

FLOTTANS MÄN

KAMRATSKAP

ÖRLOGSTRADITION

SJÖFÖRSVAR

Nr 3 2011



FLOTTANS MÄN

Tidskrift för Flottans Mäns Riksförbund

Nr 3 sept 2011

Årgång 77

ISSN 0015-4431

Förbundets Högste Beskyddare:
AMIRALEN H.M KONUNG CARL XVI GUSTAF
Rikshedersordförande:
JAN THÖRNQVIST
MARININSPEKTÖR



REDAKTÖR OCH ANSVARIG UTGIVARE:

Olle Melin - [epost: omelin@telia.com](mailto:omelin@telia.com)
Tel 0455-23964
Författarevägen 9, 371 63 LYCKEBY



GRAFISK FORMGIVNING:

Dag Åshage - [epost: paul.assar@euromail.se](mailto:paul.assar@euromail.se)
Tel 0455-48218
Fasanvägen 4, 370 30 RÖDEBY

TRYCKERI: Printfabriken, Karlskrona

ANNONSER:

Kontakta Birgitta Husfeldt-Ahlms
epost: gittan.ahlm@telia.com
Telnr: 070-3317502, 0175-30303

KANSLI:

Teatergatan 3, 111 48 Stockholm
Tel: 08-678 09 08
Öppet tisdagar 09-16
Internet: www.flottansman.se
Adress e-post: riksforbundet@flottansman.se

PLUSGIRONUMMER:

Riksförbundet: 5 88 19-4
Stora Tratten 35 80 22-2

FLOTTANS MÄNS RIKSFÖRBUND

Ordf: Kommendör Johan Forslund
Tel: 08-571 448 510

V.ordf: Kommendörkapten Jan Wikberg
Tel: 063-12 95 62.

Sekr och informationsansvarig:
Elektroingenjör Bo Schagerberg Tel: 08-530 447 57.
bo.sch@bredband.net

Kanslichef: Örlogskapten Lennart Bresell
Tel kansliet: 08-678 09 08 Tel hem: 08-449 31 58
lennart.bresell@telia.com

STORA TRATTEN (Arrendator LoF Stockholm)
PL 326, 130 25 Ingmarsö Tel: 08-542 461 26
Telefontid juni-augusti 09-10, 17-18



Ur innehållet:

Ledare	3
Rikssårsmötet 2011	4-5
Bore legent i Karlskrona skärgård	6-7



Brev från Manligheten 1939	8-9
Eldare i Flottan hade återträff	10-11



Vad en gammal bild kan berätta	12-13
Kungliga Flottan i Jönköpings hamn	14-16
40 år sedan sista kryssaren lämnade Sverige	18-19



30 år sedan U137	20-21
------------------	-------



Sverigeskeppen del 1	22-25
Konsten att dö som en kristen krigare	26-27
Lokalföreningarna	28-38
Nya böcker	40-41

Omslagsbild:

Först

Nummer 4 2011 utkommer i dec. Manusstopp den 15 nov.

Terrorn i olika skepnader finner mål även i vår vanligtvis så fredliga del av världen

Sommaren är viloperioden, tiden för rekreation och umgänge med familj, släkt och vänner och då vi också har tid att reflektera över tillvaron. Just nu i skrivande stund, när sommarens grönska är som djupast och de flesta människor kopplar av från vardagen och ägnar tiden åt allehanda fritidssysselsättningar, drabbar oss ondskan.

En enorm bomb detonerar i hjärtat av Oslo, nära regeringskansliet, och många människor dödas och skadas och förödelsen är stor. Kort därefter drabbas ett sommarläger för ungdomar på en ö väster om Oslo av en sannolikt galen massmördare, som med berått mod avrättar en stor mängd människor, som befinner sig på ön. Då polisen griper gärningsmannen visar det sig, att samma man står bakom bomben i centrala Oslo och massmorden på ungdomsläget. Bilden av en enstöring med en mycket egenartad syn på tillvaron träder fram. En människa som i sin ensamhet odlat ett hat mot samhället och det regerande partiet och under lång tid planerat och förberett dessa illdåd. Är det en galning, som inte är ansvarig för sina handlingar, eller är det någon, som känner sig så misshandlad av samhället, att han anser dessa vidriga handlingar motiverade.

Ett nära grannland drabbades den här gången och i vintras slog en terrorist till mot Stockholm. Den gången var det endast gärningsmannen, som fick sätta livet till, men aktionen kunde ha fått en betydligt allvarligare utgång och vi kan vara tacksamma, att det stannade vid materiella skador. I Köpenhamn avslöjades förra året en terrorcell, som omhändertogs och avväpnades, innan de hann genomföra det tilltänkta attentatet.

Vi kan konstatera, att terrorn i olika skepnader nu finner mål även i vår vanligtvis så fredliga del av världen. De här händelserna väcker en mängd frågor, som kommer att ventileras under lång tid, men två frågor är centrala: hur och varför kan detta hända i ett öppet demokratiskt samhälle och vad kan vi göra för att minska risken att det händer igen? Naturligtvis finns det inga entydiga svar. Galningar och rättshaverister kommer alltid att finnas och något universalmedel, som förhindrar extrema ytt-
ringar, är inte tillgängligt.

Flera av våra politiska ledare menade kort efter dåden, att den extrema terrorn inte får vinna, utan måste mötas med ökad demokrati och öppenhet. Det är naturligtvis helt riktigt! Vansinnesdåden får inte innebära, att vi sluter oss inne och minskar öppenheten och våra starka engagemang för en bättre tillvaro för de mindre lyckligt lottade. Samtidigt måste samhället ges resurser och förbereda sig att upptäcka förberedelser, så att terrordåd om möjligt kan förhindras, innan de resulterar i så omfat-

tande tragedier som det nyss inträffade. Det här är en avvägningsfråga, som inte besvaras helt enkelt. Åtgärder måste vidtas på flera olika områden; organisatoriskt, lagstiftning, resurstilldelning.

Avståndstagande från terrordåd och medkänsla med de drabbade manifesteras med minneshögtider, en tyst minut, blommor och tända ljus. Ju fler som deltar desto starkare blir signalen, att vi inte accepterar oprovoce-
rat våld i vår dagliga tillvaro. I vardagslivet kan detta praktiseras med omtanke och medkänsla om våra medmänniskor. Vi måste bry oss om varandra och stötta och trösta, där så behövs och tidigt observera avvikande beteende för att kunna räcka ut en hjälpan-
dande hand.

Att känna trygghet i tillvaron är viktigt för människors välbefinnande. Den grundläggande tryggheten i vardagen är baserad på en säker försörjning och möjligheter att tillfredsställa de basala behoven men också på medvetande, att det finns ett skyddsnät, om tillvaron skulle rasa samman. Här har samhället skyldigheter att träda in, men ofta behövs något utöver den rent materiella tryggheten; mänsklig kontakt och närhet.

När ondskan drabbar oss rubbas tillvaron och behovet att vara nära någon blir stort. Många människor lever i ensamhet och har ingen att dela sin oro med eller att söka tröst hos och kan ha svårt att finna trygghet..

I Flottans Män, i kretsen av kamrater med gemensamma erfarenheter, finns den tryggheten. Sjömän hjälper sjömän! Men vi är också beredda att sträcka ut en hjälpan-
dande hand utanför vår krets vid speciella tillfällen. Vår kamratskap och sammanhållning skall vi därför värna om. Jag fick nyligen bud, att en av våra medlemmar gått bort efter en tids svår sjukdom. Vi saknar en kamrat som under många år lagt ner ett stort och hängivet arbete i vår kamratförening och som lämnar ett stort tomrum efter sig. Mina tankar går till familjen, som jag hoppas känner ett stöd i Flottans Mäns deltagande.



Helsingfors blev målet för årets Riksårsmöte

På söndagskvällen den 29 maj embarkerade cirka 180 förväntansfulla delegater det storstilade kryssningsfartyget M/S Silja Serenad för vidare transport till Helsingfors och Riksårsmötet 2011. När vi steg ombord, kände vi oss inte vara på ett fartyg, utan snarare i en galleria. Men vi blev snart varse fartget, för utseglingen genom Stockholms skärgård är alltid något enastående, när vädergudarna är på vår sida och det var de verkligen.

Föreningarna i Haninge och Nynäshamn hade lagt ner mycken möda för att göra mötet trivsamt och detta lyckades man verkligen med.

Lokalföreningskonferens

Första dagen inleddes med ett styrelsemöte följt av den traditionella lokalföreningskonferensen, som detta år i stort koncentrerades till förbundets och föreningarnas hemsidor. Även rekryteringen var uppe till diskussion och på sedvanligt sätt lämnades korta redogörelser över föreningarnas verksamhet. Alla föreningar utom Gotland och Norrtälje var representerade.

Förbrödringsmåltid

Första kvällens begivenheter handlade om mingel, information och inte minst den buffé, som utgjorde förbrödringsmåltiden. Det tog tid att äta sig igenom alla de läckerheter, som erbjöds. Efter måltiden fanns det många möjligheter till förlustelser ombord.

Riksårsmötet

Riksårsmötet präglades av mycket rutin, men också av vissa frågor, som i ett fall ledde till votering. Verksamhetsberättelse, ekonomisk berättelse, revisionsberättelse m.m. klubbades raskt, men när frågan om höjd avgift till riksförbundet kom upp på agendan, blev det en omfattande diskussion och till sist votering, där motförslaget till styrelsen proposition vann gehör, vilket innebar, att avgiften till riksförbundet fr.o.m. 2013 blir 110 kronor.

På sedvanligt sätt avslutade Riksårsmötet med medaljutdelning till förtjänta medlemmar. De medaljerade framgår av bildtext.

Denna gång fanns ingen ceremoni inlagd i programmet.

Helsingfors per buss

Helsingfors har mycket att bjuda en turist och möjlighet gavs till en bussrundtur med duktiga guider. Guiden i min buss berättade på ett strålande sätt om Helsingfors historia, utveckling och sevärdheter. Efter lunch fanns möjlighet att på egen hand ströva kring, vilket många utnyttjade.

Bankett

Efter ett vackert men något blåsig utlöpande med passage av Sveaborg på mycket nära håll, avslutades Riksårsmötet till sjöss med en fin bankett. Under banketten avtackades dels våra egna arrangörer men också den personal ur rederiet, som på ett strålande sätt bidragit till vår välfärd och trevnad.

Avslutningsvis tror jag, att jag kan göra mig till tolk för alla deltagarna, när jag ger ETT STORT OCH VARMT TACK till arrangörerna från Haninge och Nynäshamn.

Olle Melin



Flottans Mäns standert blåste från Silja Serenads mast



Även i fartygets "galleria" fanns Flottans Mäns fana



Sveaborg passerades på nära håll både vid in- och utresan



Mingel innan förbrödringsmåltiden. Lars Ingvar Elofsson Kristianstad, hedersledamoten Ville Frithz samt Hans och Evy Pettersson från Karlskrona



Ankarmedaljen i guld tilldelades från vänster Rolf Pärnhem, Karlshamn, Stieg Andersson Västerås, Inge Jaxvall, Haninge samt Hans Martinelle, Nynäshamn. Medaljen tilldelades även Ingvar Svensson, Stockholm och Gert Garin, Malmö.

Ingvar Svensson var sjuk vid Riksårsmötet och hann få utmärkelsen innan han avled den 12 juli. Gert Garin fick sin medalj i Malmö.



Förtjänta medlemmar, som tilldelades Ankarmedaljen i silver. Från höger Evy Pettersson, Karlskrona, Leif Ljunglund, Stockholm, Bo Blyvall, Stockholm, Nils Eric Gustavsson, Västerås, Lennart Salomonsson, Växjö, Anders Karlsson, Växjö, Birger Holgerson, Norrköping, Willy Almberg, Norrköping samt Ulf Sjöden, Karlstad.

Medaljen tilldelades också Inger Svensson, Karlskrona, Fredrik Scholander, Stockholm, Mats Boman, Stockholm, Gunnar Laxander, Västerås, Carl-Göran Lindström, Ängelholm, Bengt-Olof Arnsten, Östersund samt Torsten Ståhling, Norrköping. Dessa sistnämnda deltog inte vid riksårsmötet, utan kommer att tilldelas medaljen i annat sammanhang



Riksårsmöte pågår. Från vänster Tage Sjölander, Karlskrona, Örjan Sterner, Stockholm och Per Nordgren Karlskrona.

Foto: Ulla Melin Olle Melin



Ville Frithz, Stockholm och Bertil Landgren, Karlshamn



Brydda pannor vid lokalföreningskonferensen

Bore,

legend i Karlskrona skärgård



Våren 1910 väntade den just sjösatta transportbåten *Bore* på Eriksbergs mekaniska verkstad i Göteborg på vidare transport till Karlskrona och KA 2. *Bore* var ett för dåtiden elegant fartyg, 30,5 meter långt och 6,2 meter brett med plats för max 242 passagerare. Troligen var det flaggjunkaren Abraham Andersson, som fick förtroendet att föra henne till Karlskrona. *Bore* var från början utrustad med en kolvångmaskin, som gav henne en maxfart på 9,5 knop.

I 56 år var sedan gamla *Bore* i tjänst. Huvudsakligen gick hon i passagerartrafik mellan Karlskrona, Aspö och Kungsholmen. I Karlskrona hade hon sin plats vid Kungsbron fram till 1943 för att sedan ligga förtöjd vid Skeppsbron, där Karlskrona gästhamn nu ligger. Flyttingen tillkom i samband med att KA 2 flyttade från Vallgatan till Gräsvik.

Förutom att hon mestadels gick i passagerartrafik och användes för transporter av olika slag, fick hon ibland även agera målfartyg. Ofta hände det att hon ensam fick agera konvoj.

Bore hade god förmåga att gå i is, vilket gjorde, att hon vintertid ofta fick vara den civila befolkningen på Aspö behjälplig med transporter av olika slag.

Under alla år var *Bore* så gott som helt förskonad från allvarligare olyckor. En drunkningsolycka vid Kungsbron är den enda olycka som krävt människoliv. I början av 1950-talet kolliderade *Bore* med Karlskrona Ångslupsbolags *Imperator* i tät dimma utanför Stumholmen. *Imperator*, som vid tillfället inte hade några passagerare, sjönk. Inga personer skadades. *Imperator* bärgades senare och kunde återgå i passagerartrafik. Lättare grund-

stötningar och lite våldsamma kontakter med kaj hör ju till ett fartyg som var i tjänst under 56 år.

Bore stod ömsom under militärt ömsom under civilt befäl, i sistnämnda fallet under perioder av befälsbrist.

Den mest legendariska skepparen var utan tvekan flaggjunkaren Carl Edvard Olsson, mest känd som "Länsmans-Olle". Han var skeppare på *Bore* från 1928, under hela beredskapstiden och därefter fram till 1948. Om "Länsmans-Olle" berättas att han vid dimma kunde slå back i precis rätt ögonblick, utan att han såg kajen. Det berättas också att Olle var utrustad med ett stoppur. När någon skulle svara för Olle under semester eller annat tillfälle, fick vederbörande åka med några dagar och som tecken på att han fallit i nåder hos Olle, så överlämnades högtidligt stoppuret.

Flaggjunkare Carl Edvard Olsson föddes 1873 i Augerums församling och kom i krigstjänst vid flottans minavdelning (fasta minförsvaret) 1893. År 1902 överfördes han till det nyuppsatta regementet KA 2. Han blev underofficer av andra graden 1906 och flaggunderofficer 1922. Han gick i pension 1928 och fortsatte vid KA 2 under hela den tid han kvarstod i reserven, det vill säga till 1938. De sista 10 åren körde Olle som civilanställd skeppare, dock alltid iförd flaggjunkaruniformen. Han firade sin 70-årsdag på *Bore* den 17 september 1943 och var när han lämnade tjänsten 75 år. Han gick ur tiden 1971, 98 år gammal.



Flaggjunkare
Carl Edvard Olsson

Bore var från början till slutet målad i svart och gult med undantag för krigsåren 1939-1945, då hon camouflage-målades i likhet med alla andra svenska örlogsfartyg.

1955 genomgick *Bore* en omfattande översyn, varvid bland annat ångmaskinen byttes mot en Bolinder-Munktell tändkulemotor om 300 hästkrafter. Samtidigt försågs fartyget med radio och radar.

Under mina första år vid KA 2, 1962-1966, åkte jag så gott som dagligen med *Bore*. Det jag särskilt minns var reglerna vid debarkering och embarkering, kortspelet i de olika befälsutrymmena där kortlekarna och framför allt killekortet förvarades i takarmaturen. *Bore* fungerade som ett flytande casino, långt innan begreppet var uppfunnet.

Det största skådespelet var ändå tilläggingarna på Kungsholmen. Det togs för givet att packmästarna Gustaf Andersson och Curt Isaksson på långt håll skulle träffa rätt med trossen om pollaren på kajen. De var så säkra, att det gick ett sus bland åskådarna, när de någon gång missade.

Efter att nya *Bore* kommit i tjänst 1966 såldes gamla *Bore*. Den som köpte fartyget var en 30-åring i Staffan Lindhé, som något år innan han köpte *Bore* blivit känd som den som bärgade Vaxholmsbolagets *Saxaren* 1965. Tyvärr lät han ändra de yttre formerna på fartyget. Han rev det ursprungliga bryggdäcket och gav fartyget modernare former. Vidare bytte han ut tändkulemotorn med maskintelegraf mot en 460 hästkrafters dieselmotor med direktmanövrering från bryggan. Fartyget fick namnet *Sandön* och utnyttjades under några år för chartertrafik. Sedan 1978 går *Sandön* i Göta Kanal med Karlsborg som bas.

Säkert inträffade det episoder och händelser under alla de år fartyget gick i Karlskrona skärgård, episoder som skulle ge underlag till en hel bok. *Bore* torde under sina 56 år ha fraktat omkring 20 miljoner passagerare. Och någon har räknat ut att "Länsmans-Olle" själv lär ha fört fartyget så många distansminuter, att det skulle innebära en sträcka motsvarande 3 varv runt jorden.

Det var utan tvekan en verklig "KA 2-legend", som gick ur tiden i december 1966.

Olle Melin



Artilleritransportfärjan *Bore*, numera såld

Nordiskt militärt kamratföreningsmöte

Det nordiska militära kamratföreningsmötet 2011 hölls i Oslo med cirka 190 deltagare. Flottans Män representerades av en kvintett från Region väst.

Bland annat genomfördes en marsch längs Karl Johan med Kongens Garde i spetsen, cirka 150 musiker i paraduniform. Världigt många människor kantade gatan och applåderade och fotograferade. Vidare besöktes bl.a. Wigelandsparken där en mycket kunnig och rolig guide framträdde. Anläggningen är fantastisk!. Denna anläggning är fantastisk!



På bilden syns Flottans Mäns deltagare i det 33:e Nordiska militära kamratföreningsmötet den 16 – 19 juni. Från vänster Lars Linde, Ängelholm, Richard de Garay, Halmstad, Evert Gustavsson, Göteborg, Bertil Andreasson, Göteborg och Lars Erik Wennersten, Göteborg.

GÄLLER DET **Träbåtar?**
DÅ GÄLLER DET OCKSÅ OSS!

Nyhet! Båttvätt!

Båtbyggarskola

Fullständig varvsrörelse



ERIKSSONS BÅTBYGGERI
& BÅTBYGGARSKOLA AB
Box 15, 130 25 INGMARÖ
08-542 461 36 batservice@swipnet.se

Brev från HMS Manligheten 1939

Det kom ett mail till föreningen i Malmö från Leif och Lena Rosberg med följande innehåll.

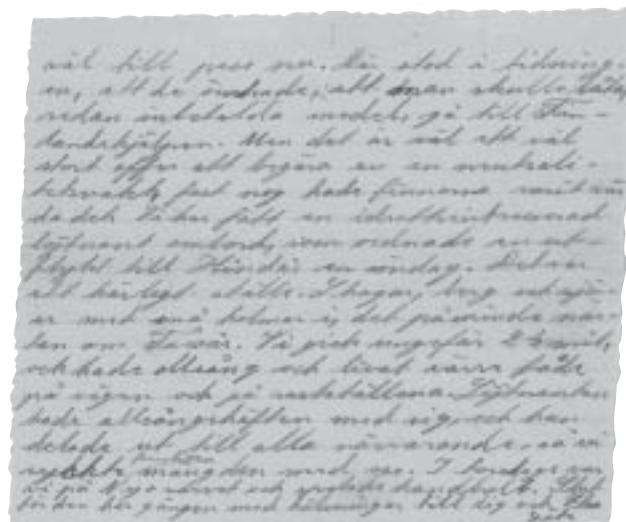
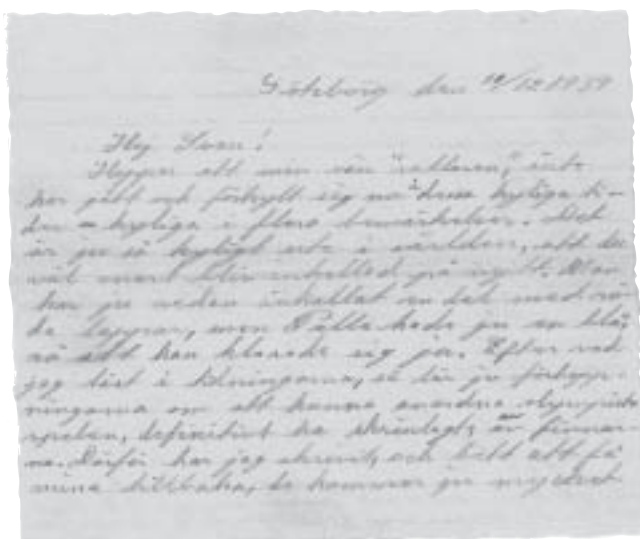
Mitt namn är Leif Rosberg och anledningen till, att jag tar kontakt med er, är den, att vi har ett brev, som kom fram i våras, när min svärfar gick bort. Brevet är skickat av min svärfars bästa kamrat Göte Persson, som tjänstgjorde på Manligheten och skrev brevet den 11/ 12 1939. Han omkom samma dag, som min svärfar Sven Persson fick brevet. I kuvertet finns ett foto på Göte och ett handskrivet brev till Sven. Vi undrar om ni är intresserade av brevet? Är ni det så överlämnar vi det gärna till er förening.

