

FLOTTANS MÄN

KAMRATSKAP

ÖRLOGSTRADITION

SJÖFÖRSVAR

Nr 3 2014



FLOTTANS MÄN

Tidskrift för Flottans Mäns Riksförbund

Nr 3 sept 2014

Årgång 80

ISSN 0015-4431



Förbundets Høge Beskyddare:

AMIRALEN H.M KONUNG CARL XVI GUSTAF

Rikshedersordförande:

JAN THÖRNQVIST

MARINCHEF



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 kronor/år. 4 nummer.

Kostnad lösnummer 60 kronor.

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
Nordiskt möte i Göteborg	4
HMS <i>Najaden</i>	6-8



Minsvepartjänst på M1	12-13
Krigsutbrottet 1914	18-19
Vad en gammal bild kan berätta	21



Här startade andra världskriget	22-24
Marindagen i Karlskrona	26-27



Nya böcker	28-29
Järnvägstunneln i Karlskrona	30-33
Högvakt i sommarvärme	34-35



SAAB/Kockums invigt	36-37
Världens största kanon	38-39
Lokalföreningarna	40-47

Omslagsbild:

Marinens Musikkår genomförde 11 dagars högvakt de sista dagarna i juli. Här ses kåren på Norrbro måndagen den 28 juli. I täten flaggtrumslagaren Karin Svensson
Foto Olle Melin

Nummer 4 2014 utkommer i dec. Manusstopp den 15 nov

Havet skiljer inte länder åt det förenar

Den här sommaren är juli månad den varmaste på över 80 år. Under juni låg temperaturen på måttlig nivå och regnet föll med jämna mellanrum och trädgården var grönnare och lummigare än på många år. Sen kom juli med rekordhöga termometerutslag och fullständig torka under fyra veckor; allt gulnade på tomten och löven föll av träden. Det som såg lovande ut i juni, bland annat mängden blivande frukter på vårt plommonträd, vissnade bort och försvann. Det blev inte riktigt vad vi hoppades på!

Under försommaren talade våra politiska ledare om ett förstärkt försvarsanslag och nyanskaffningar av viktig materiel. När sedan de utlovade anslagshöjningarna granskades av pressen, visade det sig, att de åts upp av en indexreglering, som istället gav en faktisk reduktion av försvarsanslaget. Det blev inte riktigt vad vi hoppades på!

Ungefär i den vevan nåddes vi av beslutet, att de små bevakningsbåtarna, som har utnyttjats i övervakning av vårt sjöterritorium, utgår ur organisationen och ersätts av en modifierad korvett. Förvisso ett större fartyg med väsentligt högre kapacitet och bättre uthållighet än de utgående bevakningsbåtarna, men en köl ersätter sex, när vi egentligen borde öka antalet fartyg för att ha en bättre kontroll på sjövägarna och vårt sjöterritorium.

Samtidigt fortsätter och eskalerar konflikten i östra Ukraina. Ett civilt passagerarplan tillhörig annan nations flygbolag skjuts ner och retoriken mellan Ryssland och västvärlden börjar närma sig en kalla kriget nivå. Även på andra ställen i världen pågår fullt utvecklade krig och vårt västra grannland utsätts för terrorhot med mycket hög beredskap som följd.

Vad händer i Sverige? Ingenting! Debatten avstannar i det sommarstängda landet och regeringen kan andas ut; efter en stundtals hård försvarsdebatt där vi tvingades lova vissa höjningar, kom vi undan den här gången också utan att behöva göra något! Av de aviserade tillskotten blev det visst inte ens en tumme!

Varför inser inte ledande politiker, att något måste göras? Saknas viljan, förstår man inte nödvändigheten av att kunna hävda territoriet och säkra landets oberoende eller sitter beslutsfattarna inne med sådan information, att deras agerande (brist på) är försvarbart? Den lilla flottan Sverige har idag och det fåtal handelsfartyg, som seglar under svensk flagga, innebär, att Sverige är mycket känsligt för störningar av importen och exporten.

Under ett sommarprogram i radions P1 yttrade den kåserande sommarprataren att "det är bara havet som skiljer Sverige från de baltiska staterna". Havet skiljer inte länder åt, det förenar. Om det här är en allmänt ut-

bredd uppfattning i vårt land, att havet skiljer istället för att förena, är det kanske här, som en del av svaret finns att hämta. Är vi så fast i järnvägar, landsvägar och flygtransporter, att vi inte fullt ut förstår, vilken betydelse havet och sjövägarna har? Vårt geografiska läge och vårt stora importberoende visar entydigt på detta. Men om havet skall förena och vara en länk för samfärdsel och handel, måste vi förstå, att det är nödvändigt med en stark flotta för att övervaka och kontrollera sjövägarna och säkra vår import. Havet och sjövägarna har sedan urminnes tider utgjort de främsta och mest kostnadseffektiva handelsvägarna och gör så än idag.

Men det räcker naturligtvis inte med en stark flotta, som möjliggör handel och samfärdsel över havet. Vi måste också ha en handelsflotta med svensk flagga hisad. Under tidigt 70-tal skedde en radikal förändring av villkoren för svenska sjömän, vilket fick till följd, att de svenska redarna började flagga ut sina fartyg och bemanna dem med icke svenska besättningar. Idag har vi en mycket decimerad handelsflotta jämfört med för cirka 40 år sedan. Kanske är det dags att diskutera förändrade villkor för den svenska sjöfartsnäringsen och göra det mera attraktivt och lönsamt med svenska fartyg.

Det är väl också dags att inse, att det gigantiska experimentet med ominriktningen av Försvarsmakten mot ett insatsförsvar med huvudinriktning mot internationella uppdrag ("fred skapas bäst genom internationella insatser"), som nu har pågått alltför länge, är ett misslyckande och därför måste avbrytas. Försvarsmakten bör snarast åter ges sin traditionella roll att försvara landet och med den utveckling och de skeenden, som vi ser i vår omvärld i skrivande stund, kan tiden vara knapp och en ominriktning mot ett starkt nationellt skalförsvar bör omedelbart inledas.

Johan Brund



Nordiska Marina Mötet i Göteborg

13- 15 Juni 2014.

2014 var det Sveriges tur att stå för inbjudan till Nordiska Marina mötet, som kom att äga rum i Göteborg 13 – 15 juni. Samling skedde på Kärningberget, där Göteborgs garnison huserar.

Varje land fick anmäla max 15 deltagare och delegaterna anlände till Göteborg med olika färdsätt. För det utmärkta arrangemanget svarade Flottans Män Göteborg med Bertil Andreasson i ledningen. Efter inkvartering på kasern serverades lunch på militärrestaurangen, varefter samling skedde i Bohussalen, där deltagarna hälsades välkomna av riksordförande Johan Forslund och information gavs om Göteborgs garnison av kommandörkapten Sebastian Arby. Därefter följde busstransport till Flottans Mäns marinstuga och kaffe. Lite senare blev det gemensam marsch med de nordiska flaggorna i täten till Nya varvets Kyrkogård och Ulvenmonumentet för kransnedläggning. Senare på eftermiddagen gjorde vi en intressant rundvandring på Nya varvets område följt av en superb middag i marinstugan. Efter middagen njöt vi av trevlig musikunderhållning av Flottans Mäns musikanter, vilket verkligen uppskattades. Efter Johan Forslunds tack till musikanterna var första dagens program slut.

Efter frukost började andra dagen i "Götet" med en busstur till Säve flygfält, beläget i utkanten av Göteborg och en gång plats för Kungliga Göta flygflottilj, F 9, som lades ned 1969. År 1942 blev denna flottilj troligen en av världens första med en skyddad berghangar och 1955 invigdes den större underjordiska hangaren av Kung Gustaf VI Adolf. Nya Bergets hangar var på 22 000 kvadratmeter. Den skulle ge skydd mot kalla krigets atombombshot för vårt flygvapens stolthet, J 29 Flygande Tunnan. Flygfältet på Säve är idag Göteborgarnas City Airport och den stora berghangaren utgör platsen för Aeroseum, även kallat Flygets upplevelsecenter. Verksamheten drivs av en stiftelse, som bildades 1999 för att bevara den historiska berganläggningen. Det blev några allt för få timmar för att kunna tillgodogöra sig allt, som Aeroseum hade att bjuda. Vår ciceron var Roger Eliasson, en av stiftelsens grundare. Besöket avslutades med lunch.

Nästa studiebesök gick med buss till Göteborgs hamnar, vårt lands största hamnområde och med en enorm kapacitet. Planeringschefen Erik Niklasson på APM Terminal berättade bl.a., att vi exporterar mer, än vi importerar och det mesta via containrar. Han nämnde även, att vår näst största hamn i detta avseende är Helsingborg och på tredje plats kommer Gävle. Efter denna intressanta genomgång gick färden åter till Bohussalen, där dagar-

na i Göteborg analyserades. Senare på lördagskvällen rullade vår buss till Arendal och Hotell Arken, där det serverades en läcker måltid som högtidlig avslutning på de Nordiska Marina dagarna. Under kvällens måltid fick de Nordiska Ledarna motta Hedersankare och Bror Westerholm från Finland Hederstecken.

Nästa gång, 2016, står Norge i tur att arrangera.

Foto: Gunnar Gunnarson

Gunnar Gunnarson



Våra nordiska delegationsledare. Från vänster Johan Forslund, Kjell Olsen Norge, Jens Ole Løje Jensen Danmark och Olavi Niskanen Finland



Inför kransnedläggning på Nya Varvets kyrkogård med den nordiska fanborgen



Roger Eliasson framför J 29, Flygande Tunnan



Sveriges Militära Kamratföreningars Riksförbund

Till Kamratföreningar ingående i SMKR

Jag vill börja med att tacka för förtroendet att bli vald till ordförande för Sveriges militära kamratföreningars riksförbund.

Jag är själv medlem i fyra kamratföreningar, som väl symboliserar min militära karriär. Jag är medlem i Lapplands jägare, eftersom jag ryckte in på Jägarskolan som värnpliktig, jag är medlem i Sveagardesföreningen eftersom jag har varit pluton-, kompani- och bataljonschef på Livgardet. Jag är medlem i Hallands regemente och Hallandsbrigadens kamratförening, eftersom jag var brigadchef där och jag är medlem i Södra skåningarna, eftersom jag var regementschef på P7. Jag har också varit ordförande i Hallands regemente och Hallandsbrigadens kamratförening och Södra skåningarna. Vidare har jag tjänstgjort på Infanteriets officersskola, Försvarshögskolan samt ett antal perioder på Högkvarteret. Jag avslutade min militära karriär som chef för Säkerhetsinspektionen för drygt ett år sedan. Numera driver jag en konsultfirma inom bland annat ledarskap och krishantering.

Genom erfarenheter från mina två ordförandeskap har devisen "värna kamratskapet och samhörigheten med de som tjänstgör och med de som har tjänstgjort" blivit det viktigaste för mig. Denna devis omfattar självklart även våra veteraner. När jag valdes till ordförande för Södra skåningarna våren 2009, blev veteranfrågan en mycket stor drivkraft för mig.

Inom Södra skåningarna blev FS 20 en start att arbeta med ett nytt fokus på våra veteraner. En tydlig och viktig framgångsfaktor var att tidigt skapa lokala stödgrupper. Dessa finns i Helsingborg, Hässleholm, Kristianstad, Ystad, Malmö samt Revingehed/Lund. Just Revingehed/Lund blev spindeln i nätet för att hålla kontakt med andra kamratföreningar.

De lokala stödgruppernas huvudsakliga uppgifter är främst att samordna stödet för soldater, officerare och inte minst deras anhöriga. Enkelt uttryckt handlar det om att länka ihop ett uppkommet behov med någon form av expert eller företag för att stödja soldaten och/eller deras anhörig. Stödgrupperna skall arbeta långsiktigt och på så sätt kunna vara C P 7:s "förlängda arm". Vid akuta situationer stödjer stödgrupperna C P 7:s arbete. En stor fördel med att kamratföreningen har aktiva stödgrupper är, att arbetet kan ske snabbt, enkelt och utan ett antal byråkratiska problem.

