

FLOTTANS MÄN

KAMRATSKAP

ÖRLOGSTRADITION

SJÖFÖRSVAR

Nr 3 2013



FLOTTANS MÄN

Tidskrift för Flottans Mäns Riksförbund

Nr 3 sept 2013

Årgång 79

ISSN 0015-4431



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



REDAKTÖR OCH ANSVARIG UTGIVARE:

Olle Melin - epost:omelin@telia.com
Tel 0455-23964
Författarevägen 9, 371 63 LYCKEBY



GRAFISK FORMGIVNING:

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

TRYCKERI: Printfabriken, Karlskrona

PRENUMERATION:

Kontakta kansliet. Kostnad 200 kr/år. 4 nummer

ANNONSER:

Kontakta Bo Schagerberg
Epost: bo.sch@bredband.net
08-530 447 57

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 51

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

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

Ur innehållet:

Ledare 3
Rikssårmötet 4-5



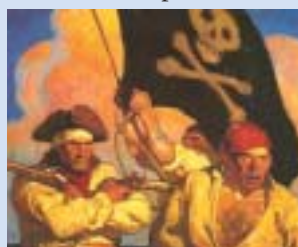
Femfingerdockorna 6-9



I Sprays kölvatten 12-13
Min korta karriär som flottist 14-16
Falken avlöses av Gladan 17
Celebert besök i Karlskrona 18



Marinlitteraturföreningen läggs ner 19
Vad en gammal bild kan berätta 20-21
Korvetten Frejas långresa 1901-1902 22-23
Skrotningen av Visborg fortsätter 30-31
HMS Carlskrona hemma igen 36-37
De klassiska piratvattnen 38-41



Lokalföreningarna 42-50

Omslagsbild:

Fartygschefen Mathias Jansson på Carlskronas brygga på väg in till Örlogshamnen. Foto Ingmar Eloffsson

Nummer 4 2013 utkommer i dec. Manusstopp den 15 nov

Flottans sak är vår

Så här mitt den strålande högsommaren kommer vänner gärna på besök på Ingarö, inte sällan per båt. En inte helt ovanlig observation hos dem är, att de inte stöter på flottan särskilt ofta under semesterseglatsen. Var har flottan tagit vägen, finns det inga fartyg kvar? Jag lugnar dem med att säga, att visst har vi alltså en flotta och av högsta kvalitet, men tyvärr alldeles för liten och den riskerar dessutom att reduceras ytterligare.

Försvarets förmåga och kommande inriktning har varit föremål för omfattande diskussioner i media och diverse seminarier under det senaste dryga halvåret. Flygstridskrafterna ska tillföras nya flygplan, armén saknar kanoner och luftvärn och Gotland måste åter besättas, men vem höjer rösten för Flottan i den pågående rätt livliga försvarsdebatten? Ingen, utom naturligtvis Marinchefen och hans trogna påhujare Flottans Män!

Med en travestering på det svenska uppropet "Finlands sak är vår" under vinterkriget, för att entusiasmera frivilliga i Sverige att ställa upp för Finland, kan vi i Flottans Män hävda, att flottans sak är vår och vi vill gärna ställa upp för Flottan! När vi ser hur Försvarmakten tillåts bli strykpojke i regeringens budgetarbete och det inte verkar finnas särskilt stor förståelse för eller insikt om behovet av en tillräckligt stor flotta för att lösa uppgifter som sjöfartsskydd och hävda territoriell integritet redan i låga konfliktnivåer, känns det angeläget och viktigt att agera.

Försvarsdebatten under det senaste året har i någon mening fått våra politiska herrar att förstå, att ett ökat fokus på det nationella försvaret är nödvändigt, men det är ingen, som talar för Flottan. Flottan tycks inte ha några vänner utanför de egna leden. Försvarmakten ska förbereda sig för att gruppera förband på Gotland för att försvara ön och förhindra, att den kan utnyttjas av annan makt, men vem ska säkerställa att transporten dit kan genomföras i händelse av ofred? Hur länge är vår försörjning säkerställd, om våra sjötransporter inte kan genomföras och vi inte kan försvara våra sjövägar? Har vi tillräckliga fartygsresurser för att genomföra en neutralitetsvakt eller hävda vårt stora sjöterritorium i händelse av ofred i vårt närområde? Finns den kunskap hos våra beslutsfattare, om och förståelse för flottans villkor, som är nödvändig för att fatta rätt beslut om den framtida inriktningen relaterat till utvecklingen i vårt närområde, vår geografiska belägenhet samt vårt import- och exportberoende? Har politikernas uppdragsgivare, svenska folket, kunskap om tingens ordning i dessa frågor? Antagligen är svaret *nej* på de båda senaste frågorna!

Även om försvarsdebatten har varit intensivt det senaste halvåret, har den mest fokuserat på "enveckasförsvaret" och utebliven insats mot bombanfallsövande rys-

sar, men inte nämnvärt högt kunskapen om faktiska förhållanden. Det råder sannolikt en allmänt vag uppfattning om, att det är ganska illa ställt med det svenska försvarets förmåga att hävda vårt territorium och försvara landet i händelse av ett angrepp men inte riktigt hur illa det står till!

När Flottans Män bildades 1935 låg i grunden insikten om risken för ett krig i Europa, där Sverige skulle kunna dras in och en farhåga, att det kommande försvarsbeslutet 1936 inte skulle tillgodose flottan i tillräcklig omfattning för att ge den möjligheter att lösa alla de uppgifter, den skulle komma att ställas inför. Idén med Flottans Män var att samla likasinnade, nu tjänstgörande eller med ett förflutet i flottan, för att vidmakthålla kamratskapet, vårda traditionerna och bedriva lobbyverksamhet för ett starkare sjöförsvar, det senare inte minst viktigt med hänsyn till omvärldsutvecklingen och vår krigsmakts status i mitten på 1930-talet. Flottans Män fyllde då en viktig funktion för att sprida information och söka påverka och Flottans Män behövs idag för samma uppgift. Sedan värnplikten lades i malpåse, får man lätt ett intryck av, att Försvarmakten inte längre är en svenska folkets angelägenhet och intresset för försvarsfrågan tycks mindre än tidigare, trots den intensiva försvarsdebatten under de första månaderna av året.

Under riksårsmötet i Ronneby diskuterades några frågor av särskild betydelse för Flottans Män och inriktningen för det fortsatta arbetet med dessa. En sådan fråga var hur vi skall agera inom ramen för det tredje av våra honnörssord, sjöförsvar, för att öka förståelse för och kunskap om betydelsen av en stark flotta hos politiker och övriga medborgare i Sverige. Inom vår organisation finns stor kunskap och mycken erfarenhet, som kan komma till nytta i den fortsatta försvarsdebatten.

Historien visar, att beslut om förstärkning av vår försvarsförmåga ofta fattas för sent och innehåller för lite! En förlorad förmåga tar mycket lång tid att återta och vi kan därför inte acceptera, att Sveriges förmåga att säkra våra sjövägar och trygga vår försörjning över havet tillåts understiga en kritisk lägsta nivå. Vi kan inte stillatigande se på, när beslutsfattare, oavsett var de har sina tjänsterum, eller vilka hattar de bär, genom sitt agerande riskerar att flottan reduceras i sådan omfattning, att den förlorar sin förmåga att lösa uppgifter, som är vitala för rikets beroende och försörjning! Flottans Män måste bli aktivare i debatten. Flottans sak är vår!

Johan Bråmstedt



Riksårsmötet i Ronneby



emangen.

Dagarna i Ronneby inleddes med styrelsemöte på lördagsförmiddagen och fortsatte med själva Riksårsmötet, efter att lunch intagits. Under detta hade medföljande damer möjlighet till olika aktiviteter i Brunnssområdet eller följa med buss till Karlshamn och där ta del av Karlshamns kultur.

Riksårsmötet följde gammal ordning med parentation, redovisning av året 2012, plan och budget för 2013 samt val av förbundsstyrelse, där förbundsordföranden Johan Forslund omvaldes för ytterligare ett år. I övrigt blev det idel omval av samtliga styrelseledamöter och ersättare med ett undantag. Jackie Lindbäck från Lysekil blev ersättare för ett år.

Riksårsmötet avslutades traditionsenligt med utdelning av olika hederstecken och ett femtontal förtjänta medlemmar hedrades.

Riksårsmötet ska också ge möjlighet till gemytlig samvaro och banketten på lördagskvällen uppfyllde med råge detta. God mat, dans och glada människor bidrog i hög grad till detta.

Dagarna i Ronneby avslutades med lokalföreningskonferens, där olika frågor ventilerades liksom att möjlighet gavs för de olika lokalföreningarna att presentera sin verksamhet. Årets tema var Medlemsvård, som bl.a. handlar om att öka medlemsantalet och att väl ta hand om alla medlemmar, såväl gamla som nya, på ett bra sätt. Vidare har kamratföreningarna inom Försvarsmakten fått ÖB uppdrag att bistå i kamrat- och anhörigstöd för dem, som deltar i Sveriges internationella insatser.

Lokalföreningen i Karlshamn är värda en stor eloge för ett väl genomfört Riksårsmöte. Ett stort och gemensamt tack från alla deltagare.

Även nästa år är mötet förlagt till Blekinge. Då är det lokalföreningen i Karlskrona, som står för arrangemanget.

Olle Melin



Från banketten



Presidiet under mötesförhandlingarna. Från vänster sekreteraren Bo Schagerberg, förbundsordföranden Johan Forslund och kanslichefen Lennart Bresell



Genomläsning av handlingar



Från banketten

Medlemmar som tilldelats Flottans Mäns hedersutmärkelser 2013

Lokal-förening	Tilldelad utmärkelse	Namn
Stockholm	Hedersankare nr 88	Lars Biärsjö
Riks	Hedersankare nr 89	Johan Forslund
Ängelholm	Hedersankare nr 90	Lars Linde
Karlskrona	Hedersankare nr 91	Hans Pettersson
Haninge	Hedersankare nr 93	Lars Engvall
Norrköping	Hedersankare nr 94	Ove Hagström
Ängelholm	Ankarmedalj i guld nr 129	Göran Kristiansson
Riks	Ankarmedalj i guld nr 130	Olle Melin
Riks	Ankarmedalj i guld nr 131	Dag Åshage
Karlshamn	Ankarmedalj i silver monterad i rosett nr 110	Anna-Lisa Tafvelin
Karlshamn	Ankarmedalj i silver monterad i rosett nr 111	Els-Britt Pärnhem
Trelleborg	Ankarmedalj i silver nr 165	Maths Witt
Trelleborg	Ankarmedalj i silver nr 166	Leif Nilsson
Trelleborg	Ankarmedalj i silver nr 167	Bo Peterson
Trelleborg	Ankarmedalj i silver nr 168	Lars Nilsson
Trelleborg	Ankarmedalj i silver nr 169	Kenneth Gunnarsson
Ängelholm	Ankarmedalj i silver nr 170	Anders Rick
Haninge	Ankarmedalj i silver nr 171	Bengt Karlsson
Haninge	Ankarmedalj i silver nr 172	Gösta Håxell
Jönköping	Ankarmedalj i silver nr 173	Jan Johansson
Lysekil	Ankarmedalj i silver nr 174	Jackie Lindebäck
Lysekil	Ankarmedalj i silver nr 175	Van Carlsson
Lysekil	Ankarmedalj i silver nr 176	Leif Lysberg
Växjö	Ankarmedalj i silver nr 177	Leif Carlsson
Växjö	Ankarmedalj i silver nr 178	Bertil Thureson
Karlskrona	Ankarmedalj i silver nr 179	Lennart Håkansson
Karlhamn	Ankarmedalj i silver nr 180	Göran Fridh



Förbundets högsta utmärkelse, Hedersankaret, tilldelades tre förtjänta medlemmar. Från vänster Lars Linde, Ängelholm, Hans Pettersson Karlskrona och Ove Hagström, Norrköping



Göran Kristiansson Ängelholm och undertecknad förärades hedersankaret i guld. Foto Göran Löfgren



Ordförande i Karlshamnsföreningen, Rolf Pärnhem, fick motta en tavla med HMS Älvsnabben som motiv för ett väl genomfört arrangemang

Foto: Ulla och Olle Melin



Glada medaljörer

PS. Trots ett bra upplägg på mötet, en bra mötesmiljö och mycket annat positivt, så var det förvånansvärt få deltagare vid årets Riksårsmöte. Deltagarantalet tenderar att minska med åren och det är kanske dags att fundera på framtiden. Hur skall Riksårsmötena genomföras. Var bör de äga rum. Ska de vara årliga. Ja, det finns säkert fler parametrar att ta hänsyn till.

Förbundsstyrelsen är intresserad av Dina synpunkter i frågan. Hör av Dig till kansliet på enklaste vis, om Du har synpunkter. Jag tar också gärna emot synpunkter för att kanske publicera i vår tidning. Red



Femfingerdockorna

Femfingerdockorna, ett fantastiskt byggnadsverk. Foto Kjell Andersson

Vid 1756 års riksdag beslutades att bygga dockor i Karlskrona för att på detta sätt sätta fartygen på torra land. De skulle byggas efter samma system, som under Augustin Ehrensvärds ledning var under byggnad på Sveaborg.

Olika förslag förelåg för de nya dockornas placering. På varvet förvaras inte mindre än tre olika sådana. I alla tre fallen gäller det plats för minst 20 skepp. Ett förslag av år 1757 går ut på att bygga en väldig rektangulär bassäng, som till bredden begränsades av Timmermansgatan i söder och Varvsgatan i norr, d.v.s. dockorna skulle bl.a. legat, där varvets stora skrovhall idag ligger.

Ett annat förslag gällde en liknande bassäng, upptagande hela Lindholmen, men för att få tillräcklig bredd för dockorna med de 20 skeppen, måste förslagsställaren tillgripa utvägen att flytta Repslagarebanan ut till strandkanten i söder.

Det tredje förslaget gick ut på att lägga dockorna i bassängen mellan Stumholmen, Laboratoriehölen och Kungshall. Om detta förslag hade genomförts, kan man ställa sig frågan; var skulle flyghangarerna och Marinmuseum legat idag.

Till slut valde man området mellan Västerudden och Björkholmen, den s. k. Petter Ljungs vik. På denna senare plats lät man utföra provgrävningar och man fann området där utmärkt. Kungl Maj:t godkände denna plats och anbefallde påbörjande av arbetet samt anslog medel till utförandet från och med 1758. Den ursprungliga ritningen omfattar 31 dockor och två mastkranar.

Västerudden var vid denna tid bebyggd med små stugor av ungefär samma stil, som man till 1970-talet kunde se på denna plats. Dessa stugor och tomter inlöstes av kronan. De på Björkholmen redan vid stadens anläggning uppförda sjukhusbarackerna utrymdes och revs. Amiralitetssjukvården flyttade till de i början av 1750-talet uppförda kasernerna i bastion Aurora.

Arbetet påbörjades 1758 med 300 man under löjtnanten vid artilleriet Johan Fellers uppsikt. Till ledare för detta jättearbete i sin helhet kom år 1759 från Stockholm direktör Daniel Thunberg, adlad af Thunberg, som varit Polhems lärjunge och senast varit anställd som byggmästare vid fästningsbyggnaden i Sveaborg.

Thunberg, som intill sin död 30 år senare, stod i spetsen för dockbyggnadsföretaget i Karlskrona, var den som nedlade det största arbetet. Han ansågs av samtiden som en storman på sitt område.

Ursprungligen torde man ha tänkt sig dockor med plats för 20 skepp. Förslag fanns även för 30 skepp. Dessa dockor planerades till en början i rektangulära bassänger. Sedan uppstod tanken, att ordna dockorna rationellt samlade fem och fem gemensamt svajningsrum, där fartygen skulle ligga två, tre eller fyra efter varandra. Då man hade stor respekt för eldfaran med hänsyn till sammanförande av så många fartyg till en plats och då man kunde befara mordbrandsförsök av eventuell fientlig makt, så skulle dockbyggnaderna omslutas av murar och fästningsverk. Dessa förslag kom aldrig att utföras.

Thunbergs första åtgärd var att torrlägga det blivande dockområdet. För den skull byggdes fördämningar mellan staden och Björkholmen, dels vid lilla Björkholmen och dels vid Västerudden. Med hjälp av väderkvarnar drivna pumpverk, utpumpades detta område fullständigt år 1762 och hölls på så sätt torrt under många årtionden, medan dockbottnar



Daniel af Thunberg

planerades och murar till kajer och dockväggar uppbyggdes. Under de första 30 åren arbetade man mycket energiskt. År 1775 lägger Gustaf III grundstenen till docka nr 1.

År 1782 grundlägges docka nr 2 och år 1788 har man kommit så långt, att inre svajningsrummet är färdigt.

Såväl Thunberg som Fellers avlider 1788. På grund av detta och det samma år utbrutna kriget mellan Sverige och Ryssland avstannar dockarbetena. Efter kriget tar man åter upp arbetet och år 1792 är de två första dockorna färdiga.

År 1797 lägger Gustaf IV Adolf grundstenen till docka nr 3. Denna docka blir färdig först år 1819.

Till följd av otillräckliga penningmedel bedrivs dockarbetena under 1800-talet mindre verksamt. Den år 1801 påbörjade docka nr 4 blir färdig först år 1846. Samma år lades grundstenen till docka nr 5, vilken blir färdig 1850, varefter några avslutningsarbeten återstod. Först år 1856 kunde Kungl Maj:t hos riksdagen anmäla, att dockbyggnadsarbetet var avslutat, alltså 100 år efter det arbetet beslutades. Man kan ju lite ironiskt spekulera i, när alla 31 dockorna skulle vara färdiga, om projektet fullföljts. Med den takt, det tog att bygga 5 dockor skulle projektet vara klart 2350.

Arbetsstyrkan utgjordes under byggets första skede av, förutom en elitstyrka av delvis från utlandet hitkallade yrkesmän och specialister, soldater och båtsmän. Ofta uppgick arbetsstyrkan till över 1000 man. År 1765 arbetade 700 soldater och 200 båtsmän. År 1772 var arbetsstyrkan 1000 soldater. På våren skickades 800 man från Hälsinge regemente. Detta är några exempel.



Nedgång till dockkulvert. Foto Christer Karlsson

En besökare, som en sommardag såg alla dessa människor, svettiga och smutsiga släpa på stenar och kärror, att han vid åsynen av detta återupplivade sin föreställning om Israels barns trældom i Egypti land.

I anslutning till dockorna byggdes 1803 – 1805 Gamla mastkranen. Mellan mastkranen och de fem dockorna anlades det s.k. Inre svajningsrummet, ett stensatt område, som är ett konstverk i sig. Utanför mastkranen fanns också ett yttre svaj-



En torrlagd dock fotograferad från Inre svajningsrummet. Foto Christer Karlsson



Gamla mastkranen och del av Inre svajningsrummet. Foto Christer Karlsson



Inre svajningsrummet torrlagt på 2000-talet. Foto Peter Nilsson

ningsrum. Detta användes inte efter de på 1950-talet ändrade sträckningarna av varvskajerna. Med vissa mellanrum töms det Inre svajningsrummet för underhåll och service.

Ursprungligen tömdes dockorna ut i den s.k. Ormagropen. Detta område var fram till 1970-talet det som återstod av det ursprungliga sundet mellan Trossö och Björkholmen. Ormagropen fylldes igen, när Karlskronavarvets nya centralverkstad byggdes på 1970-talet



Diverse årtal kring femfingerdockorna

Docka 1	1775-1792
Docka 2	1784-1792
Docka 3	1794-1802
Docka 4	1842-1847
Docka 5	1843-1850

1760 tömdes dockorna med hjälp av pumpväderkvarn. Denna ersattes 1822 med en ångpumpmaskin. Elektrifiering skedde på 1930-talet.

Docka 1:

Första dockning:	4/11 1792 Skeppet Kung Adolf Fredrik
Första nybygge:	Skeppet Carl XIII, kölsträcktes 1805, uttogs 19/7 1819

Docka 2:

Första dockning:	4/11 1792 Skeppet Gustaf III
Första nybygge:	Skeppet Carl Johan, kölsträcktes 1817, uttogs 1824

Docka 3:

Första dockning:	20/7 1819 Skeppet Gustaf den store
Första nybygge:	Senaste skeppet Gustaf den store, kölsträcktes 17/7 1825, uttogs 18/9 1832

Docka 4:

Första dockning:	17/9 1852 Skeppet Carl Johan
------------------	------------------------------

Docka 5:

Första dockning:	6/6 1854 Ångfartyget Svenska Lejonet
Första nybygge:	Fregatten Vanadis, kölsträcktes 20/7 1859 uttogs 30/4 1862

Docka 2 förlängdes 1861-1862

Man talar ofta om lönsamma investeringar inom industrier, varv m.f.l. arbetsplatser. Vad gäller Femfingerdockorna torde så vara fallet. Dockor klara i mitten av 1800-talet fyller fortfarande sin funktion med råge.

Gamla mastkranen

I samband med byggandet av nya dockorna (femfingerdockorna), uppfördes även den pampiga mastkranen av sten, en byggnad som kommit att bli en av de mest karakteristiska i Karlskrona, beundrad och berömd långt utanför vårt lands gränser.

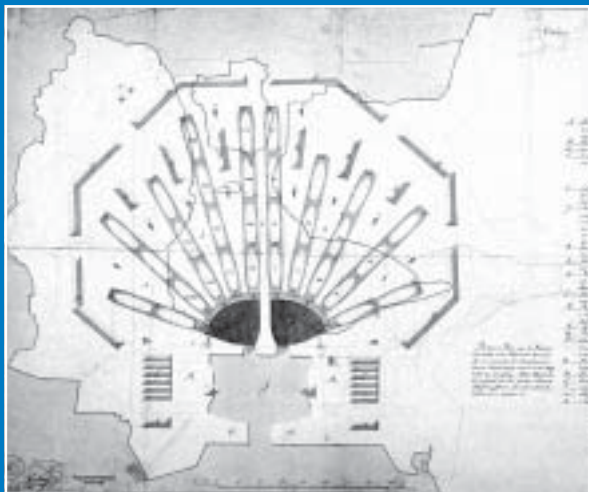
Den stora mastkranen var planerad att uppföras redan i mitten av 1700-talet och omnämns först i ett kungligt brev av den 3 oktober 1749, då man bestämde sig för att i stället för en planerad styckekran bygga en mastkran i sten, en kran som beräknades kosta 6 800 riksdaler. Krig och andra omständigheter kom emellan och först den 16 mars 1803 godkändes de slutliga ritningarna, uppgjorda av den sedermera så berömde Karlskronafödde arkitekten Fredrik Blom (1781-1853). Konstruktionen svarade Jonas Lidström (sedermera adlad Lidströmer) för. Enligt anteckningar i Byggnadsdepartementets arkiv i Karlskrona uppfördes kranen på rustvirke. Materialet var av sten med undantag av kranhuvudet, som tillverkades i trä under koppartak. När byggnaden var färdig mätte den drygt 42 meter i höjd och 12 meter i sida i bottenplanet. Byggnaden är indelad i nio våningar och upp till toppen leder 200 trappsteg.