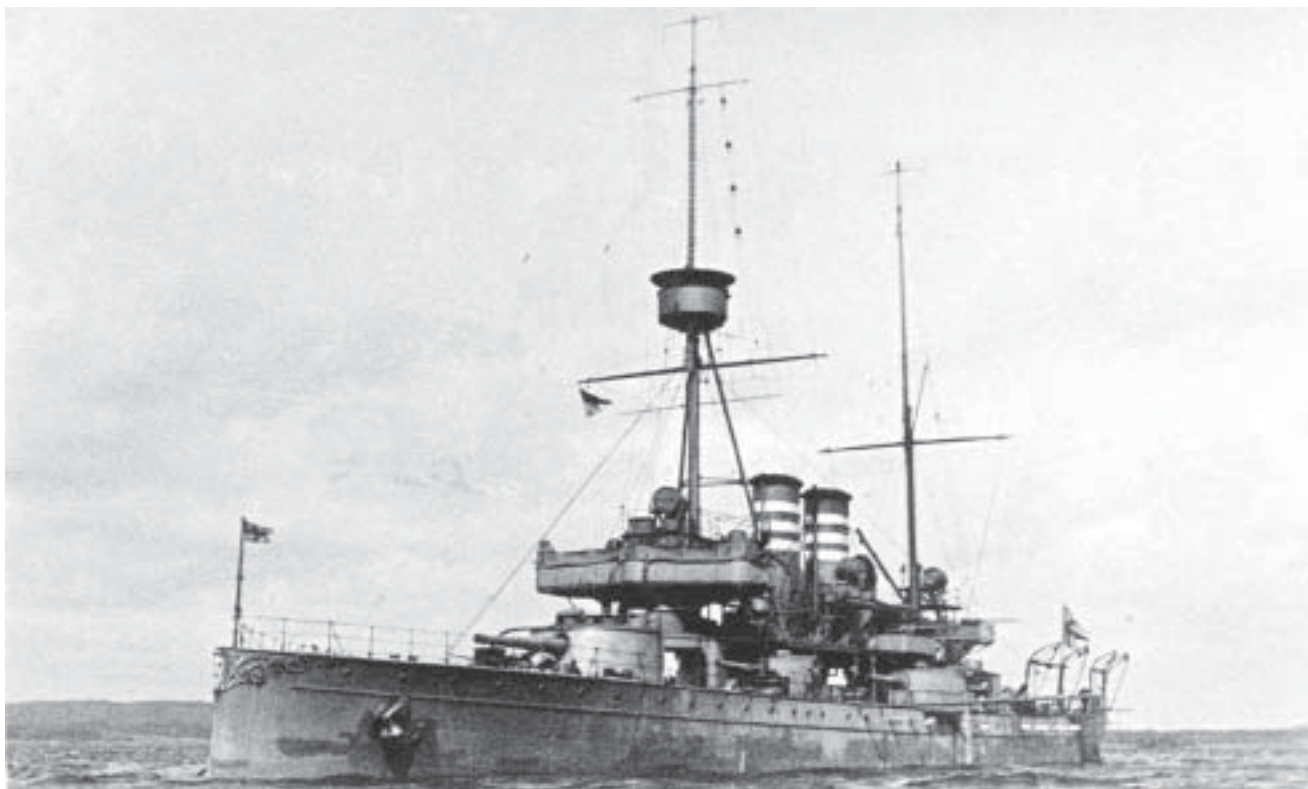
Leif o Lena Rosberg

Vi har valt att presentera brevet med sin bild här på föreningens hemsida. Det är ju ett intressanta tidsdokument och handlar och personer från Malmö/Limhamn. På en fråga om hur Göte omkom, svarar de: Det vi vet är, att



man hade gjort ett minsvep och bärgat ett antal minor och när man skulle desarmera dessa och ta ombord dem, så exploderade en eller flera minor. Sex man av besättningen dog omedelbart och ett tiotal blev mer eller mindre skadade. Förutom Göte var det ytterligare en kille till från Limhamn, som omkom. Vad Göte hade för befattning ombord, vet vi inte.





I boken Pansarskepp är händelsen dokumenterad enligt följande:

När pansarskeppet på Luciadagen 1939 löpte ut från Göteborg, mötte hon vid Böttö en fiskebåt, som rapporterade, att ett misstänkt föremål iakttagits drivande vid Vinga lysboj.

Manligheten gick till den angivna platsen och fann en paravan av främmande utseende. (paravaner är flygplansliknande, cirka 1 ½ meter långa flytkroppar, som används vid skyddssvep mot minor).

För att undersöka fyndet, lyfte man upp paravanen på backen. En lång vajer följde med paravanen och med vissa mellanrum fanns på vajern ett antal ”klumpar” av okänd konstruktion. När vajern palmades hem och tre av klumparna kommit upp på däck, exploderade en. Fyra matrosar dödades omedelbart. Inte mindre än 13 skadades. Eskaderchefen, kommandör Adolf Cassel, beordrade genast utrymning av backen. Tillsammans med några frivilliga gick han sedan fram och lämpade paravan och vajer över bord. *Manligheten* gick sedan med högsta fart in till Göteborg, för att de skadade skulle kunna föras till sjukhus. På Sahlgrenska hade man kallat in personal för att snabbt ta hand om dem. Trots dessa insatser avled ytterligare två man. Red



BÅTÄGARSKOLAN



Navigationsseglings- och motorbåtskurser

08-718 25 60

www.batagarskolan.se

Vi söker fler
**Seglings-
instruktörer**
kontakta oss



Eldare i Flottan hade återträff efter 50 år

Den 16 april 1961 antogs 21 stycken befäls-
elever på eldarlinjen vid Flottan i Karlskro-
na. De flesta var i 16-årsåldern och de har
träffats ganska regelbundet vart tioende år
under senare decennier och nu var det dags för 50-årsju-
bileum.

- Till vårt 50-årsjubileum kom elva av dem, som började
i april 1961, berättar kapten Lars-Erik Blomqvist då vi får
en pratstund med honom. - Fyra av våra kamra-
ter har tyvärr gått bort och sex hade inte möjlighet att
närvara. Träffen varade från torsdag till söndag och för-
läggning var ordnad vid Marinens fritidsläger på Skön-
stavik med respektive, som fick höra minnen och om hur
allting var förr. Förutom minnen blev det utfärder, trevlig
samvaro, allsång och mycket annat.

Annorlunda

Att det var bättre förr, vill inte Lars-Erik hålla med om. -
Visst kanske var det bättre på en del sätt, men det mesta

var annolunda och mycket av livet, som det var i Flottan
i början på 1960-talet är svårt att tänka sig i dag, säger
han. - Ett exempel är språkbruket, som då var kryddat
med svordomar och könsord och det var ingen som
tyckte det var konstigt, men så var det ju i hela samhället.
- Som kanin, så kallades den som var yngre i tjänst, stod
vi längst ned i hierarkin och man var smått livegen där
hot-kontroll-bestrafning var vanligt i dåtidens ledarskap.
- Resor hem om helgerna fick vi själva beskosta, så det
blev att tränga ihop sig fyra personer en liten "folkavagn"
och så tog det en sex-sju timmar från Stockholm till
Karlskrona. Den stora förändringen kom några år in på
1960-talet, då befäl i försvaret blev arbetstidsreglerade
med 40 timmars arbetsvecka, berättar Lars-Erik. - Det
gällde att ha en fru, som kunde ta hand om familjen i
veckorna. Hämta barn på dagis och vårda sjuka barn,
"vabba", var okända begrepp på den tiden.



En sanling gentlemån som började som eldare i flottan för 50 år sedan. Stående fr.v. Sune Nordström, per-Olof Wallenberg, Hans Odeen, Eddie Martinsson, Tage Normark, Lennart Rydberg, Lars Magneland och Lars-Erik Blomqvist. Nedre raden fr.v. Kent Melander, Rolf Kjellberg och Bo Nilsson. Foto Privat

Eldargänget

Att olika årskurser i Flottan samlas och träffas förekommer, men att en speciell yrkeskgren där man antogs samtidigt, har träffar är nog ganska ovanligt, säger Lars-Erik. - Vi har haft träffar var tionde år de senaste decennierna, men denna gången var det lättare att smala deltagarna, för nu har alla uppnått pensionsåldern.

Av de elva som träffades, var knappt hälften kvar till pensionen. Många av de, som antogs som befälsver vid denna tid, stannade kvar några år och sökte sig in på andra banor. Uttagningsystemet och informationen var inte lika väl utvecklat som idag och en del kände kanske inte, att de valt rätt yrke.

- Vi var ju ganska unga, i 16-årsåldern, och att lämna hemmiljön till en då ganska tuff tillvaro i Flottan, var nog inte alltid så lätt, säger Lars-Erik. - Själv var jag faktiskt för ung, man skulle vara 16½ år för att bli antagen. För mig fattades 20 dagar, men det gick bra ändå.

Många minnen och yrken

Det är mycket, som kommer fram på träffarna och dessbättre är det ju så med oss människor, att vi som regel mest kommer ihåg det, som var roligt. - Något som vi alla kommer ihåg är Flamingo som var ett dansställe vid Sveas hörna i Karlskrona, säger Lars-Erik med ett skratt och sedan fanns motsvarigheten i Stockholm, som hette Sveasalen. Sedan var det ju en stor arbetsgemenskap, då vi gick alla utbildningar tillsammans. Bland de, som lämnade Flottan och sökte sig en civil tillvaro, finns många olika yrken representerade.

Ingmar Elofsson
ingmar@comsek.se

Att få tjänst i flottan som befäl var speciellt på 1960-talet och i rekryteringsbroshyren står att läsa att "Havet fodrar och fostrar män". Mycket har ändrats sedan dess.

Arkiv Ingmar Elofsson



Lars-Erik Blomqvist vid pådraget till en av de båda ångturbinerna. Foto Ingmar Elofsson

SAR, Search And Rescue



Till sjöräddningen har Dockstavarvet levererat ett antal modifierade CB 90H som tillsammans med sin besättning verkligen visat vad de kan klara av.



SAR, Search And Rescue, eller Sjøräddningen hör till de äldsta uppdragen till sjöss. Dockstavarvet har anpassat och specialbyggt ett antal fartyg för räddningsuppdrag till havs och vid flygplatser placerade nära hav där det gäller att snabbt vara på plats vid en olycka.

Utvecklingen har gått från större till mindre och snabbare fartyg som specialanpassats för sina uppdrag.

Vad en gammal bild kan berätta

Atlantflygaren Charles Lindbergh gjorde under 1933 en rundresa i Europa med eget flygplan. Han besökte även Sverige och ville där besöka sin fädernegård i Smedstorp i Skåne. Under besöket i Stockholm gjordes den 6 september en resa med bil till Ljungbyhed för att därifrån åka till Smedstorp.

Lindbergh var en världskändis och hans färd genom Sverige följdes av ett stort uppbåd journalister. Detta gjorde, att Lindbergh aldrig lämnade bilen vid detta första besök i Smedstorp utan åkte tillbaka till Stockholm. Ett nytt försök gjordes någon dag senare, då Lindbergh med fru flög med eget flygplan till Stumholmen i Karlskrona, där han togs emot av befälhavande amiralen Claes Lindsström. Löjtnant Enderlein vid marinflyget jämte hustru skulle inställa sig på Stumholmen med den egna bilen, för att när Lindbergh anlant lämna området och avleda eventuella journalister. Under tiden åkte familjen Lindbergh med motorbåt till Wämöparken, där en bil väntade för resan till Skåne. Denna gång gick det bra och efter återkomst till Karlskrona stannade familjen Lindbergh som Marinflygets gäster några dagar.

Bilden visar familjen Lindbergh jämte befälhavande amiralen med familj i Kungshuset trädgård.

Marinflygets verksamhet på Stumholmen började i augusti 1914, då flygplan ingående i flygberedskapen förlades till Stumholmen. De första åren användes tälthangarer för uppställning av flygplanen. 1916 byggdes den första hangaren, nu rivna. Den byggdes delvis på pålar ut i sjön. Hangarerna 2, 3 och 4 var färdiga 1924, 1926 respektive 1929. En verkstadsbyggnad stod klar 1931. I en barack nedanför bastion Kungshall hade flygstationen sin expedition.

Fram till 1920 var marinflyget endast avsett för bevakning och spa-



Charles Lindbergh till vänster och amiral Lindsström till höger vid Lindbergs besök 1933



Stumholmen, flygstationen 1920-tal

ning. När medel skulle begäras för nyanskaffning 1921, togs även torped- och jaktflygplan med. Försök med torpedflygplan pågick hela 1920- och 1930-talet.

Flygvapnet blev egen försvarsgren 1926 och i samband med detta överfördes Marinens flygväsende till den nya försvarsgrenen. Den andra flygkåren fick de marinsamverkande uppgifterna och avsågs förläggas till Västerås och Hägernäs.. Från 1928 förlades verksamheten i sin helhet till Hägernäs, F 2, med detachement i Karlskrona. Flygverksamheten på Stumholmen upphörde 1949 så när som på en flygräddningsgrupp, som försvann några år senare. Anläggningarna användes några år senare som landnings- och bunkringsplats för den under uppbyggnad varande helikopterverksamhet.

År 1925 tillfördes marinflyget ett depåfartyg i form av den ombyggda pansarkryssaren *Jacob Bagge*. 1930 ersattes *Jacob Bagge* av f.d. pansarskeppet *Dristigheten*. År 1936 fick svenska flottan en egen flygplanskryssare, *Gotland*, men det är en annan historia.

Olle Melin



Kryssaren Gotland 1936.



Dristigheten som flygdepåfartyg



Jacob Bagge på Karlskrona redd. Aktra kanon borttagen för att ge möjlighet ta ombord flygplan



Flyghangar 3 till vänster och flyghangar 4 på Stumholmen

När Kungl Flottan anlöpte Jönköpings hamn.

Vättern låg som en spegel fredagen den 5 juni 1959. Inte en krusning på Götas Hav, som biskop Tegnér kallade sjön, i sitt tal till pojkarna vid Jönköpings skola, skolavslutningen 1838.

Plötsligt hörs ett mullrande dån. Långt borta syns de båda motortorpedbåtarna T 54 och T 55 närma sig Jönköping och med nästan 45 knops fart (cirka 85 km i timmen) gör de en stor och vacker gir in mot inloppet mot den mjuka Vätterstranden. Det är Kungl Flottan, som skall anlöpa Jönköping! Söndagen den 7 juni ska det nämligen genomföras Försvarets Dag, i samband med att den stora RILA-utställningen avslutas på Rosenlundsältet. (RILA var en förkortning för Rikslantbruksutställningen.)

De båda motortorpedbåtarna hade tidigare på dagen anlöpt Motala för att där ta med sig representanter för pressen, som skulle ges möjlighet att förmedla läsekretsen en inblick i de små, snabba motortorpedbåtarnas förträfflighet. Journalisterna var hänfödda av de snabba båtarnas framfart nedanför Brahehus ruin.

Det var inte första gången som torpedbåtar anlöpt Vätterns södra strand. Redan 1947 gjorde de båda motortorpedbåtarna T 25 och T 29 visit i de båda "syskonstäderna" Huskvarna och Jönköping.

Torpedbåtar i Göta kanal redan 1905 i unionskrisen.

Inte ens vid detta tillfälle var det första gången, som torpedbåtar gick genom Göta kanal, nationens gröna pulsåder, eller som någon skrev i pressen, "idyllens band tvärs över Sverige". I samband med unionskrisen 1905 användes kanalen för sin tilltänkta strategiska uppgift: att vara



förbindelselänk mellan Vänern och Östersjön.

"... ägen I att ofödröjligen efter tagen kännedom om denna instruktion afgå från Göteborg och söka anfälla eller innestänga norska flottan i Kristianafjorden" (Förseglad order från Sjöministern till Chefen för kusteskadern den 11 september 1905). Så löd orden.

Enligt generalstabsorder från den 26 juni skulle handminfartyget Gunhild och 2: klass torpedbåtar, sammanlagt åtta båtar, i VI och VII divi-

sionerna, skyndsamt ombaseras från Stockholm till Göteborg via Göta kanal. Trots lots ombord på minfartyget Gunhild kolliderade fartyget med kanalskonerten Falken för att tre dagar senare gå på grund i Göta kanal. Bland torpedbåtarna förekom lättare grundstötningar och maskinhaverier under färden på Göta kanal. Alla fartyg nådde dock Göteborg något försenade, men utan större skador. Nämda båtar anslöt sig till den ombaserade Kusteskadern – ett 40-tal fartyg, stora som små - som anlönt

Göteborg från Stockholm och Karlskrona och vars syfte var, ”att söka lugna den upphetsade folkstämning, som flerstädes i landet och särskilt på västkusten framkallas av de i Norge nyligen timade händelserna”.

Besöket i syskonstäderna

Men nu åter till besöket i syskonstäderna 1947. Av tidningsrubrikerna framgick, att ”torpedbåtarna körde i kapp mellan Huskvarna och Jönköping” och det – åtminstone i modern tid - var det första flottbesök, som städerna haft. Följande kunde man läsa i lokalpressen: ”Som två vita måsar dök de upp borta vid udden vid Vista Kulle och det dröjde inte länge, förrän den lilla flottiljen med en elegant sväng bordade Rosendala brygga, där 500 nyfikna samlats för att ta en titt på örlogsvapnets myggviktare”. Av reportaget framgår, att cirka 400 personer under flottbesöket fått möjlighet att följa med torpedbåtarna på en tur på Vättern. Och det ska tilläggas, att de båda båtarna förutom Jönköping och Huskvarna också besökte Gränna och Hjo. En del insändare i lokalpressen följde därefter, då några missnöjda köande ansåg, att ingenjörer och tjänstemän på Huskvarnafabriken fick företräde till torpedbåtsturerna före vanliga arbetare.

Hela flottbesöket i syskonstäderna avslutades med äkta sjömansträff på Alphyddan, där Flottans Män i Jönköping inviterat sina unga kollegor med chefer på supé. Kommandörkapten Elliot uttryckte flottisternas tack för det storartade mottagandet, ”som överglänste allt, vad de varit med om tidigare under sin odysse kring landets innanhav”. Därefter fick Alphyddans kvinnliga gäster dansa med sjöofficerare och flottister i vita och blå jackor, något som inte bjuds var dag i metropolen vid Vätterns södra ände.

Nu var det 1959

Detta år, alltså 12 år senare, var den stora RILA-utställningen i full gång. Kung Gustav den VI Adolf och drottning Louise hade under veckan anlänt till Jönköping med tåg från



Flottan i Jönköping 1959



Stockholm för att delta i utställningen. Tyvärr blev drottningen redan de första dagarna något indisponibel – kanske det var påfrestande att gå omkring där på Rosenlundsfältet bland smågrisar och traktorer – så hon fick stanna hemma på Länsresidenset och kureras sig. Men kungen fullgjorde sina åtaganden och paret återvände till Stockholm efter några dagar i Jönköping.

Många fartyg förtöjer vid Munksjökajen.

Flottan, med några små minsvepare, två motortorpedbåtar med vardera 8 mans besättning, miniubåten Spiggen och flera helikoptrar av typ Vertol eller ”bananen”, som de kallades i folkmun, var redan på plats i Jönköping inför helgen. Båtarna hade förtöjt vid Munksjökajen och hela Jön-

köping var på fötter för att se flottans fartyg. I Smålands Folkblad kunde man läsa att ”sjögrabbarna hade nattpermis i går, de satte färg på stan och flickorna hade inget emot blåkragarna”. I Jönköpingsposten kunde man också notera följande: ”Spiggen snorkar i Munksjöns dy och vi får be Spiggen ta det lugnt i Munksjön, annars kan vi få tillbaka de obehagliga odördagarna. ”Spiggen, ”marinens speciella kelgris” hade 5 mans besättning och användes som plattform för att släppa ut attackdykare i okända vatten.

Ryttarbalen på Stora Hotellet.

På fredagskvällen den 5 juni var det stor Ryttarbal på Stora Hotellet och prinsessan Sibylla, änka efter prins Gustav Adolf, var givetvis hedersgäst. Prinsessan Sibylla och arvprin-



sen Carl-Gustav, då 13 år gammal, hade anlänt till Länsresidenset för att delta i Försvarets dag samt närvara i helgens övriga bevägenheter. Men vad skulle nu den lille prinsen göra, när mamman skulle gå på den fina balen? Jo det planerades att prinsen skulle få följa med på en tur ut med de snabba motortorpedbåtarna, ut på den häftiga Vätterböljan blå.

När allt folk samlats utanför Stora Hotellet och hänförla följde de inbjudna gästernas entréer, förflyttades prinsen och en kamrat till honom utan uppmärksamhet från allmänhet och press bakom folkmassorna ner till hamnpiren, där de båda motortorpedbåtarna låg och väntade på sitt celebra besök. Bilder från äventyret finns bevarade och prinsen ser mer än nöjd ut.

Försvarets dag, söndagen den 7 juni

Hela RILA-utställningen avslutades

med Försvarets dag söndagen den 7 juni. Musikkåren från A6, I 12 och F 14 medverkade med musik. Prins Bertil inledde Försvarets dag med ett tal om innehöll följande ord: ” En inom hela nationen grundmurad uppfattning att vår frihet, vårt oberoende, vår livsform och vår samhällsbildning är värda att försvaras.”

Därefter brakade det loss med att en J 35 Draken från F3 i Malmslätt dånade fram över Rosenlundsfältet och efter en kort sekund passerade ljudvallen, till betraktarnas stora nöje. Strax därefter avlossade A6 sina stora kanoners autentiska projektiler från A6 övningsområde ner över åskådarna mot Vätternvattnet. En hel division med Lansens A 32 från Karlsborg, anföll sedan tänkbara fiendemål vid Vätterns kant.

Nu väntade de 40 000 åskådarna på Flottans uppvisning. Först lämnade några dykare från Spiggen sitt trygga flytande utrymme för att attacke-

ra något främmande. Därefter plockade en helikopter upp dykarna i full säkerhet. Publiken applåderade.

Torpeden som tog en annan väg.

Därefter skulle de båda motortorpedbåtarna visa sin duglighet genom att avlossa de i Motala tillverkade torpederna. Siktet var inställt! Nu stack övningstorpeden iväg, bort mot Rosenlundsbankarna för att skänka åskådarna största effekt. Men vad händer? Jo, torpeden tar en annan väg än den tänkta. Enligt uppgifter från torpedbåtsbesättningen hörs applåder från publiken, men tyvärr ger sig torpeden ut mot främmande vatten bort mot oplanerade mål, bort mot Östra reningsverket, inte långt från Östra skolan, vid Strandpromenaden vid Vätterstranden. Torpeden slungas mot betongfundamentet med en ljudlig klang, nästan som Kristinas klockor och sedan är det hela över. Övningstorpeden har fullgjort sitt uppdrag, men missade målet. Som väl var kom ingen människa till skada.

Pressen i Jönköping kommenterade händelsen med den felinriktade torpeden genom att skildra händelsen, som att motortorpedbåten skickade iväg en övningstorped, ”som så när hamnat uppe bland åskådarna.” En annan tidning skriver följande: ”Genom ett fel i distansapparaturen kom torpeden att sticka iväg mot stranden. Styrningsmekanismen hade hängt upp sig.”

Men på Dagens Nyheter löpsedel den 8 juni kunde man efter Försvarets dag i Jönköping läsa följande: ”Torped slog ner bland expopublik”.

Spiggen riskerade att grumla upp Munksjöns vatten, så att odördagarna åter skulle dyka upp, motortorpedens övningstorped hamnar så när bland publiken och helikopter typ ”Bananen” tvingades nödlunda på hemväg strax utanför Nässjö och fick fortsätta sin väg hem till Berga utanför Stockholm med hjälp av långtradare.

Det var en dag, som man inte glömmer i första taget i örlogsstaden Jönköping.

Leif Aljered



Helikopter 1, Vertol (Bananen)



Ett dystert sjuttioårsminne

Under andra världskriget berördes flottan av ett antal olyckor, där många besättningsmän fick sätta livet till. De två största olyckorna var utan tvekan jagarolyckan på Hårsfjärden 1941 och Ulvenkatastrofen 1943.

Andra svåra olyckor var explosionen ombord på *Manligheten* 1939 med sex omkomna (se annan artikel i detta nummer), pannexplosionen ombord på *Gustav V* 1940 med 8 omkomna och minsprängningen av hjälpminsveparen *Libanon* utanför Ölands östra kust 1941, varvid 10 sjömän (sju från *Libanon* och tre från *Bremön*) fick sätta livet till.

Den svåraste olyckan i krigsmakten under andra världskriget var färjeolyckan vid Armasjärvi 1940, som tog 46 liv.

Den 17 september i år är det 70 år sedan jagarolyckan på Hårsfjärden inträffade.

Tre av fyra jagare ur 1.jagardivisionen låg förtöjda vid Märsgarn på Hårsfjärden. Den fjärde jagaren ur divisionen, *Stockholm*, befanns sig till sjöss och väntades förtöja vid de övriga jagarna senare under förmiddagen.

Ute på redan låg ett antal pansarskepp, mot vilka några sjösplaningsplan övade anfall.

Vid jagarbryggan på Märsgarn låg jagaren *Klas Uggle* innerst och utanför henne låg jagarna *Klas Horn* och *Göteborg*.

Klockan 09.58 inträffade en våldsam explosion på *Göteborgs* akterdäck, följt av en liknande smäll på *Klas Horn*. Brand utbröt och brinnande olja spred sig. *Klas Uggle*, som inledningsvis var oskadd, kunde på grund av bränderna inte bogseras bort och räddas.