Utgående från mina erfarenheter från Södra skåningarna ser jag fyra tydliga motiv för SMKR och tillhörande kamratföreningars arbete:

1. att värna kamratskapet och samhörigheten med de som tjänstgör och med de som har tjänstgjort.

2. att vara en bra kamratstödjare.

3. att ta till vara och lyssna på de erfarenheter som våra soldater har med sig.

4. Och sist, men inte minst, att stödja alla oroliga anhöriga med att hitta bra lösningar i vardagen. Samtidigt, som vi gör detta, måste vi fortsätta vårt betydelsefulla arbete med att värna våra förbands traditioner.

Jag vill understryka, att medlemmar i kamratföreningarna inte skall ägna sig åt någon form av kamratstöd, som de inte har kompetens för. Avlastningssamtal, fördjupat krisstöd och kristerapi är något för personer, som har en adekvat utbildning för att genomföra dessa former av stöd. Vad alla dock kan göra är att uppmuntra veteranen till att själv ha en öppen attityd, vara öppen med sina reaktioner, skriva av sig, ägna sig åt fysiska aktiviteter och använda sig av olika former avslappningsövningar.

Nästa steg är det vardagliga spontana kamratstödet, att lyssna aktivt – alltså att lyssna största delen av samtalet och att prata eller fråga max 20 procent av tiden. Ställ öppna frågor, alltså korta frågor, som ofta börjar med vad, när eller hur. Undvik att börja prata om dig själv och dina egna upplevelser, även om du varit med om liknande händelser. Ett kamratstödjande samtal kan ta 10-30 minuter och bör genomföras spontant på en ostörd plats.

Avslutningsvis vill jag understryka betydelsen av att vi fortsätter att bygga ut vårt nätverk av kamratföreningar. Det innebär att vi kan stötta våra medlemmar och deras anhöriga på ett systematiskt sätt över hela Sverige.

Ju fler vi blir och ju mer vi engagerar oss, desto bättre stöd kan vi ge våra kamrater. Delge gärna era goda idéer och goda arbete på vår hemsida. Goda idéer har en stark förmåga att sprida sig som ringar på vatten!

Anders Emanuelson
Ordförande SMKR





Bild av Najaden vid Slottet. I bakgrunden ångaren Hernodia. Föreningen Gamla Halmstads samling. Fotograf okänd

HMS Najaden

Donationen som blev Halmstads symbol

Den här artikeln har tidigare funnits i reklambladet 7 dagar i Halmstad och är skriven av Tore Christianson. Artikeln återges med vederbörligt medgivande.

1896 - *Najaden* kölsträcks på Karlskrona varvet

1897 - Torsdagen den 11 februari, en råkall dag och isen har denna kalla vinter lagt sig och blivit tjock. Flottans nya övningsfartyg *Najaden* skall sjösättas och därför har en ränna tagits upp, för att få fartyget i sjön. Sjösättningen har väckt stort uppmärksamhet och massvis av Karlskronabor har samlats för att se denna händelse. Sakta, men bestämt glider *Najaden* värdigt ner i Östersjöns iskalla vatten.

1897 - 1938 Varje sommar under 3 månader användes fartyget för seglingsutbildning av skeppsgossar. Besättning var 20 befäl och cirka 100 skeppsgossar mellan 15-17 år. Skeppsgossekåren var en organisation inom svenska flottan från 1685 och den började att avvecklas 1937, för att helt upphöra 1939. Lägsta ålder under 1900-talet för att antas var 15 år. Första året kallades

skeppsgossen för kanin, andra året var han flagghane och tredje året gammal grabb. När en skeppsgossen hade blivit 18 år, blev han karlskriven, vilket innebar, att han lämnade skeppsgossekåren, blev matros i örlogsflottan och kontraktsbunden på sex år. Seglatserna med skeppsgossarna utgick från Karlskrona, huvudsakligen utmed svenska väst och ostkusten, men även de nordiska länderna, Baltikum, Tyskland, Holland och Storbritannien besöktes under dessa år.

1938 -1945 Under andra världskriget var fartygets uppgift först att tjäna som logementsfartyg för beredskapspersonal och senare bogserades hon till Torekovs hamn, för att där tjäna som spärrfartyg. Under åren i Torekov blev *Najaden* mycket illa åtgången och hon såldes för upphuggning. Köpare var den i Halmstad välkände grosshandlaren Bernhard Aronsson.

På initiativ av sjökapten C.O. Johnsson väckte intresserade personer i staden ett förslag, att skeppet skulle förvärfas av Halmstads stad, restaureras och uppläggas i Halmstad. Deras tanke var, att på så sätt rädda det gamla fartyget, som var sällsynt vackert och det skulle då bli ett förnämligt minne av den svenska marina segelflottan. Samtidigt skulle det tillföra hamnen ett stort skönhetsvärde och därmed kunna bli en verklig turistattraktion. Man hade också tänkt sig, att skeppet skulle kunna användas på ett inkomstbringande sätt såsom café & konditori, sjöfartsmuseum, uthyrning av lokaler till intresserade föreningar etc. Avsikten var, att kostnaderna skulle bestridas genom bidrag från allmänheten och anslag av staden. Bernhard Aronsson förklarade sig då villig, att donera skeppet i befintligt skick, om förslaget kunde genomföras och att staden åtog sig att restaurera fartyget.

I donationsbrevet står det bl.a, att fartyget skall tjäna



Najadens stapelavlöpning i Karlskrona 1897. Fotograf okänd

som ett monument över svenskt sjömanskap och den svenska flottan. Detta förstår nog inte alla riktigt, vad det betyder. Halmstad var i början på förra seklet den tredje största staden i landet, när det gällde antalet hemmahörande segelfartyg och otaliga är de Halmstadpojkar, som fick sin seglingsutbildning på *Najaden*. Det var en tuff utbildning, som gjorde pojkar till män, sjömän. De fick lära sig grunderna och det viktiga lagarbete, som fordras för att ett segelfartyg skall kunna segla på ett säkert sätt. De fick också lära sig att lita på sina kamrater och själva vara pålitliga, för många gånger hängde livhanken på detta. Det fanns en samhörighet mellan allt sjöfolk som de i Kungl. Flottan, handelsflottan, lotsar och fiskare. De litade på varandra och hjälpte den, som kom i nöd, för vem skulle annars hjälpa dem. Livet till sjöss på segelfartygens storhetstid var ingen dans på rosor, det var ett slitsamt och många gånger livsfarligt arbete, med en kosthållning som dagens människor knappast kan tro på.

Till skillnad från nu, tyckte de styrande i staden, att det var ett bra förslag, att restaurera det gamla skeppet och bevara det i Halmstad. Genom drätselkammarens försorg inleddes en undersökning, på hur mycket det skulle kunna kosta att få fartyget restaurerat på flottans varv i Karlskrona. Den energiske landsantikvarien Erik Salvén åkte tillsamman med kapten C O Johansson till Karlskrona för att leta reda på alla inventarier och övrig utrustning, som tagits bort från *Najaden*, innan hon blev hamnspärr i Torekov. Efter ett mödosamt letande på flottans varv och andra marina institutioner lyckades de hitta alla magasinerade inventarier och utrustningsdetaljer. Frågan var nu, hur man skulle få allt detta utlämnat, men Salvén var en man, som inte gav upp. Han lyckades få kontakt med marindirektören Gustaf Halldin och fick företräde hos denne. När Salvén visade upp sina kartor och förteckningar blev marindirektören mycket intresserad i projektet att rädda *Najaden* och lovade att tala med



Najaden som hamnspärr i Torekov. Foto från museets bildstation. Fotograf okänd

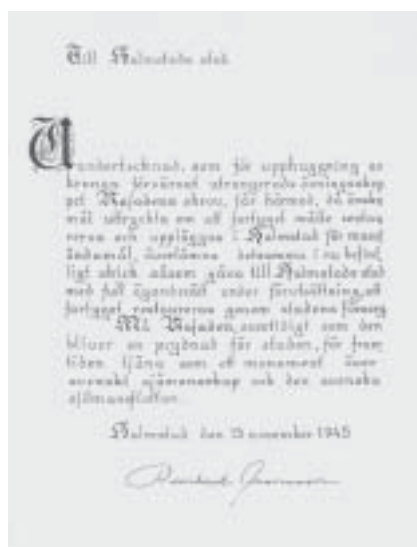
de marina myndigheterna i Stockholm. Drätselkammaren gjorde en framställning till Kungl. Marinförvaltning om att få använda de upphittade föremålen och tack vare Salvéns outtröttliga arbete och Gustavs Halldins rekommendationer fick man ett positivt svar från Marinförvaltningen. Kostnaden med allt inberäknat för att få hit *Najaden* till Halmstad uppskattades till cirka 70 000 kronor. Insamlingen av bidrag från enskilda personer gav cirka 26 000 kronor och stadsfullmäktige godkände anslaget på 40 000 kronor, varav det togs 25 000 kronor av för elverket tillgängliga medel och 15 000 kronor från vattenverkets medel.

1946 – Den 20 juli blev en minnesvärd dag i Halmstads historia. Tusentals Halmstadbor hade samlats på kajerna, för att bevittna *Najadens* ankomst. Sakta kom hon inglidande, som en vacker vit svan på Nissans lugna vatten, assisterad av lotsbåten och gamla bogserbåten *Ran*. *Najaden* fick ett ståtligt mottagande med tal av donatorn Bernhard Aronsson och stadsfullmäktiges ordförande, rektor Hernqvist. Därefter var det dags att bese skeppet och HKH Hertigen av Halland, Prins Bertil, flankerad av 2 sjöscouter var den förste att borda henne och därefter kom stadens representanter och Bernhard Aronsson.

1946 -1956 Halmstad hade nu vid Österbro en sevärdhet av rang. Under de första åren fungerade fartyget, som föreningslokal för bl.a. sjöscouterna, Flottans Män och diverse studiecirkel. Man installerade elvärme ombord och ordnade så, att kaffeservering möjliggjordes, vilket pågick till början av 60-talet. I samband med byggandet av Slottsbron 1954-1956 flyttades *Najaden* till kajen vid Slottet, vilken skulle bli hennes stadigvarande förtöjningsplats i Halmstad. 1956, samma år som bron invigdes, togs *Najaden* in på varv för en grundlig översyn.

1973 – 1980 Turistrafikföreningen i Halmstad ordnade i samarbete med Flottans Män årliga *Najadenfester*, då allmänheten inbjöds till besök. F.d. skeppsgossar ställde upp som ciceroner och visade utrymme och utrustning, filmer inspelade på fartyget visades och underhållning med dans anordnades. Med Flottans Mäns damklubb, Bojen, som värdinnor togs serveringen åter upp. Dessa uppskattade *Najadenfester* förblev ett årligt inslag i stadens sommarprogram 1973 -1980. Tyvärr fick de sedan upphöra, då skeppets hela inredning togs i land för magasinering.

1988 - 2001 Under 80 talet blev fartyget illa åtgånget på grund av bristande underhåll och det började talas om



Donationsbrevet till Halmstads stad undertecknat av Bernhard Andersson. Foto från Föreningen Gamla Halmstads samling





Najaden ankommer till Halmstad den 20 juli 1946. Foto Otto Nilsson

skrotning. 1988 bildades Förening Najadens vänner, som ville bevara denna sevärdhet och symbol för Halmstad, tillika ett världsunikt fartyg, en av världens minsta fullriggare och tillsammans med *Cutty Sark*, de enda kvarvarande fullriggarna med kompositkrov (järn- eller stålspant under träbordläggningen). Najadens vänner såg som sin uppgift, att återställa fartyget och öppna det för allmänheten. 1989-1990 utfördes en omfattande reparation av fartyget i Råå och i juli 1990 kom *Najaden* tillbaka till Halmstad. Ett stort antal Halmstadbor hade mött upp för att följa Najadens färd uppför Nissan, där hon åtföljdes av en hel flotta av småbåtar.

