, och jag kan



Arbete med förläggning

verkligen rekommendera denna typ av expedition.

Jag föreläser gärna om Grönlandsexpeditionen för olika grupper, där jag visar filmer, bilder och spelar musik för att vi alla skall känna oss delaktiga i expeditionen.

Mats Svensson



*Mats Svensson.
Foto Ulla Melin*

PS. När detta skrives ska Mats ge sig ut på en veckas hundspann i svenska fjällen och senare under året göra en ny expedition, denna gång till Svalbard. Red

Om Du är intresserad av att lyssna på Mats, kan Du kontakta honom i hans företag, *Utveckling o Äventyr*. Adressen dit är: www.utvecklingoaventure.se
Telefon 0706299777



Nattläger



Foto Mats Svensson

Kompass och klocka för ledarekipaget



Nattläger i typisk Grönländsk miljö

STOCKHOLMS HAMNAR

DEN NYA HAMNEN I NORVIK



Nu är hamnen Stockholm Norvik redo att ta emot fartyg från hela världen.

Att frakta gods på havet är ett miljövänligt alternativ för att förse Mälardalsområdet, den folkrikaste delen av vårt land och en stor förbrukare av varor och utrustning.

Dessa varor kommer nu mycket närmare sin slutstation d.v.s. konsumenten. Tyvärr har den pågående Coronaepidemien påverkat det första anlägget något och invigningen har nu flyttats fram, men hamnen öppnar nu successivt upp verksamheten.

Stockholm Norviks Hamn, som ägs av Stockholms Hamnar, består av två delar, en containerterminal som opereras av Hutchison Ports och en roroterminal som drivs i Stockholm Hamnars egen regi. Den senare tas i drift under hösten.

En så stor anläggning blir naturligtvis aldrig helt färdig och det kommer att byggas vidare och utvecklas under

många år framöver. En fråga, som säkert kommer att diskuteras lokalt, är lastbilstrafiken till och från hamnen.

För att minska belastningen på vägnätet kommer en stor del av varorna att fraktas på järnväg och på pråmar upp genom Södertäljeviden.

En lösning för att avlasta hela östra regionområdet kan vara att förlänga E73 söderut med anslutning till E4 vid Vagnhärad genom tunnel eller bro över Södertäljeviden. Den täta trafiken från Essingeleden söderut avlastas och det leder till mindre stopp för broöppningar.

Stockholm frigör mark. Trafiken genom staden avlastas. Skärgården skyddas genom mindre fartygs- trafik. med andra ord, ett gemensamt intresse för flera kommuner.

Förutom E73 är Södertörns övriga vägnät underdimensionerat för dagens trafik.

Andra broar finansieras med "bropeng" och så går att göra här också.

Bosse Schagerberg

Flatmo
Textila inredningar

**DYNOR - RESÅRMADRASSER -
BÄDDMADRASSER - MATTOR**

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

Lokalföreningarna informerar

Region Nord



Sundsvall

Flottans män i Sundsvall lyckades genomföra sitt årsmöte strax innan förbudet mot sammankomster p.g.a. Corona infördes. Tyvärr hade endast 16 medlemmar hörsammat kallelsen. Nagamon Andersson reste upp ända ifrån Skutskär för att ta emot sitt veterantecken och fick tillfälle att berätta, om hur han blev adopterad och levde en tid med en indianstam i USA. Nagamon är också tungdykarkollega till undertecknad. Parentation genomfördes av vår kaplan Jan Brännström.

Följande personer valdes vid årsmötet: Ordförande Cawe Johansson, omval, kassör Mats Andersson, överlappande, sekreterare vakant, ledamot Kurt Lindström, omval, ledamot Per Martinsson, nyval, suppleanter Niclas Johansson och Sven-Erik Nordsten, revisorer Ulf Holmgren och Kenneth Melander, valberedning Kurt Lindström och Sven-Erik Nordsten.

Efter årsmötet har inga gemensamma aktiviteter genomförts och bland annat har gratisfika på hotellbåten Good Morning Hotel och vårmiddagen hos Lions inställts. Även sjöresan med *m/s Medvind* i augusti är inställd och troligtvis ställs också regionmötet i Härnösand in.

Vid årsskiftet såldes *m/s Medvind*, det



Parentation

fartyg som vi utnyttjat för trevliga sjöresor i 13 år, till nya redare med säte i Göteborg. Vi kommer att sakna henne, samtidigt som vi tackar Sundsvalls Rederi AB för den tid som varit och önskar de nya redarna lycka till. Beträffande framtiden så finns planer på en ny turboat att trafikera mellan Sundsvall city och några hamnar på Alnö. Dessutom har *m/s Birger Jarl*, numera *Baltic Star*,



Nagamon

kommit till kaj i Vivstavarv, några mil norr om Sundsvall. Framtiden är dock okänd.

Vi önskar samtliga Flottans Män allt väl och att vi snart får träffas igen.

Mats Andersson

Region Mitt



Gotland

Inget är sig likt. Kamratlig samvaro med social distansering med mestadels 70-plussare är inte det lättaste. Vi hann dock genomföra vårt årsmöte som planerat, innan Folkhäls-

omyndighetens rekommendationer om mötesbegränsningar m.m. trädde i kraft. Ett 30-tal medlemmar hade hörsammat kallelsen till mötet, som hölls den 29 februari i



Marinstugan vid Scandic Visby/Villa Manhem.

Folklivsforskaren och professorn Ulf Palmenfelt var inbjuden att inleda med ett kåseri i ämnet "Skrönor och berättelser från hav och kust". Tänk hur mycket Havsfrun påverkat livet på våra hav och längs våra kuster. Eller sägnen om det förtrollade skeppet *Refanut*, som var så stort, att det tog tre veckor att rida i sporrsträck från akter till för och masterna var så höga, att en liten skeppsgosse, som skickades till väders för att göra fast mårseglet, var en gammal man, när han kom ner. Eller när *Refanut* skulle segla genom Öresund och fastnade.

Efter detta lysande kåseri av en lysande



berättarstjärna vidtog årsmötet. Först medaljerades medlemmar för uppskattade insatser. Klas Berg tilldelades Riksförbundets ankarmedalj i guld och Olle Håkansson densamma i silver. Lars Danielson hade förhinder, men kommer att tilldelas ankarmedaljen i silver vid ett senare tillfälle. Därefter inleddes mötet med sedvanlig parentation över avlidna kamrater, godkännande av verksamheten 2019 samt styrelsens förslag till aktiviteter för 2020, som lovar fortsatta intressanta och spännande program med efterföljande ärtsoppa. Styrelsens förslag om en revidering av stadgarna främst avseende styrelsens storlek och uppgifter godkändes enhälligt.

Efterföljande val till styrelse gav följande sammansättning för 2020: ordförande Lars Ellebring, vice ordförande tillika programansvarig Lars Danielson, kassör Marita Wöldern, sekreterare Margaretha Sandelin och ledamot tillika klubbmästare Olle Håkansson. Mötet avslutades med att ordföranden riktade blickarna mot 2022, då Marinen/Flottan fyller 500 år och vi själva 80 år. Klubbmästaren bjöd, som traditionen bjuder, till bords med en superb måltid bestående av några läckra danska smörrebröd med lämpliga tillbehör.

Tyvärr har vi därefter tvingats pausa all klubbverksamhet tillsvidare för att hjälpa varandra från att bli smittade eller kanske smitta varandra. Förhoppningsvis kommer vi kunna kasta loss igen i höst. Styrelsen har i maj skickat ut en hälsning till medlemmarna om kommande verksamhet, bl.a. att vi åter med start den 24 september hoppas genomföra kamratträffarna i Marinstugan med vår klubbmästares utmärkt goda ärtsoppa med tillbehör och som alltid med ett spännande program, som i dagsläget inte är helt klart, men arbete pågår. Vi har flera program, som är pausade bl.a. *Gladans atlantseglats* med Adrian Ström och *Beredskapsåren på Gotland*, en sammankomst tillsammans Sjövärns kåren och berättad av kulturhistorikern Calle Brobäck.

Även tankar och arbete kring Jubileumsåret 2022, då Marinen/Flottan fyller 500 år och vår egen förening fyller 80 år, har satts igång. Lars E håller i föreningens jubileum och Lars D i 500-årsjubileet. Information och samtal kring detta kommer att ske, när vi så småningom möts vid våra kommande sammankomster i Marinstugan.

Gutahälsningar med önskan om en Glad sommar och på återseende alla vänner runt om i landet. Ta hand om er!

Lars Ellebring
Foto Lars Ellebring



Norrtälje

Jag har länge ställt mig frågan, hur det kan komma sig, att tioruggarrodd med valbåtar har blivit en så stor och populär sport på västkusten, att man t.o.m. årligen anordnar SM i tioruggarrodd. Det har hittills inte väckt något intresse här på ostkusten. Kan det bero på, att man i sitt oförstånd eldat upp de valbåtar, man inom marinen och Sjövärns kåren ansett sig inte längre ha användning för. Detta har dock inte hindrat roddklubbarna på västkusten att också bygga nya båtar efter Tore Herlins ritningar och med stöd av Svenska roddförbundet steg för steg bygga upp en imponerande tävlingsorganisation med lokala roddklubbar runt om i Bohuslän med Orust som bas.