Det tog endast en kvart innan *Göteborg* och *Klas Horn* hade sjunkit och strax efter antändes *Klas Uggle*, som sjönk efter cirka en timme. På bilden syns också akterpartierna på vedettbåtarna *Kaparen* och *Snapphanen*. Dessa fartyg kunde dock räddas från antändning.

I kaoset dog 33 man och 17 skadades. Antalet om-

komna var lika många som vid Ulvenkatastrofen två år senare fick sätta livet till. Förlusterna torde ha blivit ännu större, om inte stora delar av besättningarna haft permission.

Man har aldrig kunnat fastställa, vad som orsakade olyckan, men det torde vara klart, att stridsladdade torpeder på däck exploderade. Krigsrätten, som utredde olyckan har angivit tre möjliga orsaker:

- torpedutbildningen vid *Göteborgs* aktra tubställ.

- tappat föremål från ett av ett sjösplaningsplanen
- sabotage

Målet avskrevs så småningom, utan att olycksorsak kunde fastställas.

Klas Horn och *Göteborg* reparerades och kunde återta sina platser i neutralitetsvakten. *Klas Uggle* var alltför skadad för att återställas.

På Märsgarn finns en minnessten över de omkomna och på Galärkyrkogården på Djurgården ligger de flesta omkomna begravda. I Amiralitetskyrkan i Karlskrona finns en minnesbok, där de omkomna finns uppräknade och på Karlskrona kyrkogård finns något offer begravt.

Jagarolyckan på Hårsfjärden var en av andra världskrigets värsta olyckor och drabbade hårt den svenska flottan.

Olle Melin



Löpsedel från Aftonbladet olycksdagen



PS. I Flottans Män nr 4-2007 finns en artikel från ett ögonvittne till katastrofen. Red

40 år sedan sista kryssaren lämnade Sverige

Den 18 september 1971 skiftades flagga på Sveriges sista kryssare. *Göta Lejon* bytte den svenska flaggan mot den chilenska och skiftet ägde rum på Chiles nationaldag. Den 9 december lämnade kryssaren *Karlskrona* och Sverige för gång till Valparaíso i Chile.

Vid andra världskrigets utbrott den 1 september 1939 förfogade svenska flottan över 65 stridsfartyg. Omkring halva antalet var överåriga och borde ha utrangerats. Situationen krävde omfattande åtgärder för att förstärka flottan med nya fartyg och modernisering av en del äldre.

Utvecklingen i världens flottor krävde nya typer av fartyg. Pansarskeppen började bli gamla och med landets kryssare var det likadant beställt. Bygge av nya kryssare diskuterades under krigets början och vissa sonderingar gjordes att köpa fartyg utifrån.

Det blev så småningom ett beslut att bygga två lätta kryssare, *Tre Kronor* och *Göta Lejon*, vilka båda levererades till flottan under 1947. Fartygen krävde stora besättningar och endast en gång under den tid kryssarna var i tjänst var båda fartygen rustade. Det fanns flera skäl för detta. Fartygen var dyra i drift och mot slutet av 1950-talet var bristen på

stambefäl sådan, att två rustade fartyg var en omöjlighet.

Tre Kronor utrangerades 1964 och såldes som skrot. *Göta Lejon* rustades ytterligare en gång, samma år. Därefter lades fartyget i malpåse och utrangerades 1970.

Men hon skulle få ytterligare en tid om 15 år i aktiv tjänst, nu dock under chilensk flagga.

Under 1960-talet diskuterades i marinledningen en eventuell försäljning av *Göta Lejon*. Bland annat gjordes vissa trevare i Peru.

Den chilenska marinen behövde våren 1971 ett långresefartyg snabbt. En av landets kryssare hade havererat och den andra var på väg att falla för åldersstrecket.

I mars 1971 togs en första kontakt med Chile och därefter gick det hela ganska snabbt. Några nedslag i tidsaxeln ger händelseutvecklingen.

2/7 Muntlig beställning.

5/7 Chiles marinchef bemyndigas köpa fartyget.

15/7 Avsiktsbrev från Chiles president Allende.

Svensk exportlicens beviljas.

23/7 Försvarets Fabriksverk bemyndigar Karlskronavarvet att starta vissa inledande arbeten.

27/7 2 officerare och 70 man kommer till Karlskrona.

31/7 Den chilenske fartygschefen



och hans sekond anländer till Karlskrona.

4/8 – 5/8 En delegation under Chiles marinstabschef till Karlskrona för inspektion och detaljdiskussioner. De slutliga detaljerna fastställs.

6/8 Trupptransportfartyget *Aquillas* lämnar Valparaíso ned den blivande besättningen. Anländer till Karlskrona i början av september.

18/9 Chile övertar kryssaren och hon döps till *Almirante Latorre*. Chiles ambassadör Delano och marinchefen Bengt Lundwall representerar de två staterna.

9/12 Kryssaren avseglar från Karlskrona.



Kryssaren *Göta Lejon*



Kryssaren förtöjd i Malmö i samband med rustningen 1964

14/1 1972 Chiles president Salvatore Allende tar emot fartyget i Valparaiso. Fartyget ankrade på redde och förutom presidenten fanns försvarsministern José Tohá, marin-stabschefen och andra högre officerare med, när fartygschefen Carlos Borrowman lämnade av fartyget.

På vägen ner hade fartyget mött det svenska långresefartyget *Älvsnabben* vid Panamakanalen. Det var sista gången en svensk örlogsmann kom i kontakt med kryssaren.

Många var inblandade i processen, Försvarets Fabriksverk som säljare, Försvarets Materielverk, Sydkustens örlogsbas för som byggkontrollanter m.m., Karlskrona örlogsskolor för utbildning och Karlskronavarvet för modifieringsarbeten.

Ansvarig för utbildningen var dåvarande kommendörkaptenen Victor Tornerhjelm och han följde också tillsammans med sex instruktörer med till Chile som stöd. Denna verksamhet pågick någon månad efter ankomsten. Många av *Göta Lejons* tidigare besättningsmän kunde ge



President Salvatore Allende tar emot kryssaren på Valparaisos redd

råd och anvisningar för sina chilenska kolleger. Det var många flottister, som tjänstgjort på fartyget sedan leveransen 1947.

Köpesumman uppgick till cirka 45 miljoner kronor och erlades i halvårssatser. Först den 1 juli 1983 skedde slutbetalning.

Det fanns tydligen vissa betalnings-svårigheter, eftersom det fanns hot om kvarstad av fartyget bara någon timme före avfärd i december.

1985 utrangerades *Almirante Latorre* från den chilenska flottan och såldes till Taiwan som skrot, där hon slutligen högs upp.

Olle Melin



Avfärden från Karlskrona i december 1971 skedde i snöyra



Överlämnandeceremoni den 18 september 1971 på Karlskronavarvet. I bakgrunden jagaren *Södermanland*



Kommendörkapten Victor Tornerhjelm på *Almirante Latorres* brygga på väg mot Chile

Underlag från artikel i *Aktuellt från Marinmuseum* 1988 av dåvarande marknadschefen vid Karlskronavarvet Erik Brulin.

Ett stort tack till Hans Carlsson i Malmö för värdefull information och många bilder.



Löpsedel från Kvällsposten den 28 oktober 1981

30 år sedan U 137

Den 27 oktober i år är det 30 år sedan den ryska ubåten *U 137* gick på grund vid den lilla ön Torumskär på Gåsefjärden i Karlskrona östra skärgård.

Själv minns jag den aktuella händelsen mycket väl tack vare, att jag i min dåvarande tjänst vid Blekinge Kustartilleriförsvaret kom att tillbringa ett antal dagar vid Gåsefjärden.

Händelsen satte utan tvekan Sverige på världskartan och blev ju också den första av alla de ubåtsjakter, som präglade det svenska försvaret under 1980- och början av 1990-talen.

Det har skrivits mycket om händelsen på Gåsefjärden och orsakerna till grundstötningen har analyserats många gånger och av många människor. Därför gör jag i den här artikeln endast en kort beskrivning av händelseförloppet och lite egna noteringar, om hur jag uppfattade situationen.

Tisdag 27 oktober 1981

På kvällen hördes då från Gåsefjärden av några öbor. Någon trodde, att ett fartyg gått på grund. Senare på natten hörs motorljud.

Själv är jag vid detta tillfälle lyckligt omedveten om, vad som pågick. Vid tillfället var min befattning personalchef vid kustartilleriförsvaret.

Onsdag 28 november 1981

Ubåten upptäcks på morgonen av två fiskare från Sturkö, som slår larm till Sydkustens örlogsbas. Dåvarande stabschefen, kommendörkapten Karl Andersson, beger sig ombord på vedettbåten *Smyge* ut till Gåsefjärden och kan konstatera, att en rysk ubåt av Whiskeyklass står på grund omedelbart väster om Torumskär. Beredskapen höjs och svensk spaning upptäcker senare under dagen, att tolv tungt bestyckade fartyg närmar sig Karlskrona för att förmodligen frita ubåten.

För min egen del fick jag beskedet vid lunchtid, att jag hade örlogsbesök vid sommarstugan. Jag hyrde nämligen sedan några år en militär barack på Killeberget Östra Hästholmen omedelbart intill Gåsefjärden.

Min första uppgift i sammanhanget var att inventera möjligheterna till en uthållig beredskap. På eftermiddagen får jag veta, att jag fr.o.m. torsdag eftermiddag skall vara beredd åka till Killeberget för att avlösa en kollega som vakthavande i land. Basen för styrkorna på var KA 2 minutläggare 13, Kalmarsund.

Torsdag 29 november 1981

Hela tiden tillförs resurser till Killeberget, allt från vapen till dagliga förnödenheter och en ring slås kring ubåten. Samtidigt pågår en kamp med tiden för att få igång kustartilleriets kanoner, samtidigt som den ryska fritagningsstyrkan närmar sig. Den stannar dock strax utanför territorial vattengränsen beroende på, att man genom signalspaning räknat ut, att den svenska eldledningsradarn fungerade

På Killeberget går dagen sin gilla gång med bevakning, övningar och vardagligt brus för att få tjänsten att fungera på ett uthålligt sätt. Polisen, kustbevakningen, personal från Länsstyrelsen, FOA och andra finns på plats och kräver service. När jag kommer ut blir det att sätta sig in i situationen och ta över för två dygn framåt. Det gick bra, som alltid tack vare goda medarbetare.



U 137 på grundet vid Torumskär

Fredag 30 – lördag 31 oktober 1981

Det diplomatiska spelet fortsätter. Ett mycket stort internationellt pressuppbåd har samlats och dessa gör dagligen ett besök ute vid platsen för grundstötningen.

Själv är jag på plats och får en mängd olika uppgifter att lösa, allt från skärpt bevakning till att få fram cigaretter och godis till manskapet. Jag gör ett första besök intill ubåten, för att ta hand om deras sopor.

Söndag 1 november 1981

Under söndagen gör ubåten ett försök att för egen maskin ta sig av grundet, men misslyckas. Detta föranleder höjning av beredskapen.

Själv är jag ledig och kan vila ut hemma, till det är dags igen, d.v.s. måndag kväll.

Måndag 2 november 1981

Ubåtens fartygschef, kapten Gusjtjin förhörs ombord på torpedbåten *Västervik*, som ligger i Karlskrona västra skärgård. Samtidigt blåser det upp till full storm och *U 137* sänder SOS, eftersom man ombord bedömer att fartyget kan skadas. Bogserbåtar från Karlshamn tar henne av grundet och hon ankras upp längre in på Gåsefjärden.

När jag kommer ut på måndageftermiddagen sammanstrålar jag med ubåtskaptenen, som återkommer efter förhör. Den västliga stormen gjorde, att *Kalmarsund* pressade mot förtöjningsbryggan och vi gjorde klart för att kasta loss, men vinden mojnade och vi kunde bli kvar.

Tisdag 3 november 1981

Sverige vill fortsätta förhören, vilket Sovjetunionen motsätter sig. Isbrytaren *Thule* placeras som en spärr för att förhindra fritagning eller utbrytning.

Onsdag 4 november 1981

Ytterligare ryska fartyg anländer till territorialvattengränsen. Det är vid detta tillfälle, tror jag, som Torbjörn Fälldin säger de numera bevingade orden: *Håll gränsen!*

Torsdag 5 november 1981

Jag står i styrhytten på *Kalmarsund* och skall lyssna på nyheterna, då man säger, att statsminister Torbjörn Fälldin just ska hålla en presskonferens. Jag går ner i mässen och sätter på TV, där statsministern kungör, att det finns atomvapen ombord på ubåten. Ingen av oss, som fanns på Killeberget, kunde tänka sig, att detta gamla fartyg skulle vara utrustat med sådana vapen. På kvällen anländer ett TV-team för att göra ett avsnitt till programmet *Kvällsöppet*, som till en del sänds från *Kalmarsunds* akterdäck. Nu är det kav lugnt ute och jag imponeras storligen över den yrkesskicklighet som programledaren, Birgitta Sandstedt och hennes medhjälpare besitter.

Fredag 6 november 1981

Denna dag släpps ubåten och Tanken var, att hon skulle bogseras till territorialvattengränsen. Det blåste emellertid för hårt för att ha besättningsmän på däck, så *U 137*

gick för egen maskin med två svenska bogserbåtar på ömse sidor.

Själv hade jag nöjet att följa avfärden ombord på bevakningsbåten *B 67*, *Vitaskär* och fick på så sätt se upplösningen av ett tio dagar långt drama.

Det finns så många episoder från de här dagarna, att de skulle räcka till en hel bok. Jag ska nöja mig med en. Torsdagen den 5 signalerade ubåten, att man behövde dricksvatten. Jag fick ut en landstigningsbåt med en av Karlskrona kommuns tankbilar. Först fick *Kalmarsunds* maskinist tillverka en slangkoppling, eftersom våra och ryssarnas hade olika dimensioner och därefter, när det var dags att fylla på, då sade den politiske officeren, Besedin, stopp med misstanken, att vattnet var förgiftat. Efter diverse ordväxling mellan tolk, mig och Besedin, tog plötsligt tankbilsföraren ett skutt upp på tanken, öppnade manluckan, fyllde en skopa med vatten och drack – och se, nu gick det bra att fylla på vatten.

Olle Melin



Platsen för grundstötningen vid Torumskär markerade med röd ring



På väg till förhör. Från vänster på bilden kommandörkapten Emil Svensson, den politiske officeren Vasilij Besedin, fartygschefen Anatolij Gusjtjin, kommandörkapten Karl Andersson samt tolken Jan Erik Walter. Två soldater övervakar händelseförloppet

Sverigeskeppen

I tre artiklar kommer Rolf Ahlin att beskriva lite historia kring Sverigeskeppen.

Han skriver inledningsvis i sitt följebrev följande: *Historien bygger på aktuella återblickar och hågkomster, men också en del minnesanteckningar från den tiden. I underbefälsskolan var vi fem artillerister, som hade alla ämnen och stridstjänsten gemensamt och endast till delar med övriga yrkesgrenar. Vi var helt enkelt en del av besättningen. Mina instruktörer kommer jag ihåg till namnet. Alla var utmärkta pedagoger med sin speciella humor.*

Pennalism är egentligen en omskrivning av kamratuppföstran, eller förtryck om man så vill. Jag har emellertid aldrig under min tid i försvaret varit utsatt eller sett något sådant. Det mesta är nog utbroderade skrönor eller svårigheter att komma överens med regler i kollektivet.

De, som tjänstgjorde på Sverigeskeppen till krigsslutet, är nu en krympande skara, där de yngsta börjar närma sig 90-årsåldern. Alla är dock inte med i Flottans Män.

Jag är nog en av de få kvarvarande, som tjänstgjort i båda pansarskeppsdivisionerna. 2.pansarskeppsdivisionen var sammansatt av Oscar II, Manligheten och Tapperheten. Den avsågs ingripa i Norge våren 1945, om så behövdes. Jag hade förut tjänstgjort på alla dessa skepp och överfördes den 17 maj 1945 från Älvsnabben till Oscar II. N månad senare var beredskapen slut och jag återvände till Älvsnabben.

Mitt sista pansarskepp var Drottning Victoria våren 1949, där jag genomförde Artilleriskola 3. Efter befordran till artilleristyrman samma år, påbörjade jag under hösten omskolning till Radar-stridsledningstjänst.

1.pansarskeppsdivisionen

Under andra världskriget hade flottan sju pansarskepp i tjänst. Deras ålder varierade från 18 till 40 år. I början av sin livstid fick de genomgå mer eller mindre omfattande moderniseringar. Vid den stora nedrustningen 1925 var den allmänna uppfattningen, att många av skeppen aldrig skulle tas i bruk igen. I försvarspropositionen samma år stod det – *Något direkt hot mot Sveriges oberoende eller territoriella integritet kan för närvarande inte skönjas.*

Jag kom att tjänstgöra på alla dessa pansarskepp utom Gustav V.

Året 1943 ansågs den svenska värnkraften ökat så kraftigt, att eftergiften om den påtvingade förhatliga tyska transit- och permittenttrafiken kunde upphävas i augusti. Flottans styrkebesked för denna månad visar, hur personalstyrkan hade vuxit till 23 405 man.



Pansarskeppet Sverige, byggt efter gåva till fosterlandets försvar genom insamlade medel. Hon byggdes på Götaverken i Göteborg. Sverige hade en föregångare i skeppet Sverige om 82 kanoner, som var färdigt 1679.

Slagflottans kärna

Den 25 september 1943 anlände jag till Vitså brygga vid Hårsfjärden för att mönstra ombord på pansarskeppet Sverige och genomgå flottans underbefälsskola. Denna gick normalt i land vid respektive örlogsstation, men hade nu dragits samman till sjögående enheter.

Orsaken till detta var bristen på stammanskap för stridsfartygens bemanning. Allt, som flöt, hade satts i sjön vid krigets utbrott. Detta innebar, att många fartyg hade reducerad besättning. Först 1945 blev stammanskapets utbildning centraliserad till Flottans Sjömansskola i Karlskrona och ställdes direkt under Chefen för Marinen.

HMS Sverige låg tillsammans med *HMS Drottning Victoria* och *HMS Gustav V* ute på Hårsfjärden, förtöjda vid varsin förtöjningsboj. Skeppen utgjorde en imponerande syn. Dessa tre pansarkolosser bildade 1.pansarskeppsdivisionen med huvudbas på Hårsfjärden. Med reserv- och förstärkningspersonal hade varje fartyg vardera en krigsbesättning på cirka 700 man innefattande alla kategorier och specialister. Pansarskeppen Sverige och Gustav V bemannades från Karlskrona örlogsstation, flottans huvudstation.

Från *HMS Sverige* blåste amiralsflaggan. Sverige var kustflottans flaggskepp med amiral Ekstrand som chef. Staben, Flaggen innefattade flaggkapten, flaggadjudanter och övrig stabspersonal. I staben fanns också en musikavdelning, där musikerna också hade administrativa befattningar.

Inmönstringen

När jag med min sjösäck äntrat upp för babords fallreps-trappa, fullgjordes den sedvanliga hedersbevisningen med ställningssteg och hälsning akterut mot flaggan. Ankomsten fördes in i däckslögboken, när jag anmält mig för vakthavande styrman som ”2.klass sjöman 205 Ahlin vid 3.matroskompaniet”. Detta kompani administrerade alla artillerimatrosar vid Karlskrona örlogsstation. På sekondens expedition, som förestods av väbeln, tilldelades jag skeppsnummer 254, som innebar, att jag tillhörde 2. däckskvarteret i babords vakt. Därmed var inmönstringen klar.

Kvartersfuriren hette Abrahamsson och tillhörde skepps-furirerna. Han var också stationsfurir framme på back-en. Det var en lång och rättrådig artillerifurir, som ingav respekt. Jag kom också att tillhöra hans backlag.

Med hjälp av skeppsnumret gick det på den anslagna generalfördelningstablå att hitta alla de platser och upp-gifter, som varje man var tilldelad inom strids- och far-tygstjänsten.

Historien om en bronstavla

På vägen ner till 2.kvarteret kunde jag inte undgå att se den bronstavla, som fanns vid lejderen ner till trossbot-ten. Den vittnade nämligen om en unik händelse i svensk försvarspolitik. De tre sista pansarskeppen, som bygg-des i landet, tillhörde Sverigeklassen, varav det första blev Sverige.

Hon färdigställdes 1917 och byggdes under första världskriget genom en insamling av svenska folket som en gåva till fosterlandets försvar. Fartyget gick under benämningen F-båten, som var en typbeteckning. Men vi kallade henne för folkbåten.

Insamlade medel räckte dessutom till ett par bogser-båtar. Året 1921 färdigställdes det andra skeppet, som namngavs till *Drottning Victoria*, medan *Gustav V* blev flottans sista och största pansarskepp 1922.

Upprustningen under andra världskriget blev den största i landets historia. Den finansierades till stor del genom fem försvarslån, som svenska folket välvilligt satsade pengar till. Landet stod ju redan undergalgen, så pengarna behövdes. Mervärdesskatt infördes i blygsam form, också detta för att ge pengar till försvaret.

Slagflottan

Pansarskeppen var artillerifartyg och kan då jämföras med segelflottans linjeskepp. De tre Sverigeskeppen räknades till kärnan inom slagflottan. När de byggdes, var deras svåra artilleri jämbördigt med stormakternas slag-skepp med en överlägsen bepansring och högre fart. Ut-vecklingen gick snabbt. Ursprungligen fanns också två 45 cm torpedtuber. Fartygen utrustades med paravaner som skydd mot förankrade minor och längs sidorna löp-te magnetskydd mot magnetiska bottenminor.



Drottning Victoria avfyrar en salva med svåra artilleriet. Här kan man verkligen tala om krutrök och donder. Sverigeskeppen var lätta att särskilja genom sina olika skor-stenskonstruktioner. Hon byggdes på Götaverken i Göte-borg.

De yttre förbindelserna upprätthölls med signalflaggor, radio-, optisk eller akustisk signalering. Vid morsering sammanfattades de olika tecknen till or genom att lyssna till dem eller se dem.

Till semaforering hörde 36 olika tecken, som visades med två semaforflaggor. Signalgasten stod vid sådan signalering väl synlig i en korg med armarna fria för de olika flaggställningarna.

Med signalflaggshiss fanns 35 bokstavsflaggor, tio siffervimplar och sex särskilda tecken, som sammansat-tes till lämpliga ord.

Telegrafi- och radioutrustning utvecklades i allt snab-bare takt. Gnistmatroserna kom från och med 1922 att kallas för radiomatros. De inre förbindelserna upprätt-hölls med talrör och telefoner. Även högtalare och horn-sig-naler användes.

Fram till 1943 hade Sverigeskeppen genomgått om-fattande moderniseringar, främst inom artilleriet och eld-ledningen, men framför allt inom luftvärnet, som nu fått en ökande betydelse. Även hydrofon- och lyssnarutrust-ningen moderniserades. Redan vid denna tid fanns en fungerande svensk ekoradio. Efter kriget byttes den ut mot radar. Principen byggde på ljudets hastighet om 340 m/s till skillnad från radarvågen om 300 000 km/s.

Alla skeppen var försedda med manuella reservanord-ningar, om tekniken skulle klicka eller, om skador upp-stod under strid. *HMS Gustav V* hade genomgått pannre-paration efter pannexplosionen 1941, då tio man omkom och *HMS Sverige* hade fått nya pannor.

Pansarskeppet Sverige

Alla pansarbåtar av 1.klass kallades fr.o.m. 1926 för pansarskepp. *HMS Sverige* hade en längd på 119,7 me-ter, en bredd på 18,6 meter samt ett djupgående på 6,3 meter. Deplacementet uppgick till 7185 ton. *Sverige* blev en övergångstyp mellan de äldre pansarskeppen och sina två yngre systrar. Även utseendemässigt var hon något olik dessa, främst genom sin välvda back, s.k. Whale-back och främre skorstenens sammandragning till dem aktra, för att röken inte skulle störa centralsiktet.



Pansarskeppet Gustav V, som var det sist byggda under pansarskeppsepoken. Hon byggdes vid Kockums i Malmö.