Mastkranen användes förr vid isättningen av fartygens master genom att gångspelen på de två nedersta våningsplanen bemannades av arbetsfolk. Varje våning innehöll två gångspel som med vardera 12 bommar och 2 man vid varje bom slukade hela 96 man för att få maximal lyftkraft. Ytterligare ett gångspel fanns för att kunna dra lasten i sida till kranen eller till fartyget.

Numera är kranen ett byggnadsminnesmärke och i konferensrummet på plan två har under åren många kontrakt på fartygsbyggen, både militära och civila, undertecknats. Inredningen i konferensrummet speglar väl en marin miljö. Uppe i själva kranhuvudet har man en betagande utsikt över varvet och staden. Man kan ju föreställa sig hur den skeppsgosse kände sig, som enligt sägnerna hoppade här uppifrån besatt av skräck för den grymme underofficer (kallad satan) som jagat honom hit upp. Det sägs att gossen ropade: "jag har lidit och du har väntat länge nog, gapa satan så får du en måsunge till i din näbb".



Yttre svajningsrummet och Gamla mastkranen 1939. I förgrunden ett av Sverigeskeppen och jagare under byggnad (troligen Karlskrona). Arkivbild



Ritning med det ursprungliga dockprojektet. Som synes upptas Lilla Björkholmen och stora delar av Stora Björkholmen. Arkivbild



Inre svajningsrummet och docka 1–3 1939. Arkivbild



Flygbild över området från mitten av 1950-talet. Arkivbild



Femfingerdockorna på 1970-talet. I förgrunden en Spica 1. Foto Lennart Bergquist



Ormagropen före igenfyllandet. Foto Lennart Bergquist



Yttre svajningsrummet 1986. I Oscarsdockan en isbrytare och vid Oscarskajen HMS Carlskrona. Foto Lennart Bergquist



STRIDSBÅT 90

EVENT – UTFLYKTER – SJÖTRANSPORT

Kontakta oss för något utöver det vanliga

072-208 08 96 www.stridsbat90.se

Från Norrtälje avgår middagsturer till
Arholma, Lidö och Söderarm under
sommaren till riktigt bra priser!

hermes
REDOVISNING AB

Lars-Erik Nilsson

Auktoriserad Redovisningskonsult 

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

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

SKÅNSK GRÄDDGLASS

- sommar året runt sedan 1937



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



INSTANT ACCURACY

What if a weapon system could provide you with the hit capability required to pinpoint just the bad guys, leaving the good guys unharmed and safe?

The Trackfire RWS, our remote weapon and sensor system, can do just that. Even under extreme conditions, mounted on a vessel operating in rough seas at high speeds, you can trust it to get the

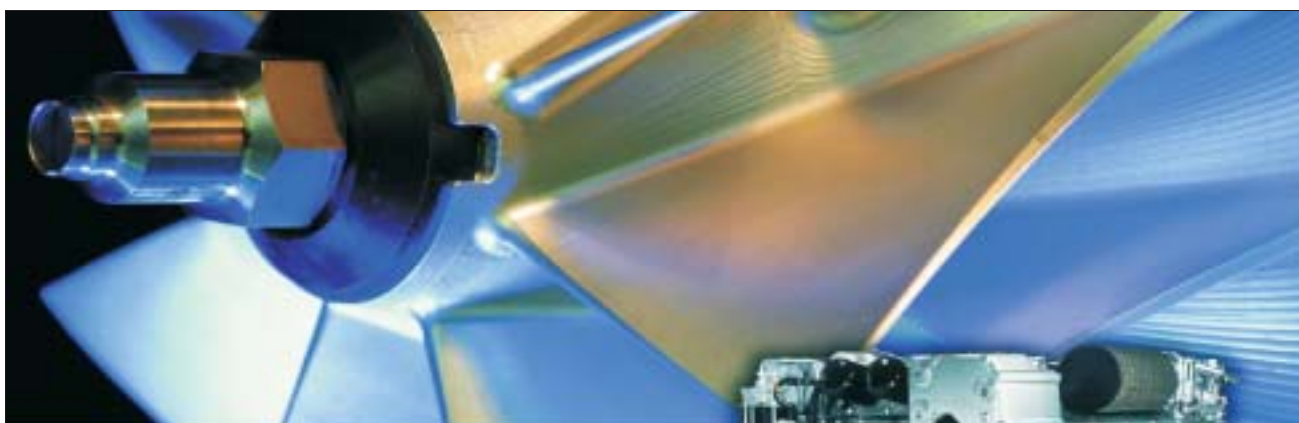
job done, every time. Enabling you to take on any threat out there.

Trackfire RWS will put you in control of any hostile situation, dramatically increasing your safety. And it will work wonders for your authority.

ANTICIPATE TOMORROW ●●●●
www.saabgroup.com



SAAB



Ett tryggt val!

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



SWEDMOTOR

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

I Sprays kölvatten hundra år efteråt



Den amerikanska sjökaptenen Joshua Slocum var den förste ensamsegelaren jorden runt. Med den elva meter långa ketchen *Spray* gjorde han resan för mer än hundra år sedan. *HMS Carlskrona* följde under större delen av sin långresa år 2000 *Spray* i kölvattnet.

Joshua Slocum föddes 1844 vid Fundy Bay på Nova Scotia, som *Carlskrona* besökte på sin resa. Han var en äventyrare och våghals med stor erfarenhet av segelfart över världshaven. Som andra sjömän på den tiden var han inte simkunnig.

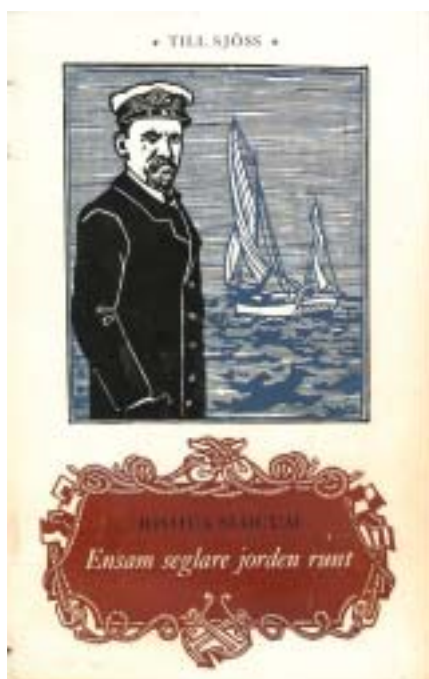
Tanken på en världsomsegling uppkom, då *Spray* efter reparation och ombyggnad, visade enastående seglingsegenskaper. Efter noggranna förberedelser seglade *Spray*, med Slocum vid rodret, från Boston på morgonen den 2 juli 1895. I frisk nordvästlig bris passerade hon på eftermiddagen förbi fyren utanför Hallifax hamn och satte kurs mot Azorerna och Gibraltar. På natten seglade *Spray* ensam med ratten surrad. Kaptenen sov och drömde märkliga drömmar. I sin dagbok skriver Slocum, att ensamhetskänslan var stark vid bra väder, men försvann under hårt arbete i dåligt väder. Tumlare hopade ständigt runt båten. En jättesköldpadda dök upp och harpunerades. Den var svår att få ombord, eftersom den var lika stor som skeppsbåten. Sköldpaddstek och plommonkompott blev en läcker middag.

Under den dryga månadens segling till Gibraltar mötte Slocum flera fartyg och hälsade på gamla bekanta från tidigare resor. Vid Trafalgar utanför Spaniens kust hedrades Lord Nelson. *Carlskrona* passerade denna be-

römda plats både på utvägen och hemvägen. Kadetterna ombord presenterade slaget, där Royal Navys taktik och seger skulle bli en marin förebild under många år framöver.

Slocum blev väl mottagen av den Brittiska Guvernören i Gibraltar och efter reparationer och proviantering fortsatte seglatsen mot Kanarieöarna, Kap Verde och Brasilien. Utanför Marocko attackerades *Spray* av en Feluck med arabiska pirater. En jätteväg mastade av Felucken, men Slocum hann reva och seglade lättad vidare. I Columbus farvatten passerade *Spray* Kanarieöarna och nådde efter två veckor passadvindarna, där hon fick sköta sig själv med surrad ratt. Kaptenen lagade middag på flygfisk, som landat i stekpannan. Slocum utbytte hälsningar med segel- och ångfartyg från både norr och söder. Valar, delfiner, hajar och svärdfisk följer *Spray* på färden.

Efter omväxlande stiltje och stormbyar, ankrar man i Pernambuco i Brasilien. Slocum träffar gamla skeppskamrater, provianterar och fortsätter till Rio de Janeiro,



Joshua Slocums
bok
*Ensam seglare
jorden runt*



Joshua Slocums Atlantsegling



Flygbild över Bermuda

som han knappast nämner, men som var en stor upplevelse för *Carlskronas* besättning. *Spray* fortsätter nu söderut mot Kap Horn, medan *Carlskrona* vände norrut. Efter knappt två år av sin världsomsegling är *Spray* tillbaka i höjd med ekvatorn utanför Brasiliens östkust och resrouten sammanfaller åter med *Carlskronas* långresa.

Slocum, som seglar under amerikansk flagga, får problem, eftersom krig utbrutit mellan USA och Spanien. Han jagas av spanska örlogsfartyg, men klarar sig och passerar liksom *Carlskrona* hundra år senare, utanför Djävulsön och in i den Västindiska övärlden. *Spray* besöker Tobago, Trinidad, Antigua och Grenada. Slocum skaffar sjökort och håller föredrag om sin resa för amerikaner och briter, som styr och ställer på öarna.

Den sista etappen av världsomseglingen går norrut genom stiltjebältet och Sargassohavet. Efter fyrtiosex tusen sjömil under tre år och två månader, förtöjdes *Spray* vid samma cederträpollare i Fairhaven, som hon legat vid efter sjösättningen. Slocum ser tillbaka på "sitt eget lilla värv" och konstaterar, att många års studier av Neptuns lagar har lönat sig bra.

När *HMS Carlskrona* avverkat "Slocumvarvet" på Atlanten, kunde man konstatera, att strömmar, väder, vind och havets koboltblå färg är oförändrade efter hundra år och det fortfarande finns pirater. Flygfiskar landade på däck, men *Carlskronas* 18 knop skrämd bort tumlare, hajar, svärdfiskar och jättesköldpaddor. Ibland såg vi dock delfiner, som förgäves försökte hålla farten och när en val blåste blev stämningen hög ombord. Kanske man ser mer, när man är ensam länge ombord. Jag tror det. Klart är, att "Slocumvarvet" blev ett minne för livet och att det lönar sig att följa Neptuns lagar, när man seglar.

Sören Hilding,
fartygsläkare 2 under HMS Carlskronas långresa 2000

HMS *Carlskronas* utbildningsexpedition år 2000 startade i Karlskrona den 14 mars och fartyget återvände till hemmahamnen den 31 maj. Följande uppehåll gjordes under expeditionen.

Dakar, Senegal	24 – 27 mars
Rio de Janeiro, Brasilien	4 – 8 april
Fort Lauderdale, USA	21 – 26 april
Bernuda, Storbritannien	29 – 30 april
Halifax, Kanada	4 – 8 maj
Barcelona, Spanien	18 – 23 maj

Fartygschef var kommendörkapten Lennart Stenberg och sekond örlogskapten Per Månsson



Rio de Janeiro

Min korta karriär som flottist

Storebror gjorde lumpen vid Flottan och när jag läste i hans Örlogsbok, blev jag lite sugen på det där med sjön. Efter mönstringen, där jag hamnade på I 11 i Växjö, tog jag med mig en broschyr, som handlade om att bli yrkesbefäl i Flottan. Jag beställde erforderliga blanketter och med hjälp av socknens polisman, fick jag iväg min ansökan. Det kom kallelse till test och i början på april 1959 tog jag den, numera sedan länge nerlagda, smalspåriga Karlshamn - Vislandabanan från Hulevik till Karlshamn och därefter kustbanan vidare till Karlskrona.

Vid stationen möttes jag tillsammans med ett gäng andra "kaninaspiranter" av en högbåtsman, som ledde oss i någon form av marsch genom den backiga stan till Bataljon Ankarstierna, där vi skulle inkvarteras under vår provovecka. Det var ganska omfattande test av såväl mentala som fysiska anlag, som genomfördes för att bedöma vår lämplighet i olika yrkesgrenar inom sjöförsvaret. Ett bevis på landkrabbarnas logik var, när det en tidig morron blåstes till någon form av beredskapsövning och vi beordrades till Örlogshamnen. Här fick vi direktiv att gå ombord på kryssaren Göta Lejon och samlas på backen. Nästan hela gänget kaninaspiranter befann sig därefter irrande omkring längst bak i det stora skeppet.

Varje dag lästes det upp namn i högtalarna och då visste man, att det för deras del var dags att packa för hemresa. På något sätt blev jag godkänd och skrev 16 april kontrakt om anställning i 15 månader. Det började med

utbildning i Karlskrona, som bl.a. innebar möjlighet till en hel del segling i skärgården under den varma och härliga sommaren 1959. Att först ro och därefter rigga en 10-huggare (valbåt) var en intressant tävlingsform, men skojigast var givetvis de något mer lätthanterliga blekingeekorna.

Vår förläggning var Bataljon af Trolle och jag tillhörde 1. plutonen under befäl av den unge fänriken Torbjörn Hultman. De tekniska grenarna utgjorde 2. plutonen med fänrik Hultvi som chef. Att på väg till lektionssalarna varje dag passera den kända Karlskronasymbolen Rosenbom utanför Amiralitetskyrkan, var en upplevelse i sig. Många minns säkert också en annan liten gubbe som ledde vår fysiska träning, såväl i gymnastiksalen som på hinderbanan. Han var något av en Caligulatyp och hans vokabulär var definitivt inte lämpad för sakral miljö. Vi fick tydligt och brutalt veta, vad han tyckte och tänkte om vår försoffade generation.

En sak som jag såg fram mot, när jag sökte som befälselev, var den för däcksmatroserna obligatoriska praktikperioden på något av våra segelfartyg, skonerterna *Gladan* och *Falken*. Besvikelsen var stor, när vi fick veta, att den skulle ersättas av en resa längs smålandskusten med minsveparen *Arholma*. Det skall dock tillstås, att det blev ganska häftiga upplevelser på restaurang Sjöhästen och i Parken, när vi gjorde strandhugg i Västervik. Vid en frågetävling mellan olika stationer via fartygets interna telefonsystem råkade jag, till allas stora



Uppställda på Bataljon af Trolle



Dåvarande fänriken Torbjörn Hultman



Johan Månsson

munterhet, döpa om Rosenbom till Gyllenbom, men jag tror jag fick poängen ändå.

Framåt hösten blev det bussresa till Bergaskolorna utanför Stockholm för fortsatt utbildning. Jag hade inte råd att åka hem särskilt ofta och ett veckoslut var jag ensam ute och åkte skridskor på Horsfjärden. Det var blank och stabil is, men efter att ha rundat Alfsta Långholm, kom jag ut i en farled med nattgammal is, som inte bar och följaktligen hamnade jag med skridskor, tjock uniform och utan isdubbar i det ruskigt kalla vattnet. Om inte en barnfamilj, som också var ute på skridskotur, hade observerat min situation och skyndat till undsättning, hade med stor sannolikhet allting slutat här.

Utbildningen handlade i första hand om sjömanskap och den mera yrkesgrensinriktade delen som i mitt fall var eldledning. Vi kallades för "Eldledningsmatros/Radarobservatör (EmRrob)". Ett häftigt och lite smått obehagligt minne är, när vi hade praktiska eldledningsövningar i bitande storm och snöyra ombord på det, som tidigare varit lasaretsfartyget *Prins Carl*. En rödhårig skåning, som normalt sett tillhörde de tuffaste i gruppen, satt snyftande och förbannade sitt yrkesval, när han inte vomerade i den pyts han hade framför sig. Det var "här-dande", att genomsvett av sjösjuka och den unkna värmen i eldledningscentralen, plötsligt få byta plats med en kanonriktare ute i snöyrans. På örlogsvarvet i Stockholm fick vi senare bevittna, hur det gamla fartygets sista befälhavare en aning rörd gick över landgången, sedan örlogsflaggan halats för sista gången.

Min bana kom att bli elektronisk, men av alla tekniska prylar är jag nog ändå mest imponerad av en helt mekanisk skapelse från den här tiden. Det handlar om ASEA-centralen, som användes i eldledningssammanhang. Matad med ett stort antal mekaniska ingångsvärden, gjorde den enorma kalkylatorn, uteslutande med hjälp av mekaniska metoder, beräkningar av elevations- och sidvinklar till de artilleripjäser, den betjänade. Det gott och väl en kubikmeter stora underverket var helt obekymrat av fenomen som åskväder eller solfläckar.

Styrman Bredberg var den tålmodige instruktör, som försökte få oss att förstå hur dessa kuggghjul, kuggstänger, excenterskivor, koniska avkännare m.m. kunde leverera resultat utan någon beräkningstid alls. Utsignalen var klar, samtidigt som den sista insignalen vevats in. På fritid var vår läromästare dessutom en mästare på att sopa banan med oss i badminton, gärna två åt gången.



Pansarskeppet Gustaf V förtöjt vid Berga

Utöver dessa basämnen var det ganska mycket skyddsutbildning med brandsläckning, läcktätning, sjukvård m.m. Riktigt autentiskt blev det, när övningarna var förlagda till de gamla pansarskeppen *Wasa* och *Oscar II*, som var förtöjda i anslutning till skyddstjänstskolan. En hel del tid ägnades även åt idrott och vi fick möjlighet att erövra såväl idrotts- som skyttemärken. Jag missade fältidrottsmärkets guldvalör, eftersom jag vid orienteringsgrenen tog lift med en bil den sista biten, men lite stolt är jag ändå över, att det till slut blev ett silvermärke. Den långbente och hårdhudade högbåtsmannen Wrangel höll nästan på att ta livet av några av oss, som inte var så fysiskt starka, när han oförsonligt klev fram genom snödrivorna med oss småspringande efter.

Vår första sjökommendering kom någon gång på sen-vintern. Jag hamnade på jagaren *Småland* och såg verkligen fram mot att få pröva mina nya kunskaper. Det blev många härliga sjöresor (och en del sjösjuka) runt Sveriges kust under våren och sommaren. Vi hann även med att besöka Langeliniekaen i Köpenhamn under ett par dagar. En av turerna gick upp i Ångermanälven, där vi passerade under Sandöbron, en oförglömlig upplevelse som jag har förevigad, eftersom jag med en månadslön på nästan 500 kr nyligen köpt en ganska häftig kamera av märket Iloca hos Atlantics Foto på Södermalm i Stockholm.

En annan och något mer dramatisk händelse var, när vi mitt i natten, på väg till en övning i södra Östersjön, väcktes av en kraftig grundstötning. Efter en stunds total tystnad hördes ur mässens mörker en kommentar på klingande söderdialekt: "Nu får vi gå tillbaka till sta'n!" Dagen efter blev det mycket riktigt bogsering till Stockholm och ett långvarigt besök i G V-dockan på Beckholmen. Dockan har sitt namn efter Sveriges sista pansarskepp *Gustaf V*. Vi stod aldrig fast på grundet, men skadorna blev omfattande och bl.a. måste de illa tilltygade propellrarna bytas ut.

Här kan inflikas, att pansarskeppet *Gustaf V*, vid den här tiden låg förtöjt vid Bergaskolorna och jag vill minnas, att hon ingick som plattform för maskinutbildning.



Någon gång låg vi förtöjda på utsidan av skeppet. Det var då ganska mäktigt att som landgångspost traska omkring på det gamla trädäcket och på nära håll se 28-cm pjäsernas grymt imponerande kanonrör. "Småkanonerna" utefter sidorna hade kaliber 15 cm. Smålands grövsta artilleri var 12 cm dubbeltorn. Den gamla jagaren *Klas Horn* låg också förtöjd här och eventuellt hade även hon någon funktion i utbildningssammanhang.

Bärgningen av regalskeppet *Vasa* hade påbörjats och någon gång under sensommaren 1960 låg *Småland* utanför Beckholmen som plattform för TV och journalister. Det skulle göras en fejkad bärgning av kanoner, som redan varit uppe, men lagts tillbaka för den spektakulära direktsändningen. Våren 1961 bröt *Vasa* vattenytan för första gången på över 300 år. Den TV-sändningen såg jag från soffan i landskapet Småland.

Mycket var intressant med såväl sjölivet som tekniken inom elldledning och radar. Lätt central, där jag hade min plats och som betjänade den 3-axelstabiliserade 57-mm kanonen framför bryggan, deltog endast vid ett fåtal tillfällen i skjutövningarna. Att då sitta i en annan central och skriva av ett instrument varje gång det avlossades en salva, var ju inte vad man förväntat sig efter ambitiösa och framgångsrika studier. Här kan jag inte låta bli att ta tillfället i akt för lite skryt. Både i Karlskrona och på Bergaskolorna fick jag ta emot premium som bäst i gruppen.

Efter att ha tillbringat det mesta av arbetstiden ombord med att städa, skrubba, knacka rost och måla och med insikten, att jag egentligen inte var typen för en krigsman, beslöt jag att avsluta min anställning efter 18 månader. Det var, med tanke på fullgörande av värnplikt, minimitiden för att få "mucka". Jag lämnade fartyget ankrat på redan utanför Karlskrona, någon gång på höstkanten 1960 och åkte tillbaka med samma kommunikationsmedel, som fört mig dit året innan.

Senare blev det ett par repmöten, där jag plötsligt blivit befördrad till furir. Den första repmånaden var på stabsfartyget *Marieholm*, en konverterad "Jonsare", som vid den tidpunkten hade sin koleldade ångmaskin intakt. Det var en speciell upplevelse att titta in i detta maskinrum. Även styrmaskineriet var ångdrivet. Numera ingår hon i Maritiman vid Packhuskajen i Göteborg, mer eller mindre återställd till sin civila version. Vid andra repmötet hamnade jag återigen på *Småland* och kunde tyvärr konstatera, att fartyget fått en del påverkan av tidens tand. Även den gamla jagaren ligger idag vid Packhuskajen.

Tre år efter att jag lämnat Flottan, återkom jag till den marina miljön i samband med att jag fick anställning på Sjöfartsverket, som vid den tiden hette Kungl. Sjöfartsstyrelsen och hade sitt huvudkontor på Östermalm i Stockholm. Under 14 säsonger tjänstgjorde jag som civil teletekniker på sjömättningsfartygen *Gustaf af Klint* och därefter *Johan Månsson*.

Bosse i Kolmården, text och foto



Eld!