Det vore intressant att veta, om det finns några valbåtar liggande, som kan rustas upp och åter komma till användning för tränings- och tävlingsändamål. Jag äger en tioruggare, men den har akterspegel och är lättare än en valbåt och kan därmed inte tävla i samma klass. Den kan dock användas för fortsatt roddträning. Finns det användbara valbåtar vi kan överta, så är detta av intresse. Vi, som står bakom bildandet av roddklubben, är styrelsen för Herlinsällskapet med stöd av Flottans Män och i samverkan med Föreningen Beckholmsroddarna med cirka 100 medlemmar. De flesta av dessa är seniorer, som har en bakgrund inom marinen. Föreslaget namn är Ostkustens rodd och kamratförening, ORK.

Herlinsällskapet gick i årets *Allt för sjön* samman med Flottans Män för att i avdelningen Classic Boats ställde ut en tioruggare, *Najaden*, ritad av Tore Herlin 1945. Syftet var att testa intresset här på ostkusten för tävling med tioruggare. På västkusten har roddklubbar och byggt sju tioruggare, som man tävlar med i SM. Tävlingsarna arrangeras årligen av Svenska Roddförbundet och tanken är att bilda en klubb här i Stockholm och ge sig in i den kampen. Man tävlar i tre klasser, herrar, damer och juniorer. Båtarna används flitigt även för ren motionsrodd.

Intresset bland besökarna på mässan överträffade förväntningarna. 35 besökare anmälde sig och två av dessa representerade andra roddklubbar. Totalt skulle man kunna bemanna fyra båtar. Utöver SM i tioruggarrodd är siktet inställt på att delta i Örlogsdagarna och de roddtävlingar, som planeras att äga rum i augusti i år.

Olle Jansson, som är en av dem från Flottans Män, som bemannade montern, är f.d. röjdykare. Han har samlat ett gäng röjdykare från det roddarlag, som slog kustjägarna vid Marinstästerskapen 1969. Christer Carlsson, kustjägare, deltog på mässan och kommer att mobilisera gamla kustjägare och fallskärmsjägare.

Sjövärns kåren har också anmält intresse

att ställa upp med ett blandat lag av pojkar och flickor. Ungdomarna vid 4.sjöstridsflottiljen på Berga visade att de också gärna vill vara med och tävla. Sjöhistoriska museet har uttryckt intresse för att bilda ett damlag.

Najaden har tidigare använts till att låta intresserade ungdomar, där flera var tävlingsroddare på elitnivå, pröva på rodd under ledning av en cox, som använder marinen kommandon för örlogsrodd. Det gav en spännande och ny touch åt upplevelsen, som uppskattades av deltagarna.

Med stöd av marinen, Sjövärns kåren och Svenska roddförbundet skulle de marina traditionerna kunna hållas vid liv under tävlingsmässiga former. Att vid de årliga Örlogsdagarna och vid Marinen 500 år kunna visa traditionell örlogsrodd skulle säkert väcka berättigad uppmärksamhet hos allmänheten.

Lennart Staaf, ägare av *Najaden* och styrelsemedlem i Herlinsällskapet/Olle Jansson, ordförande Flottans män, Norrtälje PS. Lennart Staaf när Du på telefon 0739243697. Red

Region Mitts 5-kamp den 12 september
Reservation på grund av rådande förhållanden. Om utvecklingen går i den riktning, att riksårsmötet kan äga rum den 30 augusti, kommer vi att ta ställning till genomförande av 5-kampen enligt ursprunglig plan.

Detaljerad inbjudan kommer i så fall att skickas ut till alla områdets föreningar. Till dess, ta hand om er och håll betryggande avstånd i farlederna!

Olle Jansson, Norrtälje



10-huggare



Nynäshamn

År 2020 började bra för vår förening med traditionsenlig korvgrillning utomhus vid vår Marinstuga på Muskö lördagen den 25 januari. Vi var 21 personer, som njöt av att få träffas igen efter juluppehållet. Det pratades, grillades och mumsades ute i den klara, kalla eftermiddagsluften, tills vi fick nog

av kylan och samlades inne i stugan för intagande av kaffe och hembakad kaka. Förfriskade till kropp och själ åkte vi sedan hem i den mörka vinterkvällen.

Torsdagen den 30 januari var det dags för årets första soppkväll med spännande föredrag i vår hyrda lokal Hantverkargården. Nu mötte 31 kamrater upp och minglade glatt och förväntansfullt en stund, innan vår ordförande Kjell Johansen tog till orda och hälsade alla välkomna. Jubilarerna Britt Wersén och Gunnar Angerby, som båda uppnått en aktningssvärd ålder, firades, varefter vice ordföranden Bengt Lind, till Kjells överraskning, tog över.

Även Kjell har uppnått en aktningssvärd ålder, 75 år, varför Bengt traditionsenligt överräckte en FM-tavla, designad och tillverkad av vår formidabla mångsysslare Rune Stang. Traditionen med en FM-tavla som gåva till jubilarer instiftades av styrelsen för ett antal år sedan och har blivit mycket uppskattad i kamratgänget. Nu trädde även styrelsemedlemmen Tommy Lagsjö in på scenen med blommor och en fin lykta som särskild present från styrelsen till en mycket uppskattad ordförande.

Kamraterna i köket hade under tiden hunnit duka fram ärtsoppan med tillbehör, så när Kjell hade hämtat sig ifrån (glädje)chocken, kunde han bjuda till bords. Pannkakorna serverades med grädde och två sorters sylt samt som sig bör med varm punsch till de, som så önskade. Vid kaffet bänkade vi oss förväntansfullt för att lyssna på Eron Werséns föredrag på temat "Livets resa", där våra medlemmar berättar om sina egna upplevelser. Och Eron, 90 år och medlem i Flottans Män sedan 1989, hade verkligen mycket spännande att berätta från sin tid i Flottan! Starka applåder avslutade hans föredrag.

Lördagen den 22 februari samlades 37 personer på Hantverkargården inför förenings årsmöte med efterföljande årsfest. Åtta medföljande damer slog sig ner i baren för trevlig samvaro, medan vi medlemmar genomförde årsmötet i god ordning under vår vane årsmötesordförande Gunnar Bengtssons handfasta ledning. När allt var



Vice ordförande Bengt Lind uppvaktade ordförande Kjell Johansen, som fyllt 75 år
Foto Rune Stang

genomgången och avklarad kunde alla utom medlemmarna i den nya styrelsen ansluta till damerna i baren. Efter ett kort konstituerande möte var dock även styrelsemedlemmarna fria att delta i minglet före själva middagen.

Menyn för middagen hade komponerats av vår vice klubbmästare Elisabeth Johansen tillsammans med vår cateringkock. Den bestod av följande: till förrätt skagenröra på rågbröd, till huvudrätt varmrökt lax med romsås, kokt potatis och sallad samt till efterrätt passionsmoussetårta på chokladbotten. Allt smakade fantastiskt och med lämpliga drycker till var det en fulländad festmåltid. Vid kaffet hade sorlet, trivseln och gemytet nått sin höjdpunkt, vilket då och då förbättrades ytterligare med skämtsamma historier och berättelser om dråpliga upplevelser ur deltagarnas liv.

Vår medlem Torhild Gustavsson hade som vanligt gått runt med lottringen och fått alla lotter sålda. En stund av spänning och förväntan tog vid, då de fina priserna i form av vinflaskor lottades ut. Fem glada vinnare kunde sedan gå hem med en vinflaska under armen, men flaska eller inte, de glada minerna på deltagarna under festen och då de gick hem visade tydligt, att de tyckte att årsfesten var en mycket lyckad tillställning.

Styrelsemötet i början av mars hann genomföras, innan allt det roliga fick ett abrupt slut i och med att myndigheterna gick ut med varningar och restriktioner gällande coronaviruset covid 19. Den 19 mars gick styrelsen ut med ett utskick till samtliga medlemmar och informerade, att de planerade soppkvällarna och andra aktiviteter under mars och april var inställda. Detta kändes mycket trist, men vi insåg ju som alla andra vikten av att minimera smittspridningen.

Och här befinner vi oss idag. I ett nytt utskick har vi meddelat våra medlemmar, att även de planerade aktiviteterna under maj och juni är inställda och att styrelsen håller sig informerad och avvaktar den kommande utvecklingen. Situationen är ju märklig och ovan för oss alla, i Flottans Män, såväl som i hela Sverige och resten av världen. I denna situation blir en medlemstidning som Flottans Män särskilt viktig för känslan av sammanhållning och vi här i Nynäshamn har ju dessutom vår egen lokala medlemstidning O'Hoj att glädja oss åt. Vår oförtröttlige O'Hojredaktör, Rune Stang, är i skrivande stund i full gång med ett nytt nummer.