Per Edvin Sköld, försvarsminister 1939-1945.



General Olof Thörnell, överbefälhavare 1939-1944.



Signalgastar i aktion. Inslaget av stammanskap var stort på stridsfartygen.



Chefen för kustflottan, amiral Yngve Ekstrand i samspråk med flaggkaptenen på HMS Sveriges halvdäck 1943.

HMS Sverige blev det enda utav Sverigeskeppen, som behöll rammstaven, dock utan påmonterad ramm. De två andra i serien hade isbrytarstäv. Alla pansarskepp pryddes i aktern av det svenska "Stora riksvapnet", som stöds av två motstående lejon. Under 1943 blev vapnet övermålat liksom alla andra glänsande delar. Sveriges akterprydnad återfinns idag vid f.d. Flottans sjömansskola i Karlskrona på skolbyggnadens gavel mot Vallgatan.

Maskineriet

HMS Sveriges 12 yarrowpannor hade ersatts med fyra oljeeldade pannor och blev helt oljeeldad, medan de båda systerfartygen var till hälften koleldade. Hon blev det första pansarskeppet, som inte hade kolvångmaskineri och det enda pansarskeppet med fyra propellrar, direktkoppade till ångturbiner. Systerfartygen fick två propellrar, beroende på att deras ångturbiner gick att växla.

Maskineriet på *HMS Sverige* hade en effekt på 20 000 hästkrafter, vilket gav en fart på 22,5 knop, men då forsade vattnet upp ur ankarklysen. Maskinchefer på pansarskeppen var flaggmaskinister (dubbelflaggar) med tjänsteställning lika med löjtnant i marinen, en speciell befodringsgrad för underofficer.

Bränslebristen gjorde sig ofta påmind. Oljeimporten genom lejdtrafiken utsattes för ständiga störningar. Pannbrännolja utvanns emellertid i mindre skala ur skifferlager i Kinnekulle i Västergötland, medan kol importe-

rades i stor mängd från Tyskland. En del kol bröts även i Skåne.

Fartyget hade ett helt genomgående trosäck, som samtidigt var pansardäck och skyddade de mest vitala delarna. Hon var dessutom försedd med dubbla bottenar. Vattenlinjepansaret sträckte sig en meter över vattenlinjen och en meter under. Det var 200 mm tjockt, medan övrigt pansar mätte 100 mm. Samtidigt var skrovet indelat i rum med vattentäta skott.

En stor el av utrymmet under pansardäck upptogs av turbinutrymmen och de fyra pannrummen. Här fanns också maskin-, skydds-, förbindelse- och manövercentraler liksom eldledningscentraler. Längst akterut och under pansardäcket låg handstyrrummet. Om styrmaskinerna havererade, kunde fartyget styras härifrån med handkraft genom tre handspakförsedda rattar hopkoppade efter varandra. Det krävdes sex man och en roderstyrman för att kunna hantera rodet med handkraft.

Huvudartilleriet

Kalibern för svårt artilleri var lägst 20,3 cm. Pansarskeppet *Sverige* hade i likhet med systerkeppen fyra 28,3 cm kanoner, som vilade i dubbellavetage, placerade i ett för- ligit och ett akterligt pansartorn av 200 mm tjockt pansar. Tornet riktades i sida, medan eldrörens elevation var separata.

Efter varje salva rekylerade kanonerna för att sedan glida fram och dumpas till vågrätt laddläge. Mekanismen svängdes ut. Laddbryggan med en granat fälldes ner bakom kanonen. Den elektriska ansättaren gav en kraftig stöt, så att den 305 kilo tunga projektilen åkte in i loppet med en duns. Laddningen fullföljdes av två krutkarduser, dom vardera vägde 50 kilo. Mekanismen stängdes med en tändpatron ditsatt. Eldrörens eleverades, varefter kanonerna var klara för ny eldgivning. Snabbheten var beroende av teknikens prestanda och personalens manuella skicklighet.

Riktning och eldledning

Centralsiktet till svårt artilleriet var placerat högst uppe i stridsmastens märs. Härifrån gavs också salvsignaler

med salvtjutare till kanonerna. Salvan avfyrades sedan samtidigt på elektrisk vägt med hänsyn till rullningarna.

I våningen under fanns artilleriofficeren (AO) och den stora avståndsmätaren med en bredd på fyra meter, som kunde mäta på stora avstånd. Den kallades för "Gul". Varje fast avståndsmätare hade en färgbenämning.

Nere i fartyget låg artillericentralen, där skjutelemen-
ten sammanställdes. De förmedlades på elektrisk eller mekanisk väg till kanonernas riktmedel. Från sin plats i mår-
sen kunde AO korrigera elden.

Varje torn hade en tornriktare och två höjdriktare, som på sina indikatorer i sida och höjd följde centralsiktets visare genom att hålla kanonernas index överens med centralsiktets. Från detta, på omkring 30 meters höjd, var det teoretiska avståndet till den optiska horison-
ten vid klar sikt cirka 22 kilometer och uppstickande mål vid horisonten av ungefär samma storlek som ett pansar-
skepp gav dubbla sikten. Pjäsernas klarsikten kunde såle-
des användas först, när målet var synligt för direkt eld.

Räckvidden för svåra artilleriet låg på 35-40 kilome-
ter. Men för att leda elden måste AO se vattenuppkasten från projektilernas nedslag och detta tog tidsmässigt 40-
50 sekunder. Målet måste därefter vara inom skjutav-
stånd.

Båda tornen var försedda med avståndsmätare och kunde fungera som egna eldenheter. Bemanningen i varje torn uppgick till 16 man med vapensmed och tornmaskinist. Därtill kom personalen nere i ammunitionsdurkarna för krut och granater samt personal i omlastningsrum.

Inskjutningsmetod

Innan verkningsseld avlossades gjordes inskjutning. Man använde sig av s.k. ingaffling. Detta innebar, att målet inneslöt i längd mellan minusskott (hitom målet) och plusskott (bortom målet) samt i sida mellan höger- och vänsterskott.

Avståndet gavs i hektometer genom ökning och minskning. Sidinställningen gavs i streck, höger eller vän-
ster, där ett streck motsvarar en meter i sida på 1000 meter. Efter ett par ingafflingssalvor följde verkningssel-
den.

Förändringar gavs till pjäsernas siktinställare med hu-
vudseletelefon. Inställningen på instrumenten påverkade sedan riktlikarna. Order om eldöppning beordrades av fartygschefen till AO via talrör.

Rolf Ahlin

Särskilda tecken		
1. Enligt	2. Enligt	3. Enligt
4. Enligt	5. Enligt	6. Enligt
7. Enligt	8. Enligt	9. Enligt
10. Enligt	11. Enligt	12. Enligt
13. Enligt	14. Enligt	15. Enligt
16. Enligt	17. Enligt	18. Enligt
19. Enligt	20. Enligt	21. Enligt
22. Enligt	23. Enligt	24. Enligt
25. Enligt	26. Enligt	27. Enligt
28. Enligt	29. Enligt	30. Enligt
31. Enligt	32. Enligt	33. Enligt
34. Enligt	35. Enligt	36. Enligt
37. Enligt	38. Enligt	39. Enligt
40. Enligt	41. Enligt	42. Enligt
43. Enligt	44. Enligt	45. Enligt
46. Enligt	47. Enligt	48. Enligt
49. Enligt	50. Enligt	51. Enligt
52. Enligt	53. Enligt	54. Enligt
55. Enligt	56. Enligt	57. Enligt
58. Enligt	59. Enligt	60. Enligt
61. Enligt	62. Enligt	63. Enligt
64. Enligt	65. Enligt	66. Enligt
67. Enligt	68. Enligt	69. Enligt
70. Enligt	71. Enligt	72. Enligt
73. Enligt	74. Enligt	75. Enligt
76. Enligt	77. Enligt	78. Enligt
79. Enligt	80. Enligt	81. Enligt
82. Enligt	83. Enligt	84. Enligt
85. Enligt	86. Enligt	87. Enligt
88. Enligt	89. Enligt	90. Enligt
91. Enligt	92. Enligt	93. Enligt
94. Enligt	95. Enligt	96. Enligt
97. Enligt	98. Enligt	99. Enligt
100. Enligt	101. Enligt	102. Enligt
103. Enligt	104. Enligt	105. Enligt
106. Enligt	107. Enligt	108. Enligt
109. Enligt	110. Enligt	111. Enligt
112. Enligt	113. Enligt	114. Enligt
115. Enligt	116. Enligt	117. Enligt
118. Enligt	119. Enligt	120. Enligt
121. Enligt	122. Enligt	123. Enligt
124. Enligt	125. Enligt	126. Enligt
127. Enligt	128. Enligt	129. Enligt
130. Enligt	131. Enligt	132. Enligt
133. Enligt	134. Enligt	135. Enligt
136. Enligt	137. Enligt	138. Enligt
139. Enligt	140. Enligt	141. Enligt
142. Enligt	143. Enligt	144. Enligt
145. Enligt	146. Enligt	147. Enligt
148. Enligt	149. Enligt	150. Enligt
151. Enligt	152. Enligt	153. Enligt
154. Enligt	155. Enligt	156. Enligt
157. Enligt	158. Enligt	159. Enligt
160. Enligt	161. Enligt	162. Enligt
163. Enligt	164. Enligt	165. Enligt
166. Enligt	167. Enligt	168. Enligt
169. Enligt	170. Enligt	171. Enligt
172. Enligt	173. Enligt	174. Enligt
175. Enligt	176. Enligt	177. Enligt
178. Enligt	179. Enligt	180. Enligt
181. Enligt	182. Enligt	183. Enligt
184. Enligt	185. Enligt	186. Enligt
187. Enligt	188. Enligt	189. Enligt
190. Enligt	191. Enligt	192. Enligt
193. Enligt	194. Enligt	195. Enligt
196. Enligt	197. Enligt	198. Enligt
199. Enligt	200. Enligt	201. Enligt
202. Enligt	203. Enligt	204. Enligt
205. Enligt	206. Enligt	207. Enligt
208. Enligt	209. Enligt	210. Enligt
211. Enligt	212. Enligt	213. Enligt
214. Enligt	215. Enligt	216. Enligt
217. Enligt	218. Enligt	219. Enligt
220. Enligt	221. Enligt	222. Enligt
223. Enligt	224. Enligt	225. Enligt
226. Enligt	227. Enligt	228. Enligt
229. Enligt	230. Enligt	231. Enligt
232. Enligt	233. Enligt	234. Enligt
235. Enligt	236. Enligt	237. Enligt
238. Enligt	239. Enligt	240. Enligt
241. Enligt	242. Enligt	243. Enligt
244. Enligt	245. Enligt	246. Enligt
247. Enligt	248. Enligt	249. Enligt
250. Enligt	251. Enligt	252. Enligt
253. Enligt	254. Enligt	255. Enligt
256. Enligt	257. Enligt	258. Enligt
259. Enligt	260. Enligt	261. Enligt
262. Enligt	263. Enligt	264. Enligt
265. Enligt	266. Enligt	267. Enligt
268. Enligt	269. Enligt	270. Enligt
271. Enligt	272. Enligt	273. Enligt
274. Enligt	275. Enligt	276. Enligt
277. Enligt	278. Enligt	279. Enligt
280. Enligt	281. Enligt	282. Enligt
283. Enligt	284. Enligt	285. Enligt
286. Enligt	287. Enligt	288. Enligt
289. Enligt	290. Enligt	291. Enligt
292. Enligt	293. Enligt	294. Enligt
295. Enligt	296. Enligt	297. Enligt
298. Enligt	299. Enligt	300. Enligt
301. Enligt	302. Enligt	303. Enligt
304. Enligt	305. Enligt	306. Enligt
307. Enligt	308. Enligt	309. Enligt
310. Enligt	311. Enligt	312. Enligt
313. Enligt	314. Enligt	315. Enligt
316. Enligt	317. Enligt	318. Enligt
319. Enligt	320. Enligt	321. Enligt
322. Enligt	323. Enligt	324. Enligt
325. Enligt	326. Enligt	327. Enligt
328. Enligt	329. Enligt	330. Enligt
331. Enligt	332. Enligt	333. Enligt
334. Enligt	335. Enligt	336. Enligt
337. Enligt	338. Enligt	339. Enligt
340. Enligt	341. Enligt	342. Enligt
343. Enligt	344. Enligt	345. Enligt
346. Enligt	347. Enligt	348. Enligt
349. Enligt	350. Enligt	351. Enligt
352. Enligt	353. Enligt	354. Enligt
355. Enligt	356. Enligt	357. Enligt
358. Enligt	359. Enligt	360. Enligt
361. Enligt	362. Enligt	363. Enligt
364. Enligt	365. Enligt	366. Enligt
367. Enligt	368. Enligt	369. Enligt
370. Enligt	371. Enligt	372. Enligt
373. Enligt	374. Enligt	375. Enligt
376. Enligt	377. Enligt	378. Enligt
379. Enligt	380. Enligt	381. Enligt
382. Enligt	383. Enligt	384. Enligt
385. Enligt	386. Enligt	387. Enligt
388. Enligt	389. Enligt	390. Enligt
391. Enligt	392. Enligt	393. Enligt
394. Enligt	395. Enligt	396. Enligt
397. Enligt	398. Enligt	399. Enligt
400. Enligt	401. Enligt	402. Enligt
403. Enligt	404. Enligt	405. Enligt
406. Enligt	407. Enligt	408. Enligt
409. Enligt	410. Enligt	411. Enligt
412. Enligt	413. Enligt	414. Enligt
415. Enligt	416. Enligt	417. Enligt
418. Enligt	419. Enligt	420. Enligt
421. Enligt	422. Enligt	423. Enligt
424. Enligt	425. Enligt	426. Enligt
427. Enligt	428. Enligt	429. Enligt
430. Enligt	431. Enligt	432. Enligt
433. Enligt	434. Enligt	435. Enligt
436. Enligt	437. Enligt	438. Enligt
439. Enligt	440. Enligt	441. Enligt
442. Enligt	443. Enligt	444. Enligt
445. Enligt	446. Enligt	447. Enligt
448. Enligt	449. Enligt	450. Enligt
451. Enligt	452. Enligt	453. Enligt
454. Enligt	455. Enligt	456. Enligt
457. Enligt	458. Enligt	459. Enligt
460. Enligt	461. Enligt	462. Enligt
463. Enligt	464. Enligt	465. Enligt
466. Enligt	467. Enligt	468. Enligt
469. Enligt	470. Enligt	471. Enligt
472. Enligt	473. Enligt	474. Enligt
475. Enligt	476. Enligt	477. Enligt
478. Enligt	479. Enligt	480. Enligt
481. Enligt	482. Enligt	483. Enligt
484. Enligt	485. Enligt	486. Enligt
487. Enligt	488. Enligt	489. Enligt
490. Enligt	491. Enligt	492. Enligt
493. Enligt	494. Enligt	495. Enligt
496. Enligt	497. Enligt	498. Enligt
499. Enligt	500. Enligt	501. Enligt
502. Enligt	503. Enligt	504. Enligt
505. Enligt	506. Enligt	507. Enligt
508. Enligt	509. Enligt	510. Enligt
511. Enligt	512. Enligt	513. Enligt
514. Enligt	515. Enligt	516. Enligt
517. Enligt	518. Enligt	519. Enligt
520. Enligt	521. Enligt	522. Enligt
523. Enligt	524. Enligt	525. Enligt
526. Enligt	527. Enligt	528. Enligt
529. Enligt	530. Enligt	531. Enligt
532. Enligt	533. Enligt	534. Enligt
535. Enligt	536. Enligt	537. Enligt
538. Enligt	539. Enligt	540. Enligt
541. Enligt	542. Enligt	543. Enligt
544. Enligt	545. Enligt	546. Enligt
547. Enligt	548. Enligt	549. Enligt
550. Enligt	551. Enligt	552. Enligt
553. Enligt	554. Enligt	555. Enligt
556. Enligt	557. Enligt	558. Enligt
559. Enligt	560. Enligt	561. Enligt
562. Enligt	563. Enligt	564. Enligt
565. Enligt	566. Enligt	567. Enligt
568. Enligt	569. Enligt	570. Enligt
571. Enligt	572. Enligt	573. Enligt
574. Enligt	575. Enligt	576. Enligt
577. Enligt	578. Enligt	579. Enligt
580. Enligt	581. Enligt	582. Enligt
583. Enligt	584. Enligt	585. Enligt
586. Enligt	587. Enligt	588. Enligt
589. Enligt	590. Enligt	591. Enligt
592. Enligt	593. Enligt	594. Enligt
595. Enligt	596. Enligt	597. Enligt
598. Enligt	599. Enligt	600. Enligt
601. Enligt	602. Enligt	603. Enligt
604. Enligt	605. Enligt	606. Enligt
607. Enligt	608. Enligt	609. Enligt
610. Enligt	611. Enligt	612. Enligt
613. Enligt	614. Enligt	615. Enligt
616. Enligt	617. Enligt	618. Enligt
619. Enligt	620. Enligt	621. Enligt
622. Enligt	623. Enligt	624. Enligt
625. Enligt	626. Enligt	627. Enligt
628. Enligt	629. Enligt	630. Enligt
631. Enligt	632. Enligt	633. Enligt
634. Enligt	635. Enligt	636. Enligt
637. Enligt	638. Enligt	639. Enligt
640. Enligt	641. Enligt	642. Enligt
643. Enligt	644. Enligt	645. Enligt
646. Enligt	647. Enligt	648. Enligt
649. Enligt	650. Enligt	651. Enligt
652. Enligt	653. Enligt	654. Enligt
655. Enligt	656. Enligt	657. Enligt
658. Enligt	659. Enligt	660. Enligt
661. Enligt	662. Enligt	663. Enligt
664. Enligt	665. Enligt	666. Enligt
667. Enligt	668. Enligt	669. Enligt
670. Enligt	671. Enligt	672. Enligt
673. Enligt	674. Enligt	675. Enligt
676. Enligt	677. Enligt	678. Enligt
679. Enligt	680. Enligt	681. Enligt
682. Enligt	683. Enligt	684. Enligt
685. Enligt	686. Enligt	687. Enligt
688. Enligt	689. Enligt	690. Enligt
691. Enligt	692. Enligt	693. Enligt
694. Enligt	695. Enligt	696. Enligt
697. Enligt	698. Enligt	699. Enligt
700. Enligt	701. Enligt	702. Enligt
703. Enligt	704. Enligt	705. Enligt
706. Enligt	707. Enligt	708. Enligt
709. Enligt	710. Enligt	711. Enligt
712. Enligt	713. Enligt	714. Enligt
715. Enligt	716. Enligt	717. Enligt
718. Enligt	719. Enligt	720. Enligt
721. Enligt	722. Enligt	723. Enligt
724. Enligt	725. Enligt	726. Enligt
727. Enligt	728. Enligt	729. Enligt
730. Enligt	731. Enligt	732. Enligt
733. Enligt	734. Enligt	735. Enligt
736. Enligt	737. Enligt	738. Enligt
739. Enligt	740. Enligt	741. Enligt
742. Enligt	743. Enligt	744. Enligt
745. Enligt	746. Enligt	747. Enligt
748. Enligt	749. Enligt	750. Enligt
751. Enligt	752. Enligt	753. Enligt
754. Enligt	755. Enligt	756. Enligt
757. Enligt	758. Enligt	759. Enligt
760. Enligt	761. Enligt	762. Enligt
763. Enligt	764. Enligt	765. Enligt
766. Enligt	767. Enligt	768. Enligt
769. Enligt	770. Enligt	771. Enligt
772. Enligt	773. Enligt	774. Enligt
775. Enligt	776. Enligt	777. Enligt
778. Enligt	779. Enligt	780. Enligt
781. Enligt	782. Enligt	783. Enligt
784. Enligt	785. Enligt	786. Enligt
787. Enligt	788. Enligt	789. Enligt

Konsten att dö som en kristen krigare

Operation Atalanta är den EU-ledda marina insats, som på FN:s uppdrag syftar till att skydda fartyg i farvattnen utanför Somalias kust från piratattacker. Från april till augusti 2010 leddes insatsen från den svenska marinens *HMS Carlskrona*. Med på *Carlskrona* fanns, som brukligt är vid alla långvariga uppdrag, en fartygspastor eller skeppspräst. (För fartygspastorns egen berättelse se "Fartygspastorns loggbok HMS Carlskrona"

: <http://piratprasten.blogspot.com/>)

Flottans skeppspräster

Att präster medföljer örlogsfartyg är en gammal företeelse i den svenska flottans och kyrkans gemensamma historia. Från det tidigmoderna Sverige finner vi det äldsta omnämmandet av präster på rikets krigsfartyg i Gustav Vasas skeppsrätt av år 1535. Skeppsrätter, eller sjöartiklar, är lagsamlingar för krigsflottan. I ett avsnitt, om hur besättningen skulle dela upp bytet efter vunnen seger över ett fiendeskepp, står det, att kaplanen (prästen) skulle ta den fiendtlige kaplanens kläder och värjor. Vad, som avses med "värjor", är dock oklart, då det inte förefaller helt sannolikt, att prästerna verkligen var beväpnade. I sjöartiklarna från samma år återfinns de första föreskrifterna om prästernas uppgifter på fartygen: de skulle, som det heter, predika och kungöra Guds ord och hans heliga vilja och budord. Alla ombord var skyldiga att bevisa gudstjänsterna. Den som försummade att delta eller visade bristande andakt vid gudstjänst, skulle straffas genom att slängas i vattnet.

Skeppsprästernas närvaro i flottan ökade efterhand och blev omfattande under Erik XIV:s regeringstid på 1560-talet. Detta visas inte minst av, att hela 34 präster var kommenderade på de 45 skepp, som stod under amiral Jakob Bagges befäl år 1567.

Från 1500-talets mitt till slutet av 1600-talet utkom ett flertal sjöartiklar med allt tydligare föreskrifter för den självavårdande verksamheten vid flottan. Till de viktigare hör de som kallas "Kristinas sjöartiklar" från 1644. Där omtalas för första gången ett amiralitetskonsistorium, vilket kom att fungera som ett eget domkapitel för flottans församlingar. Med flytten av flottans huvudbas från Stockholm till Karlskrona 1680 samt med 1685 års sjöartiklar fick amiralitetskonsistoriets och skeppsprästernas verksamhet, under ledning av amiralitetssuperintendenten, än fastare ramar.

Denna organisatoriska utveckling av den sjömilitära självavården är sedan länge väl kartlagd. Däremot vet vi inte mycket om hur skeppsprästernas verksamhet ombord på fartygen egentligen såg ut, vilket delvis torde bero på, att vittnesmålen i det historiska källmaterialet är

fåtaliga. Men i en berättelse om sjöslaget vid Danzig år 1627 synliggörs, vad en skeppspräst kunde ha att uträtta.

Slaget på Danzigs redd 1627

I november 1627 låg amiral Nils Stiernsköld med en flotta om sex fartyg utanför Danzig med uppgift att avskärma stadens handel. Danzigborna hade under hösten låtit rusta en flotta om tio fartyg, som leddes av amiralen Arent Dijkman, och den 18 november seglade Dijkman ut för att ta upp striden med Stiernsköld. Stiernsköld hade då endast två fartyg att möta fienden med, eftersom fyra skepp på grund av motvind eller stiltje var förhindrade att ansluta till striden.

Striden gick till så, att Dijkman förde sina skepp strax intill de svenska, fyra mot Stiernskölds amiralsskepp *Tigern* och fyra mot det mindre *Solen*. När *Solen* övermannades av fienden, lät befälhavaren antända krutdurken och spränga fartyget i luften. Lika hopplöst var snart läget på *Tigern*, som bordades från flera håll, samtidigt som Stiernsköld sårades svårt av två muskötulor. När hoppet tycktes helt ute även för *Tigern*, lät Stiernsköld beordra, att skeppet skulle sprängas, vilket dock misslyckades. I nästa stund slet istället en kanonkula av amiralens vänstra arm och lämnade honom döende, medan fienden intog skeppet.