Jagaren Småland



Författaren ombord på Småland

Falken avlöses av Gladan

Den 27 juni anlände *HMS Falken* till hemmahamnen i Karlskrona efter 11 månaders expedition i främmande farvatten. Expeditionen började på Öckerö den 30 juli 2012 och via Irland seglade fartyget till Afrika för att därifrån ta sig över Atlanten till Västindien. Efter cirka 18 750 distansminuter var man åter i Karlskrona. Vimpeln "Hemlängtan" mätte denna gång hela 40 meter. Efter några dagar i Karlskrona, fortsatte skonerten till Visby och Almedalsveckan och därefter bar det av till Ö-varvet på Öckerö för över-syn.

Med hem till Karlskrona fanns givetvis något att plantera i parken på Kungsholms fort.



Lars Saager

Den 29 juli var det dags för Gladans nyckelbesättning att ge sig till Öckerö för att förbereda 2013 – 2014 års segelsäsong.

Resan börjar med kadettmöte i Danmark och därefter bär det av söderut till bl.a. Brest, Lissabon, Las Palmas, St Barthelemy, Key West, Jul/Nyår Key West, Mexikanska Golfen, Key West och därefter norrut till Bahamas, Bermuda, Azorerna, Cherbourg, Kielkanalen, för att vara i Karlskrona i juni 2014.

Fartygschef under expeditionen är örlogskapten Lars Saager.

Flottans Män hoppas kunna ge en bild av expeditionen i kommande nummer av tidningen.



Falkens expedition perioden juli 2012 - juli 2013

HMS Orion pensioneras

HMS Orion, som ingår i 1.ubåtsflottiljen, pensioneras 2017. Hon skall då ersättas av ett modernare fartyg.

Orion sjösattes vid Karlskronavarvet 1984 som nybygge nummer 412. Hon är ett av marinens mest använda fartyg med cirka 200 sjödygn per år. Läger man samman all tid till sjöss, har hon varit ute i cirka 11 år.

Orion är kanske det mest hemliga fartyget i Sverige. Med hjälp av datorer och stora antenner kan hon samla in data över stora områden. Den tekniska utrustningen bestäms av Försvarets materielverk (FMV) och Försvarets radioanstalt (FRA)

Just nu pågår ett omfattande arbete inför kommande upphandling. En upphandlingsförfrågan är planerad till hösten 2013 och vem som sedan ska få bygga det nya fartyget är skrivet i stjärnorna. Självklart finns ett stort intresse från Kockums – Karlskronavarvet att vara med och konkurrera.

Samtidigt pågår diskussionerna om de två nya superubåtarna, A 26. Kockums lämnade en offert våren 2013 och hoppas, att kontraktet skall vara klara i höst. Här handlar det ytterst om ett regeringsbeslut.

A26 (benämnd inom Försvarets materielverk och Försvarsmakten som "Nästa generations ubåt" (NGU)) är arbetsnamnet på en ubådstyp, som är under utveckling på Kockums. Ubåten är tänkt att

vara en förbättrad version av Gotlandsklassen. Den planeras ha ett displacement på 1900 ton och en besättning på 17 till 31 man.

I vårbudgeten för 2010 meddelade regeringen, att ekonomiska medel avsätts för att anskaffa två stycken ubåtar för leverans 2018-2019 för att då ersätta de två ubåtarna av Södermanlandsklass.

Olle Melin



HMS Orion

Celebert besök i Karlskrona

Den 30 och 31 juli gästades örlogsstaden Karlskrona av det danska kungsskeppet *Dannebrog*. Ombord fanns prinsgemålen, prins Henrik, och besöket var rent privat. Efter förtöjning i handelshamnen embarkerade prinsen en bil för transport till Glasriket i södra Småland. Den 31 juli kunde man se prinsen med intresse studera Marinmuseums olika utställningar. På eftermiddagen den 31 lämnade fartyget Karlskrona.

Dannebrog (danska: Kongeskibet Dannebrog) är det danska kungaskeppet, som byggdes på Örlogsvarvet i Köpenhamn och sjösattes 1932. Det ersatte det tidigare kungaskeppet, Hjulångaren *Dannebrog* från 1879, som hade seglat åt kung Kristian X och drottning Alexandrine fram till 1931. Skeppet döptes av drottning Alexandrine 1931 och tjänar nu som officiellt och privat residens åt regentparet samt medlemmar av den kungliga familjen, när de är på sommarresa i danska farvatten eller på officiellt besök i utlandet.



Prins Henrik

Olle Melin



Dannebrog i Karlskrona handelshamn

Foto: Olle Melin



Danska flaggan, *Dannebrog*, vajade från aktern



Vaktande sjöman på kajen

PS. *Dannebrog* är Danmarks flagga, enligt legenden fallen från skyarna till Valdemar Sejrs trupper under Slaget vid Lindanäs i Estland under tidigt 1200-tal. Den är världens äldsta officiella flagga. Händelsen firas varje år på Valdemarsdagen den 15 juni.

Nations- och handelsflaggan är röd med vitt kors. Örlogsflaggan har två röda tungor. Kungen för örlogsflaggan med riksvapnet i stort fyrkantigt vitt fält i mitten.

Den svenska flaggan är antagligen skapad med den danska flaggan som förebild. I och med detta så lade *Dannebrog* grunden för den nordiska tradition av korsflaggor, som utvecklades vidare på 1800-talet. Historiker menar, att även Englands flagga har sitt ursprung ur *Dannebrog*, då den är en direkt omvänd dansk flagga, med rött kors och vita fält. England styrdes under tiden för flaggans skapande av normander, som var av norskt och danskt ursprung och förde nära kontakter med sina nordiska stamländer. Red

Marinlitteraturföreningen läggs ned

Militärhistorisk litteraturföreningen bildades på 1870-talet och vid ett möte på Sjöofficerssällskapet i Stockholm hösten 1899 fattades beslut om att utreda möjligheten att även starta en Marinlitteraturförening. Uppgiften gavs till kommendörkaptenen vid flottan, H Wrangel, samt kaptenerna vid flottan O Lybeck och Ch de Champs.

Vid ett möte på Sjöofficerssällskapet i Stockholm den 19 november 1902 beslutades, att Marinlitteraturföreningen skulle bildas. Föreningens första ordförande blev kommendörkapten Herman Georg Wrangel.



Föreningens första bok 1903



Föreningens sista bok (Se annan plats i detta nummer)

År 1903 hade föreningen 210 medlemmar fördelade enligt följande:

Kungahuset	2	Civila	3
Regeringen	1	Föreningar (motsv)	3
Flottan	148		
Mariningenjörkåren	4		
Civilstaten	7		
Flottans reserv	7		
Kustartilleriet	42		

Under de senaste åren har föreningens möjligheter att ge ut ändamålsenlig litteratur stadigt minskat. Det beror bl.a. på svårigheter att få fram lämpliga alster för produktion samt att konkurrensen från bokklubbar, bland annat Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek.

Föreningens namn kommer att leva kvar som en stipendiefond, som inordnas i Kungliga Örlogsmannasällskapet.

Föreningens siste ordförande är överstelöjtnant Hans Troedsson.

Olle Melin



Jubileumsskriften

Försvarsdebatt inom Försvarsforum

Kungliga Krigsvetenskapsakademien har under de senaste åren utarbetat och gett ut flera böcker som bidrag till försvarsdebatten. Exempel på sådana böcker är "Till Bröders hjälp" och "För Sveriges säkerhet".

Tillsammans med Allmänna försvarsföreningen och Försvarsutbildarna har akademien organiserat ett försvarsupplysningsprojekt "Försvarsforum", som kommer att genomföra i cirka 30 seminarier runt om i landet. De första kommer att genomföras under oktober enligt följande: Sundsvall (2/10), Malmö (14/10), Uddevalla (16/10) och Boden (24/10). Flera kommer efterhand.

Temat kommer att vara HUR MÅR FÖRSVARET.

Till Flottans Mäns alla medlemmar vill jag hälsa. Håll utkik efter seminarierna och delta i debatten på den plats, där ni verkar.

Gunnar Bengtsson
Förbundsordf. 1996-2008
Medlem av Kungl. Krigsvetenskapsakademien



Vad en gammal bild kan berätta

Här passerar statsisbrytaren *Niord* Sandöbron i Ångermanälven någon gång i slutet av 1970-talet.

I Sverige byggdes de första isbrytarna privat eller kommunalt för att arbeta i anslutning till de större hamnarna. Det började i Göteborg, där *Isbrytaren I* sjösattes 1882 på Lindholmens varv. Hon klarade fast is upp till 60 centimeter, men hade svårt att klara packis. År 1895 levererades ytterligare en isbrytare, *Isbrytaren II*, från Lindholmen till Göteborgs hamn.

Malmö fick sin första isbrytare, *Bore*, 1894. Hon byggdes på Kockums liksom Stockholms båda isbrytare, *Isbrytaren I* 1897 och *Isbrytaren II* 1915. Den senare

fick sedermera namnet *Sankt Erik* och är idag sjögående museifartyg vid Sjöhistoriska museet.

Till Göteborgs stad levererades från Eriksbergs varv isbrytaren *Göta Lejon* 1932. Detta fartyg var en havsisbrytare och kom under vissa perioder att tjänstgöra som statsisbrytare främst under de stränga vintrarna under andra världskriget.

Den 21 november 1925 sjösattes *Statsisbrytaren I* vid Lindholmens varv i Göteborg och hon påbörjade sin verksamhet i februari 1926 och kom att bryta is i 40 år, innan hon utrangerades den 23 september 1966. Hon fick senare namnet *Atle*, efter att den andra statsisbrytaren *Ymer* sjösattes 1931.



Niord fast i isen



Niord i packis i Bottenviken



Handelsfartyget Toftön efter påsegling i Niords akterstäv



En nedisad gösstake

Atle var utrustad med ångmaskin och med sina 6 000 hästkrafter var hon betydligt starkare än de fartyg, som trafikerade Östersjön under de första åren, hon var verksam.

Så till *Niord*. Denna isbrytare blev den tredje i Sverige, som byggdes på Wärtsilä varv i Helsingfors. Den 19 december 1969 anlände fartyget till Luleå och därmed inleddes en lång period som isbrytare i första linjen, en period som varade fram till 1983. Från och med detta år klassade hon som Östersjöisbrytare avsedd för verksamhet i Östersjön och Västerhavet. Hon utnyttjade som sådan åren 1984 – 91 samt 1995 – 96.

År 2000 uttrangerades *Niord* och såldes tillsammans med systerfartyget *Tor* till Kanada, där hon planerades för kryssningar i arktiska farvatten.

Lite uppgifter kring fartyget

Byggnadsvarv	Wärtsilä, Helsingfors
Sjösatt	3 oktober 1968
Levererad	8 oktober 1969
Utrangerad	2000
Displacement	5 300 ton
Längd öa	86,5 meter
Bredd	20,5 meter
Djupgående	Max 7,2 meter
Maskineri	Dieselelektriskt
Axeleffekt	12 000 hästkrafter
Propellrar	2 + 2
Fart	Max 17 knop
Aktionstid	4 – 6 veckor

Besättning

Niords besättning utgjordes av 42 man, 18 befäl och 24 vämpliktiga.

Första fartygschef av kommendörkapten Sten Hjortsberg och siste kommendörkapten Erwin Vetter.

Första maskinchef var förvaltare Erik Eriksson och sisa kapten Helge Alamaa.

Från starten 1926 bemannades statsisbrytarna av personal från flottan. Om kring år 2000 övergick bemanningen successivt till Sjöfartsverket. I krigsorganisationen har isbrytarna haft en uppgift som minfartyg. Övergången till civila besättningar innebar, att flottan förlorade en plattform för att öva och utveckla den sjögående personalen.

Olle Melin

Bengt Jonsson, foto (maskinist på *Niord* 1977 – 1980)



Så liten man kan vara

Korvetten Frejas långresa 1901- 1902

Detta är ett sammandrag av en artikel om resan, som sjökapten Tage Fredriksson skrev i *Flottans Män* 1946 – 47. Bearbetningen är gjord av örlogskapten (R) Per Tistad, dotterson till författaren och medlem i Malmöavdelningen, vilket också Tage Fredriksson var.

Så var det åter samling utanför Tyghuset i Karlskrona. Korvetten *Freja*, som låg förtöjd vid Brobänken, skulle åter iklädas sin skrud och de gamla beckbyxorna i "Åreboden" tog ledningen.

Segel slogs under, proviant stuvades, medan kocken satte i gång att koka ärtsoppa, som tillsammans med fläsk stod på menyn fyra dagar i veckan.

Den 21 oktober förhalades *Freja* ut på redde för kompassjustering och provskjutning av kanoner. Några dagar senare sattes kursen mot Holtenau inför passage av Kielkanalen. Bramstänger och bramrår riggades ner för passage av broarna. Efter salut för tyska nationen – det skulle bli mycket saluter under resan – och ankring vid Brunnsbüttel sattes kursen i frisk vind västvärt i upp till 14 knop under segelexercis. Resan gick händelseöst genom Engelska kanalen och över Biscaya. Vid passage av Cap Finisterre plockades även ledseglen fram och ingick i exercisen.

Den 11 november gick ankaret under fästningen i Gibraltar i kraftig dyning. Dags för kolning och sedan kom, som på beställning, ett skyfall och spolade bort stybben. Vädret var dock inte det bästa och *Freja* fick lätta ankar för att gå i lä vid Algeciras. Efter något dygn kunde hon återvända till Gibraltar och vi hade tillfälle att gå i land.

Men kl 1800 varje kväll stängdes stadsportarna och man fick vackert gå ombord igen.

Åter till sjöss i höstväder. Vi räddade efter viss möda och missförstånd om avsikter en spansk fiskebåt, som råkat illa ut i ovädret och förde den och besättningen till Cartagena. Här blev det återigen salut, nu för spanska nationen och i förtid, eftersom vi senare mera officiellt skulle komma till Cartagena.

Nästa hamn var den franska örlogshamnen för Nordafrika, Bizerta. Där blev det salut för Frankrike, men också kunglig salut, då ankomsten skedde på Oscarsdagen den 1 december. Vid flagghissningen varje morgon spelades Paradmarschen, Kungssången och det främmande landets nationalsång, nu alltså Marseljäsen. En morgon kom skeppshandlaren ombord under ceremonin och kunde inte låta bli att steppa med under Marseljäsen med påföljd, att den fisk han medförde återvände till sitt rätta element.

Till sjöss igen och den 11 december passerades Korintkanalen under ånga. I nästa hamn, Smyrna, var det åter dags för salut med 21 skott och den turkiska flaggan i topp. Men vi fick också skjuta för ryska örlogsmän i hamnen. Sedan kom amerikanska och fler skandinaviska besökare. Återigen saluter.

Julförberedelserna påbörjades och lutfisk blötlades i



Ångkorvetten *Freja*

chefens badkar, som släpades upp på bryggan. De båda medföljande grisarna slaktades. När sedan julafton kom, blåstes disciplinen bort. Lutfisken fick ätas med sked som en slemmig massa, men i gengäld bjöd chefen på nubbe. Dansen gick och allt var lust och glädje

Tredjedag jul tog firandet slut. Efter kolning blev det avgång mot Grekland och under färden skjutning med kanoner. På nyårsafton ankrade vi vid en liten stad, som heter Porus och vi kom att ligga där i två veckor. Det blev daglig skjutning med karbiner iland, ända till dess detta förbjöds av den lokala polismakten, sedan en förlupen kula träffat en grek på 2000 m avstånd dock med begränsad skada. En natt blev vi utpurade sedan en brigg strandat intill oss. En tross fördes över och vid båtsmanspipans ljud drogs hon flott för hand.

Kursen sattes sedan mot Pireus och där sköts salut för greker, ryssar och fransmän. Det blev ett paraderande utan ände hela dagen och inte nog med det. På kung Oscars födelsedag bidrog alla nationerna till att svepa in hamnen i krutrök.

På väg mot Malta angjorde vi som hastigast åter Porus för att betala sjukhusvistelse för den skjutne greken. Frisk vind och revade märsssegel förde oss till La Valetta. Tidvis loggade vi 16 knop och vi ankrade där den 30 januari. En vecka senare gick vi upp genom Messinasundet till Neapel. Här putsades *Freja* upp för att kunna ta emot kronprinsessan Viktoria. Hon kom ombord med svit och *Freja* stävade ut mot Capri, där kronprinsessan steg i land, men återkom dagen efter. Färden ställdes till Amalfi, en av världens vackraste platser. När kronprinsessan gick iland mannades rår och samma skedde, då hon återkom. Resan fortsatte i full storm till Palermo, där vi hade svårt arbete att få fartyget förtöjt. Under vant- och relingsmanning gick så kronprinsessan iland, varpå det var dags att skjuta salut med anledning av George Washingtons födelsedag, då det låg en amerikan i hamnen. När signalerna skulle halas ner, fanns knappt mer än liken kvar.



Under full storm lämnade vi Palermo och gick för trerevade märsssegel till Cartagena, denna gång på planerat besök. Nu skulle de fyra spanjorer-nas bärgning belönas.

Drottning Victoria

En lysande samling spanska officerare med amiralen i spetsen äntrade *Freja*. På halvdäck stod räddarna uppställda - chefen, navigeringsofficeren, vaktens underbefäl och åtta meniga plus trossbottenskorpralen. De dubbadess alla till "Riddare av Kungl Spanska Frälsarorden". Men varför trossbottenskorpralen var med, är dock fortfarande en gåta.

Dags att styra nordvärt igen. Den ena stormen avlöste den andra på vår väg mot Dartmouth, dit vi kom lagom till påsk. Därmed var alla förlustelseställen stängda och det enda som gavs i nåder var Sjömansmissionen, dit alla gastar i närheten inbjöds.

Efter kolning och proviantering låg Nordsjön med snöstorm och frost och väntade på *Freja*, en påminnelse om att vintern ännu inte sagt sitt. Så förlöpte resan till Karlskrona, där amiralen kom ombord och inspekterade. Det gick med glans och när han gick iland, talade salutkanonerna en sista gång. Fartyget tömdes, segelskruden togs iland och befälstecknet halades. Sedan sov vi på det ärevördiga skeppet Stockholm, där skjutskolan skulle fortsätta.

Ångkorvetten Freja byggdes 1886 på Kockums och var vårt första större örlogsfartyg i stål. Hon hade en ångmaskin på 1 750 hästkrafter och tre råriggade master. Besättning 250 man, men på långresa över 300 man. Hon blev logementsfartyg 1909 och utrangerades 1936 och såldes för skrotning 1943. Skrotningen slutfördes först 1978 – old sailors never die, they only fade away... I en bok "En långresa med korvetten Freja" (Wahlström & Widstrand 1922) beskriver Gustaf Ulff en resa tiotal år tidigare än som här skildras, också den till Medelhavet. Med tanke på att långresor inte längre står på Flottans program, kan det vara av intresse att citera några rader ur boken:

"Det var i den gamla goda tiden, då Sverige hade råd att varje höst sända ut två långresefartyg... men ännu så länge svävade Freja, Saga, Norrköping, Vanadis och t.o.m. gamla Balder över världshaven och visade ej blott flaggan i främmande länder, utan även svenska sjömän av den hurtiga och vackra typ, som då var aktad och beundrad i alla hamnar."



Sjökapten
Tage Fredriksson

Fullt med folk på Marinmuseum

Foto: Olle Melin

Sommaren har inneburit stora besökssiffror för Marinmuseum i Karlskrona. När detta skrivs i månads-skiftet juli – augusti är siffrorna för sommaren självklart inte klara, men det ser, som man säger, lovande ut. De fina utställningarna, museifartygen, slup- och barkasskjulet och inte minst det pågående bygget av ubåtshallen lockar människor till besök. Man frapperas också vid ett besök det stora antalet barn, som finns bland besökarna. Här råder ett Eldorado för den yngre publiken. Pyssehörna, båtssimulator, frågesport och mycket annat finns att erbjuda.

Att museet dessutom ligger på Stumholmen med sina fina gamla militära traditioner och dessutom vid en av Karlskronas mest besökta badplatser påverkar säkert också besöksantalet positivt.

Olle Melin



Museifartygen Bremön, Västervik och Jarramas vid Marinmuseets kaj röner alltid stort intresse.



Guiden Christer Karlsson längst till höger berättar om skeppsgossefartyget Jarramas för några i en guide-grupp medan övriga embarkerar fartyget



Alfred Melander bygger egen båt på Marinmuseum

Det är dom små, små detaljerna...

Foto: Olle Melin

Arbetet med den nya ubåtshallen vid Marinmuseum fortsätter. Sedan förra numret av tidningen har inte så mycket hänt, men det betyder inte, att hallen inte blir klar i tid. Mycket av pågående arbete är inte observerbart för en åskådare.

Bilden visar, hur överdelen av hallen nu blivit inglasad. Bakom glasväggarna skymtar Neptuns torn.

I dagarna har också de fyra torpeder, som skall finnas i ubåten anlänt Marinmuseum för att placeras i ubåten. Det handlar om två hela och två delade torpeder av modell 613 och 421. De hela torpederna, som är sju meter långa och väger 1 215 kilo, kommer att ligga i rännor inne i ubåten. De halva torpederna, som väger cirka 950 kilo, kommer att ligga kvar i tuberna.

Torped 613

- är en vidareutveckling av torped 61
- är trådstyrd och kan därmed dubbelrikta dataöverföring via styrtråden

- kan utrustas med såväl aktiva som passiva målsökare
- utvecklades under 1970-talet i ett samarbete mellan marinerna i Danmark, Norge och Sverige
- Används inte längre av svenska flottan utan ersattes av torped 62

Olle Melin



En plats för minnen och meditation invigd

Med förenade krafter fälls tackelsen och Skeppet är invigt. Från vänster marinbaschefen Håkan Magnusson, Maria Olsson från Fortifikationsverket, amiralitetspastor Henrik Lindén samt marininspektören Jan Thörnqvist



Den 31 maj invigdes en minnes- och meditationsplats med ett konstverk utanför Kungl Amiralitetskyrkan, Ulrica Pia, i Karlskrona.

Konstverket har getts namnet Skeppet och har tillkommit genom en donation från familjen Tornerhjelm.

Platsen och Skeppet skall var öppen för alla och skall kunna användas vid olika tillfällen. Det skall vara en plats för den enskilde att minnas, lägga en blomma, ge plats för meditation och samla sina tankar. Det skall också vara en minnesplats för Försvarsmaktens personal och veteraner. Det har saknats en sådan plats i Karlskrona.

Projektet har varit ett samarbetsprojekt mellan Kungl Amiralitetsförsamlingen, Marinbasen, Fortifikationsverket och donationsfamiljen.

Vid invigningen spelade Marinens Musikkår och tal hölls av olika inblandade. Med gemensamma krafter från marinbaschefen, fortifikationsbefälhavaren, amiralitetspastorn och marininspektören föll tackelset och Skeppet, som är vridbart, vreds från 270 grader till 12, 5 grader, flottans bästa kurs enligt marininspektören. (12,5 grader från Karlskrona anöringsboj leder nämligen in i Karlskronabassängen).