Linda Leibing Hedén



Stockholm

Vintern och våren 2020 blev inte, som vi tänkt oss. En liten gynnare från Kina satte sina pinnar i hjulen. Risken för smitta förlamade verksamheten och tvingade oss att ställa in vårens alla föredrag och utflykter. Inte ens årsmötet hann vi med, utan vi blev tvungna att skjuta upp detta "i sista stund". Nu planerar vi för årsmöte i samband med höstens traditionella ärtmiddag. Ytterligare ett möte, som fick flyttas, är Riksårsmötet, med FM Stockholm som arrangör. Nytt datum kommer att bli den 30 augusti – 1 september alternativt den 6 – 8 september, då vi hoppas att virusplågan klingar av och att samhället har börjat öppnas upp igen.

Har då verksamheten i Stockholmsföreningen legat helt nere? Nej, den 11 februari besökte vi Sjöhistoriska museet, där den eminente berättaren och flaggexperten Hans Lennart Ohlsson tog oss med i flaggornas värld genom ett föredrag om "Flaggor och flaggors bruk". Med hjälp av en åhörare, visade han upp bl.a. svenska flaggor i en kavalkad, som började med de äldsta enfärgade dukarna fram till den blå med gult kors och hur denna förändrats i form och färg under tid för att bli det, som nu är vår svenska flagga. Hans Lennart väver in lustiga anekdoter tillsammans med fakta på ett sätt, som gör, att man vill att föredraget inte ska ta slut. Det gjorde det dock och Hans Lennart föräddades därefter en sedvanlig buteljerad gåva och en lång applåd för sin insats.

Men även om den "publika" verksamheten varit inställd, har kansliet fungerat som vanligt och varit öppet varje tisdag. Administrativa arbetsuppgifter måste skötas, pandemi eller inte. Och de dagar, då det blivit lite extra "luft" mellan uppgifterna, har det funnits tid att gå igenom medlemsregistret och ta fram medlemmar, som ännu inte betalt årsavgift. De har fått påminnelse och årsavgift från eftersläntrarna droppar in. Tillhör du en av dem, som ännu inte kommit till skott, se till att betala nu!

En annan angelägen uppgift har varit att gratulera Göte Hertzman på hans 101-årsdag den 12 februari. Göte är inte bara förenings, utan hela Flottans Mäns, äldste medlem. Han började som skeppsgosse och slutade som förvaltare/kapten efter ett långt liv i Flottans tjänst och han är fortfarande "still going strong! Se mer om Göte på annan plats.

Krister Hansén





Västerås

Flottans Män i Västerås har haft årsmöte.

Ordförande Tommy Blomqvist hälsade alla mötesdeltagarna välkomna. Till mötesordförande valdes Jonny Stoor.

En tyst minut hölls för de kamrater, som gått bort under året.

Verksamhetsberättelsen föredrogs och godkändes och därefter följde val av funktionärer och ledamöter.

Tommy Blomqvist hade avböjt omval och till ny ordförande valdes Magnus Leuchovius för en tid av två år. Magnus har tjänstgjort på jagaren Halland som radar-matros och är en hängiven före detta flottist, som också har ägnat sig åt dykning.

Avgående ordförande avtackades med blommor och vin och Magnus mottog klubban och tackade för förtroendet.

Efter avslutade årsmötesförhandlingar bjöds det på smörgåstårter.

Erik Arvidsson

Region Syd



Karlskrona

Årsmöte hölls den 12 mars i Fylgia med 32 deltagare. Mötet inleddes med högtidlig parentation över avlidna kamrater under 2019. Dessa var: Gert Persson, Kent Alritzson, Bo Karlsson, Bertil Gunström, Per Nordgren, Bengt Johnson och Birger Lundblad.

Ordförande Göran Löfgren hälsade alla välkomna och öppnade årsmötet. Verksamhetsberättelsen för 2019 föredrogs av sekreteraren Stellan Andersson. Den ekonomiska redovisningen av resultat- och balansräkningar för 2019 föredrogs av kassören Bo-Inge Andersson. Det ekonomiska utfallet visade ett mindre överskott jämfört med lagd budget, vilket är positivt för verksamheten. Styrelsen föreslog, att resultatöverskottet överfördes till eget kapital. Revisorerna rekommenderade årsmötet att ge styrelsen full ansvarsfrihet för det gångna verksamhetsåret, vilket årsmötet beslutade. Budgetförslag för 2020 föredrogs av kassören och godkändes av årsmötet. Medlemsavgiften för år 2021 beslutades till oförändrat 200 kr.

Valberedningen presenterade sitt förslag till val av styrelse och funktionärer för de personer, för vilka mandattiden utgätt. Till ordförande för ett år omvaldes Göran Löfgren. Omval blev det även av Lennart Håkansson och Per Nejdefelt. Nyvalda till styrelsen blev Lars Sager och Tommy Johansson. Hans Pettersson har avböjt omval och lämnar styrelsen efter 20 år på olika förtroendeposter.



Deltagare vid Flottans Män Västerås årsmöte.

Till klubbmästare omvaldes Ingvar Stenmark. Som föreningens revisorer omvaldes Rolf Johansson och nyvaldes Kjell Forsbrand. Valberedningen bestående av Bengt Ivar Magnevall, Ingeman Jönsson och Paul Franke, omvaldes.

Styrelsen för 2020 består av Göran Löfgren, ordförande samt styrelseledamöterna, Bo-Inge Andersson, Stellan Andersson, Lennart Håkansson, Göran Kullving, Lars Sager, Per Nejdefelt och Tommy Johansson.

Tio närvarande medlemmar erhöll, efter 18 års medlemskap, Flottans Mäns Veterantecken. Dessa är: Bo-Inge Andersson, Arne Askeroth, Bernt Berntsson, Paul Franke, Bo Gullne, Lennart Håkansson, Ingeman Jönsson, Göran Löfgren, Lars Olsson och Anders Porshammar. Karl-Erik Andersson, Karl-Gustav Ekström, Jarl-Erik Johansson, Hans Johnsson, Hans Knutsson, Gert Leander, Lars Lundquist, Lars Sareklint, Birger Sörensson, Rune Wallin och Dag Åshage hade inte möjlighet att närvara vid årsmötet. Dessa har fått sina Veterantecken tillsända per post.

Ordföranden avtackade avgående styrelseledamoten Hans Pettersson för hans långvariga insats i Flottans Män och styrelsen har beslutat att utse Hans Pettersson till Hedersledamot i F M Karlskrona. Ordföranden överlämnade utmärkelsen och en blombukett.

Styrelsen har även beslutat att utse tidigare ordföranden Rolf Svensson, för hans mångåriga insatser i Flottans Män, till Hedersledamot i F M Karlskrona. Ordföranden överlämnade utmärkelsen till Rolf Svensson.

Efter årsmötet bjöds deltagarna på en förfriskning, innan Ingvar Stenmark och Elving Gustafsson vid vackert dukade bord serverade en välsmakande tre-rätters meny. En kamratlig samvaro i Flottans Mäns anda följde, där alla njöt av god mat och trevligt sällskap.

Beroende på Coronavirusets härjningar har styrelsen beslutat att ställa in alla medlemsaktiviteter under april - juni månader. Vi hoppas, att läget ska stabiliseras och att vi kan genomföra vår grillfest den 13 augusti vid Fylgia och därefter höstens vidare program.

Stellan Andersson.



Rolf Svensson och Hans Pettersson, hedersledamöter



Trelleborg

Vid lokalföreningens månadsmöte den 12 mars, just innan Coronasmittan satte ett tillfälligt stopp för våra aktiviteter, underhölls medlemmarna av vår kaplan, Anders Blomstrand. Han kåserade under titeln "Människor man minns". En rad intressanta personer presenterades, från småskollärarinnan Brita vid tiden för början av andra världskriget till dopet av ett pensionerat par från Värmland i en svensk kyrka på Teneriffa år 2000.

Anders började i småskolans första klass i Sävsjö den 25 augusti 1939, d.v.s. en vecka före krigsutbrottet. Han gjorde det tillsammans med 30 andra barn under ledning av "fröken" Brita. Hon var vänlig men bestämd och hade ett gott hjärta, som Anders inte glömt efter 80 år.

Anders far var kyrkoherde och han växte därför upp i en prästgård, som vid den tiden var ett slags centrum med pastorsexpedition i församlingarna. Det var alltid en ström av besökare, som naturligtvis inkluderade biskopen, i detta fall Yngve Brilioth, som kom på visitation. Vid ett besök i Vrigstads småskola ändrade lärarinnan hastigt ämnet från hembygdskunskap till kristendom när biskopen anlände till klassen. Han bad emellertid att få ta över lektionen och ändrade tillbaka till hembygdskunskap och började med att fråga om de hade några husdjur hemma på gården. Det blev helt tyst och det tog en stund innan en pojke reste sig och tveksamt sa: Ja, "synden".