Nils Stiernskölds död

Så långt berättelsen om hur Nils Stiernsköld fick de skador, som kom att ta hans liv. En detaljerad skildring av Stiernskölds dödsstund återfinns i den likpredikan, som hölls vid Stiernskölds begravning i oktober 1628 av Laurentius Paulinus Gothus, då biskop i Strängnäs och senare ärkebiskop i Uppsala. I predikans avslutning tog biskopen upp, hur det gick till, när Stiernsköld dog, eller som det heter, hans "Dödhelighe affgång." Där beskrevs hur amiralen efter att ha sårats för tredje gången kallade till sig prästen och fältskären. Stiernsköld lät först skära av den skadade armen...

...och kallade strax Presten, hwilkens namn war (Bartholdus), och sadhe till honom: Her Berthil giffwer migh min affskedh ifrå thenna werlden, thet han och strax giorde, Och effter en herligh Bekennelse, tillsadhe honom i Jesu namn, syndernas förlåtelse, och effter hans stora lengtan, meddelte honom Herrans högwerdigha Sacramente. Ther effter gaff H.N. sigh wäl tilfridz, och laas på nytt up Trones articklar, Och när han kende at tidhen nalkades, fattade han med sina blodigha hand, Prästens hand och sadhe: Käre Her Berthil, sägher nu in tet annat för migh, utan Herre Jesu Annamma min Anda, och ther effter afsomnade han i Herranom, lijka som uthi en sööt sömpn.

Vad tilldrog sig enligt denna skildring i amiralens dödsstund? Först avgav amiralen syndabekännelse, varpå prästen Berthil meddelade honom syndernas förlåtelse. Sedan utdelade Berthil nattvarden till den döende, varefter amiralen läste trosbekännelsen. Slutligen tog amiralen Berthils hand och uttalade i dödsögonblicket, vad som liknar Jesu ord på korset enligt Lukasevangeliet.

Konsten att dö

Naturligtvis kan vi inte veta, om det verkligen gick till så här, även om det inte finns någonting, som talar emot att Berthil meddelade syndaförlåtelsen och utdelade nattvarden till den döende. Skildringen ingår i den del av likpredikan, som vanligen benämns ”personalia”, det vill säga en avslutande del där den avlidnes levnad tecknas. En viktig del av personalian är just berättelsen om den avlidnes hädanfärd. Denna knyter an till den välutvecklade *ars moriendi*-traditionen, det vill säga konsten att dö – och här att dö som en *miles christianus*, en kristen krigare.

Både *ars moriendi*-traditionen och personalierna omfattar vissa idealtyper, bland annat just nattvardsberedelse och att den döende i slutskedet återoppar en bibeltext. Att man fäste stor vikt vid detta moment, visas inte minst av, att en del av den långa titeln till denna likpredikan lyder ”...och effter en Christeligh beredelse til dödhen med innerlighe Böner til Gudh, och Herrans Jesu Christi högwerdighe Natwards anammelse, Saleligha i Herranom affsompnade...”

Ett annat samtida exempel på en hög militärs dödsberedelse är fältherren Johann Tserclaes Tillys. Tilly sårades dödligt i samband med svenskarnas övergång av Lech i april 1632 och under hans två veckor långa döds-kamp fanns ständigt präster vid hans sida. När Tilly slutligen gav upp andan, gjorde han det med ett krucifix i blickfånget och en förklaring om sin förtröstan på Gud på läpparna.

Möjligheten finns alltså, att skildringen av amiralens dödsstund, och därmed av skeppsprästen Berthils före-

havanden, följer stereotyper mer än faktiska förhållanden. Men det är inte troligt, att personaliernas författare helt och hållet konstruerat historien. Flera av 1600-talets kyrkoordningsförslag varnar uttryckligen för sådana tilltag och dessutom var predikanten ansvarig för fakta inför sorgehuset. Vidare menar Bertil Broomé i sin avhandling om Nils Stiernsköld, att uppgifterna i Paulinus Gotthus predikan överlag är vederhäftiga och på viktiga punkter kan verifieras i samtida material.

Men oavsett om redogörelsen för Nils Stiernskölds död och Berthils verksamhet helt och hållet återger faktiska händelser eller inte, är den intressant som källa om 1600-talets skeppspräster och deras uppgifter. I det första fallet ger den ett tidigt (låt vara indirekt) vittnesmål, om hur en skeppspräst agerade och löste en av sina uppgifter under ett sjöslag. I det andra fallet återger den en idealbild, inte bara av hur en amiral skulle dö, utan även av hur en god skeppspräst förväntades agera. Båda alternativen visar att skeppsprästerna hade en viktig funktion att fylla i 1600-talets svenska flotta.

Epilog

Besättningen på *HMS Carlskrona* har till skillnad från den på *Tigern* inte drabbats av förluster i människoliv. Dagens sjömän möter sin skeppspräst under något lugnare omständigheter än de, som rådde den där novemberdagen utanför Danzig för snart fyrahundra år sedan, då Nils Stiernsköld miste livet. Men även idag hålls stundom korum och gudstjänst till sjöss, inte helt olika dem som hölls på Berthils tid. I skeppsprästernas verksamhet finns en kontinuitet från Danzigs redd år 1627 till Somaliskust år 2010.

David Gudmundsson

doktorand i kyrkohistoria vid Lunds universitet



HMS Carlskrona anländer hemmahamnen efter uppdraget utanför Somalia



Slaget på Danzigs redd 18 november 1827

Not: Citatet om Stiernskölds död är hämtat ur predikans tryckta upplaga från 1630. En avskrift av detta avsnitt ur Paulinus predikan återfinns även i tryck i Brunnström, E. (utg.), *En dagbok från 1600-talet författad av regementspredikanten vid Kalmar regemente, kyrkoherden i Bredaryd, Torskinge och Forsheda Andreas Bolinus*, Stockholm: Norstedt, 1913.

Artikeln publicerad med vederbörligt tillstånd från författaren. Den har tidigare varit publicerad i *Religionsvetenskaplig Internettidskrift* nr 10 (januari 2011).

Lokalföreningarna informerar



Region Mitt



Gotland

Höstmörkret börjar att sänka sig och andra halvårets aktiviteter tar sin början efter sommarens uppehåll. Vårprogrammet har hållits enligt uppgjort program med sedvanliga träffar en gång per månad med sedvanliga ärtmiddagar. Kamratträffarna har haft mellan 15 – 25 besökare vid varje tillfälle. Det vore önskvärt med ett högre antal besökare. Klubbmästaren Lennart Söderberg har sedvanligt åstadkommit ärtsoppa med tillbehör på ett utmärkt sätt. Vid ett tillfälle har vi ett samkväm gemensamt med vår damklubb "Sextanten", ett tillfälle som höjer nivån i Marinstugan.

Under våren och försommaren har vi fört diskussioner med politiska ledningen inom Region Gotland om vår Marinstugas framtid. Tidigare har vi blivit uppsagda från det nuvarande området, som enligt stadsplanen skall bli ett parkområde. Glädjande nog ser det ut som, att vår verksamhet kan fortsätta på befintlig plats. Det finns möjligheter att göra justeringar inom befintlig stadsplan. Diskussionerna fortsätter i en positiv anda.

Under sommaren har vi haft örlogsbesök i Visby Hamn. Under våren gjorde HMS Sundsvall och HMS Gävle, vilket möjliggjorde, att vi kunde göra ett fartygsbesök. Under Almedalsveckan, vecka 27, hade HMS Carlskrona angjort Visby för att utgöra en informationsplattform och att visa upp ett av flottans fartyg. Vi fick en inbjudan till en kamratträff, vilket var mycket uppskattat.

Höstens program finns utlagt med träffar med kamratföreningen samt att vi planerar för en utflykt till södra Gotland. I det kommande arbetet inriktar vi oss på samarbete med övriga frivilliga sjö- och försvarsintresserade föreningar, allt för att stärka vår verksamhet på Gotland.

Olof Berglund



Haninge

År 2010 avslutades på sedvanligt sätt, genom att FM Haninge och FM Nynäshamn deltog i 4.sjöstridsflottiljens högtidliga av-

slutning i exercishallen på Berga, där föreningarna gavs tillfälle, att till varsin sjöman utdela en premie. Haninge representerades av vice ordförande Bengt Karlsson och Nynäshamn av ordförande Hans Martinelle. Det blev en mycket fin ceremoni, som ackompanjerades av Marinens Musikkår. Det hela avslutades med middag i Valhall.

År 2011 startade den 12 februari med utbildning i Hjärt – och Lung-Räddning (HLR), en mycket givande och uppskattad utbildning, som alla borde genomgå. Sedan följde en pubafton på Berga slott den 15 februari, lika trevligt som det brukar vara. Pytt i panna, öl och något i det lilla glaset gör, att skrönorna kommer fram. Det slår aldrig fel.

Torsdagen den 24 mars var det dags för årsmöte, som som vanligt började med middag på Berga slott. Därefter följde ett föredrag om Pirater utanför Somalia av kommandörkapten Anders Larsson, som höll en mycket informativ och spännande genomgång. Årsmötet och efterföljande konstituerande styrelsemöte gav styrelsen följande utseende. Ordförande Lars Engvall, vice ordförande Bengt Karlsson, kassör Pentti Sandén, sekreterare Bengt Olsson, klubbmästare Roland Ekstrand, ledamöter Jan-Erik Bergsten och Stig Bengtsson.

Tisdagen den 10 maj var det dags för middag på Berga slott, varefter följde en guidad tur i minneshuset efter Helge Ax:son Johnson. Kunnig guide var Ulf Lundberg och det hela var mycket uppskattat.

Så var det dags för avslutning för simmarna. Av olika anledningar utsågs ingen Årets baddare, men vi återkommer till den hedersutmärkelsen. Även bowlarna har avslutat sin vårtermin med Evert Johansson som vinnare med ett medelvärde av de 10 bästa serierna på 327 poäng och högsta serien 361 poäng. Tvåa blev Hans Bergsten med medelvärde 305 och högsta notering 395. Trea blev Sven Loman med 303 respektive 335 poäng. Det är nu 9 år sedan, som vi beslutade att utöka vår verksamhet med bowling. Vi började med sex deltagare och numera är vi 15. Tävlingsinstinkten infann sig efter några år, när vi fick ett vandringspris att tävla om. Vi avslutar varje spel med fika, gamla och nya historier samt trevlig samvaro.

Sista begivenhet för terminen var Riksårsmötet ombord på M/S Silja Serenade, som vi tillsammans med Nynäshamn arrangerade för de cirka 180 deltagarna. Ett stort tack till alla lokalföreningar, som deltog och gjorde mötet mycket lyckat!

När detta läses har den årliga femkampen i Region mitt utkämpats med Stockholm som anordnare.

Vi önskar alla Flottans Män en skön sensommar och en skön höst!

Lars Engvall



Norrköping

Från Norrköpings horisont kan rapporteras, att sommaren mestadels varit bra och att ostkusten haft

fina vindar. Detta har gynnat våra seglande kamrater i Sankt Annas och Gryts underbara skärgårdar, där vi mestadels håller till under sommarhalvåret. Det har dock inte bara varit sol och nöjen. Vi har vår trevliga Marina Park att sköta om under sommaren och inte mindre än ett tjugotal kamrater är engagerade i det jobbet uppdelade på 14-dagars perioder.

HMS Carlskrona

Norrköping håller sig väl framme, vad gäller förnämna örlogsbesök i staden. I mitten av juni anlöpte

HMS Carlskrona hamnen i Norrköping. Intresset var som vanligt stort bland "civilisterna" och många Norrköpingsbor tog chansen att bese fartyget.

Så gjorde även FM kamraterna och den här gången hade vi fått en formell inbjudan i god tid före besöket, vilket vi tackar speciellt för. Det blev ett mycket välorganiserat besök ombord under ledning av FC Mattias Jansson, sekonden Johan Åsell samt sjukvårdsofficeren Per Järnaker.

Det, som var speciellt med detta besök, var, att verksamhet pågick för fullt under tiden ombord, så vi fick en god inblick i de



Sjukvårdsofficeren Per Järnaker



Fartygschefen Mattias Jansson

dagliga rutinerna. HMS Carlskrona var, som väl de flesta läsarna känner till, ledningsfartyg utanför Somalias kust 2010, då man på ett förtjänstfullt sätt ledde EU:s örlogsfartyg i operation Atalanta. Fartygschefen visade två dramatiska filmer från denna mission och han underströk även, hur viktig helikopterinsatserna är vid en mission som denna.

Besöket i sjukvårdsavdelningen under sjukvårdsofficeren Per Jarnakers guidning imponerade mycket på besökarna, då man



Flottans Män och skepparcocitén framför HMS Carlskrona

fick ta del av, vilka sjukvårdsresurser fartyget förfogar över.

Även besöken i maskinrummen blev mycket uppskattade bland oss gamla maskinister i flottan.

Besöket avslutades med att vår vice ordförande Birger Holgersson överlämnade FM i Norrköpings minnesplakett till de tre ovannämnda.

Evert Elgefjord, text och foto



Sekonden Johan Åsell



Stockholm

OBSERVERA!

Till alla de programpunkter, som vi i Stockholmsföreningen anordnar, är alla medlemmar i de lokalföreningar, som ingår i Region Mitt hjärtligt välkomna!

Midsommar på Stora Tratten

Detta är en av höjdpunkterna bland Stockholmsföreningens aktiviteter under året. I år tycker vi, att det var mer lyckat än på länge. Det var full aktivitet hela dagen med alla stugorna uthyrda och med tolv båtar vid bryggorna. Totalt var vi 52 vuxna och 11 barn, som firade midsommar. Vi började med att samla in löv och blommor och klädde sedan midsommarstången, som vi därefter reste. Sedan bjöds vi på kaffe eller saft och jordgubbstårter och stärkte upp oss inför den stora utmaningen: dansen kring midsommarstången. Vi utförde samma repertoar som under tidigare år med "Små grodorna" och så vidare. Holmvärdepåret Anna och Lennart Östling hade sedan ordnat ett tävlingsspår med tio stationer runt ön. Alla barn och ungdomar delades in i två lag, som

fick ta sig fram utmed spåret och lösa uppgifterna. Detta var ett mycket uppskattat inslag i midsommarfirandet, i synnerhet för det laget som vann första pris: godis.

Lite senare dukade vi upp ett långbord nere vid stranden med plats för 63 personer. Vi plockade fram sill och ost och övriga tillbehör tillsammans med lämpliga drycker. Sedan satte vi oss till bords allihopa och avnjöt den traditionella sillunchen i sorlig och gemytlig samvaro, medan solen sken på oss. Sorlet avbröts med jämna mellanrum av att vi allmänt sjöng visor till dryckernas lov. Vi samlades igen på kvällen och grillade, medan solen sakta gick ner och vi fick uppleva en fantastisk sommarkväll. Detta blev en dag att minnas, när vi i vinter sitter och kurar i mörkret.

Skeppsholmsdagen

I år hålls Skeppsholmsdagen söndagen den 11 september klockan 11.00 •17.00. Ett femtiotal aktiviteter arrangeras enligt ett program, som delas ut. Flottans Män deltar med informationstält och kaststågstävling i miniformat (fina priser) vid Östra brobänken. Guidad vandring i den marina miljön görs med start vid Skeppsholmsbron klockan 12.00 och 14.00 (gratis för Flottans

Mäns medlemmar). Angasarbaletten spelar och sjunger gladjazz vid Östra Brobänken. Blåsorkester från Nynäshamns kulturskola spelar. Ett antal båtar ur Veteranbåtsdivisionen ligger inne. Alla är hjärtligt välkomna. Inga avgifter.

Läs vidare på www.skeppsholmsdagen.se

Ärtmiddag

Du kommer väl till vår årliga ärtmiddag torsdagen den 13 oktober på Blasieholmens Restaurant på Blaiseholmsgatan 4C. Restaurangen ligger intill vårt kansli. Vi börjar klockan 17.30 med att lyssna till ett intressant föredrag av kommandörkapten Jonas Carlsson angående övervakning av Östersjötrafiken. Ärtmiddagen består av ett litet sillbord som förrätt och därefter intar vi ärtsoppa, pannkaka och ett glas punsch. Priset är 200 kr.

Anmälan sker till vårt kansli senast den 1 oktober. Betalning skall vara oss tillhanda på vårt plusgirokonto 35 80 22-2 senast den 7 oktober.

Resa till Flygvapenmuseet och Femörefortet

Söndagen den 16 oktober tänker vi ordna en bussresa till Flygvapenmuseet i Linköping



och sedan till Femörefortet utanför Oxelösund. Femörefortet var fram till år 2003 ett topphemligt kustartilleribatteri, som numera är öppet för allmänheten och är ett spännande museum över det kalla kriget. Priset för resan är ungefär 970 kr. Då ingår förmiddagskaffe, lunch, eftermiddagskaffe och två inträden med guidningar'. Anmälan görs till Yngve Möller senast den 15 september på telefon 08-835723 eller 070-173 6025.

1:a advent

Vi håller på att förbereda årets 1:a adventsgudstjänst söndagen den 27 november. Trolligen skall vi vara i Gustav Adolfskyrkan, alltså samma kyrka som förra året. Alla detaljer är ännu inte klara, men vi återkommer senare med utförlig information. Håll gärna kontakt med expeditionen, tisdagar 12 - 16, på 08-611 1011.

Lille Jul

Välkommen till sjöss att fira Lille Jul. Vi åker med Cinderella på söndagskvällen den 4 december kl 17.00 till Mariehamn och är åter i Stockholm måndag kl 14.30. Samling sker i Viking Line-terminalen klockan 16.00 för embarkering. Där får ni även era biljetter. Vi äter julbord kl 20.00. Vi samlas 10 minuter före utanför matsalen. Därefter är det fritt fram för baren och dansen så länge man vill och orkar. Frukost serveras klockan 07.30 - 10.00 . **Svensk tid!**

Priser: A-hytt dubbel med ventil: 498 kr. Egen A-hytt med ventil: 668 kr. B-hytt dubbel insida: 447 kr. Egen B-hytt: 566 kr. I priserna ingår: båtresa, julbordsbuffé och sjöfrukost. **Lunch på måndagen ingår inte.**

Förhandsanmälan görs till vårt kansli senast den 7 oktober.

Betalning oss tillhanda senast den 29 oktober på vårt plusgirokonto 35 80 22-2. Glöm inte uppge namn och era födelsedata. Eventuella frågor besvaras av Sven Sahlsten svenlena@telia.com Tel 070-812 0033.

Lars Biärsjö

Region Syd



Karlshamn

Den 14 mars hölls årsmötet där styrelsen fick förnyat förtroende. Styrelsen har följande sammansättning: Rolf Pärnhem ordförande, Göran Persson vice ordförande, Peter Krona sekreterare, Göran Fridh kassör, Lars Clarin ledamot, Karl Erik Björk ledamot, Göran Larsson ledamot, Lars Erik Johansson ledamot. Efter årsmötet serverades

ärtsoppa med varm punsch, pannkakor med sylt.

Den 7 april vårstädades stugan. Efter städningen bjöds på kaffe och frallor med ost.

Till månadsmötet den 11 april inbjöds vår nye vd för hamnbolaget i Karlshamn Mats Olsson. Han höll ett intressant anförande om sin arbetsplats. Karlshamns hamn tillhör de största hamnarna i landet. Det är den största och djupaste hamnen i sydöstra Sverige. Det finns totalt 3 kilometer kaj och 750 000 kvadratmeter uppläggningsytor. Tre stycken stora bogserbåtar disponeras och man har regelbunden färjetrafik till Klaipeda 7 dagar per vecka i båda riktningarna. I början av maj sattes ett större färjefartyg in på linjen för att tillgodose den ökade efterfrågan. Det nya fartyget har en lastkapacitet på 2460 längdmeter och kan ta 310 passagerare. Efter föredraget serverades ärtsoppa.

Lördagen den 7 maj var vi särskilt inbjudna till vår damklubb Ankarets 40-års jubileum. Mer om detta i ett särskilt reportage.

Vi vill särskilt tacka Lof Haninge och Nynäshamn för ett välorganiserat riksårsmöte. Det som var särskilt glädjande för oss i Karlshamnföreningen var, att vår ordförande Rolf Pärnhem föräddes en medalj av hög valör för sitt arbete i förbundsstyrelsen.

Nationaldagsfirandet inleddes traditionsenligt med att vi deltog flaggparaden från Stortorget till Rosengården. Vår ordförande Rolf Pärnhem hade fått äran att hålla nationaldagstalet inför en talrik publik. Det gjorde han på ett mycket intressant och briljant sätt.

Karlshamnsfestivalen ägde som vanligt rum vecka 29. En av programpunkterna innehåller en kappsegling mellan Blekinge-ekor, som har fått namnet "Ärtsoppeseglingen". Namnet kommer av att det serveras ärtsoppa med varm punsch efter genomförda seglingar. FM har uppdraget att laga och servera ärtsoppan med tillbehör. Vi gläder oss åt att massmedia var där och bevakade händelserna.

Till sist vill vi i Karlshamn önska alla Lof föreningar en god fortsättning på verksamhetsåret.

Lars-Erik Johansson

Flottans Mäns Damklubb Ankaret i Karlshamn.

Damklubben är en stödförening till FM och har 53 medlemmar.

Den 7 maj firade Damklubben Ankaret sitt 40-årsjubileum. Inbjudna gäster var givetvis medlemmarna i Flottans Män. Vi bjöd på 3-rättersmeny: Skaldjurssallad, varmrökt örtrökad lax, glass med varm hjortronsynt samt kaffe och tårta. Vi sjöng en hel del under kvällen – delvis nyskrivna låtar och snapsvisor. Jeans U Nilsson och Johan Henriksson underhöll och spelade

upp till dans. Vi presenterade också en skreven historik för Ankaret. Där sägs bl.a.

"Under de gångna åren har vi lagt stor vikt vid den sociala biten.

Vi har t.ex. ätit god mat vid varje träff. Vi har nästan undantagslöst lagat maten själva.

Ibland har vi dock haft utflykter med picknick eller besökt något näringsställe.

Vi har lagt vikt vid kulturella aftnar – ibland tillsammans med FM

Vi har haft föreläsare eller gjort studiebesök.

Vi har tagit del av reseberättelser.

Vi har mött konstnärer.

Vi har lärt oss en hel del om Karlshamn och färgstarka karlshamnsbor.

Inte minst givande har det varit, när vi haft våra återkommande bokaftnar, d.v.s., vi har berättat för varandra om böcker vi läst.

Vi har haft återkommande teman kring vin och mat.

Vi har haft friskvård och Hjärt- och Lunggräddning.

Tillsammans med FM har vi gjort

• **resor** till våra grannländer. Inför dessa resor har vi förberett oss noga genom att i studiecirkelform lära oss om resmålet. Vi har också haft uppföljande möten, då resan beskrivits i ord och bild.

Vi har varit med när FM haft sina riksårsmöten och när de besökt Roskilde Marineförening.

Vi har haft gökottor samt jul- och vårfe-ter tillsammans.

Om vi med en enda mening ska sammanfatta, så säger vi: **"Det har varit givande att få vara med i FMD Ankaret!"** Vi tror på en fortsatt god samvaro i Ankaret och ett gott samarbete med Flottans Män!

Styrelsen gm Anna-Lisa Tafvelin



Karlskrona

Av Britt-Marie Hallin, maka till vår bortgångne medlem Gunnar Hallin, har vi erhållit en donation samt gåvor med marin anknytning. Detta som minne efter Gunnar. Vid begravningshögtiden i St. Elavi kapell Borgholm deltog vi med flaggvakt, Per Nordgren och undertecknad.

Den 20:e januari fick vi en intressant redogörelse av kommandörkapten Jens Nyqvist under rubriken "I västerled med ubåten Gotland".

Årsmötet genomfördes den 10 mars, där Paul Franke och Åke Bovin avgick från sina uppdrag. Styrelsen framförde sitt varma tack för fint arbete. Som efterträdare för dessa valdes Göran Löfgren och Rolf Larsson. Årsmötet avslutades i vanlig ordning med god förtäring och trevlig samvaro.