Innan ceremonien hade Rosenbom och Nils Holgersson gett sina synpunkter på Skeppet.



Konstnären Pål Svensson från Göteborg berättade om sitt verk och sade bl.a.

”Skeppet förekommer och är genomgående i alla religioner och trosuppfattningar. Att den är rörlig symboliserar, att allt

Örlogskapten Jan Tornerhjelm från donationsfamiljen talar

som rör båtar och hamnar rör sig på något sätt. Verksamheten är i ständig rörelse.

På ovensidan av Skeppet finns en fördjupning i stenen. Den är formad så, att Amiralitetskyrkans dopskål skall passa och då kan platsen användas vid dop..

Skeppet, som är i diabas, kommer från nordskånska Hägghult vid Lönsboda.

Invigningsceremonien avslutades med korum under ledning av amiralitetspastor Henrik Lindén.

Därmed hade också Karlskrona fått en plats att hedra veteraner och personal, som tjänstgjort och tjänstgör i Försvarsmakten.

Olle Melin



Fr.v. amiralitetspastor Henrik Lindén, örlogskaptenerna Jan och Hans Tornerhjelm, konstnären Pål Svensson och marininspektören konteramiral Jan Thörnqvist vid invigningen av Skeppet



Foto: Ingmar Elofsson

Självklart fanns såväl Rosenbom som Nils Holgersson på plats. De gestaltades av Rolf Johansson och William Eklund

Weinsjös karikatyrrer

Vad har aspiranten för ursäkt för för sen ankomst?

Jo, flaggstyrman, det blåste så hårt, att när jag tog ett steg framåt, så gick jag två steg bakåt.

Och hur tog sig aspiranten till fartyget då?

Jo, flaggstyrman, jag vände och gick hem igen.



Vår kustnära idyll bjuder på upplevelser året om. Kreativiteten är stor i krukmakarstaden - sätt ihop en egen konstrunda och besök gallerier, keramikverkstäder och ateljéer. Hembygdsparken, Järnvägens Museum Ängelholm och Flygmuseet lockar besökare i alla åldrar.

Ängelholm
Land & Hav. Liv & Lust.

43 år sedan romransonen avskaffades

Den 31 juli 1770 var sista dagen som brittiska sjömän fick sin romranson.

Denna dag, den 31 juli, markerar årsdagen av "Svarta styrketårsdagen, dagen då sjömän i Royal Navy tilldelades den sista romransonen, vilket var slutet på en tradition mer än 300 år gammal.

Spritdrycker introducerades för besättningar, som arbetade i tropikerna, där traditionellt engelskt öl snabbt blev skämt och år 1655, när britterna erövrade Jamaica, blev romransonen standard i hela flottan. Emellertid, den dagliga ransonen av en halv "pint" rom, ledde till dryckenskap på flottans fartyg, trots hårda bestraffningar.

Efter hand blev örlogsfartygen och de individuella uppgifterna ombord mer komplexa med ömtåliga maskiner och avancerade vapensystem. Amiralitetet och regeringen kom överens om, att ransonen skulle göras tillgänglig på en mer social bas.

Den 31 juli 1770 var sista dagen för romransonen. Det slogs som vanligt sex glas vid förmiddagsvaken (kl 1100) efter signalen "Up spirits!". Vissa sjömän bar svarta armband. Styrketåren begravdes till sjöss och på en sjömansskola förekom en parodisk begravningsprocedur kompletterad med en svart likkista ackompanjerad av trumslagare och säckpipeblåsare.

Grogg

Även vår grogg har koppling till romransonen. Benämningen kommer efter den engelske amiralen Sir Edward Vernon (1684-1757), som var den förste, som spädde ut manskapets romransoner med vatten.

Ursprunget till namnet grogg är troligen baserat på amiralens öknamn "Old Grog." Han hade nämligen en varm hårdvadersrock gjord av grogram, ett material som gjordes av ylle, silke och mohair. Både ylle och mohair har ju unika värmeållande egenskaper, även när de är fuktiga. Det kunde säkert behövas då en stor del av de engelska sjömilitära krafterna användes för att blockera franska hamnar året runt. Det var säkert en både kall och tuff tillvaro. Ofta stormade det så mycket, att det kunde gå någon vecka innan det blev en period med bättre väder, som gav möjlighet att elda i spisen och servera manskapet varm mat. Och någon centralvärme fanns det inte på skeppen - inte ens i amiralens kajuta.



Sir Edward Vernon

Dags för Northern Coasts

I skrivande stund förbereder sig marinen för en stor internationell marinövning, Northern Coasts (NOCO) och när detta läses pågår övningen för fullt. För första gången är Sverige värd för övningen. Sverige har dessutom, under Sjöstridsskolans ledning, planerat hela årets övning. Pre sail conference genomfördes i Karlskrona den 6-8 september, före övningsstart.

NOCO är en marin multinationell övning, där NATO- och EU-länder bjuds in. Övningen genomförs mellan den 6-19 september i södra och mellersta Östersjön. Det är en övning, där stridsteknik och taktik på hög nivå är i fokus. Övningen är inriktad mot mindre fartygsenheter, vilket gör den extra värdefull för svenska marinen. Målsättningen för övningen är att öva enheterna i samverkan inom en sammansatt, multinationell stridsgrupp, i trånga och grunda vatten och med ett pålagt krisscenario.

Övningen är indelad i två faser. Den första fasen är indelad i förutbestämda övningsmoment. Den andra fasen är scenariostyrd, där fartygen ska agera och reagera på yttre händelser. Svårighetsgraden ökas under övningen. Ett 40-tal fartyg, 10 helikoptrar och fler än 2 500 soldater och sjömän från 15 olika nationer ingår i övningen. NOCO har genomförts varje år sedan 2007 och har letts av den tyska marinchefen.

Denna typ av övning är avgörande för att bibehålla och öka Marinens förmåga att agera självständigt och tillsammans med andra nationer.

Övningsområde

Övningsområdet är mellan Ystad och upp till Ålandsförträngningen norr om Stockholm samt vatten runt Bornholm (DK).

Deltagande nationer och enheter

Tyskland	Estland	Holland
Sverige	Lettland	Canada
Norge	Litauen	Finland
Danmark	Belgien	Polen
USA	Frankrike	

Antalet fartyg totalt i övningen är idag 42 stycken och då är 11 enheter från Sverige. Från svenska marinen deltar bland annat ubåtar, korvetter, minröjningsfartyg, stödfartyg och bevakningsbåtar. Antal flygande enheter på Malmen (Linköping) och F17 (Ronneby) är 10 st helikoptrar och 10-14 flygplan.

Jimmie Adamsson



HMS Nyköping är en av två Visbykorvetter i version 5, som deltar. Foto: Jimmie Adamsson/Försvarsmakten

Saluten 1998

I sin egenskap av CBÖS (Chef för Berga Örlogsskolor) verkade kommendör Göran Frisk på ÖB uppdrag, som Lokal Produktionsledare (LPL) – en beteckning som på intet sätt låg Göran varmt om hjärtat. Han gillade den inte!

Helst ville han se sig som förbandschef över sina autonoma tjänstegrensskolor och betraktade dessa som sina fartyg i ett fartygsförband.

Observera – fartygscheferna med sina skolor ansågs härvid jämställda i vad avsåg kompetens, rättigheter och skyldigheter.

Inför HM Drottningens födelsedag den 23 december 1998 var Berga Örlogsskolor i vanlig ordning ansvarig för den kungliga saluten från Skeppsholmsbatteriet. Enligt ovan nämnda ”likvärdighetsprincip” uppdrog CBÖS åt Berga MA-SKINSKOLA(!!!) att genomföra saluten.

Aldrig tidigare i den svenska örlogshistorien har detta uppdragits åt:

1 marindirektör (chef), 1 maskinist (skotträknare), 8 st. ihopsamlade maskinbeväringar (pjässervice)

Följande dialog utspann sig:

G: Jerka

G: Du och din skola ansvarar för drottningens salut

G: Saluten!

G: Drottningens salut!

G: Skeppsholmen den 23 december.

G: Gör som jag säger!

G: Gör som jag säger, så blir det rätt!

G: Vadå men, – har du slutat jobba för mig?

G: Har du slutat i marinen?

G: Gör som jag säger!

G: Det lägger jag mig inte i. Gör som jag säger, så blir det rätt.

G: Kom.

G: (Vänder bort o. stönar ... maskinister!!!!

RIDÅ.

J: Ja chefen

J: För vadå?

J: Vilken salut?

J: Var då?

J: Jamen chefen....

J: Jamen chefen,
jag har aldrig....

J: Men, chefen...

J: Jamen, maskinister har
aldrig sysslat mé så'nt här

J: Jamen, chefen – jag har
inget folk.

J: Chefen, beväringarna ...
muckar 22:a...

J: (resignerat) Uppfattat–
chefen – uppfattat. (Paus)

J: Jo, chefen – en fråga.

J: **Hur märker man att
det blir klick????**

Epilog

Jerka och hans hopplockade salutbesättning genomförde saluten på ett alltigenom perfekt och hedervärt sätt, för vilken några dagar senare kommendör Frisk mottog HM Drottningens tack.

Av förstående vänner och kollegor mottog Jerka efterhand mycket ”ryggdunk” efter hans genomlidna ”pärs”.



Bosse Furén

Bosse Furén med gitarren och Jerka med trumpeteten, här i helt annat sammanhang än som författare och salutofficer

KORSORD

Lösning korsord 2-2013

Denna gång har fru Fortuna gynnat
Aina Sjögren, Nynäshamn
Bengt Östman, Visby

GRATTIS!

Det blir pris ur Jonny Ekdals produktion

Det nya korsordet har som vanligt konstruerats av Gustav Karlsson
Senast den 31 oktober vill jag ha Din lösning under adress

Redaktören Flottans Män
Författarevägen 9
371 63 LYCKEBY

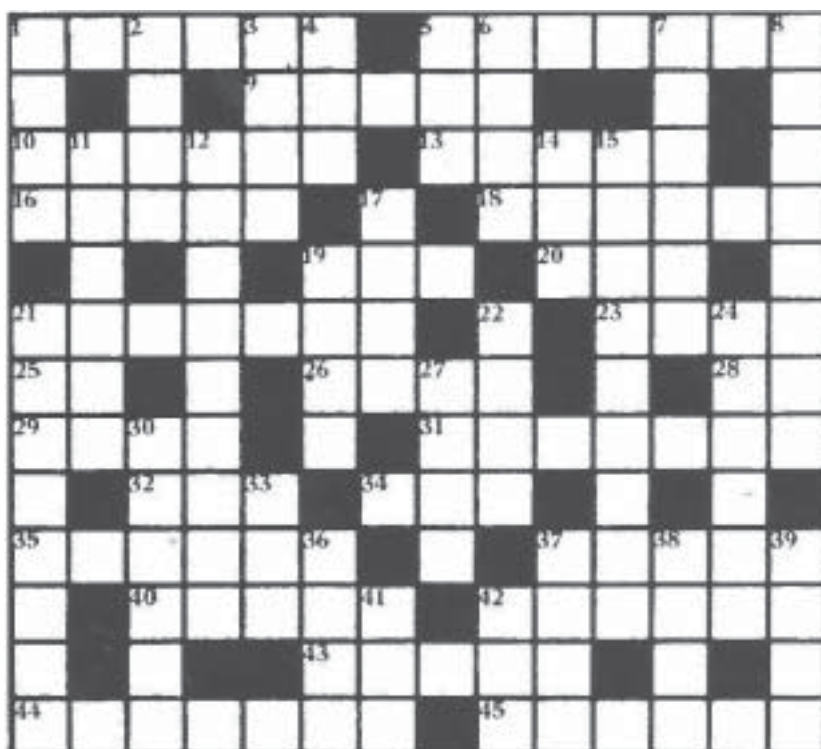
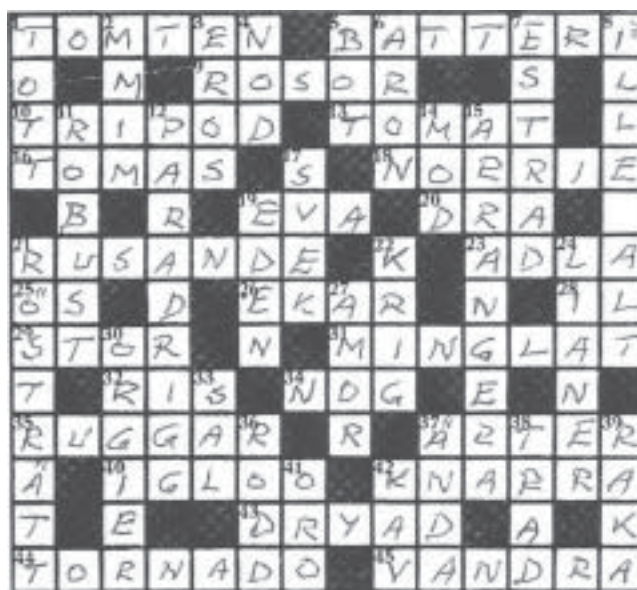
Vågräta ord

4. Indolens
5. Avstånd
9. För kanonad
10. Mariannes penseér
13. 2007
16. Brasor
18. Flotta
19. Halvkoling
20. Vattenströmmar
21. Vägblomma
23. Sträcka nacken och glo
25. Trädslag
26. Eländig
28. Ytstorlek
29. Söm
31. Löpfåle
32. Räkneord
34. På kaffekanna
35. Städer emellan
37. Den hundraögde
40. Markstycke
42. Fordom gallisk
43. Hamsterlik
44. Fosterlandet
45. Väsnas

Lodräta ord

1. Glömskans flod
2. Kan värka ibland
3. Återljuder
4. Liten färd
5. Katedral
6. Sångmö i Grönköping
7. Martinsons raketåk

Lösning Korsord 2 2013



Skrotningen av Visborg fortsätter

När detta skrivs i mitten av augusti ligger Visborg sedan någon månad i Oscarsdockan på Karlskronavarvet för fortsatt skrotning.

Jag fick en rundvandring med Kjell Andersson, tidigare chief på fartyget och han berättade, att just dagen för mitt besök hade huvudströmmen stängts av på fartyget. Sedan drygt två månader var också de tillfälliga arbetsplatserna ombord ilandflyttade.

Ena huvudmotorn, som väger cirka 15 ton, hade lyfts ur och transporterats till Wärtsilävarvet i Finland för att där ersätta en havererad motor på en färja.

Asbestsaneringen ombord, vilket är ett tidsödande arbete, var klart till cirka 65%.

Det, man hittills hade fått ur fartyget, gjorde, att djupgåendet i stäven sjunkit från 4,00 meter till 2,70 meter.

Bildcollaget får i övrigt tala för sig självt.

Var den slutliga nedskärningen av fartyget skall ske, är ännu inte klart, meddelade chefen för Stena Recykling, Nils Jonasson.

Olle Melin



Visborg i Oscarsdockan med bortplockade ventiler.
Foto Olle Melin



I Oscarsdockan utan ankare, mast skorsten och avsevärt lättare.
Foto Olle Melin



Akterskeppet. Foto Olle Melin



Fartygets nedmonterade datacentral.
Foto Olle Melin



12 ton rörsrot.
Foto Olle Melin



Kjell Andersson i asbestsanerad mäss.
Foto Olle Melin



Pentrydiskmaskinen på kajen.
Foto Olle Melin



*Rester av överbyggnaden efter huvudmotorlyft.
Foto Olle Melin*



Här lyfts fartygets mast. Foto Kjell Andersson



*Kjell Andersson tillsammans med en av skrotarna,
kanadensaren Barb Williams. Foto Olle Melin*



*Fartygets skorsten på kajen.
Foto Kjell Andersson*



Del av överbyggnaden lyfts iland. Foto Kjell Andersson



Här lyfts fartygets ena huvudmotor. Foto Kjell Andersson



Huvudmotorn snart på kaj. Foto Kjell Andersson



Chefen Stena Recykling, Nils Jonasson

35-årsjubileum i Malmö

59 man från Älvsnabbens långresa 1977 – 1978 har firat 35-årsjubileum i Malmö. Det var första gången, som besättningen träffades i Malmö.

Ett gäng malmöpångar utgjorde festkommitté och stod för arrangemangen. Detta gäng hade under flera år träffats för att umgås och berätta minnen.

Jubileet firades den 19 – 20 april och totalt 59 f.d. besättningsmän deltog.



Förfest fredagen den 19 april

Under fredagseftermiddagen började de första festsugna dyka upp. Från cirka 18.00 "förfestade" vi i Bishops Arms restaurangdel. Vi blev cirka 25 sjöbusar, som lyckades förvirra personalen till den milda graden, att flera dubbelbeställningar och annat tyvärr skedde. Men roligt hade vi! Många historier återberättades redan denna kväll, lite extra kryddade sen förra gången, förstås. Annars förbleknar de ju lite efter 35 år.

Sten Söderlind hade tagit fram ett jubileums-kit bestående av manschettknappar, slipsnål och pin med Älvsnabbens vapen, som han erbjöd till försäljning.

Lördagen 20 april. Guidat besök av U3

På programmet för förmiddagen stod att samling skulle ske i Savoys reception kl. 10.00 för gemensam marsch till tekniska museet och guidning i ubåten U3. F.d. aspirant Anders Garin tog befälet för detta uppdrag och ett 20-tal något sjösjuka sjömän gungade iväg. Anders är även till vardags med i den veteranbesättning, som varje vecka finns i ubåten och guidar besökarna. Vid ankomst till museet fick alla först en grundlig genomgång i hörsalen av Hans Carlsson, som måste vara en av de från flot-

tan som vet mest om allt man kan tänkas vilja veta om flottan! Tack alla i U3:s veteranbesättning för att vi fick komma!

Marsch mot Kockumshuset

Kl. 16.15 var det så dags igen att samlas i receptionen. Alla var snyggade och väldoftande inför kvällens jubileum. Bernt Söderlindh och Tommy Andreasson tog nu befälet och startade en ny gemensam marsch mot Kockumshuset, där kvällen skulle avnjutas.

På vägen fanns det olika saker för Bernt och Tommy att berätta om. Ångisbrytaren s/s Bore, restaurangbåten Prins Bernhard, Klaffbron, den gamla torrdockan och inte minst den unika spetsbunkern inne på Kockums gamla område.

Inmönstring till Kockumshusets restaurang

När besättningen kommit fram till Kockumshusets restaurang vid 17-tiden väntade traditionell inmönstring. Vid ett bord försett med giggkläde, svärd, kikare och pansarlucka från ventilen i Folke Holms hytt på Älvsnabben, satt f.d. löjtnant Björn Julius med sin vita skärmmössa och bockade av alla 59. Sorlet i lokalen ökade väsentligt. De



Deltagarna uppställda framför ubåten U3



Samling vid festbordet 3

flesta hade ju inte setts sedan 2008 i Göteborg och flera hade aldrig varit med på någon träff förut.

Till besättningen överlämnade fartygschefen Bertil Daggfeldt tre tjocka fotoalbum med de officiella foton, som togs ombord på resan. En nytagen bild på det mullbärsträd, som togs hem från Toulon visades. Det har nu blivit ett stort vackert 35-årigt träd, som står i parken på Kungsholms fort med skylt och allt. En parentation med tänd ljus och efterföljande tyst minut hölls för de 22 kamrater som lämnat oss, sedan vi kom hem 1978. Det visade sig sedan att ytterligare en gått bort i februari.

Under kvällen presenterades Kockumsområdet, det visades bildspel med bl.a. aspirantspexet och ett annat om El Salvador

Vi satte oss till bords klockan 19.00 för att inta trerättersmenyn. På borden låg ett rykande färskt nummer av Snabbnytt, som vanligt finurligt och skämtsamt skriven av våra oförtröttliga redaktörer.

Innan desserten var avslutad, bokstavligen hoppade vår äldste närvarande besättningsman, dessutom hedersgäst, Bertil Daggfeldt, upp på en stol och höll ett entusiastiskt tacktal till oss alla. Hans ungdomlighet är något, som vi alla beundrar! Bertil tackade bl.a. för maten, festkommitténs insats och jubileet.

Sedan blev det kaffe med avec vid de runda borden. Ljudnivån höjdes ytterligare flera steg och de historier, som där berättades var nog ordentligt överdrivna, men säkert mycket intressanta.



Fotoalbum

Efter detta visades fler bildspel, bl.a. ett med ljud från vår berömda luciauttagning ombord. Det är Michael Larsson som påpassligt nog spelade in hela spektaklet uppe på livbåtsdäck på sin medhavda kassetbandspelare. Dessa unika ljud har vi inte hört på 35 år! Vidare visades också ett bildspel om New Orleans som inleddes med ett par bilder som Bengt Lundgren tagit.

Frågan om var och när nästa träff skulle arrangeras togs upp. Det handlar om 40-årsjubileet år 2018. Det borde bli Stockholm och detta är också inriktningen.

Framåt midnatt var det så dags att utrymma lokalen, eftersom hela huset är ett militärt skyddsobjekt. Besättningen begav sig tillbaka in mot centrum och satte kurs mot olika barer och uteserveringar. Att behöva vara tillbaka ombord senast 01.00 gällde inte denna kväll, vilket många utnyttjade.

Dagen efter samlades de flesta i Savoys restaurang för frukost och ett sista samtal, innan vi skildes åt. Alla var rörande överens om, att det varit en lyckad träff och att vi skall ses i Stockholm 2018!

Stefan Leo.

Underlaget reducerat och redigerat av Olle Melin



Fartygschefen Bertil Daggfeldt talar

Admiral James de Saumarez - Sverigeräddaren

Navy Field Exercise 2013 har genomförts. Ja, vad var nu detta? Förra året, vid denna tidpunkt, skrev jag om "När tubkikaren återkom till Hanö", vilket var en rapport över 2012-års fältövning. Försättningen har nu genomförts. Det är en lättsam "fältövning" i den marina historiens farvatten med ett marint deltagande från Sverige och England. Denna gång var övningen förlagd till farvattnen utanför Västkusten, i Kieler Bucht samt i Elbe.

Vid den förra övningen, liksom denna, så kretsade det mycket kring åren 1800-1812, under vilken period den engelska flottan var mycket aktiv i våra farvatten. Vi hade ju dessutom en något lustigt förhållande med England, vi var både vän och ovän med landet. Som dåvarande landshövding von Rosen i Göteborg uttryckte i samtal med admiral de Saumarez: "Svenska regeringen förklarar krig mot Storbritannien, det är sant, men detta betyder inte, att det finns resurser för aktiva krigshandlingar" och "Härtill är jag nödd och tvungen". Napoleon härjade vid denna tid i Europa och han hade bestämt, att han skulle knäcka England en gång för alla och ville ha med alla Europas länder i denna operation. Han lyckades med det, så när som på Sverige.