När fartyget kom tillbaka till Halmstad, var det hel tomt inombords och Najadens vänner satte nu igång att återställa henne, så långt som möjligt till den ursprungliga nivån, dock inte till ett seglingsbart skick. Fartyget öppnades och visades för allmänheten och det ordnades även korem, bröllop, musikunderhållning och en servering, som sköttes av scouterna. Allt detta arbete gjordes ideellt och 1994 belönades föreningens arbete av Hallands Museiförening med ett diplom för bästa byggnadsbevarande insats. 2001 tilldelades Najadens store eldsjäl, f.d. skepparen och skeppsmäklaren, Gösta Karlsson Halmstads Kommuns hedersbevisning för sina stora insatser på Najaden.

2010 - 2014 Den 28 oktober 2010 beslöt kommunfullmäktige, att *Najaden* skulle totalrenoveras och man slog på trumman, att alla var vinnare, för renoveringen skulle drivas som ett arbetsmarknadsprojekt. Fas 1 av renoveringen sattes igång och det visade sig att kostnaden, som först beräknats till 13,6 miljoner kunde dras ner till 3. Halmstads symbol skulle återigen förgylla staden med sin skönhet.

Den 21 maj 2012 gick kommunstyrelsens ordförande ut i HP, med att partierna måste ta ställning till *Najaden*. Frågan gällde, om man skulle försätta med renoveringen, eller om man skulle avveckla kommunens ägande av *Najaden*. Av någon anledning var det bråttom att få ett avgörande innan valet 2014 och den 27 oktober 2012 fattade kommunfullmäktige ett beslut över blockgränserna, att kommunen skulle avveckla sitt ägande av *Najaden*.

Beslutet fattades med stor majoritet, där 58 var för avvecklande, 11 var emot och 2 avstod. Endast MP, V och SD var emot avvecklandet. Beslutet skulle verkställas av fastighetsnämnden och skulle ske i första hand genom försäljning, i andra hand genom att fartyget skänktes bort och i tredje hand att fartyget skrotades. Avvecklingen skulle vara avslutad till den 31 december 2013. *Najaden* lades ut till försäljning hos mäklarfirmen Djurgårdssvarvet i Stockholm och dessa hade till den 31/12 2013 inte fått in något anbud. Plötsligt gällde det inte, att avvecklingen skulle vara avslutad till förut bestämda datum, utan anbudstiden utsträcktes till den 10 februari 2014.

Fyra anbud hade då kommit in och hur man valde mellan dessa är höjt i ett dunkel. Alternativen, som möjliggjort, att *Najaden* kunde förbli i Halmstad förkastades, trots att ett av dem var det högsta budet och det andra budet, att överlåta den till Najadens vänner var, trots att de fram till 2002 lagt ner 50000 timmars ideellt arbete, inget som beaktades. Stiftelsen, som bildats för bevarande av *Najaden* ansågs inte kunna få den finansiella styrka, som fordrades. Istället bedömdes Seilskute foreningen Øst i Viken, Norge vara de, som bäst motsvarade kraven och för 300 000 kronor fick de överta fartyget.

Den 4 juli 2014 överlämnade kommunfullmäktiges ordförande *Najaden* till Seilskute foreningen Øst i Viken vid en ceremoni, under publikens protester och buande. Det var så bråttom att få ut *Najaden*, så att kommunen inte brydde sig om att invänta kammarrättens dom. Dagen därefter, den 5 juli och en sorgens dag för många Halmstadbor, lämnade *Najaden* Halmstad med den norska flaggan hissad.

PS. Till artikeln bifogas kopia av ett brev till bl.a. Halmstads stad, där representanter för i livet varande skeppsgossar (alla en bit över 90 år) protesterar mot beslutet att sälja det gamla skeppsgossefartyget. Brevet ser vi nedan. Red



Vid tre tillfällen har svenska flottan deltagit i operationer utanför Afrikas kust för att skydda sjöfarten mot piratangrepp. Men vi har haft sådan verksamhet in på knutarna. I artikeln nedan beskriver Rolf Ahlin en sådan verksamhet

Konungens kapare

Hallänningen Lars Gathe (1689-1718) blev den kaparkapten, som gjorde sig känd för att utveckla verksamheten till ett framgångsrikt kaparrederi och en lönsam afärsrörelse.

Sedermåra blev han adlad till Gathenhielm för sina förtjänster. Han slutade sina dagar som kommandör vid flottan.

Prolog

I norra delen av Halland ligger Kungsbackafjorden, som tidigare kallades för Strömsfjorden. Längst in i denna vik av Kattegatt ligger staden Kungsbacka och i närheten fiskeläget Gottskär, känt sedan 1500-talet.

Ett stycke därifrån reser sig Onsala kyrka, där Sveriges mytomspunna kapare med gemål vilar i var sin praktfull marmorsarkofag. Inte långt från kyrkan ligger gården Gatan, där Gathenhielm föddes 1689.

Myt eller sanning

Sarkofagerna skulle genom en omhuldad myt varit avsedda för det danska kungaparet, innan Gathenhielm rövade hem dem. Myter har alltid haft en tendens att återkomma, om underlaget är svagt underbyggt.

Beslutet att ta det danska kungaparets sarkofager fattades emellertid först 1735, alltså 16 år efter det att kriget mot Danmark tog slut. Samma år, som maken dog, inköpte änkan 1718 de två sarkofager, som finns i Onsala kyrka. Detta bekräftas i Kammararkivets räkenskaper för Göteborg.

Kontroversiell

Gathenhielm blev redan under sin livstid en omstridd person omgiven av muntliga traditioner, som fördes vidare. Framgångarna gav många avundsmän, framför allt av köpmän, som led av kaperierna. Han framställs av sina motståndare som en råbarkad, häftig och hänsynslös herre, som själv överträdde lagens råmärken. Gathe, som han ursprungligen hette, figureerar också i en del rättsprotokoll för hårdhet ombord.



I detta hus, gården Gatan i Onsala socken i Halland, föddes Lasse i Gatan, kaparen och kommandören i svenska flottan Lars Gathenhielm. Fotot troligen från tidigt 1920-tal

Lydnaden till sjöss

var emellertid obetingad. Detta gällde även på handelsfartyg. Kaparna drevs dessutom av vinningslystnad, där "Havens brödraskap" hade sina egna regler.

Flera av kaparkaptenerna och besättningsmännen var utlänningar, där en del var rena sjörövertyper. Sin häftighet delade Gathenhielm med många andra. Det finns dock en antydning om, att när framgångarna och statusen ökade, blev han mer lättretlig, om han inte fick positiv respons genast. Gathenhielm är emellertid känd för att ha dragit försorg om sina invalidiserade och döda kapares efterlevande.

Omdömen

Förutom sin stora förmögenhet hade han siktet inställt på högre status, vilket också infriades med nya avundsmän som följde. Han hade också sina beundrare, bl.a. Karl XII. Denne hyste den största beundran för sin kapare och höll sin skyddande hand över honom.

Gathenhielm gjorde landet stora tjänster, förmodligen också Göteborg, men det medförde flera större avbräck för den egna handelssjöfarten. Detta har fått en framträdande plats i omdömena. Som bekant ingår handelskrig till sjöss som en del i ländernas krigföring.

Facklitteraturen

Kontraktsposten Anders Fryxell (1775-1881), teologie doktor, skolman och historiker skrev den populära "Berättelser ur svenska historien", kallat ett nationalverk påbörjat 1833. I dessa spreds också Lars Gathenhielms hjältedåd, som kom att påverka den kommande litteraturen i denna genre.

Historieverket "Svenska folkets underbara öden" är utgiven 1924 av historikern och förlagsmannen Carl Grimberg (1875-1941). Han ägnar en hel del åt västkustens kaperiverksamhet och Gathenhielms i synnerhet. Verket har förmodligen fått den största spridningen någonsin bland allmänheten.



I Onsala kyrka finns Gathenhielmska gravkoret. På locket till Lasse i Gatans sarkofag läses följande inskription:

Med afwundesögon må min grift ej anses blifwa af dig, som ej kan få den lyckan, som jag nått. Min flit på jorden blef välsignadt med alt gådt. Men tänk hwad glädje gud min själ har velat gifvas.

Till wärsligt nöje har min möda vida hunnit, men hos min Gud nu fullkomlig glädje har.



Även en del myter följde med. Dessa tillrättalades i ett supplement 1932.

Skönlitteraturen

I den romantiserade skönlitterära bokfloran återfinns "Konungens kapare". Den utkom 1891 och 40 år senare som en historisk ungdomsroman. Boken skrevs av Martin Gabriel Leijonsköld Oxenstierna (1834-1905). I den hänvisas ofta till Fryxell, men han säger sig också vara innehavare av Gathenhielms pistoler och brev från maken Ingela till en väninna. Så allt är inte gripet ur luften. Romanen är framställd i bästa kapten Marryat (1792-1848) stil, vars första sjöroman "Peter Simpel" kom ut på svenska 1837. Marryat blev den främste författaren till sjöromaner från Napoleonkrigen under 1800-talet.

En annan av historiska skönlitterära författare var den på sin tid välkände Karl Gustav Ossianilsson (1875-1970). Han skrev romanen "Lasse i gatan". Den kunde 1924 läsas som följetong i Allers Familje Journal. Romanen utgavs i bokform 1928

Ungdomstiden

Lars Gathe föddes på gården Gatan i Onsala socken. Fadern var skepparen Anders Börjesson, prästson från Tölö i Halland. Efter sin gård Gatan kallade han sig Gate, eller Gathe, som det senare stavades. Han ägde både rep-slagarbana, segelsömmarverkstad, tobaksspinneri och skeppsvarv. Samtidigt var han delägare i flera handelsfartyg. Onsala hade vid denna tid stapelsrättigheter och egen tullkammare, vilket innebar rättighet att föra utrikes handel.

Efter gården Gatan kom Lars att kallas Lasse i Gatan. Att använda gårdsnamnet i sådana sammanhang var vanligt långt in på nittonhundratalet. I sina yngre år sattes Lars i skola, men återvände snart efter ett uppträde med läraren. Han lärde sig heller aldrig att läsa eller skriva. Han beskrivs som envis och självrådig med goda kroppskrafter.

När Lars 1705 kom ihop sig med sin far, rymde han till sjöss. Det tog fem år, innan han återvände och då som en välbärgad man. Traditionen förmäler, att han ofrivilligt kommit i lag med kapare och sjörövare.

Bakgrunden

Sverige hade legat i krig sedan år 1700. Angriparna tvingades emellertid till fred den ena efter den andra. Till slut återstod endast Ryssland. Efter det svenska nederlaget vid Poltava 1709 reste sig angriparna på nytt, bland dem Danmark-Norge. Det var under den tiden, som kaparväsendet på västkusten tog fart. Kriget med Danmark-Norge skulle pågå till 1719 och med de övriga till 1721.

Tidigare hade kriget förts på avstånd ute i Europa, men nu hade det nått moderlandet. Syftet med kaperierna var att skada motståndarens handel, men framför allt att stoppa det danska moderlandets förbindelse med Norge och att skilja dessa båda länder åt, ett gammalt mål för

svensk statsledning. Förts Karl XIV Johan lyckades genomföra detta.

Det var nu, som Lars Gathe kom hem. Han blev den mest framgångsrika av närmare hundratalet kaparkaptener, som utövade yrket på västkusten. En hel del av dessa var tjänstlediga sjöofficerare.