Anders prästviges 1958 efter elva terminers studier och började sin första tjänst i Älmhult på juldagen samma år i rykande snöstorm. På Trettondagen kom biskop Elis Malmeström på besök i samband med en missionärsvisning. Vid den efterföljande middagen i prästgården tog biskopen Anders åt sidan och sa: "Ja, nu säger jag Anders så får Du säga farbror Elis!"

Som pastorsadjunkt i Nässjö blev Anders ombedd att besöka Sveriges äldsta



Anders Blomstrand

kvinnor, tant Lovisa. Hon fyllde 106 år. Hon var helt blind, men klar i huvudet. Mot slutet av besöket föreslog Anders att de skulle sjunga en psalm. "Det blir kanske svårt för Tant Lovisa", sa Anders. "Det gör inget" sa hon, "Jag kan alla psalmerna utantill".

År 1960 flyttade Anders till Holland som sjömanspräst vid Svenska kyrkan i Rotterdam, då världens största hamn. En av dem, han minns väl, var styrman Pålsson. Han gick under namnet *Ormkungen*. Han brukade ta med sig giftormar till Sverige från Västafrika. Vid en inspektion ombord fann skepparen giftormar i hans hytt. Vid nästa inspektion sades att han bytt gömställe till lådorna för brandslangar på däck.

Pålsson råkade ut för en allvarlig olycka, när han en natt åkte med taxi från Rotterdam till Antwerpen för att besöka en kollega. Han blev mycket allvarligt skadad och var tvungen att sjukpensionera sig från sjölivet. Han bosatte sig i Rotterdam och besökte ofta sjömanskyrkan. Han var bibelkunnig och diskuterade ormens roll i bibeln. På Anders begäran gjorde han en fantastisk knoptavla, som placerades i kyrkan. Vid något tillfälle fick han väldigt bråttom upp från kaffekoppen på kyrkan. "Varför har du så brått", frågade Anders. "Jag måste hem till mina kanariefåglar. De är 16 år och måste få sin astmamedicin", sa *Ormkungen* och ilade iväg.

En dag efter några år fick Anders ett meddelande från Sverige. Ett advokatkontor bad om kontakt med sjömannen Pålsson för att meddela hans broders bortgång. Han hade ett arv att hämta. Pålssons första reaktion var, att det nu kom för sent Han hade redan fått en hel del pengar efter bilolyckan. "Förr i tiden när jag var ung och behövde pengar var det svårt att låna 25 kronor även från min bror. Nu regnar det pengar, som jag inte behöver".

Efter att Anders återvänt till Sverige (Skåne) efter nio år fick han vid första julen ett brev från Kap Verdeöarna från *Ormkungen* med hälsningar och lyckönskningar "till din nya utpost". Sedan kom ett nytt brev nästa jul från Gibraltar med information om en ny olycka; han hade fått ett stort ekskåp över sig och legat fastklämd under tre dagar men lyckades ta sig loss och kunde hämta mat på torget till sin "varghund".

Andra människor som Anders minns inkluderar:

* Motorman Nilsson som saknades av sin 80-åriga mamma i 14 år. Anders lyckades spåra honom till ett norskt fartyg som anlände till Rotterdam. Han försökte två gånger att få honom att ta kontakt med mamman eller åtminstone skicka en julhälsning. Men nej, han vägrade och svarade lite aggressivt att han ville lämnas ifred. Anders lyckades dock berätta för mamman, att sonen levde.

* Den danske viceamiralen A.H. Vedel,

som under andra världskriget hindrade nazisterna från att använda den danska flottan genom att i augusti 1943 organisera överfarten för en del till Sverige och att sänka resten.

* Den världsberömda svenska koreografen Sra Carina Ari de Moltzer bjöd Älvsnabbens besättning på storstilad asado på sin egendom i Buenos Aires nyåret 1968. Hon var en stilig och generös dam, änka efter direktören för Bols likör.

* Alfredo, sjuttioårig hamnvakt i Buenos Aires, som flytt från Karlshamn för många år sedan för att slippa lumpen i Sverige, mötte Anders på det svenska fartyget m/s Farida. Han talade fortfarande en oförfalskad blekingedialekt.

* Lantbrukaren Hervid i Skrivaremöllan i Hällestad-Dalby, (där Anders var kyrkoherde 1974-97). När Anders gratulerade den långa mannen på 90-årsdagen, satt de på var sin sida av ett långt matbord med en blåbärstårta emellan sig. På frågan om vad Hervid sysslade med, blev svaret: "Jag brukar gå och hjälpa gamla människor!"

* En pensionerad klensmed och hans hustru från Värmland, som Anders döpte i Svenska kyrkan i Los Cristianos på Teneriffa år 2000 vid en gudstjänst på kvällen. De skulle resa hem till Sverige dagen därpå. De hade längtat hela livet att bli döpta, när det inte skett, medan de var små. Med var sitt tänt dopljus i händerna framför dopaltaret sjöng de med i barnapsalmen "Tryggare kan ingen vara." Med en tår på kinden tackade den gamle smeden efteråt: "Det var den högtidligaste dagen i vårt liv".

Lars O Engvall



Västervik

På vårt februarimöte hade vi besök av ägaren till en minsvepare från 1941. Det är minsveparen HMS M24, som numera heter *Stora M* och ägs av Joakim Jarsmo. Joakim äger också företaget Linköpings Dykcenter, som arbetar med dykning samt utbildning av dykare. Joakim berättade först om sin bakgrund som röjdykare och sin tjänstgöring i Flottan. Han berättade om dykresor till Stilla Havet och till Västindien.

Så berättade Joakim om M24 och dess öden och äventyr. Fartyget tjänstgjorde i Flottan i hela 64 år. Hon sjösattes under brinnande världskrig 1941 och var i aktiv tjänst som minsvepare till 1951. Därefter hamnade hon en tid i malpåse för att i tidigt 60-tal få tjänstgöra som utbildningsfartyg i navigation. Hon fick så bli röjdykarfartyg och lämnade den marina tjänsten 2005, då hon såldes till en privatperson. Joakim köpte henne sommaren 2019 och har konverterat henne till civilt dykfartyg. Med *Stora M* företar han dykresor i Östersjön och dyker på de många vrak, som finns i



våra vatten. Hon har Västervik som hemmahamn och åtskilliga dykresor till närbelägna vrak kommer att företas från Västervik. Så *Prospher*, *Luleå* och *Liljevalchs* kan räkna med besök.

Joakim berättade också om de modifieringar, som gjorts på fartyget. Duschen i den gamla skorstenen var han speciellt stolt över. Mindurken är numera inredd som skans med tre bingar och där kanonen en gång satt, finns det nu en ställning för en mindre båt. Speciellt med *M24* var, att hon har mycket mahognyinredning och beslagen är i regel i mässing. Hon var kanske den lyxigaste i serien.

Den första kursen i vår är en nybörjarkurs om fyra dagar, som genomförs vid Ornö. Kursen ger ett certifikat, som innebär självständig dykning ner till 18 meters djup, tillsammans med kamrat. Vill du veta mera om dykarutbildningen, så kan du googla på Linköpings Dykcenter.

Vår verksamhet lades på is i början av mars som en följd av Coronaepidemin. Vare sig styrelsemöten eller klubbmöten genomförs. Vi i styrelsen håller telefonkontakt vid behov och verksamheten ligger i praktiken nere. För närvarande prövar vi sms via mobiltelefon och mail via datorn för att hålla kontakt med våra medlemmar. Bo Nord, som är ansvarig för vår hemsida, har uppdaterat, så den innehåller aktuella informationer.

Under påsken fick vi amiralsbesök i vår hamn. Ja, det var ett fartyg för sjömätning, som var döpt efter en gammal amiral. Jacob Hägg, som var konteramiral och bland annat befälhavande amiral i Karlskrona vid förra sekelskiftet. Han deltog i sin ungdom i flera flottans mera spektakulära långresor.

Fartyget *Jacob Hägg* tillhör numer Sjöfartsverket och seglar inte längre under tretungad flagga. Fartyget har utrustning för att noggrant kunna bestämma vattendjup och därmed tillsammans med GPS kunna göra underlag för sjökort med stor precision, vad avser vattendjup. Mätutrustningen



Fartygschefen David Sten

heter Reson Multibeam ekolod. Felmarginalen är under 6 cm. Om man kollar Sjöfartsverkets app VIVA, får man också information om vattenståndet och kan således ganska precis fastställa, hur mycket vatten, man har under kölen, en viktig information som sparar bränsle och gör det lättare att undvika grund. För närvarande pågår kartläggning av farleden från Kungsgrundet och norröver. Den kraftiga vinden gjorde, att man sökte sig till Västervik över påsken.

Fartygschef på *Jacob Hägg* är David Sten, som är medlem i Flottans Män, Södertälje. Han tillbringade merparten av sin tid i Flottan på isbrytare, men nu är det sjömätning i Sjöfartsverkets regi, som gäller.

Christer Warfvinge



Växjö

Växjöföreningen drog igång årets aktiviteter med filmkväll 12 februari. Då visades "Åtta Glas", en film från 1969, som bygger på en bestseller av Alistair MacLean. Anthony Hopkins spelar en tuff agent i Secret Service. Filmen handlar om agentens sökande efter pirater som kapar brittiska fartyg och tömmer dem på värdefull last i form av guld.