Admiral de Saumarez uppgifter, som han hade som Commander in Chief for the Baltic Fleet, var av sådan art, att bara de visade på viljan att skydda Sverige, exempelvis

- skydd åt Hans Svenska Majestäts domäner
- upprätta ett samarbete med den svenska marinen - förena de två styrkornas ansträngningar mot den gemensamma fienden
- förhindra överföring av trupper från kontinenten över Bälten
- skydda Sverige utanför Skånekusten och i Öresund
- se till att ryssarnas rörelser i N Östersjön hålls under observation
- attackera ryska örlogsbasen Cronstad, ty det omedelbara försvaret av Sverige går först

Några tillfällen, som var mera jordnära, visade på admiral James de Saumarez vilja att rädda Sverige, är den s.k. Karlshamnsaffären och vid den svenska krigsförklaringen, då hela den engelska flottan låg insatsberedd utanför Göteborg. I den förra hade Sverige kapat en konvoj av utländska fartyg utanför Karlshamn. Det, man då inte visste, var, att lasterna tillhörde engelska köpmän. Tonläget höjdes och admiral James de Saumarez beordrade fram bombfartyg från England för att sätta press på Sverige. Incidenten löstes primärt genom samtal mellan landshövding von Rosen och admiral James de Saumarez. I den senare affären var det inte bara diplomati att handskas med, utan att också ta hänsyn till alla engelska

besättningsmän, som vid ett krigsutbrott, såg möjligheterna att tjäna lite prispengar på alla de fartyg, som befann sig i Göteborg. Men admiral James de Saumarez stoppade beskjutningen och det är bl.a. därför, som Göteborg stad satt upp en minnesplakett på Gustav Adolfs torg för att hedra amiralens insatser. Och vad var då inte bättre än, att vår grupp, vid en enkel ceremoni på torget, nerlade en krans för att hedra detta minne. Carl-Johan Hagman talade och Christer Hägg och lord Eric de Saumarez nerlade kransen. Ett litet tack för en stor sak.

En, som spelade en stor roll i dessa händelser, var ju landshövdingen von Rosen. Han och admiral James de Saumarez hade gott förtroende för varandra och för varandras åtgärder. Av den anledningen tyckte vi, att det skulle vara spännande att besöka landshövdingehuset i Göteborg, där en del av denna diplomatin ägt rum. Sålunda stegade vi in och där mötte dagens landshövding Lars Bäckström iklädd tidsenlig landshövdingeuniform. Tänk att gå omkring i detta hus och känna historiens vingslag, men vi fick även en briefing om dagens situation i hans län.

Innan dagens program var till ända, besökte vi Göteborgs maritima centrum. Att få gå omkring på jagaren Småland, krypa ner i ubåten Nordkaparen och träda in i monitoren Sölve var en glädje och ett återupplevande av minnen för många.



Obeliken, som 1876 restes på Delancy Hill på Guernsey av öns befolkning för att hedra minnet av admiral James de Saumarez. Monumentet förstördes av tyskarna under andra världskriget

Sedan gick vi alla till sjöss ombord på Stena Germanica med kurs mot Kiel, en härlig seglats under säkert befäl.

Vi seglade på morgonen in till Kiel och passerade på babordssidan minnesmärket Laboe. Det var hit, vi nu skulle. Det är ett enormt minnesmärke, som byggdes 1927-1936. Tornet ritades av arkitekten Gustav August Munzer. Minnesmärket skulle naturligtvis ligga vid vattnet och har byggts med privata medel för att hedra besättningsmän, som fått sätta livet till under VK I. Under åren har minnesmärket ändrat lite karaktär till att även omfatta besättningsmän förlista under VK II, till att minnas all världens besättningsmän, som omkom under världskrigen. Till yttermera visso så finns här numera också minnesstenar för besättningsmän, som omkommit under modern tid. Man blir imponerad av det storstilade monumentet och känner automatiskt en liten undring: finns det något liknande i Sverige? Inte så stort, men några mindre minnesstenar finns över omkomna såväl örlogsmän, som de som seglade civilt under världskrigen.

U-995 finns också här. Det är världens enda kvarvarande typ VKII-ubåt. När man gick i den, kunde man inte låta bli att flytta sig tillbaka till VK II och försöka leva sig in i, hur det kan ha varit att vara på uppdrag, långt ut på Atlanten. Att nå ett skjutläge, men också när man uppfattar att främmande ubåtsjaktenheter fått hydrofonkontakt. Tänk då måste hjärta ha slagit. Filmen "Das Boot" beskriver ju detta liv väl.

Om detta var stort, så var Peter Tamms International maritime museum, lika stort och mäktigt, ett museum som skapats av en privatperson. Det hela började 1934 med en mycket liten fartygsmodell, som han fick av sin mor, när han var cirka 6 år och låg hemma och var sjuk.



Fartygsmodeller i mängder, alla i skala 1:1250



Minnesmärket i Laboe

Nu är det ett 10-våningshus. Modellerna är många, cirka 75 000, både civila och militära fartyg. Fantastiska skapelser, så naturtrogna. Det finns världsmästerskap i modellbygge. Dessa modeller, som naturligtvis fanns där, var så detaljrika, så de till och med hade lite rostangrepp för att vara så lik sin förebild. Sedan, det finns modeller skapade i guld, elfenben, valben mm och gjorda av fångar och av modellbyggare. Och just nu håller man på och bygger en modell av Bremerhafen, tids nog kommer Hamburgerhafen. Många uniformer finns där och som har tillhört kända marina personer. Sverige är representerat av uniformer, som tillhört amiral Peter Nordbeck och kustbevakningschefen Leif Sjöström.

Besöket i Hamburg avslutades i hamnen, en enorm hamn som faktiskt ligger åtskilliga kilometer in i landet. Skall man längst in i Hamburgs hamn så åtgår det 6 lotsbyten och med det också bogserbåtsbyten. Vi kunde studera världens största containerfartyg, kinesbyggt, -ägt och -bemannat. Och i lite mindre skala kunde vi känna igen mindre feedercontainerfartyg, som vi kan beskåda i svenska farvatten.

Och mellan allt vi fick se, utväxlades också många goda samtal och diskussioner. Vi kan ju konstatera, att det är relativt lite känt om engelsmännens operationer i våra farvatten i början på 1800-talet. Det är nog också ganska lite känt, att admiral James de Saumarez räddat Sverige ett antal gånger och det är därför vi fortfarande talar svenska och inte danska eller ryska. Men det finns fler anknytningar mellan Guernsey och Sverige. I Karlskrona bodde i slutet på 1800-talet en Viktor Balck, en av idrottens ledargestalter. Hans dotter Gunnel kom att gifta sig med en lord de Saumarez. I början på 1900-talet avlade svenska flottan ett antal örlogsbesök till ön. På Guernsey restes 1876 ett monument, 100 feet högt, över admiral James de Saumarez. Tyvärr kom detta att nermonteras under VK II och har därefter aldrig kunnat återskapas. Tänk, om vi svenskar kunde "så ett litet frö och hoppas att det växte 100 feet högt" och därmed visa vår tacksamhet till en av ön invånare.

Så har vi i gruppen blivit lite klokare och kunnigare runt dessa händelser. Jag tror alla är beredda att på ett eller annat sätt komma ut och lite mer i detalj beskriva och berätta om dessa händelser



Lord Eric de Saumarez har lagt ner en krans vid Gustav Adolfs torg i Göteborg

GMV

Rolf Edwardson

Foto: Rolf Edwardson

Folkfest

när HMS Carlskrona återvände till hemmahamnen



Det är söndag den 25 augusti och Karlskrona möter med ett strålande sensommarväder. Prick kl 1000 lägger *HMS Carlskrona* till i örlogshamnen efter 165 dagars bortovaro, där 112 av dagarna inneburit verksamhet till sjöss i uppdraget ME 03. Kajerna i örlogshamnen var fyllda av människor, anhöriga, vänner och många andra.



*Många människor väntade i Örlogshamnen.
Foto Olle Melin*

Bland de, som mötte, fanns landets försvarsminister, Karin Enström, marininspektören Jan Thörnqvist, Försvarsmaktens generaldirektör Peter Sandwall och Försvarsmaktens insatschef Anders Silwer. Marinens Musikkår spelade och gav extra glans åt föreställningen.

HMS Carlskrona lämnade hemmahamnen den 13 mars under befäl av kommandörkapten Mathias Jansson. 139 officerare och sjömän har tjänstgjort ombord och 12 har tjänstgjort vid stödenheten i Djibouti. Själva insatsen i operationsområdet har omfattat fyra månader, där antalet dagar till sjöss varit 112.



Vimpeln Hemlängtan klagörs. Foto Ingmar Elofsson



Honoratiores mötte upp vid örlogshamnens ubåtspir. Från vänster i första ledet Magnus Jönsson, chef 3.sjöstridsflottiljen, marininspektören Jan Thörnqvist, insatschefen Anders Silwer, GD Försvarsmakten Peter Sandwall, försvarsministern Karin Enström och signalgivaren Bo Åhgren. Foto Ingmar Elofsson

Bland insatserna kan följande nämnas. Den 12 april upptäckte en av fartygets helikoptrar en misstänkt piratbåt utanför Somalia. Piraternas verksamhet avbröts. Carlskrona bidrog med sin närvaro den 6 juni, till att 14 indiska sjömän blev frisläppta av pirater efter 14 timmar som gisslan kunde återvända hem istället för att bli gisslan under lång tid. I övrigt har inget annat fartyg blivit attackerat eller kapat mellan 6 april och 6 augusti. Sex genomförda eskorter har inneburit, att nästa 22 ton livsmedel nått behövande i Somalia

Men insatserna fortsatte även på hemmaplan. Natten före hemkomsten bistod man en läckande fiskebåt i Hanöbukten, innan Sjöräddningen tog över. Trots insatsen sjönk fiskebåten senare.



Marinens Musikkår spelade vid ankomsten. Foto Olle Melin



Signalmatros Ida Kangestam.
Foto Olle Melin

Fartygschefen Mathias Jansson berättade, att vimpeln Hemlängtan denna gång var 46 meter och innan ankomsten till örlogshamnen hade fartyget på sedvanligt sätt överlämnat växter till fortchefen på Kungsholms fort. Årets växter var Boswellia Sacra- Frankincense (rökelse), Commiphora-Myrrha samt en Citrus.

Senare, vid minnes- och meditationsplatsen vid Amiralitetskyrkan, delade marininspektören och Försvarsmaktens insatschef ut medaljen för internationella insatser till deltagarna under överinseende av försvarsministern. I ett tal poängterade Karin Enström, att ME 03 varit en framgång för såväl landet som Försvarsmakten.

Ida Kangestam, som tjänstgör ombord som signalmatros, tyckte, att det var hur skönt som helst att vara hemma igen, men att verksamheten i ME 03 varit mycket givande och intressant. Hon kommer nu att fortsätta sin tjänst som signalmatros ombord med förhoppning om att senare kunna utbilda sig vidare till officer.

Lite statistik som avslutning.

Olle Melin



Medaljutdelning. Parad för flaggan. Foto Olle Melin



Marininspektören gratulerar sekonden Micael Åkesson.
Foto Olle Melin



Försvarsminister Karin Enström. Välkomnar hem fartygschefen Mathias Jansson. Foto Ingmar Elofsson

Gångdagar (inkl tranport till och från operationsområdet)	148
Gångtimmar	3036
Dieselbrännolja (m ³)	2990
Dricksvatten (m ³)	2885
Livsmedel (ton)	60
Flygtimmar helikopter	257
Helikopterlandningar	278

Carlskrona har förbrukat:

170 kartonger kaffe vilket motsvarar 130560 koppar kaffe
7600 liter juice, 300 kg lingonsylt, 5 m³ mjölk, 5 ton mjöl, 6 ton potatis, 12 ton frysvaror, 500 gram tryffel och 80 gram saffran.



Förre KA 2-officeren, numera läkaren, Per Åstrand, tillbaka i Sverige. Foto Olle Melin

När detta läses har HMS Carlskrona återvänt till hemlandet efter ”piratjakt” i Adenviken.

Sjörövarromantiken brukar vara ett populärt område både för barn och vuxna. Verkligheten var dock anorlunda. Skådeplatsen för denna skildring är Västindien, då ett bland världens mest frekventa piratvatten. Där fanns alla slags nyanser, i vad som gällde plundring och illdåd, inte bara till sjöss utan även i städer och med givande strandhugg. Den brokiga samling, som utförde dessa dåd, kan hänföras till olika grupperingar, men med flytande gränser sinsemellan. Sjöroveriet pendlade mellan den dåtida synen på ”laglig” och ”olaglig” verksamhet. Romaner och filmer brukar ofta utspelas här.

De klassiska piratvattnen

Detta är de stora dragen ur sjöroveriets storhetstid i Västindien. Oskicket hade en annan struktur, än den som pågick under samma tid kring Madagaskar och Adenviken. Men det berodde på andra förutsättningar.

I Nya världen försökte kolonialmakten Spanien i det längsta utestänga andra från intrång. De kivades dessutom i Europa. Dessa krig blev anledningen till, att sjöroveriet kunde fortsätta i långa tider i dessa trakter tillsammans med andra skumma krafter, som fick fritt spelrum.

Hur Västindien upptäcktes och fick sitt namn är välkänt, likaså att Amerika uppkallades efter Amerigo Vespucci. Mindre känt är nog, att dessa vatten kom att bli tummelplats för pirater, som eskalerade på 1600-talet, men skickade svallvågor till mitten av 1900-talet.

Piratvattnen

Spanska sjön var ursprungligen vattnen utanför de spanska domänerna längs sydamerikanska kusten, men med tiden kom detta att innefatta också Västindien. Karibiska havet fick sitt namn efter de indianstammar, som befolkade denna övärld. Jämsides med detta är Karibiska bergen utlöpare från bergsmassivet Anderna i nuvarande Venezuela. Landet bortom kallades för Terra Firma eller Okänt land.

Karibiska havet är emellertid ett bihav till Atlanten, ligande mellan Mexico och dåvarande Nya Spanien samt öarna i Små Antillerna och det sydamerikanska fastlandet, känt för sina våldsamma stormar och uppdykande orkaner.



Grovskiss över Västindien och Karibiska havet. De viktigaste platserna är markerade.

Grundaren av kolonin Nya Sverige 1638, holländaren Peter Minuit, omkom där vid en sådan storm. Det svenska kompaniskeppet *Kattan* förläste vid Puerto Rico 1649, när hon var på väg med emigranter till Nya Sverige. Kompaniskepp var ett kofferdiskepp (handels), som snabbt kunde ändras till örlogsskepp. Den 30 april 1846 gick korvetten *Carlskrona* under utanför Kuba på väg från Havanna. Endast 17 man överlevde.

Konvojsystemet till Spanien

Vad som lockade piraterna var framför allt guld och silver, vilket i en aldrig sinande ström utvanns av spanjorer-



Pinassen *Calmare Nyckel* inköptes från Holland 1629 som kompaniskepp och övertogs av flottan 1634. Hon var 53 meter lång och 8 meter bred med 12 kanoner. Fartyget förde de första emigranterna över Atlanten till Nordamerika, där de anlade kolonin Nya Sverige. Chef för expeditionen var holländaren Peter Minuit. Målning av amiral Jacob Hägg. Ingen vet, hur hon såg ut, för på en annan målning är hon tvärgattad. De flesta piratskeppen på 1600-talet var förmodligen av samma storleksordning.



En spansk galeon lastad med silver från Mexico väl armerad och med stor besättning anfallen i Karibiska havet av en kapare. Efter en tavla av Adolf Bock

na från gruvorna i Nya världen. Till detta kom alla dyrbarheter, som togs från Aztekerna och Inkafolken.

Under lång tid sände Spanien årligen två flottor, som tillsammans var destinerade till Karibiska havet för att hämta hem dyrbarheterna. Skeppen var stora galeoner under skydd av starkt armerade örlogsfartyg. Ditresan gick in söder om Små Antillerna. Sedan fortsatte "Nya Spanienflottan till Vera Cruz i Mexico och "Terra firmaflottan till Cartagena i nuvarande Columbia.

I Cartagena lastades hopsamlat guld och pärlor, medan en kolonial konvoj från Portobelo anlände med guld från Panama. Dit hade lasten forslats med slavar över näset. Efter omlastningen avgick sedan "Terra firmaflottan" till Havanna på Kuba för att sammanstråla med Nya Spanienflottan, som lastat silver i Vera Cruz.

Hela flottan avseglade sedan via Florida hem till Spanien.



Pirater med Jolly Troger (Roliga Roger) i bakgrunden. Den svarta dödskallesflaggan av en internationell symbol för främst europeiska pirater. Dessa opererade framför allt i västindiska och nordamerikanska farvatten samt i Söderhavet och kring Madagaskar men även på världshaven

Rutten drog nytta av passadvindarna. Dessa konvojer var ett ständigt hägrande mål både för kapare och pirater, men det finns inga säkra belägg för, att pirater någonsin lyckats uppbörja dessa konvojer.

Nya världen

Spanjorerna ansträngde sig redan från början att upprätthålla ett absolut monopol över sina besittningar. Intrång av utlänningar sågs inte med blida ögon. Tillståndet för- anledde emellertid smyghandel i det fördolda och rena kapar- eller piratdåd från de utestängda briterernas, frans- männens och holländarnas sida, dock inte alltid med res- pective regerings officiella gillande. Tillståndet kom att utvecklas till ett ständigt pågående sjöröveri.

Krigen i Europa spred sig även till Västindien, där det spanska väldet i högsta grad blev involverat och under 1600-talet myntades området till piraternas paradys. Fyra huvudsysselsättningar hade utkristalliserats. Kapare, som var lagliga sjörövare med kaparbrev från krigför- ande stat, under vars skydd de stod och vars flagga de för- de.. Pirater, vilka var laglösa och utgjordes av det vanliga internationella avskummet, förde ofta dödskallesflaggan Jolly Roger (Roliga Roger). De utgjordes av köpmän, som sysslade med stulet gods samt slavhandlare. Det var inte bara fartyg, som uppbörjades. Även städer utsattes för plundringståg, de flesta lyckobringande för angriparna.

Raser och kolonister

Den gamla piratvisan "Femton gassar på död mans kista" syftar sannolikt på ön Dead Chest (Den dödes likkista). Ön ligger i Små Antillernas norra del och liknar på långt håll silhuetten av en likkista. Där drack piraterna rom och delade på bytet.

På de obebodda öarna Små Antillerna ansågs det lämpligt att anlägga baser. Britterna slog sig ner på Bar- bados och fransmännen på Martinique. Denna brokiga samling av mördare och banditer drevs av vinningslyst- nad och hölls ihop av hat till spanjorerna. Även om mora- len stod lågt, ska man inte helt bortse från religionen i en tid, när sådana motsättningar utmynnade i krig. Råkade man ha samma religion som offret, fanns det säkert nå- gon förmildrande omständighet för illdåden.

Samtidigt strömmade kolonister med sina europeiska problem till Västindien och Nordamerikas ostkust. På så vis anlades Nya Sverige längs Delawarefloden 1638 – 1655. Kolonin låg inklämd mellan 60 000 engelsmän i syd och 60 000 holländare i norr, medan grannarna i väster utgjordes av omkring 10 000 indianer.

Buckanjärer

Så småningom kom kapar- och piratkriget att bli mer el- ler mindre permanent och dess brokiga utövare kallades allmänt för buckanjärer. På Hispaniola (Haiti) hade den spanska förvaltningen nästan fördärvat hela ön med sin vanskötsel. Det enda, som fanns kvar, var boskapen. Den hade under tiden blivit talrikare och helt förvildad.

Hit tog sig mest fransmän och briter, som stannade

kvar och levde på jakt. De tycks ha haft sjöröveri som bisyssla. Jägarna kallade för boucaniers och på engelska för buccaneer, vilket kommer från det karibiska ordet boucan och betyder torkat kött. Robert Louis Stevenson använder ordet barbecue i betydelsen helstekt ox eller svin i boken Skattkammaren. Den kom ut 1883 och skrevs ursprungligen för pojkar, men blev genast världsberömd även i vuxenvärlden, enligt min mening oöverträffad i denna genre.

Buckanjärerna hade sina roddbåtar till hands, gömda i vikar för att snabbt ta sig ut och uppbringa närliggande byten. På holländska kallades de för vilieboot, eller flibustjärer, vilket syftar på just små grundgående fartyg. Ett försonande drag hos jägarna var, att de allmänt tycks ha lämnat sina moderländers fartyg i fred.

Det förefaller som om både buckanjärer och flibustjärer verkade som ett slag självpåtagen motståndsrörelse eller gerilla med ett gemensamt hat mot spanjorerna i boten, visserligen med plundring som drivkraft. De räknas trots allt som en av de märkligaste rörelser, som skapats i Västindien och tydligen en av de egendomligaste sjöfarthistorien känner.

Kustbröderna

Fransmännen skaffade en ny stödjepunkt på den lilla ön Tortuga, som är det spanska namnet för sköldpadda. Det finns fler öar med samma namn. Den här ligger invid sundet mellan Kubas och Haitis nordkust. Den liknar med sin höga ås på håll en sköldpadda. Indianbefolkningen var sedan länge utrotad. Ön är endast 30 km lång och 4,8 km bred, mycket svårtillgänglig och med svårnavigabel hamn i syd. Platsen var känd för sina många krogar och ett syndens näste. Fransmännen här kallade sig själva för Kustbröder, medan andra kallade dem för fribytare.

Så småningom fick Tortuga en fransk guvernör istället för de många klanhövdingarna. När denne tog över 1641 för franska kronans räkning, flyttade flera åter till Haiti, men det medförde också en brytning med de engelska buckanjärerna. Gemensamma företag mot spanjorerna förde dem emellertid åter tillsammans, så länge dessa varade. De företog också räder sida vid sida med reguljära franska trupper och pirater.

Nya stödjepunkter

När britterna lade beslag på Jamaica 1655, känd som romön, blev denna deras huvudbas och fick också en guvernör. Formellt avträdde Spanien ön till Storbritannien 1659 och därmed grundades britternas kolonialvälde i dessa trakter med Port Royal som huvudort, en motpol till den franska Port au Prince på Haiti.

I och med fredsslutet med Spanien blev förhållandena både på Tortuga och Jamaica mer stabila. På Jamaica fanns ett mycket stort antal svarta slavar, men det fanns också en hel del vita från engelska fängelser, som dömts till slavarbete ett visst antal år.

I slutet av 1600-talet föredrog piraterna att se sig om efter en annan tillflyktsort, där de slapp arbeta för sitt up-

pehälle. Det var enklare att uppbringa handelsfartyg, när pengarna tog slut, vilket de snart gjorde.