Föreningarna i region syd samlades i Karlskrona den 18–19 mars för överläggningar om bland annat policyfrågor.

Ett studiebesök på Kustbevakningens nya fartyg Amfitrite genomfördes den 11 april med ett femtiotal deltagare. Kustbevakningens tekniske chef Åke Dagnevik presenterade fartygstypen. En utmärkt guidning genomfördes därefter av Pontus Ekström och Johan Almér, där vi fick information om allt i från kommandobrygga till köl.

I strålande majväder genomfördes en vårresa genom det vackra Blekinge. Första anhalt blev Johannishus slott där vi välkomnades av slottsägaren, vår medlem greve Hans Wachtmeister. Hans berättade under rundvandrig på slottet värtaligt och engagerat om sin släkt och slottets historia. Avslutningsvis överlämnade vi en gåva som tack för ett mycket intressant besök.

Efter kaffepaus vid en av Listersjöarnas rastplatser fortsatte färden till Guö Vårds- hus, där en utsökt måltid intogs. Hemfärden till Karlskrona gick sedan på mindre vägar utefter kusten, varpå en lyckad vårresa var avslutad.

Vid Riksårsmötet 2011 erhöill glädjande nog två av föreningens största supportrar Evy Pettersson och Inger Svensson Flottans Mäns Ankarmedalj i silver.

Vår tyska vänförening MK Peenemünde firade sitt 20-årsjubileum under midsommarhelgen. Vid denna högtid representerades FM Karlskrona av undertecknad och Rolf Svensson med respektive maka. Gåvor och utmärkelsetecken överlämnades till för-



Vår Guide Hans Wachtmeister möter upp vid slottets entré



Gäster och värdar vid MK Peenemündes jubileum

eningen och till enskilda medlemmar, som visat stort engagemang i kamrat- och vänskapsförhållandet mellan föreningarna.

Sensommarens utfärd gick i år till Tjärö, där vi lyckades pricka in den enda regnfria dagen i aktuell vecka. Ett fyrtiotal deltagare fick uppleva en fin resa med information om såväl den marina verksamhet, som bedrivits i Järnavik som guidning runt Tjärö.

Väl mött till höstens aktiviteter enligt tidigare utsänt program

Hans Pettersson



Intresserade åhörare. I bakgrunden Pontus Eriksson & Johan Almers som också guidade!



Kristianstad

Hösten 2010 avslutades med ett spännande program och föredrag, bl.a. av Kerstin Von Seth som berättade om motorfartyget Sten Sture, där hennes pappa tjänstgjorde. Fartyget försvann under mystiska omständigheter efter kriget. Titta gärna lite på denna länk <http://www.contra.nu/c106prov.html>. Hon har även gett ut en bok om händelserna. Fartyget, som sades ha förlist utanför Bornholm, hittades många år senare några sjömil utanför Polen.

Sjömansprästen Johan Wierup berättade om 25 års erfarenheter som sjömanspräst och Lars Ingvar

Elofsson visade bildspel och berättade om hamnstaden Riga, som haft stor betydelse under Sveriges stormaktstid. Samtidigt lämnades rapport om Riksårsmötet därstädes. Hösten avslutades med Julbord.

Vårprogrammet inleddes med sedvanligt årsmöte, till vilket vi bl.a. förnyat våra stadgar. Ordförande Lars Ingvar Elofsson efterlyste bilder från Marina händelser och uppmanade alla att värva en medlem. För detta får man en gåva av föreningen.

Vi har i år besökt den nya arenan i Kristianstad, där Ingvar Widell hade genomgång

och rundtur, och i april Hade vi ett spännande föredrag av Joakim Svensson, som berättade om HMS Carlskronas aktiviteter i Adenviken, där förnödenhetsförsörjning och fartygskapningar är stora problem. Vi hade en ny och uppskattad punkt på programmet, där våra kamrater får berätta minnen med sjöanknytning och alla, som deltog, tyckte detta var ett bra uppslag, då många minnen annars faller i glömska i skrevornas dunkel. Ordförande örande doku- menterade, vad som sades.

Vid alla våra aktiviteter har det serverats sedvanlig ärtsoppa med "pangkakor" (pankakor med krut i), vilket vi har beslutat är den officiella förtäringen på våra träffar, om inte grillning anbefallts. Då har nämligen soppan en tendens att försvinna ner och kväva glöden.

Vi har fått några nya medlemmar men samtidigt tappat ett antal.

Besök Gärna min blogg då och då för titta på andra roliga marina minnen och skrönor, www.navyman.blogg.se

Lars Ingvar "Elof" Elofsson



Malmö

Den 15 april var det 25 nyfikna entusiaster, som slöt upp på Malmö gamla begravningsplats för att guidas av Jacques Schultze. Temat var "Kändisar på kyrkogården". Man fick höra mycket om de olika personer, som ligger begravda här, t ex Nils Werngren, Sveriges förste världsomsegling. Kvällen avslutades på Bishops Arms på Gustaf Adolfs torg för att värma sig och lyfta en bägare.

Månadsmötet den 18 april, denna vackra aprilafon, var vi många som samlades till kvällens möte. Efter sillmacka och ärter och punsch, tog Gert Garin till orda och tackade så mycket för utmärkelsen han erhöillit, FM Ankarmedalj i guld. Styrelsen passade på att tacka Gerts fru för att styrelsen hade möjlighet att uppvakta honom i all hemlighet. Gert överlämnade även en flagga till Flottans Män i Malmö. Sedan hälsades Krister Garin välkommen som ny medlem i föreningen. Efter detta var det tid för Hans Carlsson att ta över rodret med temat "Ur arkivens djup". Han började med att visa sitt anställningskontrakt från Flottan, 50 år sedan nästan på dagen! Sedan visade Hans flottans första upphandlingskontrakt för



ubåt och ansökan till Ers Kungliga Majestät. Hans hade mycket intressant material så som gamla instruktionsböcker och oerhört beskrivande teckningar, som faktiskt står sig mycket bra än idag, bilder som visar Sveriges ubåthistoria från 1901 till det allra senaste, A26, som offentliggjordes av Kockums veckan innan mötet! Namnförslagen till dessa nya ubåtar är *Svärdfisken* och *Tumlaren*, som ett arv från Kockums första levererade ubåtar färdigställda 1914. Hans Carlsson tackades med en flaska rött vin, då vi förstått att hans rödvinssåser inte går av för hackor!!

Pub-kvällen, fredagen den 6 maj på Green Lions, solens strålar sken in genom fönstren och man påmindes om den stundande sommaren. Saker och ting diskuterades och utreddes eller bordlades. Viktiga, världsliga, rena historier och en och annan skräna. Även de olika ölsorterna diskuterades och vägdes mot varandra och som exempel: skall det vara en Dansk torvrökt porter eller skall det vara en torr humlad Amerikansk pale ale? Det blev en mycket lyckad afton.

Månadsmötet den 16 maj var Curt Borgenstams egen och sedan länge efterlängtda kväll.

Vi mönstrade in totalt 29 medlemmar. Först lät vi oss väl smaka med en lyxlandgång och öl.



Curt Borgenstam mde en av sina bilder på örlogsfartyg

Därefter startade Curt sitt föredrag "Med Flottan i fokus - Curt kåserar om fartygsfotografering". Samtidigt som vi fick se en massa vackra fartygsbilder, berättade Curt i princip om hela sitt liv med tyngdpunkt på hans marina intresse. Hur han växte upp i en familj, där fadern var marindirektör och alltid gav Curt födelsedagspresenter med marin anknytning. Vidare berättade han om att han till sitt stora förtret inte fick göra vämplikten i Flottan utan på Ing 2 i Eksjö. Hans stora hobby är att fotografera örlogsfartyg och vi fick ingående höra om, hur livet ter sig, när man lever för att fotografera dessa rörliga mål, vilket Curt gjorde i

cirka 30 000 bilder. Numera har han lagt hobbyn på hyllan. Att fotografera fartyg innebär ofta tidiga mornar, långa tråkiga väntetider och ibland stelfrusna fingrar, innan fartygen behagade passera förbi. Men samtidigt innebär detta liv ibland också en trevlig gemenskap mellan andra fartygsfotografer som t.ex. den kände Curt S. Ohlsson och vår egen expert Leif Hansen. Vi tackar så mycket för alla de fina bilder som vi har fått se.

På Ed Sundevågs trevliga initiativ gjorde vi en dagsutflykt till Köpenhamn lördagen den 18 juni och vi blev totalt 11 stycken på resan. Vårt huvudmål var Marinestation Holmen, ett militärt område med offentlig tillgång. Här gick vi ombord på fregatten *HDMS Peder Skram*, torpedmissilbåten *HDMS Sehested* och ubåten *Saelen*. Vi hann även besöka Christiania. Efter klättrande i lejdare upp och ner började hungern göra sig påmind. Då tog vi Havnebusen över till Nyhavn, där gick vi ombord på det vackra skippet *Donna Wood* för att äta en bit mat.



Trelleborg

I strålade solsken i maj månad samlades ett gäng vid lokalens altan för att sälja sina medhavda prylar och saker på ett trevligt loppis. Affärerna gick med vinst för en del och några skänkte de ej sålda prylarna till Erikshjälpen, som tacksamt tog emot dessa. Kaffe och kaka samt varm korv fanns att köpa till de, som kände att hungern blev påträngande och en vinst till föreningen kom väl till pass.

Festkommittén hade noga förberett en trevlig Sillafest för våra medlemmar med damer. Denna lördag den 16 juli var borden dukade i vår lokal och de läckra rätterna från havets gömmor var framdukade för avsmakning av ett tretioåriga deltagare. Efter Kungens och Drottningens skål var det tid att sjunga snapsvisor till de väl fyllda tallrikarna och glasen. Kaffe och kaka dukades fram och till detta berättades his-



Skrivelse från 1901 ur Hans Carlssons arkiv

Därefter blev det besök på ett par trevliga pubar. Stort tack till Ed Sundevåg för trevlig guidning.

Thomas Kristoffersson

torier både sanna och osanna med många skratt. Innan Tapto önskade vi varandra en trevlig sommar och på återseende till höstens aktiviteter.

Vid pennan : Göte Lindberg

På inbjudan av Trelleborgs Kommun kom den 18 juli den Ryska Barken *Sedov* till Trelleborg och cirka ett tusen intresserade personer passade på att besöka denna havets gigant, som majestätisk låg förtöjd i hamnen. Naturligtvis fanns flera av våra medlemmar på plats för att trampa barkens trädäck och känna historiens vingslag samt att till befälhavaren överlämna FM standar och önska fartyget och dess besättning lycka till på deras fortsatta seglaster. Vi fick motta en vacker bild av fartyget, som kommer att pryda en av väggarna i vår lokal. *Sedov* byggdes i Kiel 1921 och döptes till *Magdalena Vinnen*. Därefter döptes hon om till *Kommendore Johnsen*. 1946 togs hon som krigsbyte av

Ryssland och döptes till *Sedov*.

Hon tjänstgör i den Ryska Marinen som utbildningsfartyg och hemmahamnen är Murmansk.

Vid pennan :
Leif Nilsson.
Foto:
Jan Lundquist



Medlemmar i FM Trelleborg ombord på Sedov



Västervik

Hej kamrater i Flottans Män. Det är kanske några, som undrar, varför det har varit tyst i skriveriet här från Västervik. Orsaken är att jag fick ta en "time out", eftersom min sjukdom gick från godartad till mycket elak på kort tid, med följd att jag kom in en "vågdal". Men nu går jag under behandling och skall bli frisk, vad det lider. Det är det, som vi arbetar för, säger min doktor. Nog om detta.

Det blir lite enahanda att bara skriva om, att vi har klubbaftnar varje månad med olika föredragshållare. Om detta har jag skrivit förut och det blir lätt en upprepning. Så vad extra har hänt här med Flottans Män i Västervik. Jo vi bytte vår sedvanliga skärgårdslunch mot en kryssning med *MS Saga Lejon* den 4 juli. Vi var 47 personer till denna kryssning, som gick genom skärgården från Västervik till Nyköping. Resan startade kl. 0900 från Västervik och vädret var tyvärr inte det bästa, men humöret var på topp. Vi behövde ju inte vara utomhus. *MS Saga Lejon* är en gammal dam. Jag har inte forskat i hennes ålder. Sådant frågar man inte en gammal dam. Det var flera på resan, som berättade om skärgården, om alla öar och skär. Birger Rydberg pekade ut platsen på Storskär, där han stod och fotograferade T 26, när de var på väg hem till Gålö efter sitt besök i Västervik för några år sedan. Vi gick farleden upp mot Capella Ecumenica. Där



Capella Ecumenica



Saga Lejon

gjorde vi strandhugg, för att gå iland och få oss till livs historien om platsen. Sägner säger, att albatrossen är en drunknad sjömans själ och de skall för evigt flyga över de sydliga oceanerna. Men här uppe hos oss får vi väl hålla tillgodo med trutar och måsar. Om jag refererar till albatrosserna, så var det många sjömannssjäl samlade på denna ö. Man fick se, var man satte ner fötterna, så man inte råkade trampa på en stackars sjöman. Se bilden där måsen sitter på stenen och vaktar sina ungar, kanske finns det någon gammal skeppsgosse i gräset? Kapellet som sådant var intressant, då det speglade flera trosriktningar. Denna plats är rikligt besökt av dagens seglare. De stannar till ett tag och besöker kapellet, där de kan finna ro och stillhet.



Altaret

Capella Ecumenica började byggas 1958 av Hilding Bielkhammar och ligger på Västra Gräsholmen i S:t Annas skärgård. Se mera på www.capellaecumenica



Måsen



Minnessten 2

Efter denna bensträckare fortsatte färden upp mot Nyköping. Under resans gång underhöll naturligtvis, Flottans Mäns Sögarlag med sånger från havet, både för de medresande medlemmarna från Västervik och till övriga passagerares nöje. Vad vore en resa efter denna rutt, om inte vi skulle saluterat "Kejsaren"? Naturligtvis, så vid passagen av Kejsaren, så utbringades en skål för detta sjömärke, en tradition som är "urgammal" enligt legenden. Sjömän har många urgamla seder att beakta och det gäller att inte försumma dessa, så att resan skall bli bra och säker.

Efter en lång dags sjöresa ankom vi till Nyköping vid 19-tiden, för att embarkera ett fordon som skulle ta oss tillbaka till Västervik. Vi, som gjorde resan med *MS Saga Lejon*, vill tacka vår resekonsult Gunnar Sandberg för arrangemanget. Gunnar Sandberg har erfarenhet av detta. Han hade hand om Gotlandstrafiken från Västervik "förr i tiden".

Bosse Nord



Kejsaren





Växjö

Vårstädning av Marinstugan

På förmiddagen lördagen den 15 maj samlades ett 10-tal medlemmar för att ta sig an uppgiften att storstäda Marinstugan med omgivning. Uppgiften, ja det var det vanliga, dammsuga, vaska golv, putsa fönster, skyffla och kratta gångar o.s.v.. Efter väl utfört arbete hade utlovats lunch bestående av sill och färskpotatis. Men fiskelyckan måste ha varit dålig. Det blev i stället isterband med dillstuvad potatis tillagat av klubbmästaren Leif C, en mycket god ersättning för sillen. Vi har också under försommaren bytt ut det gamla trasiga gunnebstängslet runt Marinstugan mot ett statiskt av trä. . .

Nationaldagsfirande 6 juni

Nationaldagen firades under traditionsenliga former i Marinstugan. De bortåt 30 deltagarna kunde där njuta av klubbmästarnas Leif Carlsson och Sten Svenssons tillagade nypotatis med sill i olika former. Senare serverades kaffe och jordgubbstårta. Vad mer kan man begära? Jo, att det är gratis. Och det var det. Föreningen bjöd som vanligt på maten på nationaldagen.

Klockan 21:00 sjöngs nationalsången och fanan halades till tonerna av Holgers Karlssons munspel. Därefter sjöngs unisont nationalsången. Under kvällen sjöngs allsång till Stig Petterssons och Holgers Karlssons musik.

Sjömanskväll på Ryttartorpet 15 juni

Ryttartorpet ligger vid Helgasjöns strand i Araby och drivs av folkkrörelserna. Varje onsdagskväll under sommaren anordnas där underhållning. Föreningar står för/sponsrar underhållningen och kan samtidigt göra reklam för sin verksamhet. Denna onsdag var det Flottans Män, som tillsammans med hembygdsföreningen Hov, Araby, Kronoberg och Växjöbagarn stod för arrangemang. Ordförandena, Lennart Salomonsson och Eva Dahl fick inledningsvis hälsa välkommen och berätta om respektive förenings verksamhet.

För underhållningen/musiken hade vi engagerat orkestern Bergskvartetten, bestående av Stig Pettersson (medlem) och tre musikerkollegor från Vetlanda, för dagen förstärkt vid vissa låtar med Holger Karlsson på munspel. Det sjöngs allsång till kända sjömansvisor blandat med kvartettens egna låtar. Holger gjorde även ett par soloframträdande med sitt munspel. Publiken verkade gilla underhållningen och applåderade flitigt. I övrigt hade vi ett tält, där bland annat vår "sjöman" tronade, Sverigekartan med lokalföreningarna angivna samt broschyrer och muntlig information till intresserade.

Förutom att Flottans Män blev känd i vidare kretsar, så resulterade kvällen i en ny medlem skrev in sig och ett par som skulle fundera på saken.

Bågskytte 2 juli

Lördagen den 2:e juli samlades ett 15-tal personer vid bågskytteklubbens banor vid Vaistorpet för att prova på bågskyttets ädla konst. För många av oss var det kanske första gången, som vi fick tillfälle att skjuta med en riktig pilbåge. Det var onekligen något helt annat än de pilbågar, som många av oss i sin barndom tillverkade av ene och sköt med. Som, instruktörer hade vi de mera vana bågskyttarna Johan och Stefan Sandgren. Efter mer eller mindre lyckosamt skytte smakade klubbmästarnas – Leif Carlsson och Sten Svensson – grillade fläskkarre med potatissallad förträffligt och så även kaffet med jordgubbstårta.

Tisdagsträff

Tisdagen den 2 augusti inledde "höstens" aktiviteter med en sedvanlig Tisdagsträff. 16 personer kom och lät sig väl smaka av Kjell Sandgren framdukade kaffe och smörgåsar

Slutligen vill vi tacka FM Haninge och FM Nynäshamn för ett väl arrangerat riksårsmöte

Hälsningar från FM Växjö genom
Anders Karlsson

Region Väst



Göteborg

När detta läses är sommaren redan slut. Höstens aktiviteter har startats med förhoppningsvis stort deltagande.

Tidigt i våras insjuknade vår mångåriga kassör Nils-Gösta Persson. Det blev naturligtvis stor oro i föreningen - han är ju dessutom förbundets medlemsregistrator, ett arbete som Lennart Bresell skött under sjukdomstiden. Nils-Gösta blev efter lång väntan kranskärlsopererad och är nu sakta men säkert på bättringsvägen. Kassörsarbetet sköttes under en tid med framgång av hustrun Anita med stöttning av vår stugfogde, som såg till, att alla räkningar skickades till henne. Samtidigt akutopererades vår reseledare P-O Eriksson i Turkiet - han deltog (inte!) i en internationell aktivitet för ubåtspersonal. Båda dessa sjuklingar var anmälda till såväl riksårsmötet som det nordiska kamratföreningsmötet i Norge, men kunde av självklara skäl inte delta.

I det senare deltog sammanlagt 190 personer, därav fem från Flottans Män. Från detta möte vill jag nämna marschen längs Karl Johan med Kongens Garde i spetsen,

cirka 150 musiker i paraduniform. Våldigt många människor kantade gatan och applåderade och fotograferade. Personligen uppskattade jag mycket besöket i Wigelandsparken med en mycket kunnig och rolig guide. Denna anläggning är fantastisk!

Arbetet med förberedelser för Riksårsmötet 2012 framskrider. Vi har diskuterat flera alternativ:

- Resa med Kielfärja. De nya stora färjorna har inga lämpliga konferenslokaler.
- Att förlägga mötet hos danska kollegor i t.ex. Skagen eller Fredrikshamn är ogörligt m.h.t. färjetidtabeller.

- Resa till Polen från Karlskrona avskrev vi m.h.t. lång resa för våra norrländska kamrater.

- Arrangemang iland i Göteborgsområdet kräver en så omfattande organisation för förläggning och transporter, att vi valde bort det.

Vårt beslut blev Tallinkfärja till Tallinn. Stockholm är en bra avreseplats med "lagom" restid för de flesta. Tallink har dessutom egna bussar från flera orter till sina avgångar och för ett överkomligt pris. Om planeringen stämmer, kommer vi att resa med en ny färja. Mer information om Riksårsmötet kommer naturligtvis i kommande nummer av FM-tidningen.

Bertil Andreasson



Halmstad

I dagarna har stadens största evenemang så här långt avslutats. Vi har varit värdar och målgångshamn för The Tall Ships Races. Tävligen har ägt rum årligen sedan 1956, alltså mer än ett halvt sekel. Representationen av örlogsfartyg var mager, endast holländska *Urania* och colombianska *Gloria* förde örlogsflagga. Våra egna skoner deltog ej i seglingen utan låg i Varberg, där nordiska marinadettmötet avhölls. Utöver ovan nämnda örlogsfartyg så fanns det 62 andra fartyg byggda mellan 1890 och 2010. Det största över 120 meter långt. Hela arrangemanget var en folkfest av sällan skadat slag, inkluderande tidigare rekommenderad "Stormy Weather Shanty choir".

Vi i Flottans Män, deltog givetvis i arrangemanget och mer om detta senare. Innan "Racet" hade vi hunnit med en del annat. Sista helgen i maj deltog några medlemmar i Riksårsmötet, samtidigt som femton av oss var i Kongens Lyngby för den traditionella sommarfågelskjutningen. Dessa tillställningar brukar inte kollidera, men gjorde det förmodligen för första gången i "modern tid", om jag minns rätt. Mottagandet i Lyngby var som vanligt formidabelt. Denna gång tog vi endast två grensegrar (Christer Carlén och Per Schörling). Det brukar bli fler. Vid efteranalysen kunde vi bara hitta

två skäl till detta. 1: Våra bästa skyttar var på riksårsmötet. 2: Gevären var ännu en gång manipulerade. Ett stort tack till våra danska vänner för ännu en mycket dejlig dag.

På nationaldagen samlades i enlighet med traditionen en del av oss i Marinstugan. Vi var fler än vanligt och en del nya ansikten dök upp Trevligt! Vi, som var där, hade en trevlig stund. Nästa nationaldag kommer vi att ha en del nya grannar. Den "genuina södermiljön" håller på att återuppstå och 7-våningshusen söder om oss har då fått sina hyresgäster.

The Tall Ships Races har tidigare nämnts. Arrangemanget ägde rum 5-8 augusti. Under tre av dagarna hölls vår stuga öppen. Tillsammans med Najadens Vänner hade vi ordnat en liten utställning om Skeppsgossekåren och Najaden. Under utställningen presenterades den databas, där man kan söka efter personal, som tjänstgjort ombord på fartyget. Från tidigare marinfestivaler visste vi, att många föredrar att se fartygen från "vår sida" av Nissan.



En färgglad rysk akterspegel



M 20 Vid Kaj i Halmstad "Wille" Fritthz och bakom Göran Kristiansson utbyter

Många tyckte även i år precis som vi och mycket folk rörde sig på "vår sida". Förutom utställningen serverade vi kaffe med dopp och vänligt bemötande. Vi hade cirka 400 besökare och många passade på att ta en kopp kaffe. Många medlemmar med respektive ställde upp på olika sätt, med bull-o kakkbak, kaffekokning, serveringsåtagande, glada tillrop m.m. Tack vare dessa insatser kunde vi efter bokslut redovisa en vinst på cirka 11 000 kronor, mycket imponerande. Vi säger stort tack till alla, som på olika sätt ställde upp.