Vid tisdagsträffen 3 mars uppvaktades Douglas Björkman inför sin stundande 70-årsdag. Alla lät sig väl smaka av ordförandens hemgjorda smörgåstårter och därefter tittade vi på en film om Ångaren Thor, som Kurt Olsson satt ihop.

P.g.a. rådande coronavirus ställdes resten av vårens aktiviteter in. I skrivande stund vet vi inte heller, om vi kan genomföra nationaldagsfirandet. Eftersom vi inte haft några aktiviteter kommer vi inte att skicka ut något Kamratblad. Vi avvaktar till hösten.

Annelie Sandgren

Region Väst



Göteborg

Vi är nu en god bit inne i andra kvartalet detta märkliga, år som inneburit avsevärda förändringar i allt, vad vi gör och planerat efter mitten av mars. Corona-pandemin/Covid-19 har verkligen rört till det för allt och alla hos oss och i hela världen.

Inom FM Göteborg är i princip allt inställt/framskjutet till mitten av augusti. Vi får sedan se, om det blir ytterligare förskjutningar och mer verksamhet, som ställs in.

Under första kvartalet hann vi i alla fall med en andra klubbafon den 27 februari, där Kjell A Jönsson, tidigare mångårig ord-

förande i Halmstad med ett gediget förflutet i Kungl. Flottan, höll ett uppskattat föredrag kallat: "30 år på olika örlogsfartyg". Cirka 40 närvarande kamrater i stugan fick efter välsmakande ärtsoppa och pannkakor med sylt, lära känna den Jönssonska berättarkonsten med sedvanlig ironisk humor, som uppskattades högeligen. En fin kväll i goda vänners lag!

Den 29 februari genomfördes årets första regionmöte, som ägde rum i Ängelholm. I deras trevna och minnesfyllda Marinstuga blev vi alla väl trakterade. Stort tack för en god och välsmakande lunch.

Innan pandemin slog ut all organiserad verksamhet, hann vi även med vårt årsmöte som genomfördes den 7 mars på sedvanligt sätt med vår nestor Lars-Erik Wennersten som mötesordförande. De 35 närvarande medlemmarna och två inbjudna från Damklubben Bojen fick bl.a. vara med om parentation över tretton avlidna medlemmar 2019, vissa stadgeändringar som antogs samt att tre nya hedersmedlemmar blev kallade, alla väl värda sin upphöjelse efter mångårigt aktivt arbete i såväl vår förening som i styrelsen. På bilden syns från vänster Per-Olof Eriksson, ordföranden, Per Calenberg och Rune Leandersson (alla nya hedersmedlemmar är 90 eller mer fyllda).

Den 15 mars genomfördes halvårets sista organiserade verksamhet i stugan, då vår Våffeldag hölls i Marinstugan genom Curt Jubrand med stöd av Percy Petersson och Ulf Berg-André (alla från Sångkören), som traditionsenligt serverade nygräddade våfflor med vispgrädd och sylt till de cirka 25, som slöt upp, trots Corona, till det som sedan visat sig bli säsongens sista verksamhet i stugan.

Var rädda om Er och agera med förnuft – så ses vi när detta elände är över!

Lars-Erik Uhlegård



Nya hedersmedlemmar



Halmstad

Det är inte mycket, som är sig likt denna vår. Ljuset i tunneln är fortfarande rätt svagt, åtminstone i skrivande stund. Med mycket stor sannolikhet kommer det med tiden att återgå till det, som varit. Då kan vi fortsätta att tala om, att sjön gick mycket högre förr, isen var tjockare, regnbyarna kraftigare för att inte tala om dimman, som var mycket tätare. Vi är inte där än och till dess har ni god tid att "spetsa argumenten"

Vår ordförande, Ulf Ängemo, berättade på februari månads kamratafton om en kanalbåtsemester i Skottland. Resan började vid världens enda båt-hiss i form av ett "pariserhjul", 35 meter högt, vid staden Falkirk, vilket ersatte 11 slussar. Hjulet i form av två keltiska yxor kostade 250 miljoner att bygga år 2002. Elden om vikt av 600 ton, som endast drivs av elmotorer på 22, 5 kilowatt, lyfter man upp båtarna 25 meter till Union kanal. 36 medlemmar deltog vid denna kamratafton. Sedvanlig krigarmat serverades, tillhörande drycker gjorde inte sammankomsten sämre. Föreningen kunde gratulera Rolf Larsson, som skulle fylla 80 år. Vi kunde även konstatera, att vi vid ingången av detta verksamhetsår är vi tre medlemmar fler än förra året, totalt 183.

Tidigt beslöts att samtliga vårens kamrataftnar kommer att flyttas p.g.a. Coronapandemin. Torsdagen den 26 mars beslöts också, att öppethållandet på söndagar får "gå i stå" tills vidare. Måndagen den 11 maj 2020 genomförde fem tappra medlemmar den traditionella vårstädningen. Solen sken och glädjen bland medlemmarna gick inte att ta miste på. Tanken att kunna genomföra nationaldagen finns, då vi kan vara ute i vår vackra trädgård och medlemsskaran brukar hålla sig inom Folkhälsomyndighetens stipulerade numerär. Vi kan också glädjas åt, att vår överenskommelse med värdförbundet FMTS, gett resultat, något som i år är särskilt välkommet, då vår enda inkomstkälla förutom medlemsavgifter, uthyrning av stugan till privata fester helt kommit av sig. Med en förhoppning om ett snart slut på Coronaeländet och att vi håller kontakt med varandra under tiden tecknar; tidigare ordförande Kjell Jönsson och nuva-



Tänk på avståndet

rande Ulf Ängemo med en varm sommarhälsning.

Foto Leif Leihed



Jönköping

Föreningen Flottans Män, Jönköping samlade för några månader sedan – före coronautbrottet – sina medlemmar till årsmöte i Domsands Båtsällskaps förnämliga klubbstuga i Bankeryd. Flottans Män Jönköping, som grundades 1937, är nu den äldsta verksamma Föreningen i Sverige, efter Stockholm. Det nyuppväckta sjömanssällskapet, med förankring i Kungl. Flottan, har nu funnits i Jönköping i snart 10 år och välkomnar medlemmar i främst Södra Vätterbygden och f.d. Skaraborgs län.

Till årsmötet 2020 hade nästan hälften av medlemmarna dykt upp. Årsmötet valde Måns Suneson, Bankeryd till ordförande, Leif Aljered, Jönköping, sekreterare, Stig Karlén, Jönköping, kassör och till klubbmästare Claes Göran Borg, Tenhult. Till ledamöter utsågs Thorleif Rubin, Bottnaryd och Sven-Anders Nyström, Habo och till suppleanter Ingvar Ericsson, Örensbaden och Hans Suneson, Bankeryd. Webbmaster blev Jan Frykberg, Skövde och Bengt Granrot, Taberg. Jan Hallström, Hovslätt valdes till revisor med Thorvald Alfredsson, Tranemo som suppleant. Claes von Sivers och Per-Åke Strandsäter utsågs till valberedning.

Jan-Olof Moberg, f.d. skeppare på färjorna mellan Gränna och Visingsö och vår medlem berättade efter årsmötet förhandlingarna om sina upplevelser som befälhavare några somrar på Göta Kanalbåtarna. Moberg levandegjorde tiden som kapten, mest på Göta Kanalbåten *Wilhelm Tham*, på ett underhållande sätt. Med bilder och berättelser från Göta Kanalbåttiden fick han auditoriet att längta till livet på *Det blå*



Jan Olof Moberg Visingsö

bandet mellan Göteborg och Stockholm, d.v.s. Göta Kanal och till de öppna vattnen vid Ekens skärgård i Väner och till Vätterns mörkblå vågor. Olika episoder fann sin plats i Mobergs föredrag, allt från de olika slussarnas trånga bassänger till treätter-smiddagarna i salongen på Wilhelm Tham. Med utmärta bilder från hytter och kök fick deltagarna sålunda sig till del minnesrik kanalbåtshistoria.

Sjömännen från Jönköping gav föreläsaren applåder och ordföranden uttryckte deltagarnas stora tacksamhet, genom att till Jan-Olof Moberg överlämna en välsmakande flaska Lineaqvavit. Årsmötet avslutades med ärtor och pannkakor, som klubbmästariet hade fixat i Båtklubbens egen byssa.

Den planerade studieresan i april till Grenna Museum och studiebesök på färjorna mellan Visingsö och Gränna, fick tyvärr ställas in p.g.a. coronarestriktionerna. Studiebesöken får hållas senare.