Man flyttade till en tredje stödjepunkt i Karibiska sjön. Det blev den cirka 200 kvadratkilometer stora New Providence på Bahamasöarna. Den låg vid Atlanten mellan de spanska, brittiska och franska besittningarna, väl skyddade av undervattensrev. Här slog sig allsköns slödder ner i huvudorten Nassau och fortsatte att leva i sus och dus utom räckhåll från myndigheterna. Där blev man inte av med dem.

Piratlivet

Det mesta man vet om piratlivet och en del piratkaptener från just denna tid på 1600-talet, skrevs ned av en samtida holländsk uppassare vid namn Alexander Oliver Exuemel. Han reste till Västindien 1658. Där blev han själv pirat. Exuemel gav sedan ut en bok 1678 i Amsterdam, som hette "De amerikanska sjörövarna". Den kallas en trovärdig skildring av piratlivet. Litteratur i denna genre refererar ofta till boken, utan att den anses som fullt sanningsenlig. Problemet är, att boken under årens lopp bearbetats från olika språk, där egna illdåd slätats över och andra förstärkts, så att ingen vet, hur manuskriptet ursprungligen sett ut.

Det fanns emellertid pirater med ett utomordentligt ledarskap och en överlägsen planeringsförmåga i de rent historiska aktstyckena, som litteraturen anknuter till. En sådan var Henry Morgan. Exuemel tyckte inte om honom.

Karriär som pirat

Henry Morgan är en omstridd person i sjöröveriets historia. Han föddes i Wales 1635. Släkten hade många grenar, där flera var adlade och innehade höga ämbeten. Svårt skuldsatt gav sig Morgan iväg till kolonin Bar-

Pirat ur filmen Skattkammaren. Den hade tidigare gått som teater, men 1920 producerade Famous Players i Kalifornien den första stumfilmen. Stumfilmerna åtföljdes av pianoackompanjemang och då troligen till tonerna av:



*Femton gästas på död mans kista
hej och hå och en flaska med rom
Drick och sjung och låt dj-n ta de
sista hej och hå och en flaska med
rom*

Filmer och radiopjäser följde teknikens framsteg. På 1950-talet inleddes filmen (nyproducerad) med visan till orgelackompanjemang av en musiker med svart lapp för ena ögat. Även reklamen bidrog till populariseringen av cigarettmärket John Silver och whiskysorten Long John. Han var ledare för piraterna. Skattkammaren räknas som en av världslitteraturens mest lästa klassiker från äldre tiders sjöröveri



Sir Henry Morfgan (1635 – 1688) den störste av Jamaicas fribytare. Han ledde pirater och fribytare till Stilla havet och Panama 1671. Han dog som guvernör av Jamaica



En pirats vanbliga sorti från jordelivet var hängning, om han gick oskadd genom strider, sjukdomar och piraternas egna bestraffningar. Bilden visa hängning i Execution Dock, Wapping, London

bados. Där började han arbeta på en plantage, men fortsatte sedan till det franska Tartuga. Han var då 24 år.

Här blev han pirat bland pirater och lärde sig yrket från grunden. Morgan kom under inflytande av Edward Mansfeldt, som härstammade från en tysk grevesläkt. Mansfeldt angrep, vad som bjöds, holländare och spanjorer och enstaka franska skepp samt hamnstäder och hela öar. Han tänkte inte som en pirat utan som fältherre.

Den brittiska regeringen tänkte inte heller i hans bannor. Då hade det inte blivit några större områden kvar åt spanjorerna mellan Venezuela och Mexico. Mansfeldt försvann mystiskt vid ett anfall mot Nicaragua och Morgan blev vald till hans efterträdare. Piraterna valde sina kapten och röstade även på, vilka plundringståg, som skulle företas. Efter valet var kaptenen fullt suverän. En del har därför kallat piraterna för de första demokraterna. Även skadade fick ersättning beroende på skadans storlek. Inget nytt! I Sverige fanns Amiralitetets armböss.

Eget befäl

Morgan byggde målmedvetet upp en egen flotta med Port Royal på Jamaica som bas. Han var tydligen i maskopi med guvernören, för denne gjorde honom till amiral. Morgan intog Portobelo 1668 och återvände till Jamaica med rikt byte, där guvernören fick en stor del.

Hans mästerverk var intagandet av Panama 1671, också nu med guvernörens vetskap. Medan piratstyrkans briter och fransmän endast tänkte på plundring, skiljde sig här Morgan från mängden. Han blev kär i en ung köpmansfru, som tagits till fånga. Efter att inte lyckats övertala damen i fråga att överge sin make och bli piratfru i stället, uppförde han sig exemplariskt och sände henne tillbaka under stark eskort. Skall man tro hans be-

lackare, visade han annars ingen hänsyn vid stormning av städer eller frampressande av undangömda skatter.

Anfallet mot Panama hade inträffat efter fredsslutet med Spanien. Detta ställde till förvecklingar. Efter en tid kallade både Morgan och guvernören över Jamaica till London för att ställas till svars. Åtalet rann ut i sanden och Morgan stannade kvar som kungens gäst i två år. Han adlades till baronet och utnämndes som tillförordnad guvernör över Jamaica med uppdrag att rensa upp från pirater.

Guvernör

Under 1680 – 1681 gjorde han slut på sjörövarfasonerna, som florerade i området. Från den tiden kunde han inte kallas för sjörövare och pirat längre, utan Sir Henry Morgan. Hans resliga figur sågs på Port Royals gator och krogar tillsammans med sina kumpaner. Iklädd silverbroderad skjorta och byxorna hopsnodd nertill med guldband liknade han knappast en engelsk gentleman. Genom att ha en knallröd näsduk på huvudet med knutar i de fyra hörnen, fick han smeknamnet Rödtopp, som han sedan behöll.

Allteftersom han söp någon gammal kompis under bordet, erbjöd han pardon och en plantage, om denne gav upp sjöfarten. Annars skulle han få ge sig av. Andra fick pardon och några hängdes. Resten fördes ombord som fångar till England, där de överlämnades till myndigheten. Därmed var de karibiska piraternas storhetstid förbi.

Morgan i litteraturen

Henry Morgan har sin givna plats i den äldre skönlitteraturen med den romantiserade romanen "Kapten Morgan", skriven av Hamilton Cochran, då välkänd i denna genre. Den för en äldre generation uppskattade "Kapten Blod" av Rafael Sabatani har i viss mån likheter. Han är dock en uppdiktad romanfigur, vilket inte Henry Morgan är.

Hur gick det sedan

Hundra år efter "Spanska armadans" undergång dog Morgan av tuberkulos den 25 april 1688. Han fick en vicekonungs begravning. Fyra år senare förintade en jordbävning hans grav tillsammans med det gamla Port Royal.

Mannen, som började sin bana som framgångsrik pirat och sjörövare, gjorde sedan som guvernör slut på de karibiska piraternas storhetstid. Men så sent som 1961 kapade pirater i Karibiska sjön det stora passagerarfartyget *Santa Maria*. Det blev en världsnyhet av stora mått. Ett par veckor senare kapades handelsfartyget *Ancoalaqui* från två mindre båtar efter samma mönster som buckanjärerna.

Rolf Ahlin

Lokalföreningarna informerar



Region Nord



Sundsvall

Sommar, sol, semester och glada människor överallt. Ja, så brukar det se ut på gatorna vid denna tid av året. Här är det också lugnt och semestertid.

På vår egen front är det ganska lugnt just nu. E4-brobygget kör på varje dag och nu har man börjat montera vägbanan i olika sektioner. Detta är ett uppskattat nöje för allmänheten att titta på, fast man bara lyfter brobanedelen några centimeter per timme. Här kommer lite brofakta. Längd 2 109 meter lång och därmed Sveriges näst längsta bro. Den får fyrfilig motorväg med separat gång och cykelbana. 2 av totalt 9 brobitar, med en vikt om cirka 1.800 ton vardera, är, när detta skrivs, på plats och övriga kommer med 2-3 veckors mellanrum. Bitarna lyfts av en Derrick monterad på befintlig bro och ett lyfttorn placerat på pråm. Sammanlagd lyftkapacitet är cirka 2 500 ton. Alla bitarna ska vara på plats innan årsskiftet och två mil motorväg på södra sidan Sundsvall ingår också i projektet.

När detta läses har vi klarat av regiondagen, då vi fick information under vår båtresa över Sundsvallsfjärden. Efter regiondagen följde den årliga "Ordförandeseglingen" i fjärden med god mat och dryck.



Från förra brevet kom inte med, att vi med 4 personer besökte FM Härnösand på deras årsmöte i början av april. Vår hedersmedlem, Harald Häggström, fick förtroendet att leda förhandlingarna, vilka klarades av

snabbt. Härefter blev det några härliga timmar tillsammans i förbrödringens tecken med fin förplägnad, trevligt som alltid!

Gert Malmqvist

Region Mitt



Stockholm

Medlemsavgifter 2013

Under maj avslutades uppbörden av årets medlemsavgifter och vi kan konstatera, att föreningen nu har 644 medlemmar, som fullgjort sina åtaganden mot föreningen. Utöver dessa finns det ytterligare ett 25-tal, som inte gjort rätt för sig. Till dessa återkommer vi senare under hösten. I samband med inbetalning av medlemsavgifterna har cirka 70 medlemmar lämnat ett extra bidrag till förbundets och föreningens verksamhet på totalt cirka 21 000 kronor. Av dessa pengar var cirka 7 000 predestinerade till

förbundstidningen och cirka 9 400 kronor till verksamheten på Stora Tratten. För dessa bidrag vill föreningsstyrelsen framföra sitt varma tack. I nästa nummer av vårt *Föreningsnytt*, som kommer att distribueras senare under hösten (preliminärt 1 november) kommer vi att presentera namnen på alla givare.

Besök i Norrtälje

(Aktivitetssamordning - Yngve Möller)
Torsdagen den 16 maj genomfördes en dagsutflykt till Norrtälje, där vi i samarbete med Norrtäljeföreningen hade en givande dag av aktiviteter. Vi var 18 medlemmar från Stockholmsföreningen och 12 från Norrtälje. Under en dag med strålende sol började vi först med en "styrmanslunch" ombord i s/s *Norrtäljes* förstaklassavdel-

ning. Där fick vi, förutom lunch och trevlig samvaro en redogörelse av Lars-Göran Berg om s/s *Norrtäljes* historia från byggnation fram till dagens restaurangverksamhet. Efter inmundigad måltid åkte vi i samlad bilkortege till industrimuseet Pythagoras, där vi fick en mycket givande rundvandring med ypperlig guidning om gamla tiders industriverksamhet. I det här fallet handlade det om tillverkning av s.k. tändkulemotorer. Efter detta tog vi oss över till Norrtäljeföreningens klubblokal för att ytterligare umgås och dricka eftermiddagskaffe med dopp. Jag vill tacka Norrtäljeföreningen för deras välvilliga engagemang.

Aktiviteter

Planeringsläget för planerade resor till Strängnäs- Enköping samt besök på KTH i

Stockholm under september - oktober är för tillfället osäkert p.g.a. av få eller inga anmälda deltagare. Information kommer att lämnas till anmälda deltagare och om evenemangen blir inställda även på vår hemsida. Även här är Yngve Möller samordnare. Intresset för planerade aktiviteter har varit svalt. På vår och förbundets hemsida finns länkar till flera organisationer och rörelser verksamma inom vårt intresseområde. Har man tillgång till nät och dator kanske det räcker. Men styrelsen lägger gärna ner energi på och planerar aktiviteter, som Stockholmsföreningens medlemmar är intresserade av och vill delta i. Vi har ju tre årligt återkommande evenemang, som drar mer än 50 deltagare varje gång. Det finns kanske ett begränsat intresse utöver detta. Vad önskar medlemmarna att styrelsen ordnar? Finns det någon/några i medlemskretsen, som har några idéer? Hör av Er till kansliet eller någon i styrelsen i så fall.

Höstens aktiviteter

Den 14 september är det dags för höstens första medlemsaktivitet, då föreningen i Västerås arrangerar årets regionala 5-kamp för mellersta regionens lokalföreningar. De medlemmar, som anmält intresse, får information från kansliet. Vi har anmält två 3-manslag och en liten hejklack. Vi får hoppas, att de visar vår flagga på ett bra sätt.

Torsdagen den 10 oktober kl 1730 är det dags för vår traditionella ärtmiddag (smör, ost och sill, ärtsoppa med punsch och pannkaka). Middagen föregås av föredrag av kommandörkapten Björn Marten med rubriken, "Örlogsskepp och örlogssjömän", en konstnärlig skildring av skepp och människor i stridsituationer i svenska och längre bort belägna farvatten. Platsen är Blasieholmens Restaurant, Blasieholmsgatan 4 C. Kostnaden är 250 kronor. Anmälan och betalning till kansliet ska ske **senast den 1 oktober**.

Söndagen den 1 december kl 1100 är det adventsgudstjänst i Gustaf Adolfskyrkan på Östermalm i Stockholm. Flottans Män brukar delta med flaggvakt från lokalföreningarna i AB-län. Ingen föransmälan krävs. Var ute i god tid. Dedet brukar vara fullsatt!

Söndagen den 8 december till måndagen den 9 är det Lille jul ombord på Viking Lines färja Cinderella under resa till och från Mariehamn. Aktivitetssamordnare är Leif Ljunglund, telefon 070-668 12 70. Priser och övriga villkor kommer att publiceras på hemsidan och i kommande informationsblad, så fort de är kända. Anmälan och betalning sker till kansliet

Medlemsinformation

Under hösten kommer vi att fortsätta att utveckla informationen till våra medlemmar genom att komplettera informationen i förbundstidningen med ytterligare ett informationsblad omkring 1 november. Vid behov

kommer vi att komplettera med utskick genom utnyttjande av e-post, vilket tyvärr bara kan nå cirka 380 av våra medlemmar. En informations- och verksamhetsplan för 2014 kommer att utarbetas av styrelsen under hösten och presenteras för medlemmarna i utskicket av *Medlemsinfo* Nr 1/2014, som kommer att distribueras före 15 jan tillsammans med aviseringen av avgift för 2014.

Den 20 augusti körde vi igång verksamheten på kansliet igen och vi är på plats och håller öppet helgfria tisdagar under hösten.

Det får bli allt för den här gången. Hör av Er om Ni har synpunkter och idéer om föreningens verksamhet och program.

Hasse Gustafsson



Från lunchen på s/s Norrtälje. Foto Yngve Möller



Samling på gården vid Pythagoras Industrimuseum. Foto Yngve Möller



Region Syd



Malmö

Vid månadsmötet den 20 maj hade vi bjudit in Anette Sarnäs, som berättade om "Flygare begravda i Malmö 1944-45". Anette var dessutom tidsenligt klädd i senaste modet från beredskapsåren, vilket gjorde hela föredraget mycket mer verklighetstroget. Anette har forskat kring många av de öden, vars namn man kan finna på gravar från krigsåren, gravar efter tappra flygare, som offrade sina liv under slutet av andra världskriget. Några finns på Östra och Judiska kyrkogårdarna i Malmö, men gravar finns även på andra platser runt om i Skåne och uppåt landet.

Vi fick höra att det under krigsåren omkom 162 amerikanska och 113 brittiska flygare över svenskt luftrum, efter att deras flygplan blivit sönderskjutna under sina bombuppdrag över Tyskland i slutet av kriget. Anette har verkligen gått till djupet i sina efterforskningar om många av dessa livsöden och haft kontakt med flera av deras anhöriga. Hon har även kontaktat flera av de allierades krigsarkiv m.m. Om vissa flygare fick vi höra i detalj och se foton från deras uppväxt och liv fram till deras ofta abrupta slut på svenskt territorium.

Tack så mycket för ett fantastiskt föredrag Anette.

För tredje året i rad anordnade vår egen resceciron Ed Sundevåg den 1 juni en intressant utflykt till Köpenhamn för föreningarna i Malmö och Trelleborg. Första delmålet var ett besök på det nyöppnade jätteakvariet "Den Blå Planet" i utkanten av Köpenhamn vid Kastrop. De marknadsför akvariet som "Nordeuropas störste akvarium der mere end 20 000 dyr og syv mio. liter vand". Sedan blev det tåg vidare in till Köpenhamn och lunch i den nya saluhallen. Därefter blev det lokalbuss till nästa stopp, som blev ett besök på Carlsbergs gamla bryggeri i stadsdelen Fredriksberg. Carlsberg äger numera även Tuborg. Efter rundturen var det självklart, att man skulle smaka den färdiga produkten. En kort promenad genom grönområdet Søndermarken följde för att gå ner i Köpenhamns gamla vattenreservoar, där det numera visas glas-konst i "Museet for moderne glaskunst". Glasföremål är det enda man kan ställa ut där nere, utan att det förstörs i dessa fukt-drypande stencisterner. Utflykten avslutades på med en middag på en restaurang inte långt från Köpenhamns Zoo.

Vi tackar återigen Ed för en trevlig och innehållsrik dag i ett dessutom soligt och varmt Köpenhamn.

Hälsningar från Malmö

Thomas Kristoffersson



Anette Sarnäs berättar om flygare begravda i Malmö 1944-45.



På väg till "Den Blå Planet".



Trelleborg

Torsdagen den 16 maj kom ett tretotal medlemmar till lokalen istället för att "gas-sa" sig i solen, vilket de inte behövde ångra. Kvällens gästtalare var lagman Sven Rosborn från Fotevikens vikingaby och med stor inlevelse berättade Sven om, hur Öresund uppstått från att ha varit ett skogsområde, till att det blev ett sund. Han fängslades oss med sina kunskaper om historia från 800-talet fram till svensktiden 1658, om vikingar och kungar och andra makthavares intresse att härska över Öresund. Efter ett mycket intressant föredrag avslutades kvällen med en gemensam middag, som klubbmästaren Jonny Svenning tillagat. Mätta och belåtna drog vi oss hemåt i den sköna sommarkvällen.

B.J

Alliansfrihet och neutralitet var temat för kvällens föredrag den 13 juni, där vår ordfö-

rande Göte Lindberg berättade om DC 3:an och Catalinan, som blev nedskjutna av sovjetiskt jaktflyg typ MIG: 15 år 1952 under det kalla kriget. Som vanligt, när Göte berättar, så gör han det med stor inlevelse och fitness. De trettiofem skeppskamraterna satt hänfödda och lyssnade.

Efteråt fördes diskussioner, om hur mycket av det svenska försvaret som har nedrustats samt hur mycket materiel och vapen, som skänkts till olika länder. Här gick vågorna höga. Vår eminente klubbmästare Jonny Svenning serverade oss en god kotletträd med legymer och nypotatis

Efter konungens skål och det obligatoriska lotteriet avslutades sammankomsten och de nöjda kamraterna vandrade hemåt i den regntunga aftonen.

Maths Witt



Västervik

I senaste numret av vår tidning Flottans Män har Olle Melin en artikel om *HMS Snapphanen*, som blev *José Fransisco Barundia* i Guatemala. Vid denna tidpunkt 1959-1960 var jag donkeyman på en liten norsk "stimer" s/s *Askeladden*. Vi gick i trampfart runt i Karibiska sjön, Venezuela, Colombia, Centralamerika, men framför allt på sockerfarten på Cuba. En resa angjorde vi Puerto Barrios i Guatemala. En kväll på en cantina hörde jag det svenska tungomålet från ett bord i närheten av vårt. För att stilla nyfikenheten, gick jag över och hälsade. De berättade, att de var instruktörer på "gamla" *Snapphanen*, alltså ett marint fartyg i främmande hamn. Jag blev bjuden ombord och fick hälsa på de andra i den svenska besättning. Ett trevligt minne bland många andra från en främmande hamn, långt borta.

Så skall jag återgå till nutid här i Västervik och vad som har hänt det senaste halvåret. I januari ställde vi in vår klubbafton. Men det tog vi igen i februari istället. Då hade vi inbjudit Hans Ellervik för att berätta om ett av sina FN-uppdrag. Hans var vid detta uppdrag major i den svenska armen och var på FN-tjänst i Gaza. En dag fick Hans order att med sin enhet så snabbt som möjligt göra en förflyttning till Libanon. Detta var en bedrift, som hette duga. Hans har lovat en mera fyllig artikel om sina uppdrag i FN-tjänst vid ett senare tillfälle.

Mars månad betyder årsmöte. Styrelsen är intakt så när som på en post. En kamrat, Rune Lundin som har lämnat oss, till stor saknad. Hans ersättare blev Björn Hagbäcker.

Nästa klubbafton i april, var våra gäster Per-Erik Augustsson och Gunnar "Skraven" Nilsson. Dessa två herrar är från Gamleby, filmar och dokumenterar Tjusts norra skärgård. För kvällen handlade det om en film från Rågö. Där samlas träbåtar av alla slag för att närvara vid "Rågödagen". Flottans Mäns Sångarlag har varit representerade från den första dagen. Vidare blev det en film om en seglats i norra skärgården.

Markus Nord, från Naturrum, Västerviks Museum, kom som sista gäst före sommaruppehållet. Denna gång fick vi ta del om miljön i Östersjön och den närliggande kusten runt Västervik. Nästa gång blir det en film från 2013 års expedition till Bjursälven, där Markus svarar för filmningen i grottsystemet, som älven skapat. Markus medverkar i filmer, som även kan ses i SVT.

Så kommer vi till avslutningen på första delen av året, nämligen vår skärgårdslunch. I år var det Hamnkrogen i Loftahammar, som fick vårt besök. Men först hade vi en rundvandring i Källvik, en "brunnstort" från 1800-talet, i dag en spillra från dess storhetstid.



Brunnshuset

Vår medlem Birger Rydberg, född och uppvuxen i Källvik, visade oss runt. Visserligen finns det ett litet sällskap, som träffas vid källan. Brunnslivet blomstrade med de ångbåtar som trafikerade Stockholm, s/s *Tjust* och s/s *Gamleby*. Ångbåtarna hade egen tilläggningsbrygga i Källvik, nedanför pensionatet. Historien förtäljer, att Povel Rammel diktade "Sorglösa Brunn" här, sant eller inte, jag vet ej.

Nu återstår det bara att hoppas, att alla kamrater i Flottans Män har haft en behaglig sommar, för när detta läses har hösten börjat närma sig.

Bosse Nord



Växjö

Nationaldagen firades av 22 medlemmar med sedvanlig stil med sill, potatis och jordgubbstårta. Flagghalning och nationalsång ackompanjerades av Holger Karlsson på munspel. Samma dag firade vi Sten Hovne, som fyllt 60 år och därmed kvalificerat sig för att erhålla föreringens glasankare. Lycklig vinnare i medlemslotteriet blev denna gång Per Johannesson. Grattis!



Pistolskytte var ett populärt inslag på grillfesten



Hans Ellervik





Växjö-föreningens grillmästare Bertil "Gök" Thuresson



Munspelare Holger Karlsson och förste flagghalare Leif Carlsson

Grill- och aktivitetsdagen den 29 juni samlade 39 deltagare. På programmet stod bl.a. pistolskytte och pilkastning. Och så grillning förstås! Kören Sångfåglarna från Alvesta med FM-medlemmen Stig Eliasson underhöll.