Kaperi

När Gathe fick sitt kaparbrev, var det under tecknat av Carolus i Bender den 12 maj 1711. Brevet gav fullmakt att kapa fientliga staters fartyg och göra avbräck i deras handel, vilket också gällde andra fartyg med krigskontraband (förbjudna varor) till eller från fientliga makters hamnar. I detta fall var kaparna inte så nogräknade. Eftersom ändamålet helgar medlen, såg nog myndigheterna mellan fingrarna.

Gathe höll på att råka illa ut, innan han erhöll kaparbrevet, som han begärt den 16 december 1710. På sin jakt *Vinthunden* med 20 mans besättning, företog han tillsammans med ett annat fartyg en expedition till norska farvatten. Gathe hade då anställt fyra av Kronans båtsmän, vilket inte var tillåtet. Kaparna arbetade gärna, liksom ubåtarna under andra världskriget, i flock. Dessförinnan försökte han föra ut smuggelgods. Detta gick riktigt illa, varför han fick hålla sig undan rättvisan en längre tid.

Kaparflottan

Redan 1712 ägde Gathe en brigg och fyra skonoter. Han fick dessutom tillgång till Kronovarvet i Göteborg och vid behov låna kanoner och ammunition. Gathes flaggskepp blev briggen *Näktergalen* med 16 kanoner. Detta fartyg blev efter fredsslutet den snabbaste Spanienfaren. Hon förliste vid Skagen 1735.

Under 1714 växte flottan med fregatten *Holofsin* med 30 kanoner, namngiven efter Karl XII:s seger över ryssarna 1700. Vidare tillkom fregatten *Poltava* med 28 kanoner, som omdöptes till *Narva* efter den svenska segern där år 1700. Förutom briggen *Näktergalen* fanns också briggen *Clissow* med 14 kanoner, platsen för en svensk seger mot Sachsen 1702. Dessutom fanns fyra skonoter, varav två med tio respektive åtta kanoner.

Fortsatt karriär

Gathe gifte sig 1711 med Ingela Hammar, dotter till den förmögne kaptenen Jonas Hammar i Onsala. Hon beskrivs som en högre, medveten och bildad kvinna, som stod helt på sin mans sida.

Gathe gjorde också räder in i Östersjön och använde



Romanen "Konungens kapare" utgavs 1891



Titelblad till Kungl Maj:ts förordning angående kaperierna under detta kriget med Danmark och Viken (Norge). Givet i Stralsund den 8 februari 1715. (8 enligt gamla tideräkningen, som Sverige använde. 19 enligt nya tideräkningen, som katolska länder använde.)

Det var här, som prisfartygen avyttrades. Gathenhielm anses ha sålt omkring 80 uppbringade fartyg, förutom alla, som sänktes. Många blev förmögna, när lasterna såldes vidare. Men i förnämna kretsar kallades han sinsemellan för Konungens kapare.

Kaparkompaniet

Gathenhielm utnämndes 1716 till kommandör vid flottan, varvid alla kapare på västkusten ställdes under hans befäl i det nybildade kaparkompaniet. Därmed blev verksamheten fastare organiserad till ett kaparrederi eller affärsverk.

På Gathenhielms eget varv i Göteborg stod fregatten *Baron Hamilton* under byggnad, uppkallad efter guvernören Hamilton, som var en av hans vänner och samtidigt beskyddare. Kronan bestod fartyget med ett antal kanoner. Detta framgår av registret den 17 november 1717.

Samtidigt byggdes en stor skonert på Gathenhielms varv i Onsala. Kaperiet var ingalunda riskfritt. Omkring 28 fartyg lär Gathenhielm ha förlorat. Genom basverksamheten hölls många i arbete och någon varubrist anses knappast uppstått under kriget för Göteborgs del.

Slutet

Av sårskador, som Gathenhielm ådragit sig, fick han omkring 1717 begagna krycka enligt Fryxell. Verksamheten organiserades från rederiet i Göteborg. Genom detta uppstod ryktet, att han aldrig varit till sjöss, eftersom han varit sjuklig och krympling.

Den 29 april 1718 dog Gathenhielm 28 år gammal. Han begravdes i Onsala kyrka den 17 maj. Därefter sköttes

Karlskrona som bas med bistånd, som behövdes enligt hans kaparbrev. Bl.a. undsatte han Stralsund med proviant 1715 och kapade flera fartyg till och från ryska hamnar längs Östersjökusten. En del priser avyttrades i Kalmar.

Den 29 december 1715 blev kaparkaptenen Lars Gathe adlad till Gathenhielm. Då fanns i Göteborg omkring 100 kaparfartyg. Av dessa förfogade Gathenhielm över 50, varav 37 var hans egna, medan han ägde större eller mindre andelar i de andra. Delägare var också många köpmän i Göteborg.

rörelsen med fast hand av änkan. Deras enda barn, Anders, valde en civil tjänstemannabana och dog i Stockholm 1768.

Ingela Gathenhielm gifte om sig 1722 och dog 1728. Lars Gathenhielm hade också en bror, som var kommandör vid flottan. Denne dog 1722. Han hade två söner, som båda dog ogifta. En av dessa var löjtnant vid amiralitetet.

Eftermälet

När Gathenhielm dog, utkristalliserades genast två skolor, där en del hävdateknare kallade honom sjöhjälte och äkta karolin, medan andra föredrog endast sjörövare. Enkelt uttryckt kan eftermälet skapas på två sätt, genom egna gärningar eller andras berättelser, liksom en förenklad filosofi, om att historien förändras hela tiden genom nya rön och värderingar.

Emellertid avskaffades kaperiet vid 1856 års Parisdeklaration. Handelsfartyg omändrade för krigsbruk skulle använda örlogsflagga och skulle stå under befäl av sjöofficer.

Gathenhielms sarkofag öppnades 1956 och hans kvarlevor undersöktes. Benen hade bundits ihop för att hindra honom gå igen. Vid undersökningen framkom, att Gathenhielm varit en reslig man på 180 centimeter. Skellet visade på missbildningar och skador, där vissa kunde hänföras till medfödda. Ett nyckelben var brutet. Några stick- eller skottsår kunde inte förmärkas.

Oavsett vilka slutsatser och legender, som kan dras av detta, är Gathenhielmsepoken och personen själv en del av Sveriges historia.

Rolf Ahlin



Fregatten Neptunus var den verkliga snabbseglaren bland kaparfartygen



Gathenhielmska huset vid Stigbergstorget i Göteborg, där Karl XII var gäst 1716. Huset lär emellertid ha byggts efter kaparens död av änkan Ingela

Lennart Silverbark, född 1928 och från Sturkö i Karlskrona skärgård, blev befälslev i flottan 1944 och stannade i vapnet till 1951. Efter tjänst som fjärdingsman i Lyckeby, blev han polis i Stockholm och efter pensioneringen har han varit en drivande kraft i skapandet av Polismuseet.

Minsvepartjänst på M1

Jag kan inte minnas, att minsveparen *M1* hade annat namn än just *M1*. Hon hade ett systerfartyg med samma dimensioner, som kallades för *M2* och de två samverkade under vissa uppdrag, t ex vid spaning efter avskjutna torpeder. Det var först i början av 1950-talet, som man byggde liknande farkoster och en av dessa namngavs Sturkö med nummer *M54*. Denna båt föll för åldersstrecket 1987 och lär ha slutat sin "levnadsbana" i Valetta på Malta. Från 1998 bärs namnet Sturkö *M14* av ett fartyg som gör tjänst som röjdykarfartyg i dagens svenska flotta.

Trots att *M1* tillhörde minvapnet, såg jag aldrig en mina ombord. En orsak till detta var naturligtvis, att *M1* rörde sig mest inomskärs eller nära kusten och att man nu fått fram större och bättre rustade fartyg att hantera dessa farliga tingestar. Minan är ju ett försvarsvapen och från överfallet på Finland den 30 november 1939 säkrades så många sjöleder, man hade minor till. Men arbetet med minorna upphörde inte, för att de var utlagda. Av strategiska skäl

måste de omplaceras då och då och det arbetet kostade flera sjömän livet.

Officerare i karriären ansåg minor vara ett slags bondvapen, jämförligt med rävsaxar och varggro-par, men de fick ändra uppfattning, vartefter kriget fortskred. Också bland de civila människorna förekom en skepsis. En löjtnant, som tillika var mässofficer, berättade, att han rekvirerat diverse förnödenheter till officersmässen hos en ansedd firma. Då man hörde att leveransen skulle gå till ett minfartyg, som skulle iväg på ett tjänsteuppdrag och måste ha fjorton dagars kredit, avstod man från transaktionen. Officerarna på fartyget var inte betrodda, därför att de levde farligt på ett minfartyg.

Och visst hände det olyckor. På Luciadagen 1939 lämnade pansarskeppet *Manligheten* sin kajplats i Göteborg. En mötande fiskebåt rapporterade ett misstänkt föremål vid Vinga och pansarskeppet lokaliserade snart föremålet, en paravan, som var en cirka 1,5 meter lång och hade flygplansliknande flytkropp. För att undersöka fyndet lyfte man upp paravanen på backen, d. v. s. fören. En lång vajer följde med paravanen och



Författaren som 17-åring på hemön Sturkö i Karlskrona skärgård

på denna fanns med vissa mellanrum ett antal "klumpar" av okänd konstruktion. Då tre av dessa kommit upp på däck exploderade en. Fyra matroser dödades omedelbart och tretton skadades. Eskaderchefen, kommandören Adolf Cassel, beordrade genast utrymning av backen. Själv gick han tillsammans med några frivilliga fram och lämpade paravan och vajer över bord. *Manligheten* gick sedan med högsta fart in till Göteborg, där sjukhuspersonal tog hand om de skadade. På Sahlgrenska sjukhuset hade man kallat in extra personal, men trots dessa insatser avled två av de skadade.

En annan olyckshändelse inträffade den 22 november 1941 utanför Gräsgård på Öland. Trälaren *Libanon*, byggd på Öckerö 1938 som fiskebåt och nu inkallad till krigstjänst med namnet *Hjälpedetbåt 282*, kallades med sina vederlikar folkmun för "silljagare". Besättningen kom från hela södra Sverige.

En hjälpedetbåt skulle bistå flot-tans M-båtar med sin lyftkran, med-



Manligheten

an M-båtarna och deras jollar dragade med en vajer i vattnet. Så snärjde och oskadliggjorde de minorna genom att sätta stålhuvar på de utskjutande hornen. Med hjälp av hjälpvedettbåtens kran kunde man sedan lyfta upp minorna och förvara dem på trälaren. Ett synnerligen riskfyllt arbete således.

De svenska örlogsfartygen arbetade utanför Gräsgård på Öland med att ta upp en minlinje, som tidigare legat sex kilometer söderut. Nu skulle den flyttas för att tyskarna skulle kunna bärga tre tyska fartyg som sprängts där. Vintern var i antågande och is kunde föra minlinjen på drift. Vedettbåten *Libanon* förstärktes med tre minörer från minsveparen *Bremön*. Ingen hade märkt, att två minor satt intill varandra. Då den desarmerade minan lyftes ombord slog den andra minan i *Libanons* akterparti. På minsveparen *Bremön* såg man en rödgul eldsflamma slå upp från *Libanon*, som övergick till en svart pelare av rök och eld och som sköt upp från den plats där båten befunnit sig. Desarmerade minor, klädtrasor och annan bråte utgjorde resterna av hjälpvedettbåten *Libanon* efter bara någon minut. Tio personer omkom vid spräng-



M1

ningen, sju från *Libanon* och tre från *Bremön*. Bara fyra av dessa återfanns. Vintern 1941- 1942 var kall med mycket is och denna kan ha fört iväg kropparna lång väg. En värnpliktig flöt i land på ett rev söder om Köpenhamn den 5 september 1942 och begravdes i Danmark. Furiren Allan Fingal Lundgren hittades på Bjärehalvön den 7 maj 1942. Han hade färdats från södra Öland, runt Blekinge och Skåne. Det märklige var att han var uppväxt just i de trakterna, där hans kropp hittades.