På tal om att ställa upp, så är det snart städdagar. Se årsprogrammet! Man är välkommen då också.

Höstens aktiviteter drar nu igång. Kamrataftonen i september kommer att ha ett halmstadtema med en del gamla, ej tidigare, visade filmer. Oktoberprogrammet är ej klart avseende kamrataftonen. I november berättar undertecknad om örlogsfartyg, som jag tjänstgjort på, och lite runt detta.

Upplysningsvis vill jag tala om, om Ni

inte visste det, att vi har ett mycket fint bibliotek med all slags marinlitteratur, alltså inte bara böcker om krig och örlog. Alla medlemmar är välkomna att låna.

För att en förening skall "gå runt" erfordras, att de medlemmar, som kan, ställer upp. Jag, och många med mig, har jobbat i marinstugan i olika sammanhang tillsammans med andra medlemmar och haft stor glädje av detta. Under The Tall Ships Races arbetade jag tillsammans med volontärer, frivilliga, som jobbade oavlönat mot fartygen under några dagar. Detta är klart en form av uppoffring, men det genererar också glädje och tillfredsställelse, ibland stor sådan, att få arbeta och umgås med likasinnade. Ni, som inte testat detta, gör det någon gång.

Vi ses på kamrataftrar, städdagar m.m.

Kjell A Jönsson

Foto: Gunnar Gunnarson, Ängelholm



Jönköping

På onsdagen i midsommarveckan inbjöd Flottans Män i Jönköping medlemmarna med respektive till en mycket uppskattad S.O.S i midsommartid. Vad betyder S.O.S.? Jo det kan fritt översättas med Sill Ost Snaps eller Sång Och Spel.

Flottans Mäns representanter var på ett strålende humör i den Kanotklubbens vackra klubblokal alldeles invid Vättern. På vågorna utanför klubbfönstren formerade sig Jönköpings segelklubb till veckans onsdagsregatta. Och längre ut vid horisonten syntes den genuina passagerarbåten Nya



Skärgården, som sommartid gör kvällskryssningar i Södra Vättern.

I klubblokalen serverades utsökta sillinläggningar från Habo i sådan mängd, att skriftens ord om bespisningsundret kraftigt låg i lä. Till detta bjöds också på utsökt Janssons frestelse, kaffe och tårta.

Flottans pojkar gav prov på kulturella snapsvisor, besjunga under tidens gång i motortorpedbåtar, minsvepare och i ubåtar, allt med mottot om hopp för livet på ett gungande hav.

- S.O.S. måste verkligen bli en tradition, sa Flottans Mäns ordförande i Jönköpingsföreningen, Jan Johansson.

Leif Aljered



Lysekil

Utfärd till Grundsund den 4 juni

Till årets Ranresa hade ett sextiototal Flottans män inklusive partners anmält sig. Glädjande var, att vi åter hade besökare från FM Göteborg, Sture Magnusson med partner.

Fartyget *Ran* lade ut från kaj på utsatt tid kl 09:00 med riktning mot nordströmmarna, som skiljer Skaftö från Bokenäset. I denna storslagna bohuslänska natur gick resan vidare runt Skaftö och vi passerade i sakta fart Gullholmen med dess pittoreska byggnation, där husen står tätt invid varandra. Vi for vidare över det sällan lugna Islandsberg, fortsatte mot Södra Grundsund, där vår bestämda kajplats var ockuperad.

Medan oroliga deltagare stampade däck-



ombord dukade upp de pin färska räkorna med tilltugg.

Före gästernas avhämtning av sina läckerheter hade backlaget redan hunnit avnjuta havets röda guld. Därefter kunde de nu desperat hungriga deltagarna dirigeras att hämta sin tallrik för att åter gå iland och njuta ut-

till öppet hus under juli månads onsdagskvällar för att få en inblick i renoveringsarbetet, som gjorts av vårt klubbhus och njuta av den vackra utsikten. Olof Holm FM Stockholm besökte vårt klubbhus och trivdes tillsammans med sin hustru i kvällssolen. Som ett minne av besöket fick han med



et för att komma iland skyndade hamnkaptenen att avhysa ockupanten.

En strid ström av gäster rusade iland för en sightseeing på egen hand, medan backlaget



spisningen i den varma solen på bryggan. Noggrann kontroll av källsorteringen försäkrade, att skalen efter räkorna kunde på ett tillfredsställande sätt återföras till havet. Hemfärden med turen runt Gåsö i jakten på att få se sälar på kobbarna avslutade kryssningen mot Lysekils hamn, vilken vi angjorde kl 15:00.

Tack till alla som ställde upp för att tillsammans med det underbara vädret göra också denna resa mycket lyckad. Ett särskilt tack till kaptenen med besättning, vilka också accepterade erbjudandet att få bli medlemmar i Flottans Män Lysekil.

Flottans Mäns medlemmar inviterades



hem FM Lysekils standar till sin förening.

I början av augusti hade Lysekil besök av briggen *Tre Kronor*. Fartyget anlöpte i strålende sol och flera av Flottans män passade på att göra ett besök ombord, då de i förväg informerats om ankomsten.

Den planerade bussresan till Karlskrona 25 och 26 augusti måste på grund av för få deltagare avlysas, vilket vi djupt beklagar.

Den 17 september har vi gott hopp om, att flera deltagare kommer att ha ett trevligt besök på Gullmarsbasen i Skredsvik. Därefter hålls Region västmötet i Lysekil.

Stig Insulan



Varberg

Jag vill börja med att berömma FM-kamraterna i Haninge och Nynäshamn för välordnade och trevliga evenemang under riksårsmötet ombord i M/S Silja Serenade, ävenså FM-kamraterna i Göteborg, som fyndigt hade ordnat en prisvänlig busstransport till och från Stockholm.

För att fira gökotta ställde några FM och Tärnor kosan till Sveriges största lövträdsarboretum, som ligger vackert belägen vid Prästakullen i Varberg. Kryddad med en och annan anekdot berättade Bertil Carlsson hängivet om sina 760 skyddslingar, vars namn på latin är fast förankrade i hans "hjärndator". Bland kaffeträd, kinesisk ask, mullbärsträd, jättepoppel, och alla de övriga, som lever i symbios, är det ginkgoträdet och kandelaberträdet, som väcker störst förundran. Bertil berättade, att ginkgo är världens äldsta träd och menar, att det har bevarat sin egenart i mer än 300 miljoner år och kan betraktas som ett "levande fossil". Unikt är kandelaberträdet, genom att det inte kan brinna och är dödligt giftigt. Utan inandningsskydd ska man absolut inte såga eller bearbeta det, sade Bertil med eftertryck. Ett annat kuriosum är ett stycke förstenat träd, som är 225 miljoner år gammalt. Klenoden är funnen i Coloradofloden i Arizona, berättade Bertil och låter oss förstå, att den 800 kilo tunga biten har gjort en förunderlig resa.

Den 26 maj dukade klubbmästare och medhjälpare upp till fest med matjessill och nypotatis samt allt annat som hör ett rejält sillagille till.

Ett flertal FM och Tärnor deltog sedvanligt vid firandet av Nationaldagen i Societetsparken och vid det efterföljande kaffet i marinistugan till Bodils jordgubbsförsedda gräddtårta.

En lördag i juni hade Carl-Anders Lundgren sin årliga kaffebjudning i familjens hus och dess sommarfagra trädgård. Under långt

mer än ett decennium har Carl-Anders tagit sig an denna trivsamma tradition, till glädje för många FM och Tärnor.

Fredagen den 29 juli angjorde vedettbåten *HMS Jägaren* (V150) Varberg. Vård att lovorda är FC Fleming Karsberg, som i god tid underrättat oss om fartygets ankomsttid och bjöd in till visning ombord. Med hemmahamn vid marinbasen i Skredsvik har besättningen - fyra officerare och åtta sjömän - uppdraget att bevaka Sveriges västra territorialgräns. Besättning patrullerar den långa sträckan ensamma, vilket är anmärkningsvärt med tanke på att kusten hyser stora och viktiga hamnar och industrier, oljeraffinaderier, kärnkraftverk och därtill omfattande fartygstrafik. FC berättade, att fartyget behöver 10-12 timmar för att ta sig från Strömstad till Falsterbo och då gäller det att ha full gas på de båda dieslarna, som ger 2800 hk. Hans visning ombord, som var både grundlig och informativ, avslutades med kaffe och kaka i mässen, varefter den fria vaktens besök till FM-lokalen i tullhuset. Med tack för trevlig gemenskap överräckte Fleming Karsberg patrullbåtarnas sköld och *Jägarens* mössband till föreningen.

Torsdagen den 4 augusti invaderades staden av 400 nordiska marinkadetter, för att under några dagar tillsammans träna, tävla och delta i möten. Under värmande sol ledde Marinens musikkår kadetternas marsch från innerhamnen till torget, där invigningen av det årliga marinkadettmötet (NOCA) skedde med tal och nationalsånger under nordiska flaggor. I samband med mötet var det visning för allmänheten i skolfartygen *Gladan* och *Falken*, vedettbåten *Najaden* från Danmark, minfartyget *Hämeenmaa* från Finland och barken *Statsraad Lehmkuhl* från Norge.

Till slut vill jag påminna om, att vi kör vi igång lördagskaffet igen och flera andra höst- och vinteraktiviteter. Ta del av programmet och vår informativa hemsida. Väl mött!

Per Callenberg



Ängelholm

Tänk vad en sommar går fort! Hela våren längtar och planerar vi för allt, som ske under den kommande långa sommarsäsongen och nu är den slut och vi är i mitten på augusti. Tid för ny planering! Men nu återvänder vi till den ljuva sommaren, som vi inledde med ett besök i Danmark inbjudna av Köge Marinförening för den årliga kransnedläggningen och minnesstunden för sjöslaget i Köge bukt 1710. Det blev lite mindre och enklare ceremonier än förra året, då Drottningen och Prinsgemålen deltog. Vi deltog i år med ordförande Lars Linde, Anders Rick, Björn Wictorin och undertecknad. Efter sedvanlig kransnedläggning vid monumentet på hamnplanen bjöds det till "Frukost" i den trivsamma Marinistugan, även den belägen vid hamnen.

Tidigare i vår deltog vi med 12 personer i Riksårsmötet. Varmt tack till Haninge och Nynäshamn. Det blev en bra lösning till slut. Skärgårdarna på båda sidor Östersjön tröttnar man aldrig på. Vi tackar även Karlskrona för bussresan längs ostkusten.

Vi har även som vanligt deltagit i firandet av Nationaldagen i Ängelholms vackra och trivsamma Hembygdspark. Det blev lite missar kring flaggstången med hissa och hala, om vem som skulle göra vad och när? Det var nya krafter i ledningen, som inte frågade dem, som vet. Men det såg ännu värre ut på vårt stadshus och vi har bildbevis. Vi hoppas på bättre ordning nästa år.

Vårt sommarprogram inleddes av vår egen sjömanspräst Lennart Pettersson, som höll Korum på vår innergård vid vår Kajuta första söndagen i juli. Vid detta tillfälle passade vår ordförande på att dela ut medalj och förtjänsttecken, av olika slag. Vår sekreterare C G Lindström fick sin Ankarmedalj i silver. Vår kassör, Anders Rick, fick motta sitt hederstecken. Bertil Andersson och Magnus Hallberg erhöll veteranstecken.

I juli månad hade vi som vanligt öppet hus fyra tisdagar mellan 11 - 15, en tradition sedan många år. Alla besökare bjuds på kaffe och våfflor och vi hade verkligen tur med väderguden även i år. Kanske badstranden lockade en del, men det får man räkna med. Vi passade även på att visa vår Kajuta, där vår spargris tackar alla er, som matade den. Vi visade även marina filmer om vår verksamhet. Vi tror, att vi får några nya medlemmar dessa dagar, som besöktes av drygt 125 personer. Ett varmt tack till Björn, som gräddade cirka 150 våfflor och tack till alla andra, som bidragit på olika sätt under de sommaröppna tisdagarna. Tänk gärna på, att vi har söndagsöppet i Kajutan året runt 9-12.

Lars Linde, vår ordförande, som är vår specialist på att skaffa fram intressanta fö-



HMS Jägaren



redragshållare, har just fått klartecken från generallöjtnant Mats Nilsson, departementsråd och chef för totalförsvarets militära enhet. Detta högtintressanta föredrag arrangeras tillsammans med F 10 Kamratförening. Plats och tidpunkt kommer i annons och på våra hemsidor.

Kjell Jönsson Flottans Män Halmstad har lovat komma till vår Kajuta i höst och berätta och visa bilder från The Tall Ships Race, som han verkligen upplevt från insidan som anställd av Halmstad stad. Dag eller kväll annonseras på vår hemsida. Kjell har utlovat ytterligare ett föredrag till våren, där han berättar om sina upplevelser i Marinen.

Vi har redan hunnit avverka vår årliga grillkväll, som gynnades av fint väder trots regnskurar strax innan. Som vanligt hade vår grillmästare Björn lyckats perfekt och fick applåder av gästerna. Björn tackade i sin tur sina medhjälpare för en lyckad kväll. Som fin avslutning fick vi ett praktfullt fyrverkeri, som arrangörerna av Båtparaden på Rönneå bjöd oss .på. Tack Ängelholms kommun!

Vår hedersmedlem kommandörkapten Wille Frithz bjöd på 3 platser i sin bil och en tur fram och åter till Halmstad, där The Tall Shipc Races avslutades häromdagen. Alla deltagande fartygen, ett drygt 50 tal, låg förtöjda längs Nissan och hamnens kajer. Det var en imponerande och färgglad syn, som mötte Lars Linde, Göran Kristiansson och undertecknad Stort Tack Wille! Några marina fartyg fanns på plats, bl.a. ett av våra fem nya utbildningsfartyg ,HMS Astrea, vidare förre minsveparen M 20, som tjänstgjorde som Pressfartyg. Via telefon berättade Mats Andersson, att fartyget skulle via Göteborg och Göta kanal återvända till Stockholm.

Vi har haft ytterligare ett av Flottans fartyg på besök i Helsingborg i sommar. Det var skonerten *HMS Falken*, som lagt till vid Helsingörskajen och dessutom på självaste nationaldagen. Ombord träffade vi chefen, örlogskapten Jerker Schyllert, som berättade, att verksamheten bedrivs året runt. Redan i augusti förra året seglade fartyget ner till farvattnen runt Kanarieöarna, där utbildning pågick i fyraveckors perioder. Sista bytet skedde i Amsterdam. Därefter har Falken gått genom Kielkanalen och via Malmö till Helsingborg. Resan fortsätter norrut till varvet på Öckerö för översyn. Dessa örlogsbesök av marina fartyg betyder mycket för oss på platsen. Därför finns ett kontaktnät mellan marinen och de lokala föreningarna och besked har utlovats, som tyvärr inte alltid fungerat. Snälla chefer, glöm inte bort Flottans Män. Vi tror, att vi ger bra PR för marinen. Vi vill gärna träffa er och komma ombord. Vi kan också hjälpa till med arrangemang i land.

Genom vår ordförande Lars Linde har vi deltagit i Nordiska Militära Kamratfören-

ingsmötet på Sessvollmoens läger utanför Oslo den 16-19 juni. Lars berättar om trevliga och intressanta dagar i det då lugna Oslo.

Till sist, glöm ej vår hemsida, där senaste nytt alltid är uppdaterat. Och allra sist önskar vi lång och fin sensommar, innan det blir höst.

Ängelholmarna
genom Gunnar Gunnarson, text och foto.

P.S. Vi har just fått en skriftlig ursäkt från kommunen D.S.



Veteran tecken till Magnus Hallberg, Domsten och Bertil Andersson Ängelholm utdelas av Lars Linde.



. Trion i Köge. Från vänster Björn Victorin, Anders Rick och Lars Linde utanför Marinstugan i Köge.



Skonerten Falken förtöjd vid kaj i Helsingborg.



Lars Linde tackar för inbjudan till Köge och Högtidsstunden samt den goda Frukosten i Marinstugan. Till vänster förmannen i Köge Marinförening, Jörgen E Petersen



Örlogskapten Jörgen Schyllert, chefen kapten Tommy Nilsson och till vänster Bosse Cederholm, hamnvärd och medlem F.M. Ängelholm.

Mästare på smygteknik



Kockums står för marin högteknologi i världsklass - på ytan och under. Vi konstruerar, bygger och underhåller ubåtar och örlogsmarina system med avancerad smygteknik. Andra framgångsrika produkter är det luftoberoende Stirling-systemet, ubåtsräddningssystem och minröjnings-system. Verksamheten bedrivs i Sverige i Malmö, på Muskö och i Karlskrona. Kockums ingår i ThyssenKrupp Marine Systems.

ThyssenKrupp Marine Systems



ThyssenKrupp

Ät Din lunch på Militärsällskapet

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

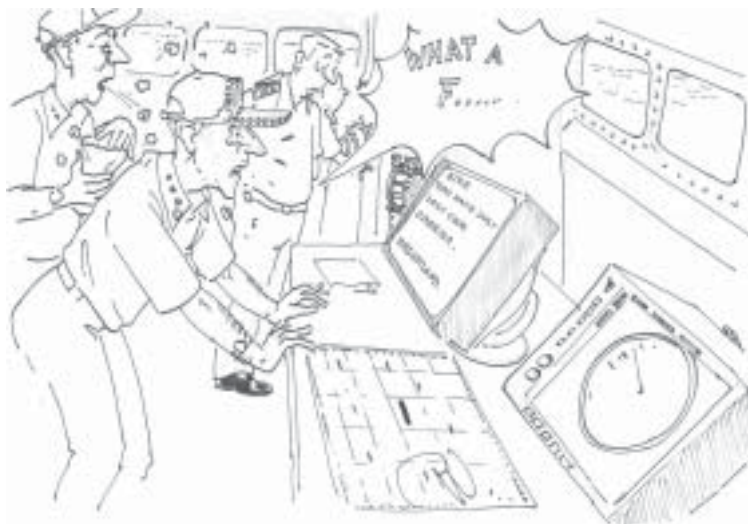
Sittningar 11.30, resp. 12.30. Lunch bokas senast dagen innan per telefon. Lokalerna är öppna 11.00 till 14.00, måndag till fredag under säsongen. Är Du officer, reservare eller verksam i Totalförsvaret, kan Du mot årsavgift bli medlem och inta Din Lunch.

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

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

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

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



Weinsjös karikatyrer

Apropå HMS Gotlands verksamhet i den amerikanska flottan härom året.

Till manusleverantörer

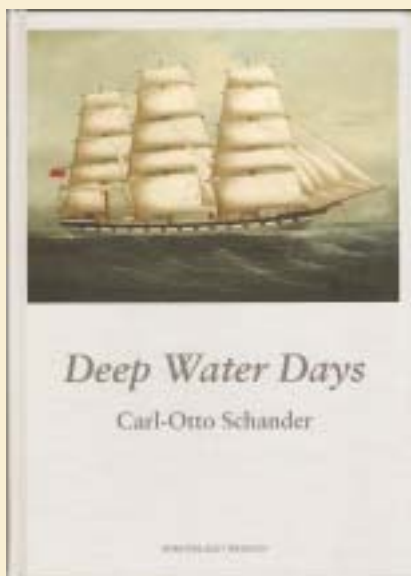
Välkommen till nr 3 av Flottans Män. Hoppas alla haft en skön sommar.

Inför fortsättningen har vi på redaktionen några önskemål.

- Respektera datum för manusstopp. Sänd gärna manus i god tid. Ni behöver inte vänta till sista dagen.
- Om ni bifogar bilder, lägg inte in dessa i dokumentet. Dels försämrar bildkvaliteten, dels kan vi inte garantera placering i tidningen.
- Bilderna, som ni sänder via mail, bör vara i JPEG-format. Lösa bilder går självklart bra och dessa återställs givetvis.
- Vi tar tacksamt mot andra artiklar än referat från lokal-föreningarna.
- Även om ni inte skriver själva, lämna gärna tips på artiklar för framtiden.

Vi hoppas på fortsatt bra samarbete

Olle och Dag



Deep Water Days

Huvudpersonen i boken är Gustaf, en pojke som växer upp ett alldeles normalt hem i kuststaden Västervik under 1800-talets sista årtionden. Han är helt besatt av längtan att gå till sjöss och redan som elvaåring rymmer han hemifrån ombord i en gammal sliten skonert med en brutal skeppare och hans lika brutala hustru.

Anders Gustaf Henrik Olander seglade i olika länders handelsfartyg och så småningom hamnade han i US Navy, som han lämnade som pensionär. Omkring 1920 skrev han på engelska ner historien om sina år i artonhundratalets seglande handelsfartyg. Carl-Otto Schander har översatt och redigerat texterna och han påpekar, att han inte alltid kan garantera sanningshalten i vissa episoder. Det är ibland något av Baron Münchhausen över anrättningen. Tyvärr finns inga bilder kring Gustaf Olanders liv i den seglande flottan. Författaren har dock ersatt fot med goda illustrationer.

Bokens andra och betydligt kortare del handlar om sjökapten Otto Emanuel Jansson Häggbloms sjömansliv.

Det är i sanning två spännande levnadsöden, som beskrivs i Carl-Otto Schanders bok.

Bokförlaget Briggen. ISBN 978-91-633-7473-9



Medelhavet

Det har blivit alltmera populärt att segla till och på Medelhavet. Man kan förflytta sig på Europas kanaler, man kan segla över Biscaya eller längs Frankrikes och Spaniens kuster eller kan man helt enkelt lasta båten på en lastbil och ta landsvägen ner. Ja, självklart kan man hyra båt på plats.

Ett antal författare står bakom boken, som handlar om förberedelser, nerresa, ett antal olika delar av Medelhavet, övervintring och hemresa.

Boken är Svenska Kryssarklubbens årskrift för 2011 och är en synnerligen intressant och lärorik publikation.

Svenska Kryssarklubben. ISBN 91-86548-91-3



Kriget som aldrig kom

Andreas Linderöth är historiker och intendent vid Marinmuseum och har i den egenskapen varit ansvarig för historiskt innehåll och faktaunderlag till museets utställning *Ytspänning – kallt krig i Östersjön 1979-1989*. Han är också redaktör och en av författarna i en bok om kalla kriget, *Kriget som aldrig kom*.

Det kalla kriget blev aldrig något krig – tack och lov. I Sverige var det kalla kriget kanske allra tydligast under 80-talet. En kärnvapenbestyckad sovjetisk ubåt gick på grund utanför Karlskrona. Utländska tavelförsäljare dök upp hos höga befäl inom försvaret. Många var oroade – andra märkte inget alls. Framförallt var skillnaden stor mellan det civila och militära samhället.

Kriget som aldrig kom är författad av tolv skribenter med olika perspektiv på denna era, som nu har blivit historia. Berättelserna handlar om det lilla Sverige inklämt mellan två supermakter och om hur vårt försvar hanterade situationen. Men det handlar också om rädsla och oro och om hur världsläget beskrevs i våra medier. Boken ger ett svenskt perspektiv på en global konflikt, vars effekter påverkar oss än i dag.

Marinmuseum. ISBN 978-91-633-8547-6

Bokpresentatör Olle Melin



Tusenbröderna

Björn Sandström är en f.d. kustartilleriofficer har tidigare skrivit två thriller, som varit presenterade i tidskriften, *Operation Amasis* och *Dårnas paradys*. Nu har han utkommit med sin tredje thriller, *Tusenbröderna*.

Tusenbröderna handlar om maffians angrepp på den svenska välfärden. En marinofficer, som blivit konsult, författaren själv?, har uppdrag att utveckla äldreomsorgen. Han upptäcker de aggressiva attacker, som välfärden utsätts för. Det Tusenåriga Brödraskapet nästlar sig framgångsrikt in hos naiva beslutsfattare såväl i stat och kommun som hos troskyldiga människor.

Med avstamp i absolut nutid tecknar författaren i sin thriller ett otäckt och tankeväckande scenario.