Leif Aljered



Lysekil

Den 19 februari samlades 34 deltagare ur Lysekilsavdelningen av Flottans Män till ett studiebesök vid Fridhems varv i Lysekil. Det var för oss mycket intressant att på nära håll studera varv och fartygsbyggnad speciellt för oss fartygsintresserade. Vår ordförande, tillika chef för varvet, Mattias Bergsten öppnade träffen och hälsade välkomna på hövligt sätt. Besöket var delat på två moment. Under det första gav motorhistorikern Lars Melkersson en utförlig historik över platsens och varvets cirka 130-åriga verksamhet. Från en blygsam inriktning på fabrikation av trätunnor, ansjovis-inläggningar och sillsalteri övergick man till varvsrörelse. Fyra slipar fanns på området och under denna period byggdes 65 fiskefartyg. I konkurrens med Lysekils Mekaniska Verkstad (Skandiaverken) startade man också Väst kustens Motorfabrik, som 1911 köptes av Lysekils Mekaniska Verkstad. Varvet stod då på konkursens brant. Men 1910-talet blev trots det varvets mest expansiva period med framsynt ledning och ytterst kunnig personal. Konkurrensen var dock hård. I Lysekil fanns fler motortillverkare förutom Skandiaverken: Robur, Krullmotorn och Thorssonmotorn. Under trettiotalet gick verksamheten sämre och varvsverksamheten blev 1939 vilande.

1943 köpte Kungliga Väg och Vattenbyggnadsstyrelsen (VoV) varvet. Numera står Färjerederiet som ägare. Varvet sköter underhållet av i huvudsak statligt ägda fartyg, färjor, pråmar och båtar.

Under besökets andra del blev vi sakkunnigt och medryckande guidade genom hela varvet av chefen Mattias Bergsten och propellermekanikern Mats Karlsson. Varvet





Ordföranden och varvschefen Mattias Bergsten visar ett Z-drev.

Foto Bo Starmark



Varberg

Nu dessa dagar när naturen är som vackrast, är vi alla i karantän, eller åtminstone ska vi hålla oss i avskildhet och minimera direkta sociala kontakter. Vi längtar verkligen efter att få umgås med varandra på ett normalt sätt igen.

Vi i Flottans Män i Varberg ställde in all vår verksamhet från andra veckan i mars. I nuläget vekar det väldigt osäkert, när vi kan ta upp den igen. Men vi i styrelsen är beredda, när restriktionerna lättar.

Trots detta har det hänt en del.

Nu har vi fått vårt första bidrag från vårt värdförband. Det blev visserligen bara hälften, av vad vi äskade, men vi är tacksamma för alla bidrag, vi kan erhålla till vår verksamhet. Vi, som befinner oss en bit från någon garnisonsstad, är inte bortskämda. Vi har genom åren fått vänja oss vid att klara oss själva.

Vid vårt årsmöte i februari lyckades vi tyvärr inte få någon att ta på sig ordförandeskapet. Vi i styrelsen får lösa den uppkomna situationen med ett roterande ordförandeskap, inte optimalt men vi har "hållit skutan flytande" på detta sätt tidigare.

Förutom lördagskaffe och skeppskvällen i februari, som jag skrev om i förra numret, hade vi ett välbesökt lördagskaffe den 8 mars. Vår medlem Bertil Svahn, gammal fiskare, berättade om fisket i Bua genom tiderna. När han började fiska på 60-talet fanns där ett 20-tal båtar och nästan 100 man, som yrkesmässigt fiskade. Nu är det fyra båtar och cirka tio man, som fiskar. På 60-

har blivit specialister på Z-drev (Aquamasster), vilket kräver goda utrymmen och avancerad teknik. Intressant är också ombyggnaden av linfärjor (Hamburgsunds, Ångö, Kornhalls och Malölederna) till eldrift. Några färjeleder finns i insjöar. Personalen arbetar då som resemonter.

Varvet har en stor plåtverkstad och en verkstad för hydraulik. Fridhems varv ligger vid Gullmarsfjorden nordost om Lysekil invid berget i ett skyddat läge. Bäst överblick får man genom att ta sig upp på berget

ovanför varvet till järnvägen. Från banvalen har man sedan en storslagen översikt över inloppet till fjorden och omgivande skärgård.

Det blev ett mycket lyckat studiebesök, som arrangörerna har all heder av.

Bo Starmark



Bertil Svahn

talet betraktades Kattegatt som en outsinlig källa. Nu är det nästan utfiskat. Det enda som finns kvar och frodas är havskräftor. Vattnet hade då många meters klar sikt, men nu är den betydligt begränsad. Under de senaste sextio åren har alltså miljöförstöring och utfiskning via "effektiva" fiskemetoder berövat oss ett av vårt lands bästa fiskevatten. Frågan är, hur vi får tillbaka det? Det var ett mycket tankeväckande och uppskattat föredrag. Bertil berättade dessutom, att man håller på att bygga upp ett fiskemuseum i Bua. Dit är vi alla välkomna att göra ett besök.

Vad den närmaste framtiden bär i sitt sköte, är vi okunniga om, men vi är beredda att dra igång, så snart som restriktionerna lättar. Gå gärna in på vår hemsida och titta på den. Här kommer vi annonsera vårt kommande program, så snart vi har något. Dessutom finns här trevliga bilder och dokumentation från de senaste årens händelser. Se flottansman.se/varberg.

Vid pennan
Karl Henrik Weddig



Ängelholm

Vi började året med "Full Fart-Fram"! Regionmöte i Kajutan - välbesökt, informativt och trevligt. Representanter från nästan samtliga Lof i Region Väst kom till oss. En torsdagskväll i början på mars avhölls årsmötet med efterföljande ärtmiddag och trevligt samkväm. En söndag hann vi också

med ett "miniföredrag", som handlade om vintersjöfart. Sedan blev det "Stopp i Maskin" och nödankring.

Vi hade planerat föredrag om Engelholms hamn med lokalhistorikern Johan Brink och vi hade ett par studiebesök på gång.

Att ta ordförandeposten i föreningen var

inget lätt val. Medlemsantalet minskar drastiskt från 100 medlemmar i höstas ner till 80 nu i vår. Hoppas jag inte blir den unika ordföranden, som tvingas medverka till en nedläggning. Men det finns också positiva saker. Vi har en idyllisk och trevlig klubblokal, Kajutan, som vi inte bara dispo-

nerar utan äger och vårdar. Föreningen består av trevliga medlemmar. Det, som avgjorde att jag ställde upp och kandiderade till ordförandeposten, är föreningens goda ekonomi. Vi klarar inte detta "för egen maskin", men vi har fått hjälp genom testamenten och av sökta fondpengar. Framförallt så bidrar vårt värdförband, F17 i Kallinge, både med praktisk och ekonomisk hjälp.

Vi har som hela övriga Sverige drabbats av restriktioner p.g.a. Corona-viruset. Verksamheten ligger nere. Visst underhållsarbete görs utvändigt vid Kajutan. Vill du hjälpa till, så meddela. Vi arbetar nu enskilt!

Ett alternativ till samvaro nu är, att vi under våren varje vecka kör en frågesport på nätet. Frågorna handlar om sjöfartsprylar i Kajutan. Detta har varit mycket uppskattat, men vi kunde varit fler deltagare. Endast 20 av föreningens medlemmar har angett sin mejladress till föreningsregistret. Sänd en kort hälsning per mejl till: angelholm@flottansman.se. Vi kommer då att registrera din adress.

Vårt aktivitetsprogram är för närvarande "lagt på is". Vi avser dock att hålla Korum i Kajutans trädgård den 5 juli, kl 11.00, givetvis med distans till varandra!

Jag tror att virus-krisen, som vi nu genomlider, kommer att skapa många goda möjligheter i vårt samhälle. För vår del kommer nog många att känna ett utökat behov av umgänge och samvaro och därmed även mer engagemang för ideellt föreningsarbete.

För att kunna utveckla verksamheten, behöver vi din epostadress, bl.a. för att in-



Regionmöte i Ängelholm den 29 februari

Från Vänster: Jan Erik Knutas, Göteborg, Bertil Lundvall, Ängelholm, Ulf Ängemo, Halmstad, Lars Linde, Ängelholm, Gunnar Gunnarsson, Ängelholm, Folke Larson, Varberg, Håkan Emanuelsson, Halmstad, Måns L Suneson, Jönköping, Mattias Bergsten, Lysekil, Lars-Erik Uhlegård, Göteborg, Sven G Persson, Ängelholm, Leif Lysberg, Lysekil. (Dessutom var Laila Lembke och Anders Rick från Ängelholm närvarande vid mötet.

Foto: Laila Lembke

formera om kommande föredrag, studie- och fartygsbesök. Vi behöver även dig för framförallt samvaro och kamratskap, och om någon vill, för ideellt arbete i trädgård och skötsel av Kajutan.

Bertil Lundvall
Ordförande

PS. I nästa nummer kommer vår ordinarie skribent Gunnar Gunnarsson återigen att kåsera.

När det mesta är inställt – då flödar fantasin



Det digra program, som Marinens Musikkår skulle genomfört under våren, fick på grund av rådande pandemi helt ställas in.

Det blev ingen uppvaktning för HM konung Carl XVI Gustaf på födelsedagen på Valborgsmässoafton, ingen förstamajrevelj i Karlskrona, som varit brukligt sedan 1840, inget Veterandagsspel och i övrigt ingenting av det planerade.