Greger Johansson

Region Väst



Göteborg

Är tillfälligt hemma i bostaden med tillgång till dator, så att denna rapport kan skrivas. Anledningen till hemresan från sommarstugan är, att vår marinstuga igår den 22 juli var platsen för träff med anhöriga till besättningsmedlemmar från västra Sverige på

HMS Carlskrona i Adenviken. Fartygpastorn Christer Alvarsson och en av fartygets kockar, Sandra Klang, gav en information om det dagliga livet ombord med hjälp av ett snyggt bildspel. Vidare informerades de anhöriga om resterande tid för missionen och om hemresan som planeras genomföras, så att fartyget anlöper Karlskrona den 25 augusti. De anhöriga var nöjda med informationen och svaren på deras frågor men också med det arrangemang, som vi stod för, inte minst de goda smörgåsar, som Jarka Nyblom så vänligt ställde upp och gjorde och som uppskattades av besökarna. Möjligen var det smörgåsarna, som fick några av besökarna att fylla i medlemsansökningar, även en till damklubben Bojen!

I övrigt gäller sommarledighet från föreningens verksamhet. Detta hindrar inte ett antal medlemmar från att vara i Marinstugan nästan varje dag. Till och med oplanerade söndagsöppet fungerar till glädje för några, som vill sitta och "tjöta" med kamrater.

Efter förra årets hårda arbetsbelastning har den nya styrelsen nu fått grepp om läget. Vi planerar att till hösten "internera" oss och diskutera framtiden och hur vi ska kunna göra vår verksamhet mer attraktiv. Förhoppningen är ju, att fler medlemmar kommer till aktiviteterna och att nya, gärna yngre, medlemmar blir intresserade att delta i styrelsearbetet.

Nu ser vi fram mot en ny höst, som bland annat kommer att innehålla fortsatt arbete med uppdraget att stödja veteraner och anhöriga. Kamratföreningarna kommer att inbjudas av SMKR till en central samling för fortsatt diskussion om detta arbete i början av hösten. Som framgår av ovan, har vi i Göteborg redan börjat och jag vill gärna ta chansen att från SMKR uppmana till initiativ i detta ärende genom kontakt med förbandens veteran- och anhörigsamordnare. Jag har personligen deltagit i två anhörigträffar i Göteborg och kan meddela, att det är mycket trevliga tillställningar. Flottans Mäns lokalföreningar har tillgångar i form av trevliga kamrater, trivsamma lokaler och annat t.ex. Stora Tratten. Vi kan göra mycket, om vi bara har viljan!

Med förhoppning om ett gott slut på sommaren och nya krafter till hösten!

Bertil Andreasson



Halmstad

Vårens och sommarens aktiviteter har genomförts som planerat. Två av aktiviteterna har haft något av landskampskaraktär över sig. Vi har vid dessa tillfällen haft ädel tävlan med vår vänförening i Kongens Lyngby. Vid samtliga aktiviteter fick vi, på något vis, över vädergudarna på vår sida. Lördagen 18 maj ägde första kampen rum.

FM Halmstad hade förmånen av hemmaplan och grenarna var: 1. Segling med Nordisk Folkbåt. 2. Boule. 3. Luftgevärsskytte. Seglingen hade start- och målplats utanför Marinstugan, detta gjorde att del av seglingarna kunde följas av publiken. Samtidigt som seglingen pågick, påbörjades boulekampen. Denna spelades också utanför Marinstugan, men inte i Nissan. Bägge dessa grenar vanns av Halmstad. Boulen lite tursamt och seglingssegern var kanske lite mer given, då vi har duktiga seglare i föreningen. Skyttmomentet var lite mer spännande, men segern var vår med danska skyttar på 2 och 3 plats. Efter prisutdelning avåts en god buffé med diverse tillbehör.

Nationaldagen firades på sedvanligt sätt. Medlemmar med respektive, inalles 32 stycken, var närvarande. Föreningen bjöd på grillad korv och kaffe och kaka och de närvarande bjöd på sig själva. Tidigare på dagen invigdes en nybildad båtklubb i stugans närhet. Vi "drog igång" invigningen genom att skjuta svensk lösen med våra salutkanoner.

Söndagen 9 juni var det dags för nästa landskamp i form av den årliga sommarfågelskjutningen. Vi möttes, som vanligt, av glada danska vänner när vi anlände till Sorgenfri Slott. Denna gång var vi 15 medlemmar, med tre damer som supporterskara. Denna supporterskara skötte sig rätt dåligt, då vi bara vann två delsegrar mot normalt minst fyra. Vi fick trösta oss med Baron de Coubertins berömda citat "Huvudsaken är inte att vinna utan att komma med den bästa bortförklaringen", eller hur det nu var. Vi svalde snart förtretet, då vi bjöds på gedigna smörrebröd i deras föreningslokal. Denna tradition med Sommarfågelskjutning har pågått i många år. Vår medlem Bengt Meijer har deltagit vid tjugoen tillfällen. Vi kommer åter nästa år och då med nya glasögon.

Den 10 och 11 augusti genomfördes för andra gången Dragvägens Maritima Dagar. Arrangemanget genomförs tillsammans med andra föreningar med maritim anknytning. I våra stugor visade vi våra samlingar av konst och marina föremål, denna gång kompletterad med en frimärksutställning med marina motiv. Det bjöds också på underhållning av sånggruppen "Gubbröran". Antalet besökare var cirka 500 stycken. Många medlemmar ställde förtjänstfullt upp på olika sätt, guidning, servering, kaffekokning m.m. Ett stort tack för detta.

Det gamla skeppsgossefartyget Najaden, vars öde fortfarande är oklart, visades upp i samband med arrangemanget. Halmstadbornas intresse för fartyget är fortfarande stort, inte mindre än 800 personer var ombord under de två dagarna.

I fjol målades våra stugor, utom fönsterluckorna. Dessa är nu nymålade tillsammans med ankarna, kättingen, bärbojen och minan.

Vårt tidigare mycket fina bibliotek är nu



I väntan på publiktillströmning. Foto Leif Leihed



Dragvägens Maritima Dagar arrangerades för andra året. Sånggruppen "Gubbröran", ett av dragplåsterna även i år. Foto Rolf Lundblad

än mer omfattande, då vi fått en fin gåva från ett dödsbo.

Programmet för höstterminens kamratfärdar är nu klart. I september blir det en tillbakablick på föreningens historia. I oktober får vi lära oss lite om hur Polisens Tek-

niska Rotel arbetar och i november handlar det om befästningar i Karlskrona.

Föreningen har under året fått en del nya medlemmar, några ansökningskom också i samband med våra maritima dagar. Det finns plats för flera, så gör PR för förening-

en i alla möjliga och även omöjliga sammanhang.

Väl mött i Marinstugan

Kjell A Jönsson



Jönköping

Vårterminen för Flottans Män i Jönköping avslutades med en genuin och smakfull upplevelse i form av traditionell SOS-fest d.v.s. Sill, Ost och Snaps i Kanotklubbens lokaler invid Vättern, där ett 10 tal medlemmar hade mött upp. Glada sånger sjöngs och goda historier från hav och hamnar berättades. Även några historiska perspektiv, med anknytning till Flottans Män i Jönköping, berördes vid sammankomsten.

Av ett jubileumsnummer av Flottans Mäns tidning från 1995 framgår, att "Lokalavdelning nr 2 bildades i Jönköping vid månadsskiftet januari-februari 1937" (Första Lokalavdelning bildades i Eskilstuna, enligt nämnda jubileumsnummer.)

Men det fanns ännu mer att hämta hem vid läsning av detta jubileumsnummer. Följande kunde läsas, om vad som bl.a. hänt i Flottans Mäns verksamhet under 1938: "Kommendörkapten Sten Dehlgren, chefredaktör för Dagens Nyheter, har skänkt föreningen 200 kronor, vilket möjliggjort inköp av en slup, 8-huggare, som tillsvidare disponeras av Jönköpingsavdelningen".

Innehållet i nämnda jubileumsnummer väckte festdeltagarnas stora intresse. Var är den båten nu tro? Ska vi göra efterforskning? Givetvis kommer Jönköpingsföreningen att ta upp och bearbeta nämnda ärenden.

Sammankomsten avslutades med att taptot "Silentio" spelades på kornett och tonerna genljöd över den spegelblanka Vättern.

Leif Aljered



Vår medlem Måns Suneson bjöds på rostbiff i fören vid en hjulbåtstur på nordliga farvatten i Vättern. Foto Gunnel Suneson



Tonerna från taptot, framförda av Leif Aljered, genljöd över den spegelblanka Vättern. Foto: Per Åke Strandsäter





Karlstad - Värmland

En lång och het sommar är i det närmaste över. Det sista regnet kom nog den dag, vi hade vår sedvanliga landstigningsövning i slutet av juni.

Men, bättre brödlös än rädlös. Vi tog ett nytt grep för genomförandet mellan regnskurarna och kastade loss och fick en sjötur med 276 som brukligt. Med hänsyn till de täta regnskurarna valde vi att duka upp skaffningen i gunrummet i klubbhuset för att kunna äta torrt. Givetvis upphörde regnet i stort sett, samtidigt som vi lade loss med 276. Värmen saknades, så det var ganska skönt att inta skaffningen i land.

Så slutade det alltså, innan vi tog sommaruppehåll, dock ej för de stackare, som är engagerade i vårt nästa arrangemang med Sjöfartsdagen 2013, som arrangerades den 31 augusti.

Nu är det bara att kavla upp ärmarna och angripa höstens äventyr, där vi bl.a. har förlagt vårt höstmöte till Filipstad i ett försök att engagera fler medlemmar i våra träffar. Föreningen representerar ju hela Värmland, vilket vi hoppas skall uppskattas av medlemmarna.

Under sommaren har vår kaplan Staffan Kvassman slutat. Staffan går i pension och flyttar från Karlstad. Hans uppdrag blev inte så långvarigt, men under sin korta tid blev han uppskattad i föreningen, dels för sin medverkan som kaplan men även som föredragshållare om sina seglatser på Väneren. Staffan är innehavare av en gammal folkbåt, som han vårdar ömt.

I övrigt trampar vi på i gammal god stil.

Det, man väl saknar med året hittills, är, att vi inte deltog i årsmötet i Ronneby, vilket vi till förbundet förklarat varför. I protokoll från förbundsstyrelsens möte 25 maj uppmanas de, som inte deltog att här redogöra för sina skäl till, att man ej deltog. Flottans Män Karlstad – Värmland lämnade till förbundet följande skäl till uteblivet deltagande:

Som skäl till uteblivet deltagande framförde vi att kostnaderna blev för höga, cirka 4 500/person att jämföra med cirka. 2.500/person. de senaste åren. Även restiden blir lång, ena vägen åtta timmar och andra tio timmar, vilket vi tycker är för lång tid att tillbringa på ett tåg. Dessutom är det ganska sent att komma hem cirka 2300 på söndagen. De senaste åren har restiden varit cirka 4 timmar åt vardera håll på rimlig tid under dygnet. Flyg säger någon. Det är varken bättre eller billigare.

Vi är dess utom tvingade att ta en extra övernattnings, eftersom de tågförbindelser, som finns från Karlstad, ej ger möjlighet att hinna fram i tid till mötets öppnande.

Som bekant är vi ju en relativt ung förening, så ekonomin är än inte så god, att vi kan



På väg ut på Väneren. Foto Sigurd Wapellhorst

lämna något större bidrag till medlemmar, som önskar delta.

Samma förhållande kommer förmodligen att gälla även för 2014. Det återstår att se, vad kostnaderna blir. Resorna blir förmodligen lika besvärliga.

Med hälsningar från Solens stad

Bert Ågren



Lysekil

Måndagen den 6 maj kl:18.00 stod cirka 30 medlemmar i solskenet på Anderssons kaj i Lysekil. Vi var inbjudna av 3.sjöstridsflottiljen att besöka korvetten *HMS Malmö*. Fartygschefen, örlogskapten Fredrik Linder, hälsade oss välkomna, varefter vår ordförande Jackie Lindebäck överlämnade Flottans Män Lysekil standar. Från kajen såg *HMS Malmö* inte speciellt respektgivande ut, men väl ombord förstod vi, att detta var ett slagkraftigt och fullt modern utrustat fartyg. *Malmö* hade under måndagen utköpat en stridsövning tillsammans med/mot ett norskt fartyg ur samma klass i farvattnen utanför Lysekil. Även två JAS-plan från Sätenäs var inblandade i stridsövningen. Fartygschefen var helt nöjd med övningen. Under allmålskanonen Mk2 låg 30-40 st 57 mm tomhylsor. Under visningen genomgicks, förutom bestyckning på däck, även stridsledningscentral samt bryggan med kompletterande navigeringsutrustning. Maskineriet bestod av två MTU-dieslar samt gasturbin. Visningen avslutades med kaffe och dopp i gunrummet, där vi även överlämnade boken "Neutralitetsvakten 1939-1945" samt Infoguiden över Lysekils kommun. Vi tackade FC och hans besättning för en mycket lyckad visning och hälsade dem välkomna åter till Lysekil. Vi önskar även framföra ett stort tack till



Staffan Kvassman

kapten Jimmie Adamsson 3.sjöstridsflottiljen för en väl planerad invitation.

Det var en klarblå himmel, sol, 4 m/sek, 22 grader i luften, när 71 deltagare från Flottans män Lysekil med nära och kära vänner klev ombord på *Windros* för en båttur på pingstafton kl. 1000.

Windros kapten, Ingemar Johansson, tog oss över Gullmarsfjorden in i Nordströmmarna. Vi passerade Bassholmens varv/museum, Strutsholmens branta bergsformation och Malöfjärjan. Det blev en otrolig upplevelse av Bohusläns inre skärgård, när den är som allra vackrast. Vid ett skär strax före inloppet till Malö Strömmar vakade ett 30-tal gudingar. Flinks handelsbod passerades och efter Ellösfjorden anlände vi till Gullholmen, som var vårt mål. På Gullholmen gick samtliga passagerare iland. Ungefär hälften av deltagarna besökte det mycket intressanta Skeppsmuseet, som verkligen var värt ett besök för den som är intresserad av västkustens marina historia. Vi fick en mycket saklig och inspirerande guidning. Under tiden för museibesöket portionerades pinfärsk Smögenräkor med tillbehör ut, för att avnjutas ombord eller på kajen i solskenet. Därefter sattes kursen mot Lysekil. Hemfärden gick via Islandsberg och skepparen tog även en tur in i Grundunds hamn, där han vände *Windros* på en

femöring” och stälvade lugnt ut ur hamnen igen. Under båtresan underhölls deltagarna av våra musikanter Kennet Jans (gitarr), Stefan Stafner (dragspel) samt Stig Insulan (munspel). De framförde mycket populär västkustmusik, varvid en spontan kör stämde i med härlig allsång.

Under fyra torsdagskvällar i juli har vi haft öppet hus i klubbstugan. Vädergudarna

har varit på vår sida och ett 20-tal medlemmar har passat på att träffas uppe i den gamla lotsutkiken. Det serverades varmkorv med bröd och dricka. Naturligtvis fick vi även kaffe och kaka. Många minnen av tidigare träffar och resor var de genomgående samtalsämnena för dessa kvällar. Det drogs även en och annan skröna. En av kväl-

larna blev det även spontant lite allsång, då Sten Jonsson hade tagit med sin gitarr.

Vi kommer att ha klubbafon 18 oktober i LSSG klubbstuga. Ytterligare information finns på hemsidan.

Van Carlzon



Räksafari Öppet hus



Varberg

Flottans Män och Tärnor deltog i sedvanligt Nationaldagsfirande, som ägde rum i Societetsparken med tal och musik. Alla närvarande kamrater njöt därefter av Bodils underbara jordgubbstårter med kaffe i FM-lokalen.

Torsdagen den 13 juni firade vi sommarens intåg med ett sillagille med sill och färskpotatis samt tillhörande drycker. Stämningen var hög och munter. Avslutningsvis höll Göran Nordblad ett föredrag om ”När Kina upptäckte världen på 1400-talet”, vilket var mycket intressant och lärorikt.

Varbergs kommun arrangerar varje år Gladjazzdag med musik på olika platser i staden. I år har man även arrangerat hamndagar med olika aktiviteter i hamnområdet. Vi från Flottans Män deltog i hamnpostering i hamnen i syfte att göra reklam för vår verksamhet och rekrytera nya medlemmar. Många var intresserade och vi har blivit några fler kamrater i föreningen.

Lördagen den 29 juni var vi bjudna till Carl-Anders Lundgren på lördagskaffe, mycket gott och trevligt. Carl-Anders berättade om sitt hem med anor från 1600-talet och guidade runt i huset och den prunkande trädgården, ett minne för de Flottans Män och Tärnor som hade möjlighet att delta.

Den 6 juli slog vi upp portarna i FM-lokalen i tullhuset för en loppmarknad. Med insamlade prylar av de mest skiftande slag försökte vi locka intresserade hamnflanörer att slå till och göra ett fynd och vi i FM förstärkte vår kassa.

Under juli har vår stora samlingslokal genomgått en uppfräschning i form av målning av tak, väggar och dörrar m.m. Varbergs kommun ombesörjde målning av tak och väggar och vi själva resten med utrymning och återställning av lokalen. Som tur var hade Gunnar Larsson tagit några bilder i lokalen, så att allting hamnade på rätt ställe. Nu ser vi fram emot kommande skeppskvällar och fester i vår fina samlingslokal.



Gunnar Larsson





Ängelholm

Betänk vad en sommar går fort och innan man anar, har juni och juli försvunnit och vi är redan inne i augusti, när dessa rader kommer till. En orsak, till att sommaren går fort, är, att det händer så mycket, som man vill vara med på. Skribenten tycker även om att bada i havet. Vilken härlig badsommare det varit!

Ett av våra sommarnöje i vår förening är öppet hus i vår Kajuta alla tisdagar i juli månad. I år blev det fem till antalet. Vi får då många trevliga besök, vilket även brukar resultera i nya medlemmar. Arrangemanget gynnades av vådrets makter förutom en regnskur den första av de fem tisdagarna. Vi bjöd som vanligt på kaffe och våfflor och vi visade Kajutan och informerade om vår verksamhet. Vår spargris i Kajutan tackar hjärtligt för många gåvor under dagarna.

Första söndagen i juli inledde vi med korum med vår egen sjömanspräst, Lennart Pettersson. Korumet genomfördes utomhus på vår innergård i ett strålande sommarväder, som kanske var i varmaste laget med tanke på Lennart, som förra året drabbades av sjukdom, som medförde inställt korum. Tack Lennart och välkommen åter efter din sjukdom.

Sedan förra krönikan har det hänt en hel del. Vi har deltagit i vårt Riksförsamling i Ronneby Brunn. Många föreningar tycker, att resorna blir både dyra och långa. Kanske kungliga huvudstaden i kombination med någon färja är den bästa lösningen.

Vi har även, som traditionen bjuder, deltagit i firandet av vår Nationaldag den 6 juni genom att marschera från Stortorget till vår fina Hembygdspark med hemvärnet och musikkåren i spetsen. Skribentens önskan är, att betydligt fler ställer upp i denna tradition. Väl framme svarar vi för att hissa flaggan och deltar i den allmänna flaggparaden. Efteråt bjuds på kaffe och kaka.

Vi har varit inbjudna av föreningen S/S Märthasällskapet på en bussresa till sjöräddningen i Göteborg tillsammans med Helsingborgs Sjöfartsförening. På såväl upp- som hemresan bjöds det på bussfika. Väl framme i Långedrag, där Sjärräddningens huvudcentral finns, fick vi en genomgång och information om, hur sjöräddningen är organiserad. Efter en välsmakande lunch på Långedragets vårdshus var det dags att gå ombord på räddningsbåten *Astra* av Rörö för en mycket givande sjötur i Göteborgs hamnar, som avslutades med ett besök på Maritiman, där vi bland annat gick ombord på jagaren *Småland*, det enda större örlogsfartyg, som bevarats. En annan jagare, *Uppland*, var med bland de 49 enheter, som deltog i Operation Kullen i Skälderviken 1955. Då hade vi både fartyg och manskap. Tack Gay Rosvall, medlem i FM, för en

trevlig och intressant utfärd till Sjärräddningen och Göteborgs hamnar. Sjärräddningen lever verkligen upp till sitt namn med den äran.

Den första juli var vi som vanligt inbjudna till vår vänförening Köge Marinförening söder om Köpenhamn. I vår kassörs Anders Ricks bil gick färden över Öresundsbron till Köge fram och tillbaka samma dag. Övriga i bilen var vår ordförande Lars, vår vice ordförande Claes samt skribenten. Det kan nämnas i sammanhanget, att Anders tillhör Sjärräddningen i Torekov. Anledningen till besöket var att delta i en minnesstund för ett sjöslag för mer än 300 år sedan i Köge Buk, där vi svenskar förlorade. Vid hamnen i Köge, där även Marinstugan är belägen, finns ett monument där en krans läggs ner varje år. Efteråt blev det samling i Marinstugan och en enkel måltid. Vid detta tillfälle passade vi på att dela ut Flottans Mäns hederstecken till Köges nye ordförande John Engskov. Vi planerar att bjuda

in representanter för Marinföreningen till oss på sensommaren 2014.

Fredagen den 2 augusti hade vi vår grillkväll i idealväder. Som vanligt lyckades vår grillmästare Björn med alla kvällens läckerheter. Kvällens gäster tackade med ett leve. Björn i sin tur berömde sina medarbetare, som bistått honom före, under och efter festen. Styrelsen har beslutat tilldela Björn Wictorin FM veterantecken för sina många insatser i vår trånga byssa under många år. Tack Björn!

Vi planerar för höstens föredrag. Titta på vår hemsida! Vi skall även delta i regionvästmöte den 5 oktober som vanligt i Göteborgs Marinstuga med halmstadsföreningen som arrangör.

Till slut hoppas och tror kåsören att sommaren och baden i hav och sjö kan fortsätta länge, innan hösten kommer.

Gunnar Gunnarson, text och foto



Vår ordförande Lars Linde fäster FM.hederstecken på Köges ordförande John Engskov. Vittne är kommandör Peter Stehr, chef för Sjövärnets Officer Skolor.



I Göteborgs hamn passerade vi Ebba Maersk, som med fyra kranar lossar cirka 17 000 containrar i rask takt. Fartyget är ett av de största containerfartyg som byggts. Ebba Maersk är 397 meter långt, 56 meter brett, har ett djupgående på 14 meter och ett displacement på 157 000 ton.



Att skapa en värld

Den här boken handlar om civil sjöfart. Boken har undertiteln – Stena Bulk, Concordia Maritime och marknadsföringens betydelse i tanksjöfarten 1982 – 2012.