Jag hade ju redan då jag slutade Sjömansskolan i september 1945 fått veta, att jag skulle tillhöra besättningen på en av de större minsveparna med namnet *Bremön*, men som denna var intagen på varv för kontinuerlig översyn under vinterhalvåret var jag påmönstrad M1. Dock blev det vår även detta år och sveparflottan gjorde sig redo för det riskfyllda arbetet att rensa farlederna och västerhaven från de lömska minorna.

Lennart Silverbark



Ragnar Kempe

Fiskemuseet i Norrfällsviken jubilerar

I skötbåten ligger strömmings-skötarna stenade och klara. Tändkulemotorn är startklar och draggar, linor, stänger och allt annat som behövs för fisketuren finns på plats. Båten ligger ned-sänkt i golvet och det kan ge intryck av att betraktaren står på en brygga och tittar ned mot flytetyget, som upplevs ligga i "vattnet". Denna illusion förstärks av en blå presenning under båten.

I fiskemuseet "Vålen" i Norrfällsviken i Ångermanland har tiden stått stilla. Här finns inte ett spår av ekolod, GPS, filémaskiner, autopiloter, skakmaskiner, stävrullar med hydrauldrift och andra senare tiders påfund inom fisket.

I en välordnad och intresseväckande utställning visas en kavalkad ur fiskets historia från Gävlefiskarnas tid på 1500-talet och fram mot de första decennierna under 1900-talet.

Den drivande kraften bakom museets tillkomst och uppbyggnad är Arne G Johansson, uppväxt i Norrfällsviken, men numera vintertid boende i Östersund.

"Museet har kostat en miljon kronor", berättar Arne, "Vi fick EU-stöd med 600 000 kronor. En grupp entusiasters ideella arbete under närmare 3500 arbetstimmar värderades till 400 000 kronor. I år firar vi 5-årsjubileum med en ny utställning om isfiske", slutar Arne.

Museet har öppett under semesterperioden och besökare från när och fjärran blir sakkunnigt guidade bland allt det intressanta, som finns att beskåda. Den kompletta skötbåten är från 1920-talet. Den har tillhört fiskaren Johan Nordin från Björnån. Tändkulemotorn är på 2,5 hästkrafter, en så kallad Hudiksvallare. Besökarna kan också bekanta sig med fiskeredskap av olika typer och från olika tidsåldrar, verktyg för tillverkning av laggkärl, kar för beredning av salt- och surströmming och mycket annat.

Intressant är också ett fotogalleri med bilder från tidigt 1900-tal. Bilderna har fotats med en enkel lådkamera av en numera framliden förgrundsfigur i Norrfällsviken, O. A. Westin, morfar till

Arne. Det är också Arne, som med den moderna datateknikens hjälp har förstorat och bildbehandlat fotona.

Fiskemuseet ligger längs den smala bygatan med ett pärlband av röda sjöbodar och kokhus. Det vackra vita fiskarkapellet som byggts av gävlefiskarna 1649 ligger ett stenkast från museet.

Det över 350 år gamla fiskeläget i Norrfällsviken ligger i anslutning till naturreservatet. Det har en areal på 174 hektar. Här är naturen karg och präglad av berg och stora klapperstensfält, en följd av landhöjningens effekter på miljön. Klapperstensfälten kallades förr för Hin Håles åkrar eller Djävulsåkrarna i folkmun. En del av dem innehåller röd Rapakivi-granit, som ger området en speciell färgprakt. Klapperstensfälten växer i takt med landhöjningen fortfarande upp ur havet. Landhöjningen är här den högsta i världen. Landet stiger upp ur havet med närmare en meter på 100 år. Det är den stora landhöjningen som föranledde att Höga Kusten utropades till världsarv.

Berghamn är en av de så kallade gävlebohamnarna längs den norrländska kusten. Dessa bildar ett pärlband från Gävle i söder till Långron strax norr om Husum i Ångermanland.

Eftersom det också var kyrkoplikt på den tiden och långt till kyrkorna, byggdes fiskarkapellet i hamnarna ofta med stöd från lokalbefolkningen. Kapellen användes vintertid för förvaring av nät och annan fiskeutrustning.



Den kompletta skötbåten är från 1920-talet. Den drivande kraften bakom museets tillkomst och uppbyggnad är Arne G Johansson, uppväxt i Norrfällsviken, men numera vintertid boende i Östersund

Gävlefiskarna fiskade under sommarsäsongen, saltade in strömmingen i stora tunnor, innan de frampå hösten återvände till sina hemtrakter. Fisket var enormt bra och de kunde oftast återvända hemåt med nedlastade båtar, så kallade haxar. En modell av ett sådant fartyg hänger som votivskepp i Norrfällsvikens kapell.

Gävlefiskarna fick ensamrätt till fisket 1557 enligt ett beslut av Gustaf Wasa. Motprestationen var, att de som skatt levererade var tionde tunna strömming till staten. Före 1557 fiskade lokalbefolkningen på kronans allmänning och betalade för detta var 15:e tunna strömming i skatt.

Uno Gradin

Foto: Uno Gradin



Tändkulemotorn är startklar och draggar, linor, stänger och allt annat som behövs för fisketuren finns på plats.



SAAB OCH KOCKUMS: NU SKAPAR VI EN GEMENSAM HISTORIA

I sommar slutförde Saab förvärvet av Kockums från ThyssenKrupp Marine Systems. Samgåendet skapar ett företag med de bästa förutsättningar att hjälpa våra marina kunder i Sverige och världen att möta de utmaningar som uppstår i en ständigt föränderlig värld. Genom förvärvet utökar Saab sitt befintliga erbjudande med erfarenhet och kunskap om design, konstruktion, produktion och underhåll av marin teknik såsom ubåtar och ytfartyg.

Kockums har en unik marin erfarenhet och tillsammans med Saab öppnas nu nya möjligheter till framtida innovationer och utveckling av system med högsta prestanda och kvalitet. Både Saab och Kockums har en lång relation med den svenska marinen som nu får en starkare partner med förmåga att tillsammans med marinen hitta nya sätt att dela idéer, värderingar och åtaganden.

Två världsledande företag blir ett och skapar nu en gemensam historia.

Jubileum 50 år efter maskinistexamen

Våren 1964 var vi 20 elever, som gick ut maskinlinjen på Marinens underofficersskola på Berga. Efter tre år på skolbänken avlade vi vår maskinistexamen med sjöingenjörskompetens och ansågs mogna för större uppgifter.

Redan några år efter examen, började vi söka efter varandra för att kunna ge ut en "höstblandare" och "vårblandare". Det var den slarviga beteckningen på den stora kommanderingsorder, som man hade att rätta sig efter två gånger om året. Vår variant var tänkt att innehålla eventuella adressändringar, ändringar i civilstånd m.m. Det fungerade väl sådär, för det tog faktiskt 35 år tills vi åter sågs 1999.

Det var en märklig upplevelse att se varandra igen efter så lång tid. Vi visste ju redan innan, vilka vi skulle försöka känna igen, så det var inte några större problem. Det handlar ju i första hand om utseendet, men vi har senare under våra träffar haft många möjligheter att konstatera, att karaktärsdragen finns alltid kvar livet igenom. Det gäller antingen du är lågmäld, självsäker, omständlig, senfärdig eller spjuveraktig. Man känner också igen sättet att röra sig eller att uttrycka sig..

I början träffades vi lite oregelbundet och det kunde gå flera år mellan träffarna, som då förlades omväxlande till Stockholm eller Karlskrona. Sedan började vi åka färja och har besökt både Riga och Tallinn. Efter några resor med Vikingline till Helsingfors, insåg vi, att det bästa är gott nog och att det inte fanns anledning att längre leta efter några alternativ. Vi gör nu en gång om året denna tredagars kryssning med en dag iland i Helsingfors.

Årets resa med Gabriella 7-9 maj, var alltså en jubileumsresa, då vi lite extra försökte fira, att det var 50 år sedan vi avlade vår examen. Av de 20 elever, som lämnade klass M1 året 1964, var vi 12, som gjorde

årets resa. Fyra ansåg sig ha skälig orsak till att inte delta. De övriga hedrades med en tyst minut.

Vi brukar vid våra besök i Helsingfors ha en ganska fast rutin, som innebär, att vi tar en långpromenad längs "skutkajerna", upp genom centrum till någon restaurang och sedan ombord. Sevärigheterna av karaktären "måste", klarade vi av på tidigare resor.

Denna gång var det tillräckligt av både blåst och regn, för att vi lätt skulle kunna fatta beslut om att stanna ombord. Vi fick då äntligen tillräckligt med tid för att i lugn och ro och under relativt ordnad form, försöka strukturera upp våra gemensamma minnen. Alla hade vi luckor, som vi ville täppa igen. Vad gjorde vi på sommaren mellan första och andra läsåret? Kommer ni ihåg den eller den händelsen? Det ena ger det andra och många igenkännande skratt hörs. Det är märkligt, hur man fullständigt kan glömma saker, som borde vara viktiga för en, medan andra, verkliga oväsentligheter, har bitit sig fast. Det blev alltså ett härligt, gemensamt pussel att lägga.

Grädden på moset fixade vår perfekta konferensvärdinna till oss. Jag hade utan framgång frågat flera personer i receptionen om möjligheten att få se maskinrummet. Det verkade p.g.a. någon revision vara helt omöjligt att genomföra. Plötsligt dyker

chiefen, maskinmästare Kenneth Holmkvist från Åbo, upp hos oss i konferensrummet! Efter en kort presentation av vilka vi var, presenterade Kenneth både sig själv och sitt fartyg grundligt. Vi fick sedan ta hissen ner till bildäck och fortsätta in i det allra heligaste. Vi fick inte bara en intressant genomgång av maskincentralen, utan fick sedan komma ner på maskinrumsdurken och känna riktig brännoljedoft igen. Flera av oss kände igen Pielstick-motorerna från både isbrytare och ubåtar. En del komponenter som oljeseparatorer och olika filter, väckte kanske inte bara positiva minnen!

Kenneth antydde, att han gjorde ett undantag när han visade oss sin maskinanläggning och detta med tanke på att vi var kollegor. Vi får bara hoppas, att han också fick utbyte av att höra om våra samlade erfarenheter från ett stort antal olika maskinanläggningar. Det innebär t.ex. ångturbiner i minsvepare och jagare, bensinmotorer, dieslar och gasturbiner i torpedbåtar, stirlingmotorer i ubåtar. Jag tror att vi alla kände lite stolthet och saknad, när vi tänkte tillbaka på våra år i "Kungens båt".

Vi tror inte att det finns många examensklasser, som har lyckats hålla ihop på samma sätt som vi. Att vi lyckats, menar vi, är mycket tack vare Bo och Per, som på olika sätt ja-



Deltagare samlade



Fotografen i sin gamla uniform

gat oss. De förärades också ett tacksamhetsbevis i form av var sin glaspropeller från Kosta, tillverkad unikt för detta tillfälle.

Vi hoppas, att gamla f. d. skeppskamrater kan känna igen oss på bilderna. Ränderna går ju som bekant aldrig ur, men de förvanskas och försvagas med åren. Vi som var med på resan var: Kjell Andersson, Ralf Bergendahl, Hans Oskar Berglund, Karl-Erik Borg, Hans Egon Hansson, Ivar Johnsson, Lars-Olof Karlsson, Bo Nilsson, Per Rosen och Henrik Werner.

Hans Söder

Foto: Berne Karlsson



Fartygets chief, Kenneth Holmkvist, i maskincentralen

Ny CD med Marinens Musikkår

För att befästa sin position som en blåsorkester i världsklass ger Marinens Musikkår ut CD-inspelningar av skilda slag.