Så vad gör man? Jo, man sätter upp en förstärkt oktet (10 musiker) och så drar man ut på turné till Karlskrona kommuns olika äldreboenden. Man spelar på gården utanför boendet och åhörarna finns dels på sina rum, dels omedelbart utanför byggnaden eller på någon balkong.

Konserterna har varit mycket uppskattade och har i allra högsta grad visat, vilken betydelse musiken har för människor. Och så valde man också en repertoar, som var välkänd för publiken och där man också hade möjlighet att sjunga med.

Bilden visar oktetten under en spelning på ett av kommunens äldreboende utanför Karlskrona

Olle Melin

HMS Gotland åter till marinen

Den 15 maj "återlämnades" ubåten *HMS Gotland* till Marinen efter den s.k. halvtidsmodificeringen. Modificeringen har bl.a. inneburit, att ubåten förlängts med två meter midskepps samt att större delen av innemätet har bytts ut. Efter modificeringen är *Gotland* idag mer lik de blivande ubåtarna i A26-klassen. Kostnaden för modificeringen belöpte sig till cirka en miljard kronor.

Det var amiral Odd Werin vid Försvarets materielverk, som överlämnade ubåten till marinchefen amiral Ewa Skog Haslum vid en enkel ceremoni.

HMS Gotland har idag mer än 23 år på nacken. Hon byggdes vid Kockums i Malmö samt på Karlskronavarvet. Systerfartyget *HMS Uppland* genomgår f.n. samma modificering och beroende på kommande försvarsbeslut kan detta även komma att omfatta den tredje ubåten i serien, *HMS Halland*.

HMS Gotland blev legendarisk, då hon under 24 månader hyrdes av den amerikanska marinen (med svensk besättning) och lyckades förbli oupptäckt för den amerikanska ubåtsjakten.

Olle Melin



Historia

Virkeslasset

Det här handlar om amiralen, som byggde sitt hus vid Kungsbron i Karlskrona och fick sitt timmer på det viset, att vart sjunde lass, som kördes in på varvet, dirigerades av amiralens ordonnans att köra ut genom en annan port och lasta av vid amiralens tomt vid Kungsbron. När den lyckliga dagen kom, då amiralen skulle hålla spantöl im sitt resta hus, så tyckte han att ordonnansen borde bjudas. Men denne tackade nej till kalaset, vilket föranledde amiralen att fråga, vad som nu stod på, eftersom han tackade nej.

- Jo, si dejt vaur såu, att just denna daug ska jau själv fira spantöl i mitt nybygge på Björkholmen. Men då blev amiralen förvånad och undrade, hur ordonnansen kund ha råd att bygga hbus i dessa tider.
- Jo si, sade ordonnansen, vaut sjonde av di sjonde lassen, som kördes till amiraulen, gau jau order att vänna och köra upp till Björkholmen.

Långresornas tid är förbi – men minnet lever

Man kan minnas på olika sätt. För alla de i flottan, som någon eller några gånger fått göra en långresa, kan detta ha varit en dröm, som gått i uppfyllelse och gett minnen för livet.

Jag har själv aldrig fått möjligheten att följa med på en sådan resa. Men jag har många gånger stått på Mobiliseringskajen vid marinbasen i Karlskrona, när långresefartyget antingen lämnat hamnen eller återkommit efter långresan.

Jag kom då att tänka på Karlskronasonen Sten Ljungcrantz, som i flera decennier gladde Blekinge Läns Tidnings läsare med sina Backlagsrim. De präglades av glattig humor, spetsig satir och självvironiska funderingar och Stens illustrationer var väl i nivå med diktarförmågan.

Ofta handlade dikterna om kärleksparet Frasse och Klaura (Klara), det strävsamma paret från Karlskrona och motsvarigheten till Källe och Ada i Göteborg. Självklart är Stens dikter skrivna på världsspråket Björkholmska. Tyvärr har kunskapen om Björkholmsmålet och paret mer och mer försvunnit och där är vi avundsjuka på göteborgarna, för de verkar hålla fast vid sin dialekt och sitt par, Källe och Ada.

Sten Ljungcrantz gick ur tiden 1997.



Sten Ljungcrantz

Olle Melin



Så här kunde det låta kring en avresa.

*Såu stäjvar ein örlogsman åuter tei sjöyss
meid kurs imot främmande land,
o Klaura hon taur utauv Frasse ajöyss
o snyftar o vinkar meid hand.*

*Men Frasse han tänker påu söyder o sol
för nu ä de längesen sist
dåu Mary gick kring i ein vippande kjol
o log mot ein svedisk floåttist*

*Jau, minnena dröya ve kyssar i Brest
ve sjöyslaug i Houll o Marsej
när koåcken o Frans vau kamrauter soåm bäst
o jämt gick iland påu galej.*

*Såu sjoung oåm våur floåtta soåm nu oångar ut
mot varkliga saltvattensdoåpp,
soåm hälsar våur värld meid ein freidlig salut
o treitoungad flagga i toåpp.*



Avsked

Fylgia - legendariskt långresefartyg

Födelsedagar

Vi hyllar



100 år född

1920-09-02 Jarl A:Son Ellsén STOCKHOLM

90 år född

1930-07-04 Eric Nilsson TRELLEBORG
1930-07-16 Harry Holm HÄLLEVADSHOLM
1930-07-27 Lars Carlsson STENUNGSUND
1930-08-13 Moddy Nilsson VÄSTERÅS

85 år född

1935-07-02 Roland Flemk MÖNSTERÅS
1935-07-07 Ejnar Ekholm SUNDSVALL
1935-07-08 Lars-Ola Engvall HÖLLVIKEN
1935-07-08 Thomas Worms KLINTEHAMN
1935-07-17 Göran Kull NORRKÖPING
1935-07-20 Agne Lundin VÄSTERHANINGE
1935-07-20 Ingemar Grusell LYSEKIL
1935-07-23 Sune Åkesson MELLBYSTRAND
1935-07-24 Doris Wall VÄXJÖ
1935-08-02 Jan Knutsson NORRKÖPING
1935-08-09 Jonny Ekdahl MALMÖ
1935-08-13 Bo Lindström STENUNGSUND
1935-08-19 Gunnar Wanzelius NICE FRANCE
1935-09-09 Rolf Larsson KARLSKRONA
1935-09-28 Karl-Gustav Svensson KUNGSBACKA

80 år född

1940-07-03 Anders Backman BOLLEBYGD
1940-07-05 Rune Flinck SURAHAMMAR
1940-07-05 Ulf Christenson GÖTEBORG
1940-07-06 Krister Nilsson STALLARHOLMEN
1940-07-12 Kennet Johansson VÄXJÖ
1940-07-18 Bertil Burheim TRELLEBORG
1940-07-22 René Ahlberg ÖCKERÖ
1940-07-27 Karl-Erik Andersson KARLSKRONA
1940-07-27 Olle Offerman STOCKHOLM
1940-08-06 Peder Gottlieb SALTSJÖ-BOO
1940-08-11 Ove Larsson LYSEKIL
1940-08-12 Stefan Lundström ASARUM
1940-08-13 Per Jonsson LUDVIKA
1940-08-16 Lennart Kjellberg HALMSTAD
1940-08-22 Christer Warfvinge VÄSTERVIK
1940-08-23 Milton Odding NÖDINGE
1940-08-24 Sten-Olof Nilvall HALMSTAD
1940-08-25 Thorleif Rubin BOTTNARYD
1940-09-05 Sonny Persson LYCKEBY
1940-09-09 Ragnar Öberg VISBY
1940-09-10 Lars Nell LIDINGÖ
1940-09-15 Ulf Berg-Andre GÖTEBORG
1940-09-16 Ulf Aspenberg DJURSHOLM
1940-09-24 John Graffman DANDERYD
1940-09-25 Ingemar Wilhelmsson SMÖGEN
1940-09-26 Bengt-Åke Johansson GISLAVED

75 år född

1945-07-01 Klas Berg VISBY
1945-07-04 Sidney Rodenhake UPPSALA
1945-07-07 Anders Frönnell HUSKVARNA
1945-07-07 Karlis Branke SOLNA
1945-07-09 Jöran Westling NORRTÄLJE