Boken beskriver hur Stena Bulk och Concordia Maritime har gått från att ha ett brokigt urval fartyg med skiftande kvalitet i början av 1980-talet, till att idag ha en verksamhet, som omfattar nära etthundra fartyg, som marknadsförs som det senaste och bästa redarbranschen har att erbjuda dem, som vill frakta olja och andra produkter.

Boken är rikt illustrerad med utmärkta foton.

Författaren Thomas Taro Lennerfors är verksam som universitetslektor och docent vid Uppsala universitet, där han forskar, undervisar och skriver om ekonomi, teknik och etik.

Boken är tryckt med bidrag från Sjöhistoriska samfundet och Sune Örtendahls stiftelse och ingår i Forum Navale skriftserie som nr 46.

ISBN 978-91-86687-19-9. Breakwater Publishing.



Strömstad. Gränsstad i ofred och krig

Boken spanner över nästan 300 år, från 1660-talet till och med andra världskriget. Svenska och norska trupper

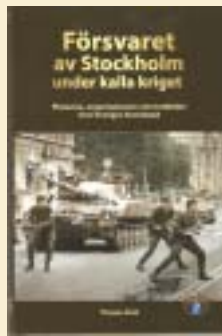
har kommit och gått. Åtskilliga gånger har gränsstaden skövlats, plundrats och bränts. Under 1900-talet har tre stora konflikter satt sin prägel på området; unionsupplösningen 1905 och de två världskrigen.

I boken beskrivs hur fiskeläget blev stad, om Karl XI:s krig på 1670-talet, om Tordenskiöld, om Gustav III:s teaterkrig m.m., men inte minst om ovan nämnda kriser under 1900-talet. Ett rikt bildmaterial förstärker intrycket av boken högst väsentligt.

Författaren, Nils Modig, är pensionerad kommandörkapten med officersexamen 1965. Han har under sin yrkesverksamma tid tjänstgjort vid Kustflottan, på staber och skolor samt på Sjöfartsverkets sjömätningfartyg. Han har vidare studerat militärhistoria på universitetsnivå. Sommarboendet i Strömstad har väckt hans stora intresse för historia.

Boken är tryckt med bidrag från Sjöhistoriska samfundet och Sune Örtendahls stiftelse och ingår i Forum Navale skriftserie som nr 45.

ISBN 978-91-85597-37-6. Warne förlag..



Försvaret av Stockholm under kalla kriget

Försvaret av Stockholm har gamla anor. Redan Gustav Vasa insåg behovet av ett fullgott försvar. Stadens geografiska läge med alla dess vattenvägar och

öar har verkligen satt försvarsplaneringen på sin spets.

I denna bok beskriver författaren Thomas Roth det tänkta försvaret av Stockholm, under den tid vi kallar Kalla kriget.

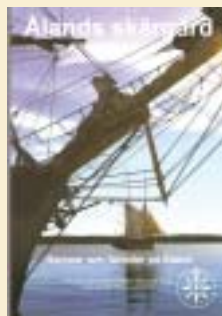
Det handlar inte bara om försvarsplaneringen av själva Stockholms stad utan jämväl åt skärgårdsförsvaret från norra Uppland till gränsen mot Götaland. Här finns Östersjöns största hamn, Sveriges största flygplats, plats för regering och riksdag och mycket annat av största vikt för att det svenska samhället skulle fungera i kris och krig. Allt detta måste försvaras till varje pris.

Författaren Thomas Roth, är 1.e intendent vid Armémuseum och reservofficer vid Livgardet. Han tar med in i en värld, som för de flesta är okänd. Det är en spännande resa från tiden före Andra världskriget till Kalla krigets slut, som läsaren får ta del av.

Thomas är en mästare i att vårda svenska språket, vilket jag tycker förhöjer läsvärdes avsevärt. Ett rikt bildmaterial förstärker också intrycket. Många bilder i boken är aldrig tidigare publicerade.

Boken är nr 36 i bokserien Försvaret och det kalla kriget (FOKK).

ISBN 978-91-86837-34-1. Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek.



Ålands skärgård

Årets upplaga av Svenska Kryssarklubbens årskrift handlar om Åland och dess skärgård, en av Östersjöns vackraste och mest omfångsrika.

Boken har undertiteln "Hamnar och farleder på Åland" och ger en utmärkt vägledning till en båtsemester i dessa farvatten. Men boken ger också värdefull information, även för den som inte tänker besöka området i egen båt.

Väktagna foton förstärker intrycket väsentligt.

ISBN 978-91-86548-95-7. Svenska Kryssarklubben och PQR förlag.



Snuskburken

Det har sagts många gånger; en dålig fartygschef kan man stå ut med, men en dålig skeppskock är en katastrof.

I Snuskburken, militärhis-

torisk matnostalg, får vi följa den militära mathållningen genom sekler. Så här skriver författaren själv om boken:

Den militära mathistorien har gått från hedarnas matlagning över öppen eld i kokgropar till den moderna soldatens frystorkade lättviktsförpackning, som bara kräver vatten.

Några exempel på innehållet är Militär mat och mathushållning, Soldaten och maten, Ärtsoppa, Malajen, är det ett folkslag?, Recepten, Vårt dagliga bröd etc.

Et kapitel handlar om Mat ombord eller vid kaj.

Det här är verkligen matnostalg. Boken kan med fördel läsas lite po om po och den väcker utan tvekan minnen till liv, oavsett hur man utspisats i det militära systemet.

Författaren Leif Högberg har tidigare gett ut ett antal böcker, de flesta inom befästningskonsten. I detta sammanhang ska särskilt nämnas hans bok om Muskö.

ISBN 978-91-976075-3-7. Fort & Bunker.

Bokpresentatör Olle Melin



En örlogskaptens berättelser

En örlogskaptens berättelser av Bo Asplund är en samling upplevda episoder i och utom tjänsten vid flottan. Resan börjar i gruvorten Boliden och går via timmerflottningen i Skellefteälven till kungliga flottans fartyg, landförband och utbildningsanstalter.

Den röda tråden i berättelserna, som omspinner ett halvt sekel, är kamratskap, trivsel och humor. Boken är lättläst och kan med fördel läsas i omgångar. En mängd dråpliga episoder från livet i flottan ger läsaren ett gott skratt och säkert är det många, som känner igen sig.

För att citera Fritiof Nilsson Piraten; *Allt har hänt men allt har ännu inte berättats*. I den här boken har mycket berättats och det är med nöje man läser den.

Boken är den sista utgåvan av Marinlitteraturföreningen. (Se artikel på annan plats i tidningen).

ISBN 91-85944-44-0

Födelsedagar Vi hyllar



95 år född

19181120 Kapten Lennart Alexandersson BANDHAGEN

90 år född

19231029 Tulltjänsteman Reidar Carlsson FARSTA
19231101 Knut Krantz NYNÄSHAMN
19231111 Lantbrevbärare Ossian Nilsson KRISTIANSTAD
19231115 Karl-Gustaf Svensson HALMSTAD
19231130 Bergsing Björn E S Lindblom GÖTEBORG
19231203 Henrik Pettersson VÄTÖ
19231208 Karl-Eric Hedin ÄNGELHOLM
19231212 Kommendörkapten Ingemar Lilius JÄRFÄLLA

85 år född

19281003 Kapten Sven Loman VÄSTERHANINGE
19281101 Sjöingenjör Per-Olof Eriksson V FRÖLUNDA
19281111 Radioassistent Bengt Nordlöf JOHANNESHOV
19281116 Ingenjör Bengt Strelert KARLSKRONA
19281123 Ingenjör Olov Drebäck ALFTA
19281203 Konteramiral Ola Backman VÄSTERHANINGE
19281210 Löjtnant Hans Ahlzen TUNDELSTA
19281217 Moje Wickström SOLNA
19281222 Torild Eriksson NORRTÄLJE
19281226 Per-Gösta Nilsson ÖSTERSUND

80 år född

19331004 Förman Lars Sjöberg BANDHAGEN
19331019 Rune Kollberg MUNKEDAL
19331026 Erkki Anttila ESKILSTUNA
19331030 Reparator Bruno Andersson KRISTIANSTAD
19331110 Holger Thufvesson STOCKHOLM
19331111 Bo Brännström VALLDA
19331116 Esko Kiivijuu TORSHÄLLA
19331123 Pensionär Bert Lundahl SUNDSVALL
19331203 Kronolots Kenneth Melander SUNDSVALL
19331211 Herr Bert Thelander SUNDSVALL
19331218 Tor Magnusson DEJE
19331227 Tage Andersson V FRÖLUNDA
19331231 Åke Söllvander VÄSTERFÄRNEBO

75 år född

19381001 Mats Björklund STOCKHOLM
19381006 Karl-Erik Borg KIL
19381009 Ingenjör Sture Bergman BROMMA
19381013 Avdelningsdirektör Sven-Erik Karlsson RÖNNINGE
19381014 Valter Johansson STAFFANSTORP
19381016 Bengt Asterling VARBERG
19381026 Willy Linden NORRKÖPING
19381028 Sven Sahlsten LIDKÖPING
19381101 Kommendör Örjan Sterner HANINGE
19381101 Ingvar Nilsson GUNNEBO
19381103 Christer Ander BLIDÖ
19381103 Oswald Feldin SOLLENTUNA
19381105 Anna Kuylenstierna MALMÖ
19381106 Charkuterist Carl-Gustaf Hjelm UDDEVALLA
19381106 Ombudsman Ingemar Gustavsson FLEN
19381108 Björn Rimér KARLSHAMN
19381108 Eddy Borg FILIPSTAD
19381112 Börje Kjellstenius BILLDAL

19381112 Sjökapten Björn Carlgren NORRKÖPING
19381113 Bankdirektör Ulf Heumann STOCKHOLM
19381114 Lektor Erland Mattsson GODBY
19381117 John Sjölin HALMSTAD
19381117 Göte Nilsson RAMDALA
19381118 Örlogskapten Björn Fornander FÄRENTUNA
19381201 Hans Segertoft VÄNERSBORG
19381208 Gunnar Bäverstig HELSINGBORG
19381215 Pastor Stig Hedberg VAXHOLM
19381225 Ingemar Holm LYSEKIL
19381226 Jan Sjögren HALMSTAD
19381227 Bert Rosqvist HANDEN
19381227 Örlogskapten Åke Hörnqvist VÄSTERHANINGE

70 år född

19431003 Christer Widgren VÄSTERHANINGE
19431003 Kommendörkapten Per Wahlberg STOCKHOLM
19431006 Anders Karlsson NORRKÖPING
19431006 Klas Linne NORRKÖPING
19431007 Kommendör Ulf Edman DJURSHOLM
19431008 Göran Harrisson LYSEKIL
19431014 Löjtnant Lars-Eje Johansson PARTILLE
19431016 Undervisningsråd Leif Aljered JÖNKÖPING
19431016 Sjöman Christer Jönsson STOCKHOLM
19431016 Pensionär Bengt Jansson STOCKHOLM
19431018 Representant Johnny Schmidt SÖDERTÄLJE
19431019 Kåre Andersson LINDOME
19431020 Mac Gotthard STOCKSUND
19431022 Rune Andersson STOCKHOLM
19431023 Snickare Kent Andreasson HAVERDAL
19431023 Nils-Håkan Håkansson KARLSHAMN
19431023 Anders Rylander NYKVARN
19431101 Hasse Ohlsson LYSEKIL
19431102 Löjtnant Eilert Persson ÅRSTA
19431104 Jonny Andersson HAGFORS
19431104 Jan Dahlberg HÄSLEHOLM
19431106 Rolf Carlsson V FRÖLUNDA
19431107 Kapten Hans Melin KARLSKRONA
19431110 Daag Pedersén SLITE
19431110 Montör Erling Olsson LYSEKIL
19431110 Kommendörkapten Göran Palmedal NYNÄSHAMN
19431110 Leif Erik Cederberg SEGELTORP
19431114 Tekniker Ragnar Sköld STENHAMRA
19431114 Advokat Nils Hansson HÄRNÖSAND
19431116 Kommendör Anders Stävberg HÄGERSTEN
19431118 Ulf Larsson STOCKHOLM
19431121 Leif Lirfeldt KOLMÅRDEN
19431126 Lotsbiträde Tony Svahn VARBERG
19431129 Jan-Anders Rydmark HÄRNÖSAND
19431130 Håkan Hoffert KARLSKRONA
19431202 Kock Kenny Nilsson GÖTEBORG
19431203 Sjökapten Kjell Nordström SUNDSVALL
19431205 Björn Olander VÄSTERHANINGE
19431205 Marindirektör Jörgen Persson NÄTTRABY
19431205 Pensionär Leif Otto Ohlsson NYHAMNSLÄGE
19431206 Ingenjör Sven Stene KIVIK
19431209 Skeppare Helge Nilsson FAGERVIK
19431210 Gunnar Jensengård KARLSTAD
19431218 Klas Peterson STUREFORS

19431220 Flaggubåtsstyrman Janne Jonsborg VADSTENA
19431220 Janåke Jonsborg VADSTENA
19431220 Befälhavare Tore Sundström GÄLLNÖ BY
19431220 Jan Sjöbeck TRELLEBORG
19431222 Produktionstekniker Sven-Olof Olsson MARIEHOLM
19431224 Jan-Olof Månson MOHOLM
19431224 Jan-Olof Månsson MOHOLM
19431224 Lars-Olof Johnson KARLSKRONA
19431227 Gunnar Johansson VÄSTERVIK
19431228 Salsvakt Sjöfartsmuseet Berne Grönqvist GÖTEBORG
19431230 Marknadschef Leif Lindberg NACKA STRAND
19431231 Bert-Erik Karlsson HALMSTAD

65 år född

19481011 Uno Remmert HANINGE
19481022 Roger Thörn HISINGS BACKA
19481027 civ.ing Håkan Olofsson STOCKHOLM
19481031 Kapten Phillip Nielsen LYCKEBY
19481105 Örlogskapten Krister Karlsson V FRÖLUNDA
19481107 Pensionär Inger Hellström SÖDERTÄLJE
19481113 Kurt Valter Alfredsson ÄNGELHOLM
19481115 Ingemar Ernberg ENEBYBERG
19481116 Rolf Karlsson HALMSTAD
19481118 Mats Eliasson MOHEDA
19481120 Tryckeritekniker Sven Reinart Bergsten SUNDSVALL
19481124 Karin Bengtsson ÄNGELHOLM
19481125 Marianne Hermin NYNÄSHAMN
19481203 Sjökapten Jan-Olov Edin SUNDSVALL
19481213 Kenneth Nilsson V FRÖLUNDA
19481223 Hans Wikman HÄRNÖSAND
19481225 Bo Tjällström NORRKÖPING
19481230 Roland Pettersson VISBY

60 år född

19531014 Lennart Hellkvist TÄRNSJÖ
19531019 Kent Jönsson TRELLEBORG
19531020 Åke Schollin HÄGERSTEN
19531023 Linda Leibing Hedén NYNÄSHAMN
19531024 Ulf Berglund ÖRNSKÖLDSVIK
19531031 Göran Johansson ISTORP
19531101 Sjöingenjör Jörgen Eriksson VÄSTERVIK
19531104 Lars-Olof Traung GÖTEBORG
19531104 Leif-Erik Tullock SKÄRHAMN
19531104 Carl-Gustav von Konow LYSEKIL
19531109 Hans-Åke Berndt LOMMA
19531125 Jörgen Ericsson BROMMA
19531202 Löjtnant Anders Eriksson RÖDEBY
19531230 Brandförman Van Carlzon BRASTAD

50 år född

19631007 Kenneth Sandås TULLINGE
19631007 Kenneth Sandås TULLINGE
19631014 Kock Lars Westerlund VENDELSÖ

40 år född

19731115 Henrik Hellström ÅKERSBERGA
19731126 Fredrik Stangebye TUMBA

Nya medlemmar

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

Halmstad

Rasmus Axell
Lennart Franz
Frank Modin
Sven Åkerström

Haninge

Dan Karlman

Härnösand

Börje Karlsson

Karlskrona

Elving Gustafsson
Thomas Abrahamsson
Kjell Andersson
Ingmar Johansson

Norrtälje

Christer Sundberg

Lysekil

Klas Wikström
Lars Häller

Stockholm

Marina Backer Skaar

Södertälje

Inger Hellström
Anders Andersson
Christer Andersson
Leif Boda

Jane Westerberg

Håkan Ågren

Västerås

Dag Svedung
Tommy Blomqvist

Växjö

Bengt Oscarsson
Mats Falk

Norrköping

Leif Holm
Hans Ahlström
Lars Burack
Martin Hjort

Karlstad-Värmland

Stefan Norström
Hans Bäckfalk

Malmö

Sune Andersson

Avlidna kamrater

Karl-Göran Ahlin NACKA
Född den 20 oktober 1923 Avliden den 28 maj 2013
Ebbe Andersson KARLSKRONA
Född den 6 november 1935 Avliden den 30 juli 2013
Karl Andréasson YSTAD
Född den 25 januari 1926 Avliden den 16 april 2013
Evert Gustafsson LAHOLM
Född den 8 juli 1933 Avliden den 14 juni 2013
Chaufför Lennart Henriksson SÖDERTÄLJE
Född den 29 juli 1939 Avliden den 16 juni 2013
Bertil Jemseby VÄTÖ
Född den 7 mars 1940 Avliden den 2 april 2013
Nils-Erik Karlsson VÄSTERÅS
Född den 8 oktober 1920 Avliden den 25 juli 2013
Stellan Karlsson LYSEKIL
Född den 7 april 1945 Avliden den 30 juli 2013

Lennart Kihlberg ASKIM
Född den 12 augusti 1918 Avliden den 4 april 2013
Maskinist Sören Kullman WAXHOLM
Född den 5 mars 1934 Avliden den 1 maj 2012
Direktör John Larsson DANDERYD
Född den 11 september 1919 Avliden i maj 2013
Löjtnant Åke Larsson VÄSTERHANINGE
Född den 17 april 1927 Avliden den 17 juli 2013
Lennart Möller GÖTEBORG
Född den 27 maj 1922 Avliden den 25 maj 2013
fd Stationsmästare Stig Tjäder UPPSALA
Född den 14 november 1915 Avliden den 12 juni 2013
Ove Zachrisson INGELSTAD
Född den 17 mars 1946 Avliden den 4 juni 2013



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.

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 5 november.

Lennart Bresell
Kansliet

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	Dagsverkswägen 14	134 65	INGARÖ	forslund1@tele2.se
Vice förb.ordf	Jan Wikberg	063-12 95 62	Spovvägen 33	831 62	ÖSTERSUND	janwikberg35@gmail.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	070-774 31 83	Balingsnäs vägen 92	141 34	HUDDINGE	lennart.bresell@telia.com
Medlemsregister	Lennart Bresell	070-774 31 83	Balingsnäs vägen 92	141 34	HUDDINGE	lennart.bresell@telia.com
Infoansvarig	Bo Schagerberg	08-530 447 57	Månbergsvägen 4	140 39	NYNÄSHAMN	bo.sch@bredband.net
Webbmaster						
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	janwikberg35@gmail.com

Region Mitt

Representanter i förbundsstyrelsen: **Örjan Sterner, Bo Schagerberg och Lars Engvall.**

Gotland	Olof Berglund	0498-21 51 75	Lyegatan 22	621 43	VISBY	berglund.olof@telia.com
Föreningslokal:	Marinstugan	070-164 79 24	Södevägen 56 B	621 58	VISBY.	(Stugvärdens hemtelefon)
Haninge	Lars Engvall	08-777 95 26	Lilla Hundens gata 422	136 64	HANINGE	engvall.lars@telia.com
Norrköping	Robert Hillgren	070-836 59 92	Utsätter 9	610 28	VIKBOLANDET	robert.hillgren@telia.com
Föreningslokal:	Marinlokalen	011-13 84 25	Saltängsgatan 48	602 38	NORRKÖPING.	flottansman@telia.com
Norrälje	Kenneth Lundgren	0176-23 48 36	Floragatan 9	761 31	NORRTÄLJE	kenneth.lundgren44@gmail.com
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
Kansli	Flottans Män	08-611 10 11	Teatergatan 3	111 48	STOCKHOLM.	sthlm@flottansman.se
Södertälje	Thomas Westerberg	073 7463669	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: **Carl-Erik Edström och Rolf Pärnhem.**

Kalmarsund	Benkt 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	Göran Löfgren	0455-150 12	Alebrunnsvägen 26	371 42	KARLSKRONA	goran.lofgren@tele2.se
Kristianstad	Lars-Ingvar Elofsson	044-23 50 31	Byastensvägen 10	291 77	GÅRDS KÖPINGE	navyman@tele2.se
Malmö	Jörgen Persson	0413-603 44	Vångavägen 9	241 32	ESLÖV	malmö@flottansman.se
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	Sten Svensson	0470-811 74	G:a Teleborgsvägen 12	352 55	VÄXJÖ	leifcarlsson41@hotmail.com

Region Väst

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

Göteborg	Bertil Andreasson	031-29 37 57	Stenängens lycka 18	423 36	TORSLANDA	bertil.andreasson@comhem.se
Föreningslokal:	Marinstugan	031-29 07 23	Örlogsvägen 6, Nya Varvet.	426 71	V.FRÖLUNDA	flottansmangoteborg@telia.com
Halmstad	Kjell Jönsson	035-13 01 44	Norra vägen 21	302 32	HALMSTAD	kjellgudd@gmail.com
Föreningslokal:	Marinstugan	035-10 84 22	Dragvägen	302 38	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	Stinsgatan 2	652 26	KARLSTAD	gote.rahm@live.se
Lysekil	Jackie Lindebäck	0523-133 60	Dalskogen 169	453 41	LYSEKIL	jackie@bpplast.no
Varberg	Göran Andersson	0340-67 10 40	Anders Petters gata 6	432 54	VARBERG	elg07@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	0768-49 48 61.	Östergatan 89	262 00	ÄNGELHOLM.	

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

POSTTIDNING B

Mästare på autonoma system

Kockums AB har ändrat namn till ThyssenKrupp Marine Systems AB, men vi behåller samma fokus på marin högteknologi i världsklass – på ytan och under. Vi konstruerar, bygger och underhåller fartyg, ubåtar och örlogsmarina system med avancerad smygteknik. Verksamheten bedrivs i Sverige i Malmö, på Muskö och i Karlskrona

Piraya är vår senaste testplattform för autonoma system. Programmerbara, självgående farkoster som kan utföra farliga eller monotona arbetsuppgifter. Tillämpningarna finns både inom det militära och i det civila.

kockums.se



Skönt att vara senior en vardag på Brunnen...



Senior vardag helpension från 1995:-

- Pris per person
- Logi med del i dubbelrum två nätter
- Två frukostbuffé
- Två lunchbuffé
- Två 3-rättersmiddag
- Fri entré till Spa samt badrock & tofflor

Ankomst: Söndag-torsdag
(gäller 19/8-14/11)



Boka i dag på:

www.ronnebybrunn.se

0457-75000

info@ronnebybrunn.se