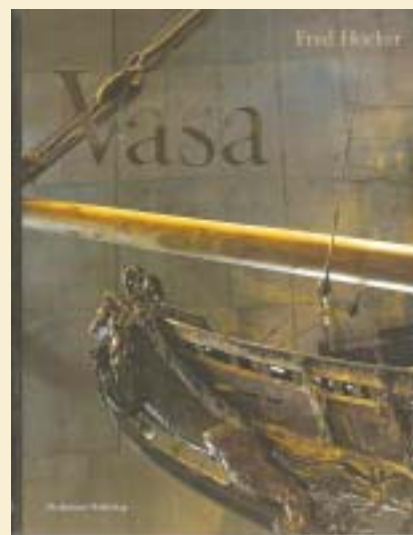


Stockholmspärlor

Vår huvudstad Stockholm är utan tvekan en av världens vackraste städer. Under de senaste åren har det vid ett flertal tillfällen visats små 10-minutersprogram i Sveriges television, kallade *Stockholmspärlor*, där filmaren Jan Bergman visat gamla SF-filmer men också en hel del egen produktion. Han har också gett ut ett flertal böcker kring det förgångna Stockholm.

Boken *Stockholmspärlor* är en fängslande resa till ett svunnet Stockholm. I nästan 200 bilder, varav många inte tidigare publicerats, får vi se en stad, där det gamla och det nya finns sida vid sida. Gator och torg, bilar och spårvagnar, människor och händelser – stadens alla sidor visas kärleksfullt och med stor skärpa. Bilderna spänner över nästan hundra år, från 1888 fram till 1976.

Boken är utgiven på Bokförlaget Max Ström. ISBN 978-91-7126-104-5



Vasa

I år är det 50 år sedan regalskeppet *Vasa* bärgades från botten på Stockholmsström. *Vasa* var det modernaste, som kunde tänkas 1628. Vid den här tiden höll krigsskepp med flera kanondäck och enorm eldkraft på att slå igenom i Nordeuropa, som plågades av ett av sina värsta storkrig, trettioåriga kriget. Geniala innovationer blandades med misslyckanden. För Sveriges del kom både teknologi och kapital från holländarna. Det var med deras hjälp, som Sverige slog in på vägen mot stormakten.

Boken presenterar mängder av ny kunskap om *Vasa* och människorna kring skeppet. Men även historien om *Vasa* som vrak behöver skrivas på nytt, liksom berättelsen om bärgningen. Var skeppet någonsin glömt? Boken är en dramatiserad skildring på vetenskaplig grund.

Boken är skriven av Fred Hocker och översatt till svenska av Klas Heimerson. Anneli Karlsson har levererat en stor mängd fantastiska fotografier. Unika fotograferingar och historiska rekonstruktioner har gjorts speciellt för boken. Viktiga teman presenteras visuellt på hela uppslag och ett särskilt utvik guidar till *Vasas* rika utsmyckningar – ett mäktigt symbolspråk till den svenske kungens ära.. En riktig praktbok!

Medströms förlag. ISBN 978-91-7329-100-2

Olle Melin



Stiftelsen
Drottning Victorias Örlogshem

ÖRLOGSHOTELLET

Stockholms bästa läge!

GLÖM INTE ATT DU HAR RABATT SOM MEDLEM I FLOTTANS MÄN!

För rumsbokning:

www.orlogshemmet.com

info@orlogshemmet.com

Tel 08-611 0113



Örlogshotellet
Teatergatan 3, 111 48 Stockholm

Tack från Karlskrona

Flottans Män i Karlskrona vill på detta sätt framföra ett stort tack till Britt-Marie Hallin, maka till vår bortgångna medlem Gunnar Hallin, för den donation föreningen erhållit till minne av Gunnar.

Vi vill också tacka för den samling av marina föremål i form av foton, böcker m.m., som vi fått efter Gunnar.

Ännu en gång Ett Stort Tack

Per Nordgren
ordförande

Hans Pettersson
kassör

Avlidna kamrater

Sven-Olof Andersson ÖREBRO

Född den 14 november 1943 Avliden den 27 juli 2011

Transportkonsulent Gösta Berglund STOCKHOLM

Född den 15 oktober 1937 Avliden den 31 maj 2011

Kustbevakningsdirektör Carl Gustaf Dahlén BANDHAGEN

Född den 11 april 1946 Avliden den 24 april 2010

Einar Karlsson LJUSTERÖ

Född den 26 oktober 1921 Avliden den 11 maj 2011

Kapten Olov Krushammar FARSTA

Född den 16 mars 1924 Avliden den 16 maj 2011

Fd Slottsväbel Erik Larsson STÖCKHOLM

Född den 30 september 1926 Avliden den 4 maj 2011

Sjökapten Per-Owe Lellki GÖTEBORG

Född den 2 januari 1923 Avliden den 27 maj 2011

Einar Nilsson HALMSTAD

Född den 23 oktober 1937 Avliden den 15 maj 2011

Ruth Nilsson GRÄDDÖ

Född den 6 januari 1922 Avliden den 24 maj 2011

Fd Kamrer Istvan Norlin STOCKHOLM

Född den 31 maj 1922 Avliden den 20 juni 2011

Lars Olsson ÄNGELHOLM

Född den 24 juni 1942 Avliden den 13 april 2011

Leon Rodillas STOCKHOLM

Född den 28 maj 1928 Avliden den 15 juli 2011

Direktör Rolf Hubert Schröder BUENOS AIRES

Född den 21 augusti 1921 Avliden den 18 juni 2002

Arbetsledare Ingvar Svensson VÄSTERHANINGE

Född den 11 september 1938 Avliden den 12 juli 2011

Sjökapten Anders Söderberg VÄSTERHANINGE

Född den 23 november 1926 Avliden den 3 april 2011

Servicechef Bengt Wåhlén UPPLANDS VÄSBY

Född den 24 september 1931 Avliden den 30 juni 2011

**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.**

Ingvar Svensson in memoriam

Ingvar Svensson, en glad, trevlig och hjälpsam kamrat har lämnat oss. Han kom in i föreningen år 1990 och valdes tämligen omgående in i Stockholmsföreningens styrelse. Ingvar har innehaft posten som föreningens kanslichef samt därefter som klubbmästare och vice ordförande. Ingvar var också kontaktman till f.d. skeppsgossar och samverkade nära med underhållsansvarig på af Chapman. Ingvar var dessutom en av revisorerna i Riksföreningen. Ingvars glädje, entusiasm och hängivenhet skapade en positiv atmosfär, som vi alla deltog i och som vi uppskattade. Detta var några av skälen som gjorde att han valdes till vice ordförande för att på detta sätt bidra till en god anda i hela föreningen. Tack Ingvar för din glädje, dina insatser och din entusiasm. Du har varit en god kamrat. Vi saknar dig.

Flottans Män Stockholm



Födelsedagar

Vi hyllar



108 år född den

13-12 1913 Sven Hedberg HALMSTAD

90 år född den

7-10 1921 Lars Strandell JOHANNESHOV
8-10 1921 Tore Willby VÄSTERÅS
13-10 1921 Fanjunkare Benny Jonsson LYCKEBY
18-10 1921 Personaldirektör Arne Djupstedt ÅRSTA
14-11 1921 Sjökapten Karl O. Persson GÖTEBORG
2-12 1921 Ingenjör Karl-Erik Norman SKÖNDAL
8-12 1921 Telegrafist Stig Johansson GÖTEBORG
17-12 1921 Ingenjör Bernt Svensson KARLSKRONA

85 år född den

9-10 1926 Göte Nilsson SUNDSVALL
18-10 1926 Stig Löfberg STOCKHOLM
18-10 1926 Kommendörkapten Petter Sandgren STOCKHOLM
20-10 1926 Karl-Gustaf Tollefors TÄBY
1-11 1926 Tekniker Stig Bergqvist ÅKERSBERGA
4-11 1926 Göran Kjellgren S:T ANNA
20-11 1926 Portvakt Torkel Karlsson BROMÖLLA
26-11 1926 Fiskare Åke Nilsson ÅHUS
7-12 1926 Göran Paulsson LYSEKIL
7-12 1926 Kurt Svensson LINKÖPING
14-12 1926 Sjöingenjör Rune Söderström KUNGÄLV
18-12 1926 Kommendörkapten Christer Fredholm NÄTTRABY
30-12 1926 Kjell Närkhammar HANINGE

80 år född den

3-10 1931 Roland Stenström HALMSTAD
8-10 1931 Nils Eriksson GRÄDDÖ
16-10 1931 Civilingenjör Lage Becker VÄSTERÅS
21-10 1931 Förman Bertil Mattsson SÖDERTÄLJE
23-10 1931 Driftingenjör Bengt Widroth SÖDERKÖPING
4-11 1931 Direktör Lennart Ekudden ÅKERSBERGA
7-11 1931 Byråschef Stig Lövgren SIMRISHAMN
15-11 1931 Driftingenjör Karl-Axel Ahlman KRISTIANSTAD
15-11 1931 Bo Fritzow STOCKHOLM
8-12 1931 Olle Axelsson SÖDERTÄLJE
11-12 1931 Lars-Åke Lundqvist KARLSTAD
15-12 1931 Löjtnant Ingvar Jonsson TUNGELSTA
27-12 1931 Verkmästare Lars-Olof Olausson V FRÖLUNDA
29-12 1931 Lektor Åke Stark NORRTÄLJE

75 år född den

6-10 1936 Lennart Åhrnell TIMRÅ
8-10 1936 Sven-Erik Petersson KARLSHAMN
8-10 1936 Sven Åke Sjöstrand STAFFANSTORP
9-10 1936 Lennart Bergner SUNDSVALL
9-10 1936 Esbjörn Johansson VÄSTERVIK
15-10 1936 Sune Sjöblom NORRTÄLJE
16-10 1936 Ämneslärare Bengt Larsson VÄSTERÅS
16-10 1936 Brage Nordin SUNDSVALL
17-10 1936 Nils-Gunnar Andersson KARLSKRONA
17-10 1936 Sven Johannesson HÄLJARP
22-10 1936 Bertil Henriksson TRELLEBORG

26-10 1936 Henry Bentin HALMSTAD
27-10 1936 Claes Andersson HALMSTAD
27-10 1936 Jan Fridström STRÄNGNÄS
29-10 1936 Roland Johansson NORRKÖPING
29-10 1936 Bjarne Lander NORRKÖPING
31-10 1936 Börje Folkesson VÄSTERVIK
1-11 1936 Kjell Hedlund HÄRNÖSAND
3-11 1936 Kapten Rune Stang ÖSMO
7-11 1936 Kurt Persson TRELLEBORG
10-11 1936 Lennart Karlsson JÄRFÄLLA
16-11 1936 Rolf Thorsell ANGERED
19-11 1936 Ove Bergström NYNÄSHAMN
21-11 1936 Sigvard Håkansson LYCKEBY
21-11 1936 Kriminalinspektör Kjell-Arne Mattsson BANDHAGEN
25-11 1936 Gunnar Ullmarker ARVIKA
27-11 1936 Kommendörkapten Bengt Ståhl VEJBYSTRAND
28-11 1936 Löjtnant Nils-Ivar Klang KARLSKRONA
29-11 1936 Kjell Säterberg ARVIKA
2-12 1936 Anders Sjölander HÄRNÖSAND
6-12 1936 Hans-Gunnar Andersson BERGSHAMRA
11-12 1936 Montör Birger Ylikangas MÖLNBO
12-12 1936 Elingenjör Sveneric Jämthag ÖSTERSUND
16-12 1936 Maskintekniker Torsten Ståhling NORRKÖPING
22-12 1936 Åke Eriksson NORRTÄLJE
22-12 1936 Maskinist Erik Lindholm STOCKHOLM
27-12 1936 Lars Lindé ÄNGELHOLM
29-12 1936 Karl-Erik Karlsson LYSEKIL

70 år född den

2-10 1941 Kapten Bengt-Ivar Magnevall LYCKEBY
12-10 1941 Fabrikör Rolf Kjellberg JÄRNA
14-10 1941 Inköpschef Christer Wicksell KÖPING
17-10 1941 Manne Holmberg STOCKHOLM
27-10 1941 Torgny Larsson VÄXJÖ
30-10 1941 Björn Mohlin GRÄDDÖ
30-10 1941 Produktchef Lars-Erik Wennersten ASKIM
1-11 1941 VD Carl-Erik Nordström UPPSALA
3-11 1941 Anna-Lisa Engström LYSEKIL
16-11 1941 Jan Andersson ASARUM
16-11 1941 Lennart K Persson NYKVARN
16-11 1941 Ulf Selberg STOCKHOLM
17-11 1941 Marineläkare Gösta Jonsell STOCKHOLM
17-11 1941 Holger Torén KARLSHAMN
18-11 1941 Jan-Olof Johansson GÖTEBORG
21-11 1941 Robert Bildt SOLLENTUNA
28-11 1941 Thomas Larsson BEDDINGESTRAND
1-12 1941 Barbro Svensson NORRKÖPING
7-12 1941 Jan Svensson KOLMÅRDEN
7-12 1941 Kapten Rolf Svensson KARLSKRONA
10-12 1941 Anders Nilsson HALMSTAD
20-12 1941 Motorman Jackie Lindebäck LYSEKIL
23-12 1941 Robert Värild VISBY
24-12 1941 Maskinchef Kjell Värnbrink ÄNGELHOLM
27-12 1941 Hans Gustafsson VARBERG

65 år född den

3-10 1946 Skeppsmäklare Johan Bager STOCKHOLM
11-10 1946 Carl-Gunnar Holm TUNGELSTA

12-10 1946 Lagerchef Lars-Åke Jakobsson RIMBO
 17-10 1946 Tekniker Lars Källqvist HAVERDAL
 17-10 1946 Trolle Lind HALMSTAD
 17-10 1946 Tommy Svensson RONNEBY
 18-10 1946 Ove Sivertsson LYSEKIL
 18-10 1946 Lars-Erik Uhlegård MÖLNDAL
 20-10 1946 Jan Reimann VÄSTERHANINGE
 24-10 1946 Björn Berglund FÅRÖSUND
 30-10 1946 Direktör Karl-Anders Sundin HÄRNÖSAND
 4-11 1946 Bengt Holmberg TRELLEBORG
 6-11 1946 Sture Forsberg SKÖVDE
 8-11 1946 Pär-Olof Rekola STOCKHOLM
 11-11 1946 Leg. läkare Sven Magnander HELSINGBORG
 22-11 1946 Peter Jakobsson KRISTINEHAMN
 22-11 1946 Ulf Strömbäck VÄSTERÅS
 25-11 1946 Tommy Melin LYCKEBY
 26-11 1946 Montör Curt Lennart Johansson VÄRMDÖ
 29-11 1946 Ove Rask ÄLVISJÖ
 7-12 1946 Lars Axelsson LYSEKIL
 12-12 1946 Jan Torstensson OLOFSTRÖM
 13-12 1946 Evert Karlsson LAMMHULT
 17-12 1946 Småföretagare Björn-Erik Magnusson
 TORSLANDA
 22-12 1946 Materialförvaltare Leif Edoff SÖDERTÄLJE
 25-12 1946 Hans-Åke Olsson GÖTEBORG
 26-12 1946 Göran Hagfors HÄRNÖSAND
 28-12 1946 Claes Lindqvist NORRTÄLJE

29-12 1946 Gunnar Lindström NORRKÖPING

60 år född den

5-10 1951 Filip Gille HAMMARÖ
 26-10 1951 Georg Tellefsen STOCKSUND
 3-11 1951 Christer Berglund JÄRNA
 4-11 1951 Sjökapten Mats Nordlander SURAHAMMAR
 26-11 1951 Håkan Hallerdal TÄBY
 1-12 1951 Bo Isaksson LYSEKIL
 1-12 1951 Björn Nilsen TORSLANDA
 14-12 1951 Ingemar Sjölin FURULUND
 22-12 1951 Per Österholm HÄRNÖSAND
 27-12 1951 Göran Ehrenpohl GÖTEBORG
 28-12 1951 Kent Pettersson HÄRNÖSAND

50 år född den

21-11 1961 Nils Henrikson ENEBYBERG
 26-12 1961 Göran Karlsson TRELLEBORG
 29-12 1961 Thomas Halle'n NeW York, NY

40 år född den

9-10 1971 Underhållstekniker Håkan Torge' SKÖVDE
 12-11 1971 Elektriker Karl Kale'n UPPSALA
 13-12 1971 Stefan Näsman JONSTORP

30 år född den

14-12 1981 Karl-Magnus Zotterman GRISSLEHAMN

Nya medlemmar

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

Göteborg

Anders Andersson
 Leif Lindenhag
 Roger Nordström

Södertälje

Johnny Sellbrand

Norrköping

Göran Kjellgren

Halmstad

Bertil Nilsson

Malmö

Bruno Holm

Lysekil

Roger Olsson
 Ronny Olsson

Stockholm

Patrik Danilsson
 Reet Frid
 Jack Jonsson
 Thomas Kraepelien
 Birgitta Elisabeth Nordenbris Berglund
 Norbert Pelka

Julhälsningar

Glöm inte att skicka in en julhälsning, som kommer att införas i nr 4.

Hälsningarna kostar 40 kr för medlem och 80 kr för förening och sätts in på plusgiro 588 19 – 4 före den 8 november.

Lennart Bresell
 Kansliet

Trans-Auto representerar

TWIN DISC.

Hydrauliska
marinväxlar



HAMILTON

Vattenjet



TWIN DISC.

Elektroniska
manöver-
system



TRANSFLUID

Kopplingar



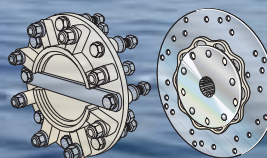
WAVE STREAM

Slagvatten-
filter



R & D MARINE LTD

Flexibla kopplingar



ARNESON

Ytekörande
drev



**Reservdelar och
service för:**

- Twin Disc
- Hamilton vattenjet
- Transfluid
- Borg - Warner



TRANS-AUTO AB

Driveline systems for mobile and marine applications

www.transauto.se

Trans-Auto AB, Förrådsvägen 6, Box 215, 131 23 Åkersberg
Tel. 08-554 240 00, Fax 08-554 240 09



Kontaktmän i förbundsstyrelsen och lokalföreningar

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

Förbundsstyrelse och kansli

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

Region Nord

Representant i förbundsstyrelsen: **Jan Wikberg.**

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

Region Mitt

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

Gotland	Olof Berglund	0498-21 51 75	Lyegatan 22	621 43	VISBY	berglund.olof@telia.com
Föreningslokal:	Marinstugan	0498-21 14 17	Södevägen 56 B	621 58	VISBY.	
Haninge	Lars Engvall	08-777 95 26	Lilla Hundens gata 422	136 64	HANINGE	engvall.lars@telia.com
Linköping	Gunnar Feldt	0709-40 64 00	Tuvgatan 28	589 57	LINKÖPING	
Norrköping	Ove Hagström	011-23 90 15	Nygatan 55	602 34	NORRKÖPING	ovemarin@tele2.se
Föreningslokal:	Marinlokalen	011-13 84 25	Saltängsgatan 48	602 38	NORRKÖPING.	flottansman@telia.com
Norrälje	Tomas Ståhle	0176-143 34	Vigelsjövägen 9 A	761 51	NORRTÄLJE	tomas.stahle@swipnet.se
Föreningslokal:	"Marinlokalen".		Götgatan 14 A	761 64	NORRTÄLJE.	(ej postmottagning)
Nynäshamn	Kjell Johansen	08-520 182 10	Båtsmansvägen 13	149 31	NYNÄSHAMN	k.r.johansen@tele2.se
Stockholm	Örjan Sterner	08-745 23 02	Odenvägen 19	136 42	HANINGE	orjan.sterner@bredband.net
Föreningslokal:	Flottans Män	08-611 10 11	Teatergatan 3	111 48	STOCKHOLM.	
Södertälje	Thomas Westerberg	08-550 344 42	Ekenbergsgatan 30	152 43	SÖDERTÄLJE	t_westerberg@hotmail.com
Föreningslokal:	Notholmen	08-55 15 50 14	Hörningsholm,		MÖRKÖ	(ej postmottagning),
Västerås	Stieg Andersson	0708-908616	Bäckvägen 6	734 51	KOLBÄCK	vasteras@flottansman.se
Föreningslokal:	Flottans Män		Slakterigatan 10	721 32	VÄSTERÅS	stieg.andersson@swipnet.se

Region Syd

Representanter i förbundsstyrelsen: **Göte Lindberg och Rolf Pärnhem.**

Kalmarsund	Bengt Hammarlund	0480-227 03	Drott. Margaretas väg 27A	392 45	KALMAR	abe@hammarlund.net
Karlshamn	Rolf Pärnhem	0454-19 611	Drottninggatan 22	374 35	KARLSHAMN	parlhem@telia.com
Föreningslokal:	Flottans män	0454-163 40	Lärkgatan 2	374 34	KARLSHAMN	
Karlskrona	Per Nordgren	0455-268 30	Orkestergatan 30	371 49	KARLSKRONA	pernordgren@gmail.com
Kristianstad	Lars-Ingvar Elofsson	044-23 50 31	Byastensvägen 10	291 77	GÄRDS KÖPINGE	l.i.e@tele2.se
Malmö	Jörgen Persson	0413-603 44	Vångavägen 9	241 32	ESLÖV	jorgenpersson.fmmalmo@telia.com
Trelleborg	Göte Lindberg	0410-401 84	Syréngatan 3	231 53	TRELLEBORG	gotelindberg@hotmail.com
Västervik	Carl-Erik Edström	0490-184 20	Sjöviksgatan 2	593 42	VÄSTERVIK	familjennord@bredband.net
Växjö	Lennart Salomonsson	0474-330 38	Eke Solklint	360 42	BRAÅS	vaxjo@flottansman.se

Region Väst

Representanter i förbundsstyrelsen: **Lars Linde och Bertil Andreasson.**

Göteborg	Bertil Andreasson	031-29 37 57	Stensängens lycka 18	423 36	TORSLANDA	bertil.andreasson@comhem.se
Föreningslokal:	Marinstugan	031-29 07 23	Örlogsvägen 6, Nya Varvet.	426 71	V.FRÖLUNDA	goteborg@flottansman.se
Halmstad	Richard de Garay	070-8710263	Källtorps Gård 331	305 91	HALMSTAD	ri.degaray@gmail.com
Föreningslokal:	Marinstugan	035-10 84 22	Dragvägen	302 42	HALMSTAD	halmstad@flottansman.se
Jönköping	Jan Johansson	036-433 44	Björkvägen 7	566 92	HABO	jangustav.olander@telia.com
Karlstad-Värmland	Göte Rahm	054-15 52 05	Stingsgatan 2	652 26	KARLSTAD	rahm@mail.ip-only.net
Lysekil	Van Carlsson	0523-473 97	Rixövägen 13	454 93	BRASTAD	van.c@telia.com
Varberg	Per Callenberg	0340-422 19	Vrånvägen 21	430 10	TVÅÅKER	cal.per@telia.com
Föreningslokal:	Gamla tullhuset	070-391 04 26	Otto Torelles gata 3	432 44	VARBERG.	
Ängelholm	Lars Linde	0431-141 18	Lupingatan 9	262 62	ÄNGELHOLM	
Föreningslokal:	Flottans Män	0431-149 30.	Östergatan 89	262 00	ÄNGELHOLM.	

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

POSTTIDNING B

Bilder från Riksårsmötet 2011



Salutorget med svenska ambassaden



Saluhallen



Närvarande styrelseledamöter och suppleanter. Sittande från vänster Jan Wikberg, förbundsordföranden Johan Forslund och Bo Schagerberg. Stående från vänster Örjan Sterner, Stig Insulan, Rolf Pärnhem, Lennart Bresell, Göte Lindberg och Lars Linde

Foto: Ulla Melin Olle Melin



Siljas representant och vår utmärkta värdinna, Reet Frid, tillsammans med hedersledamoten Ville Frithz



*Arrangörsföreningens Hans Martinelle avtackar överstyrman
Juha Rautavirta*