1945-07-10 Hans Nyberg HÄRNÖSAND
1945-07-11 Bo Andersson VÄSTERVIK
1945-07-11 Olle Sewerin GRÄDDÖ
1945-07-15 Erik Holmgren STOCKHOLM
1945-07-15 Leif Fagerlind MUSKÖ
1945-07-17 Rolf Mellgren LYSEKIL
1945-07-18 Leif Hjalmarsson VAXHOLM
1945-07-20 Cajarne Petersson VÄSTERHANINGE
1945-07-21 Kjell Karlqvist BRO
1945-07-21 Peter Sjöberg DEGEBERGA
1945-07-22 Arne Blom TYRESÖ
1945-07-23 Jan Hjalmarsson BÄSTAD
1945-07-23 Rolf Karlsson GÖTEBORG
1945-07-29 Sven-Olof Sandegren KYRKHULT
1945-07-31 Sigvard Karlsson BRUNFLO
1945-08-01 Erik Wennberg BLIDÖ
1945-08-02 Åke Jönsson TRELLEBORG
1945-08-03 Arvid Ingmyr HÖNÖ
1945-08-05 Johan Åkerblom GRYT
1945-08-09 Guy Hörnfeldt STOCKHOLM
1945-08-10 Dan Johansson ÅRSTA HAVSBAD
1945-08-10 Torsten Lindqvist DALHEM
1945-08-11 Jan-Olof Henriksson VÄSTERVIK
1945-08-17 Halvard Sandström BORLÄNGE
1945-08-18 Per Stjerna HUDDINGE
1945-08-25 Gunnar Dahlberg VARBERG
1945-08-27 Monica Asplund SÖDERTÄLJE
1945-08-28 Hasse Sörqvist SKÖVDE
1945-08-28 Klas Olofsson GRUNDSUND
1945-09-01 Ronny Trulsson TRELLEBORG
1945-09-05 Thomas Hallén KVISSLEBY
1945-09-06 Kurt Lindström SUNDSBRUK
1945-09-06 Lars Kholström VARBERG
1945-09-09 Tommy Delinder TRELLEBORG
1945-09-13 Björn Julius LIMHAMN
1945-09-21 Malcom Taube Von Block NORRKÖPING
1945-09-22 Tomas Saxborn GÖTEBORG
1945-09-24 Sven-Erik Mars NORRKÖPING
1945-09-26 Arne Hasselgren LYSEKIL

70 år född

1950-07-13 Ove Bornvall KALMAR
1950-07-16 Alf Hedebäck VÄXJÖ
1950-07-16 Stefan Engdahl YSTAD
1950-07-16 Sven Andersson LANDSKRONA
1950-07-27 Lennart Gylletorn UPPLANDS VÄSBY
1950-07-28 Britt Gustavsson SÖDERTÄLJE
1950-07-30 Ove Lindenås STOCKHOLM
1950-08-03 Lars E Fränngård TRELLEBORG
1950-08-07 Thomas Magnusson TÄVELSÅS
1950-08-10 Per Folke Stridsberg SOLNA
1950-08-10 Roger Thein HALMSTAD
1950-08-12 Bo Hjelm TULLINGE
1950-08-12 Kent Hallberg LYSEKIL
1950-08-13 Mats Andersson HALMSTAD
1950-08-14 Jim Bernhardsson DROTTHNINGSKÄR
1950-08-26 Glenn Rosberg TRELLEBORG
1950-08-29 Björn Selfjord TORSLANDA
1950-09-02 Sonny Spurr TRELLEBORG
1950-09-03 Lars Andersson HULTSFRED

1950-09-14 Torhild Gustavsson NYNÄSHAMN
 1950-09-15 Anders Tammelin NORRKÖPING
 1950-09-16 Krister Johansson VÄSTERVIK
 1950-09-20 Ingemar Nästegård LYSEKIL
 1950-09-22 Göran Mossberg KOLBÄCK
 1950-09-22 Lena Pettersson NORRTÄLJE
 1950-09-23 Per Bolin MALMÖ
 1950-09-28 Reidar Lindskog VÄSTERÅS
 1950-09-29 Sven Lindgren FAGERSTA

65 år född

1955-07-03 Carl-Åke Nilsson GÄVLE
 1955-07-09 Bengt Gradin UPPSALA
 1955-07-11 Mikael Hjärthammar VALLDA
 1955-07-13 Tommy Johansson TJURKÖ
 1955-07-16 Hannu Mylläri LANDEFJÄRDEN
 1955-07-18 Carl-Erik Fallenius VÄSTRA FRÖLUNDA
 1955-08-09 Mats Sandgren VÄLLINGBY
 1955-08-11 Arne Bergström HÄRNÖSAND
 1955-08-16 Tommy Johansson NÄTTRABY
 1955-08-17 Kenth-Ove Blom LYSEKIL
 1955-08-18 Lars Welin STÅNGA
 1955-08-26 Christina Bellman HÄRNÖSAND
 1955-09-15 Peter Malmsjö NORRKÖPING
 1955-09-27 Malte Davidsson NYNÄSHAMN

60 år född

1960-07-04 Hans Andersson NJURUNDA
 1960-07-23 Mikael Klasson VÄRMDÖ
 1960-07-24 Robert Guntell MALMÖ
 1960-07-26 Håkan Olsson EKSJÖ
 1960-09-09 Anders Hermansson V FRÖLUNDA
 1960-09-18 Kenneth Jönsson SKURUP

50 år född

1970-07-02 Johan Persson NORRKÖPING
 1970-07-28 Per Isaksson ÄLVSJÖ
 1970-08-23 Jane Westerberg MÖRKÖ

40 år född

1980-07-02 Mikael Johansson HALMSTAD
 1980-07-30 Marcus Bengtsson KARLSKRONA
 1980-09-17 Jens Aldenstam SOLLENTUNA

25 år född

1995-08-08 Gustav Rosén NYNÄSHAMN

Nya medlemmar

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

Gotland

Lars Peter Herthelius
 Yngve Johansson

Göteborg

Bernt Abrahamsson
 Tore Börjesson
 Bo Stenberg
 Magnus Tjeder

Halmstad

Lars Dahlqvist

Härnösand

Arne Staark

Jönköping

Christer Karlsson

Kalmarsund

Ove Bornvall
 Paul Rosén

Karlshamn

LarsIngvar Elofsson
 Per-Ola Mattsson

Karlskrona

Tommy Karlsson
 Leif Nilsson

Norrköping

Norbert Grinne

Norrtälje

Joseph Nordgren
 Rolf Pihlgren
 Lars Rengby

Nynäshamn

Gun Lagsjö

Stockholm

Kristian Andersson
 Per Bohlin
 Tord Börjesson
 Göran Delemark
 Daniel Ericsson
 Per Flodin
 Ulf Henriksson
 Tonie Johansson
 Karl-Gunnar Lönnqvist
 Thomas Svensson
 Kenneth Sävström
 Mats Wennberg

Sundsvall

Bert Löfqvist

Västervik

Bengt Bylund
 Ulf Green
 Peter Polla

Västerås

Petter Nilsen
 Leif Nilsson

Avlidna kamrater

Sten Adlerson HOVÅS

Född den 25 december 1931 Avliden den 4 februari 2020

Bengt-Åke Berggren SUNDSVALL

Född den 8 mars 1931 Avliden den 31 mars 2020

Olof Berglund HÖGSBY

Född den 17 maj 1945 Avliden den 23 april 2020

Per-Åke Flink ÄNGELHOLM

Född den 13 februari 1927

Ulf Holm ÖSMO

Född den 24 maj 1933 Avliden den 28 mars 2020

P-G Hånell HÄRNÖSAND

Född den 7 juni 1941

Harry Hummelgren VÄSTERVIK

Född den 23 augusti 1945 Avliden den 14 april 2020

Krister Karlsson GÖTEBORG

Född den 5 november 1948 Avliden den 3 maj 2020

Kåge Larsson SÖDERTÄLJE

Född den 4 januari 1935 Avliden den 9 maj 2020

Lars Larsson MÜNCHEN

Född den 2 juni 1951 Avliden den 23 januari 2020

Karl-Erik Nilsson OSKARSHAMN

Född den 11 april 1935 Avliden den 26 februari 2020

Lars-Olof Olausson V FRÖLUNDA

Född den 27 december 1931 Avliden den 19 februari 2020

Greger Olsson BÅSTAD

Född den 9 maj 1940 Avliden den 31 juli 2019

Göran Persson KARLSHAMN

Född den 23 april 1941 Avliden den 25 mars 2020

Ivan Pettersson KATTHAMMARSVIK

Född den 10 oktober 1929 Avliden den 13 april 2020

Carl-Axel Rundquist SALTSJÖ-DUVNÄS

Född den 28 juli 1925 Avliden den 24 juni 2019

Leif Sanden SKÄRHAMN

Född den 11 april 1943 Avliden den 28 juli 2019

Rune Sjölin VÄSTERHANINGE

Född den 10 december 1930 Avliden den 9 april 2020

Jan-Olof Strandberg STOCKHOLM

Född den 9 september 1926 Avliden den 2 maj 2020

Rolf Wennergren ÄNGELHOLM

Född den 16 april 1951 Avliden den 20 juli 2019

Sven-Gösta Zetterström STOCKHOLM

Född den 15 mars 1921 Avliden den 9 april 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.**

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	lennart.bresell@telia.com
Medlemsregister	Lennart Bresell	070-774 31 83	Balingsnäs vägen 92	141 34	HUDDINGE	lennart.bresell@telia.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
Norrköping	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	Ekenbergsgatan 30	152 43	SÖDERTÄLJE	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

Kalmar	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	Broslettsgatan 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



Den 14 april lade Gladan till i hemmahamnen. Här är landgången på väg ut. Foto Michaela Linge