Årets utgåva håller som vanligt hög klass och innehåller kanske för symfonisk blåsorkester musik, som kanske inte så ofta spelas.

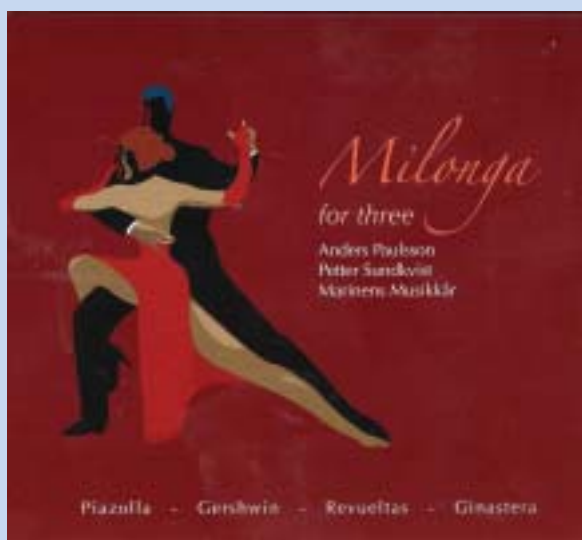
Årets utgåva har fått namnet *Milonga for three* och som titeln anger, handlar det om ett samarbete med tre inblandade – Marinens Musikkår – gästdirigenten Petter Sundkvist och sopransaxsolisten Anders Paulsson.

Petter Sundkvist har under de senaste åren vid ett antal tillfällen varit gästdirigent hos kåren. Till vardags är han professor i Musikalisk gestaltning vid Musikhögskolan i Piteå, samtidigt som han dirigerat ett antal olika orkestrar i landet.

Anders Paulsson har gjort världskarriär med sin sopransaxofon. Han är sannolikt den förste musikern i världen med en solistkarriär på detta i klassiska sammanhang sällsynta instrument.

Skivan innehåller verk av George Gershwin, Astor Piazzolla, Silvestre Revueltas, Manuel de Falla, Alberto Ginastera och Morten Gould. Många av kompositörerna är kanske inte så bekanta för den stora allmänheten, men efter att ha lyssnat på denna inspelning förstår man, att detta är högklassig musik i en mycket bra inspelning.

Olle Melin



såg & båtbyggeri



Båtbyggeri
Träbåtsrenoveringar
Ramsågat skeppsvirke
Byggnadsvirke
Massiva trägolv

BRÖDERNA RAVANIS
042 346681 • 0732 073314
www.nyhamnssag.se

Krigsutbrottet 1914

I år är det ett hundra år sedan, första världskriget bröt ut. Under året har utkommit ett antal böcker, som belyser kriget och dess följder. Några av dessa böcker är refererade i vår tidskrift. Jag ska därför inte fördjupa mig i händelseförlopp och annat utan med några exempel visa, hur mobiliseringen och den påföljande beredskapen. Jag gör det utifrån några fakta kring förbanden i Karlskrona.

Mobiliseringen

Förstärkt beredskap anbefalldes den 31/7 1914 och mobilisering av flottan kustartilleriet den 3/8. .

Den 8/8 anmälades till befälhavande amiralen, att mobiliseringen var klar.

Som förstärkning till Karlskrona fasta batterier lades pansarbåten John Ericsson till Kungsholmen och pansarbåten Björn låg som reserv i beredskap vid Mobiliseringskajen på Örlogsvarvet. På Kungsholmen utgångsgrupperades flottans vedettbåtar 1, 2, 3 och 4.

I stora inloppet till Karlskrona förankrades logementsfartygen af Chapman och Saga. Mellan dessa spändes kättingar. Detta visade sig vara en dålig lösning, varför tillverkning av bomstängsel igångsattes.

Omedelbart efter mobiliseringen påbörjades utbildning i vapentjänst med omfattande skjutningar. Inga artilleriskjutningar kom dock i gång på grund av brist på regler för artilleriammunition. Skjutningarna kom dock i gång i slutet av mobiliseringsperioden, då stor del av den mobiliserade personalen fått tjänstledighet.

Mobiliserade styrkor

Totalt mobiliserade i Karlskrona, utom stridsfartygen, 10 138 man. I denna siffra ingick Befälhavande amiralens stab, Karlskrona kustartilleriregemente (KA 2), Karlskrona grenadjärregemente (I 7), Landstormen och ett ingenjörskompani ur Ing 2 (Ing 2 K).

Fortsatt utveckling

Den 28/9 anbefalldes möjlighet för cheferna att bevilja tjänstledighet för de värnpliktiga i längre omgångar. Tjänstledigheten skulle omfatta cirka hälften av krigsbemanningarna åt gången och vara minst en månad. Tjänstledigheterna omöjliggjorde i stort övningarna och den goda anda som funnits vid mobiliseringen försvann i stor utsträckning. Stammanskap, vars kontrakt utlöp, fick dock enligt kungligt brev kvarhållas.

Demobilisering

Enligt Kungl Maj:t beslut den 21/10 skulle förbanden i Karlskrona demobiliseras den 31/10, varvid samtliga värnpliktiga utom årsklasserna 1912 och 1913 samt kvarhållen stampersonal skulle hemförlovas.

Krigsåren 1915-1918

Inryckning av årsklassen 1914 kom att skjutas till 1915, varför personal ur årsklasserna 1907 och 1908 fick krigstjänstgöra första kvartalet 1915. Under resten av kriget fick ett stort antal årsklasser göra tre månaders beredskapstjänstgöring vid olika krigsförband. Någon ytterligare mobilisering kom inte att äga rum, utan utbildning av stam och värnpliktiga fortsatte i stort enligt gängse rutiner och viss beredskap hölls vid krigsförbanden, i sistnämnda fallet ofta i form av säkerhetspiketer.

Olle Melin

Sköt man på tyskarna 1914?

Ur Ragnar Götherströms memoarer

Ragnar Götherström var löjtnant vid KA 2, när första världskriget bröt ut. Ett par veckor efter det att mobilisering anbefallts, skrev Götherström brev till sin bror Gunnar, ett brev som på ett talande sätt beskriver första krigsmånaden 1914. Götherström var född 1885 och fick sin första officersfullmakt på sin 20-årsdag den 28 oktober 1905. 1913-14 knöts Götherström till de Staafska försvarsberedningarna som sakkunnig, då det gällde utarbetande av förslag till fasta kustförsvarets anordnande. När kriget bröt ut hade han sin tjänstgöring på Örlogsvarvets artilleridepartement, en tjänstgöring som avbröts av mobiliseringen, då han placerades som fortadjuvant på Kungsholmen. Götherström tog avsked 1919 som kapten för att ägna sig åt civil verksamhet. Han avled 1972.

Så här skriver Götherström i sina memoarer.

Den 27 oktober 1916 meddelade krigsministern Palmstierna, att Götherström skulle få en kortare kommandering till ostfronten tillsammans med en överstelöjtnant Ivan Aminoff. Efter besöket på ostfronten och i Berlin lyckades sällskapet få tillstånd att besöka västfronten. Resan gick till Bryssel och vidare till kusten, där Götherström i Brügge kunde studera det kustförsvaret tyskarna byggt upp. Denna studie låg till grund för den rapport som svenskarna skulle lämna vid hemkomsten.

I Blackenberge gav viceamiralen von Schultz middag för de svenska gästerna. Vid middagen träffade Götherström en sjöofficer, som kunde lämna bidrag till historien.

Grunden till denna nog så allvarliga historia var stormakternas visade intresse för hur starkt och stridsberett det svenska kustartilleriet, i det här speciella fallet Karlskrona fästning, var.

En dag hösten 1914 hände det att Götherström, som

ett par år tjänstgjort vid artilleridepartementet vid Örlogsvarvet i Karlskrona, fick order att från Kungsholmen provskjuta en ny laddningstyp. Götherström satt nere i ett valv vid kronografen medan dåvarande löjtnanten "Masen" Wesley Englund stod uppe på vallen. Sikten försämrades plötsligt av dimma, men tiden hastade och skjutningen måste börja. Första skottet gick, men då skrek "Masen" till. Götherström rusade upp på vallen och båda såg två jagare, som snabbt girade och satte kurs till havs. Alldeles säkra på att det var tyska fartyg var man inte och officiell rapport om händelsen skrevs aldrig.

Ett egendomligt sammanträffande blev så middagen hos ovannämnda befälhavande amiral vid Flanderns sjöfront. Götherström kom i samtal med befälhavaren för den eskader, som vid ovannämnda tillfälle hade fått uppdrag att undersöka beredskap



Ksp-tjänst under första världskriget

pen vid Karlskrona fästning. Men innan man över huvud taget sett något av fästningen, hade en projektil slagit ner i jagarens omedelbara närhet. Och tysken framhöll för Götherström, att fästningens beredskap måste ha varit mycket god. Man an-

tog, tillade han, att svenskarna funnit en metod att, kanske med infraröda strålar, upptäcka mål även i svår dimma.

Uppenbarligen var det omöjligt att ta en fästning som Kungsholmen med överraskning.

Lite kuriosas

Länsstyrelse i Blekinge skulle i händelse av mobilisering leverera förnödenheter till förbanden i Karlskrona. Det är inga små kvantiteter, det handlar om, men så skulle ju också över 10 000 man försörjas.

Så här såg listan ut:

Hvete	kg	18 300	Bärsafter	1/1 but	150
Råg	kg	507 300	Bönor, bruna	kg	12 100
Hafre	kg	22 000	Cacaopulver	kg	60
Potatis	kg	636 400	Citronsaft	kg	850
Hö	kg	206 700	Fläsk, rökt	kg	4 600
Oxar för slakt	st	740	Fläsk, saltadt	kg	129 300
Kor för mjölkning	st	50	Frukt, torkad	kg	2 700
Brännvin	l	26 400	Grönsaker, färska	kg	10 900
Olja, rot	kg	1 200	Hafremjöl	kg	360
Jäst	kg	1 200	Kaffebönor	kg	21 500
Konjak	l	235	Sherry	l	925
Korngryn	kg	1 600	Sill, saltad	kg	28 200
Kött, konserv	bk	1 050	Sirap	kg	1 200
Kött, saltadt	kg	17 200	Socker	kg	26 800
??	kg	335 900	Stearinljus	pkt	9 700
Halm till hackelse	kg	9 700	The	kg	700
Margarin	kg	22 300	Tobak, ej snus	kg	10 900
Mjölk, kons	l	2 600	Ved	kbm	2 400
Ost, kummin	kg	41 900	Ärter, gula	kg	1 900
Risgryn	kg	500	Potatis, tork	kg	600
Sagogryn	kg	1 500	Kryddpeppar	kg	360
Salt	kg	105 500	Ingefära	kg	575
Senap	kg	800	Rödlök	kg	1 670

Fotnot: Om 235 liter konjak skulle delas mellan 10 138 personer, blir detta cirka 2,3 cl per man. Ingen mängd man blev uppnosig av precis.

Olle Melin

KORSORD

Denna gång har Fru Fortuna gynnat
Ove Hagström, Norrköping
Helge Hansson, Trelleborg

GRATTIS!

Det blir priser ur Jonny Ekdahls produktion
Korsord nr 3-2014 har som vanligt konstruerats av Gustav Karlsson
Senast den 1 november vill jag ha Din lösning under adress

Redaktören Flottans Män
Författarevägen 9
371 63 LYCKEBY

Lösning Korsord 2 2014



Korsord 3-2014

Vågräta ord

1. Struntprat eller vidgning av kommissgasts byxor
5. Om Öland som ö
10. Eleganta. Världsvana
11. Pensionärsorganisation
12. Samverkande delar
14. På kyrkogård
17. Halvgräsbuskar
18. Vems var Mjölner?
19. Böjer undan
21. Narcissväxt
23. Är vass på kniv
24. Till färgämnen bl.a
26. Arbete
28. Metallstång
29. Vitsord
30. Jordfäste
31. Som hör till Indien
34. Religiöst samfund
36. Kan man slumra mot
38. Sjuk konung
40. Lugnt vatten
41. Bekymmer
42. Gammal ostmask
43. Flicknamn

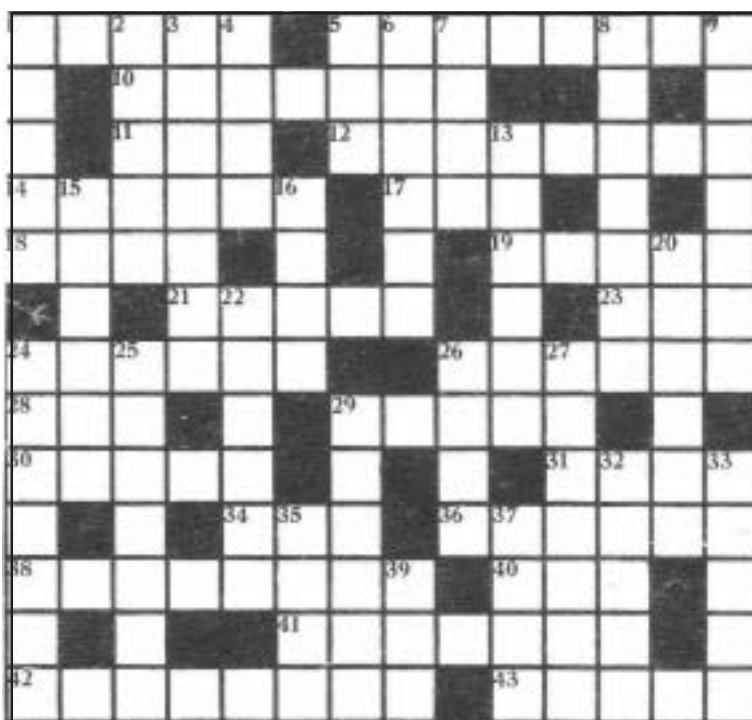
Lodräta ord

1. Av vätskebrist
2. Stark
3. Museum i Visby
4. Vrider
5. Skydda för väder
6. Var gamla minutfartyg
7. För bröststickning
8. "Trollkarl"
9. Sömnighetstillstånd
13. Vinst. Avkastning

15. Schackpjäser och försvarsverk
16. Novis
20. Stimulerade
22. Ids
24. Kanske Pegasus ibland
25. Utrustas med inredning
26. Sedelära
27. Skydda t.ex. med sköld
29. Enkelt franskt kafé
32. Litet krångligt, men 462
33. Skatt. Börda
35. Cellskräck t.ex.
37. Eländig
39. Odens lue: den enhänte



Jonny Ekdals produktion



Vad en gammal bild kan berätta

Amerikanskt örlogsbesök i Karlskrona

Ijuni 1952 fick Karlskrona för första gången motta ett örlogsbesök från USA. Det var jagarna USS Noa och USS Benham under befäl av commander Cook, som besökte örlogsstaden och förtöjde i örlogshamnen. Ett omfattande program mötte de amerikanska gästerna. Befälhavande amiral vid tillfället var Erik Samuelsson.

Bl.a. besöktes Kungsholmen, där kustartilleriförsvarschefen, överste Alf Nyman, agerade som värd vid bland annat lunchen på officersmässen.

Olle Melin



I samband med det amerikanska örlogsbesöket besöktes Kungsholmsfort. Längst till vänster commander Cook, vidare amiral Erik Samuelsson, befälhavande amiral i Karlskrona, captain Wagstaff Tibbits och överste Alf Nyman, chef Blekinge kustartilleriförsvär. Nymans fotosamling



Lunch på officersmässen Kungsholmen. Värd, amiral Samuelsson, i mitten till vänster. Nymans fotosamling



USS Noa



USS Benham

Här startade andra världskriget

Arets riksårsmöte gick till Polen och besök på Westerplatte. Den 1 september i år var det 75 år sedan andra världskriget bröt ut och det startade just i Westerplatte.

Kl 0446 fredagen den 1 september 1939 gick det stormkompani, som funnits ombord på det gamla tyska slagskeppet, *Schleswig-Holstein*, till anfall mot Westerplatte. Andra världskriget hade börjat.

Kriget började inte slumpmässigt. Ett antal händelser på 1930-talet gav tydliga tecken på, vad som kunde hända. Några exempel:

- Januari 1933 – Hitler tar makten i Tyskland
- Anschluss – d.v.s. Österrikes anslutning till Tyskland mars 1938
- Münchenöverenskommelsen 30 september 1938, som medgav Tyskland att annektera delar av dåvarande Tjeckoslovakien – Chamberlains kända ord *Fred i vår tid*
- Kristallnatten - november 1938
- Tysklands krav på Polen den 21 mars 1939, innebärande att, den fria staden Danzig (Gdansk) skulle tillåtas förena sig med Tyskland och att en exterritoriell förbindelse mellan Ostpreussen och övriga Tyskland skulle skapas.
- Molotov-Ribbentroppakten av den 23 augusti 1939, innebärande ett icke-aggressionsavtal mellan Tyskland och Sovjetunionen och en i hemlighet uppdelad av Östeuropa i intressesfärer. Pakten kom i princip utgöra grunden för Polens fjärde delning.

Danzig (Gdansk)

I efterverkningarna till första världskriget och det tyska kejsardömet fall blev Danzig 1922 en självstyrande s.k. fristad med egen konstitution, regering, parlament och valuta, detta under överinseende av Nationernas förbund. Befolkningen i Danzig utgjordes till cirka 90 % av tyskar. Redan 1933 kom nazismen att dominera politiken i fristaden.

Polen återuppstod som självständig nation efter första världskriget och när gränserna drogs fick landet en korridor, som ledde fram till Östersjön. Tyska Ostpreussen kom att bli en enklav mellan Polen, Litauen och Sovjetunionen. Det var detta förhållanden, som dikterade de tyska kraven i mars 1939.

Westerplatte

Westerplatte är en halvö, 2000 x 600 meter, som vid tiden för andra världskriget låg inom det område, som tillhörde fristaden Danzig. Westerplatte är belägen vid en av

Wislas mynningar i floddeltat i Östersjön. Mellan åren 1926 och 1939 var platsen tillerkänd Polen som depå för ammunition. Området kom att spärra inseglingen till Danzigs hamn.

Det polska försvaret av Westerplatte utgjordes av drygt 200 man under befäl av major Henryk Sucharski. Nationernas förbund hade medgivit, att Polen fick ha en styrka om max 88 man, men personalbyten, utbildning m.m. gjorde, att personalstyrkan hade utökats. Chefen disponerade en lätt 7,6 cm fältkanon, två 37 mm Bofors-tillverkade pansarvärnspjäser, fyra lätta granatkastare och 18 kulsprutor. Denna polska stödjepunkt låg isolerad i Danzigområdet och tyskarna var sedan länge väl insatta i försvarets styrka och dispositioner. Av förbiseende saknade dock anfallsförbanden denna information.

Händelseförloppet

Under förevändning av ett officiellt besök, angjorde det till övningsfartyg ombyggda äldre slagskeppet *Schleswig-Holstein* till Danzig den 25 augusti. Det var dock inget fredligt besök. Tyskland hade skickat fartyget för att bekämpa kustförsvaret runt Danzig inklusive Westerplatte. Under däck på fartyget gömde sig ett stormkompani om 225 man.

För att komma åt Westerplatte var det nödvändigt att storma halvön via den cirka 150 meter breda landtungan i sydost.

Den 26 augusti flyttades fartyget till en ny förtöjningsplats, varifrån fartyget kunde beskjuta Westerplatte. Fartygets bestyckning var vida överlägsen bestyckningen i land och utgjordes bl.a. av fyra 28 cm, tio 15 cm och fyra 8,8 cm kanoner samt åtta lätta luftvärnspjäser.

Anfallet på Westerplatte uppsköts några gånger, men på kvällen den 31 augusti fick det tyska slagskeppet kodordet för att sätta igång anfallet och kring midnatt landstattes stormkompaniet och en understödande kulsprutepluton. Kl 0443 gavs larm ombord och beskjutningen på-



Schleswig Holstein. Arkivbild

börjades strax efter. De närmaste minuterna avlossades 67 granater av olika kalibrer och några träbyggnader fulla av drivmedel började brinna våldsamt och som tidigare sagts. Kl 0446 gick stormkompaniet till anfall och andra världskriget hade tagit sin början. Man kan med fog säga, att det var den tyska flottan, som startade kriget.

Trots eldunderstöd från slagskeppet hejdades anfalllet av polackerna. Efter ett tag retirerade stormkompaniet, sedan man förlorat ett fyrtiotal män. Under förmiddagen den 1 september utsatte slagskeppet det polska försvaret för en våldsam beskjutning. Polackerna sköt tillbaka med sin fältkanon och var nära att träffa fartygets förliga stridsmast.

Senare under förmiddagen anföll tyskarna på nytt, nu förstärkta av en pluton SS-soldater. Även detta anfall hejdades. Anfallarna hade bl.a. svårt att ta sig förbi de polska mineringarna.

Både tyskar och polacker hade från början den uppfattningen, att Westerplatte var militärt betydelselöst och polackerna skulle endast kunna bjuda begränsat motstånd i 12 timmar.

P.g.a. de misslyckade anfallen insattes flyganfall mot halvön med inte mindre än 60 flygplan. Resultatet blev förödande. Många försvarare dödades och hus sattes i brand av de över 100 bomber, som fälldes.

Den polske befälhavaren övervägde för ett tag att ge upp, men hans ställföreträdare och några officerare ville fortsätta kampen. Men order gavs att bränna alla hemliga handlingar.

Den 3 september, som var en söndag, hörde försvararna alla Danzigs kyrkklockor ringa och jublet från den tyska befolkningen, när tyska trupper marscherade in.

Den 4 september anföll tyskarna på nytt, denna gång från havet från en torpedbåt och ett depåfartyg. Sammanlagt 78 granater avlossades på mellan 2000 och 3000 meters avstånd, utan att uppnå någon effekt. Tyskarna fick order att inte i fortsättningen anfalla från havet.

Den 5 september besköts området av slagskeppet samt av tillfört artilleriförband från land med begränsad effekt.

Den 6 september försökte tyskarna i ett par försök elda upp skogen på Westerplatte. Skogsbränningen hade viss effekt. Hela dagen utsattes försvaret för en formlig



Rester av kasernen



Kyrkogård för stupade polacker



Aldrig mer krig

anstormning av olika anfall. Polackernas bästa skydd utgjordes av den befintliga kasernens källarvåning. Bristen på reserver och tillskott av personal och ständig tjänstgöring i stridslinjen gjorde, att de polska soldaterna var helt slutkörda.

Under natten till den 7 september anföll stormkompaniet på nytt, samtidigt som ny eldgivning ägde rum på Schleswig-Holstein, som på nytt ändrat förtöjningsplats. 208 granater och 2400 skott från automatkanoner avgavs från slagskeppet.

Polackerna lyckades hejda stormkompaniets anfall, men försvaret var nu illa åtgånget och ammunitionen höll på att ta slut. Bemanningen på Westerplatte var också medvetna om situationen i stort i Polen och kl 0945 kapitulerade man genom att hissa vita flaggor på Westerplatte. Chefen Sucharski samlade sina överraskade soldater och höll en kort ceremoni. Han tackade dem för deras insats och höll en bön för de stupade 15 kamraterna. Kl 1015 marscherade den kvarvarande polska styrkan mot tyskarna och krigsfångenskap.

Polackernas sega försvar av Westerplatte fick till följd, att striderna där kom att spela en betydligt större roll, än vad som var avsikten från början. För polackerna kom den militära oviktiga depån att bli en symbol för motstånd och stridsvilja. Stridsviljan för kustförsvaret var stor och halvön Hel stod emot det tyska trycket ända till den 1 oktober.



Monumentet

Den 9 oktober 1966 avtäcktes monumentet "Försvarare av kusten" för att bl.a. hedra försvararna av Westerplatte. Monumentet, som är 22 meter högt, kan ses på långt håll. Det står på en kulle, som är uppbyggd av allt skräp, som avlägsnats vid röjning av infarten till hamnen. Det är sammansatt av 236 granitblock, som väger mellan 6 och 12 ton vardera. Vikten är 1150 ton. I monumentet finns reliefer och inskriptioner. Varje år den 1 september är monumentet i fokus för statliga ceremonier för att hedra minnet av utbrottet av andra världskriget, som ju började här.

På halvön finns vissa rester av garnisonen, bl.a. resterna av den svårt skadade kasernen samt ett av fem s.k. vakthus, nr 5, där ett museum finns. Vidare finns en kyrkogård, där de 15 stupade fått sitt sista vilorum.

Chefen Henryk Sucharski tog sig efter kriget till Italien, där han dog. Han hade en önskan att bli begravnen på Westerplatte, men det gick inte att ordna. Men det finns en symbolisk gravplats för Sucharski på halvön.

Källor

Vägen till Westerplatte av Bertil Stjernfelt och Klaus-Richard Böhme. Utgåva 1978, omarbetad under titeln Tyskland anfaller Polen 2007

Andra världskrigets utbrott av Marco Smedberg och Niklas Zetterling 2007

Olle Melin



Monumentet

Foto: Olle Melin



Inom området finns ett stort antal bilder om krigsutbrottet



Souvenirförsäljning av idag



Museibyggnaden



Interiör museet

Det kom ett brev....

Med anledning av Bengt Hielms upprop om *HMS Marieholm* i nr 1-2011, har jag berättelser, som jag vill dela med mig. Jag var en av fyra signalmatrosar, som var påmönstrade *Marieholm* 18/3 1961 till 25/1 1962. De tre övriga var Jocke Joachimsson från Nyköping samt Jerka Eriksson och Olle Olsson från Stockholm.

Ett populärt inslag 1961 var, när vi passerade *M/S Bon Jour* (Radio Nord), som låg utanför Ornö i Stockholms skärgård. Ett par gånger fick vi våra önskelåtar spelade, när vi "morsade" till dem med våra optiska signallampor.

Hälsningar från Torgny Larsson, Flottans Män Växjö



Torgny Larsson som ung signalmatros

Svenska flottans brakande intåg i Hamburg

Sommaren 1961 skulle Kustflottan göra ett besök i Hamburg. Det handlade om ett jubileumsbesök kopplat till Hansatiden. *Marieholm* var stabsfartyg med Chefen kustflottan, konteramiral Berthelsson som högste befäl ombord.

Tillsammans med bl.a. jagaren *Småland* och 11.motortorpedbåtsdivisionen seglade vi via Kielkanalen till Hamburg. Utanför Elbes mynning samlades fartygen för att anlända gemensamt.

Marieholm, som skulle förtöja vid Überseelbrücke, fick lots ombord eftersom det fanns såväl tidvatten som strömmar, som kunde försvåra förtöjningen.

Med *Marieholm* i täten följd av jagaren *Småland* och motortorpedbåtarna stävade vi i sakta mak mot kajen. Högst uppe på bryggan stod vi fyra signalmatrosar tillsammans med styrman Steen. På övre däck stod amiralen och hans stab och gjorde honnör till mottagningskommittén. På nedre däck stod den övriga besättningen uppradad. När vi närmade oss kajen, började en musikkår att spela.

När *Marieholm* slog back, började allt gå snett. Lotsen hade felbedömt ström, tidvatten och *Marieholms* kapacitet. Så när fartyget skulle lägga till, kom hon med alldeles för hög fart. I panikkastades i land både tross och vajer, vilka knäcktes, när de lades om pollarna på kajen.

Amiralen och vi andra stod som förstenade. Musikkåren tystnade, när *Marieholm* brakade in i Überseelbrücke. Styrman Steen hade telefonkontakt med sin familj dagen efter och fick då veta, att kvällspressen hade skrivit om flottans brakande intåg i Hamburg.



HMS Marieholm. Foto författaren



Amiral Berthelsson inspekterar *Marieholms* besättning. Foto författaren



Två bilder som visar den sönderkörda Überseelbrücke. Foto författaren

Marindagen drog storpublik



Marinbasens personalchef Jan Hejdeman hälsar välkommen till Marindagen

Vart annat år anordnas Marindag i Karlskrona och den 16 augusti var det dags igen. En månghövdad publik passade på att besöka Örlogshamnen, där de arrangerande förbanden – Marinbasen,

Sjöstridsskolan, 1.ubåtsflottiljen, 3.sjöstridsflottiljen och Försvarets materielverk – visade upp sin verksamheter. Till dessa slöt sig också Karlskronavarvet, hemvärnet och andra frivilligorganisationer.

Redan före starten kl 1000 var Amiralitetsslätten fylld av människor i spänd förväntan och när arrangementet var över, hade mer än 10 000 besökare räknats in

Till vissa sevärdheter var köerna långa, som t.ex. ett spännande besök ”inuti” ubåten Gotland. HMS Carlskrona liksom HMS Belos, kustkorpvet, minjaktfartyget Vinga, skolfartyg och inte minst ekipagets olika fartyg rönt stort intresse.

Hemvärnet gav skyddsvaktsupervisning och annan verksamhet och Sjövärnsskåren visade bl.a. upp postjakten Hiorten.



Marinens Musikkår marscherar in i Örlogshamnen. I täten flaggtrumslagare Karin Svensson



I väntan på entré



HMS Carlskrona



Karlskronavarvets skrovhall rönt stort intresse (väntan på intransport)





Ubåtsbärningsfartyget Belos



(fotoförbud). Men utanför låg ubåten Halland i



Den gamla ångmaskinen i Polhemsdockans pumphus lockade också åskådare

Varvshistoriska föreningen i Karlskrona demonstrerade repslagning och körde den gamla ångmaskinen i Polhemsdockans pumphus.

Flottans Män, Ubåtsklubben Neptun, T 38 vänner, Sveriges Militära Kamratföreningars riksförbund presenterade sin verksamhet och det bjöds på världsarvsguidning, tåg till femfingerdockorna och Gamla mastkranen på Karlskronavarvet, föredrag om U 137 besök i Planetariet och mycket, mycket annat.

Som väntat lockades många till Örlogshamnens paradplats, när Marinens Musikkår marscherad in genom Högvakten och därefter gav

koncert. Lite senare hade musikkåren förenat sig med blåsmusikens framtid, Marinens ungdomsmusikkår för en gemensam konsert.

Dagen avslutades med framträdande av Försvarets fältartister.

Team Culinar, d.v.s. det svenska militära kocklandslaget erbjöd god mat och Arméns fältbageri serverade kaffe och wienerbröd.

Dagen gynnades av fint väder och humöret var på topp, även när man fick köa.

Det här sättet att framträda är ett mycket bra exempel på, hur man för en stor allmänhet visar, hur försvarets budget används.

Olle Melin

Korvetten HMS Karlstad

Foto: Olle Melin



Den svenska Krigsmakten under det kalla kriget

Boken har undertiteln "Krigsplanläggning, förband och beredskap" och är en ovärderlig uppslagsbok, hur det svenska försvaret var organiserat under det kalla kriget.

I maj 1945 rådde fredsrya i Europa – efter fem och ett halvt års förödande strider låg delar av kontinenten i ruiner – nu skulle det väl ändå bli evig fred. Historien ville annorlunda – Pragkuppen 1948 och Sovjetunionens kärnvapentest 1949 blev inledning på ett nytt kapitel – kalla kriget.

För Sveriges del innebar kalla kriget, att nedrustningen uteblev till förmån för en fortsatt stark krigsmakt. I skuggan av kärnvapenhotet rustade Sverige och varje del av samhället fick en roll i det totala försvaret. Krigsplaneringen var utarbetad i detalj och lager och förråd fyllda inför det väntade kriget.

Författaren Thomas Roth, välkänd författare i militära sammanhang, beskriver i boken den svenska Krigsmaktens utveckling under denna period, från högsta militära ledningen till förbandens stridsplaner på regional nivå.

Boken ingår i serien Försvaret och det kalla kriget (FoKK).

Svenskt Militärhistoriskt bibliotek. ISBN 978-91-86837-68-6



En svensk tiger

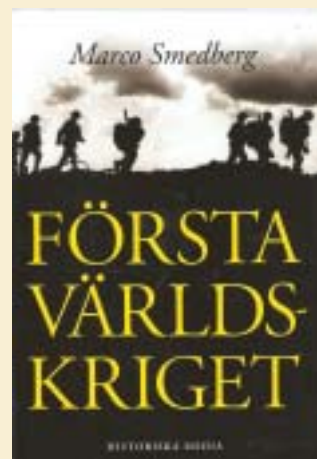
Boken har som undertitel "Hårda fakta och siffror över svensk beredskap och upprustning 1939-1945."

I sitt berömda tal på Skansen den 27 augusti 1939 uttalade Per Albin Hansson de för eftervärlden bekanta orden "vår beredskap är god". Dessa ord har genom åren getts olika innebörd, men alla är överens om, att statsministern var fullt medveten om, att vår militära beredskap inte var god. Tiden för att åtgärda följderna av nedrustningsbeslutet 1925 hade varit för knapp och nu gällde det att efter bästa förmåga hävda landets neutralitet med de till buds stående politiska och militära medlen.

Boken koncentrerar sig på, hur situationen var vid krigsutbrottet och hur den sedan kom att utveckla sig under den tid, som andra världskriget varade.

Det är en mycket faktafylld och intressant bok, som författaren Sven-Åke Bengtsson åstadkommit. Författaren kommer från Falkenberg, där han är gymnasielärare och skollärdare med ett livslångt och genuint intresse för militärhistoria.

Svenskt Militärhistoriskt bibliotek. ISBN 978-91-86837-71-6



Första världskriget

2014 är det ett hundra år, sedan första världskriget bröt ut. Militärhistorikern Marco Smedberg har skrivit ett standardverk om det första totala kriget. Beskrivningar av det militära förloppet blandas med gripande ögonvittnesskildringar, som tar oss hela vägen fram till vapenstilleståndet i november 1918. Författaren tar oss till fjärran stridsområden i tyska Östafrika och Mellanöstern till luftkriget mot Storbritannien och sjöfartskriget på världshaven. Avslutningsvis skildras fredsprocessen och det arv, som kriget lämnat efter sig.

Marco Smedberg är militärhistoriker och reservofficer i pansartrupperna. Han har specialiserat sig på krigskonstens utveckling från Napoleonkrigen till idag Han är också redaktör för tidskriften Militär Historia.

Boken är rikt illustrerad med kartor och bilder.

Historiska Media. ISBN 978-91-86297-00-8



På fallrepet

Föreningen Bokanjärerna bildades för att stödja och uppmuntra sjömän att skriva ner sina berättelser från sin tid till sjöss. *På fallrepet* är deras tredje antologi. Jag har tidigare refererat *Trampa däck* och *Springa läck*.

Årets bok innehåller ett drygt tjugotal berättelser av skilda slag. Män och kvinnor, som arbetar på olika båtar, har mycket spännande att berätta, vilket man med önskvärd tydlighet kan konstatera efter att ha läst boken. Boken innehåller berättelser om pirater, väderomslag, stormar, maskiner som krånglar men även roliga och romantiska historier finns att läsa.

Bokanjärerna. ISBN 978-91-979729-3-2



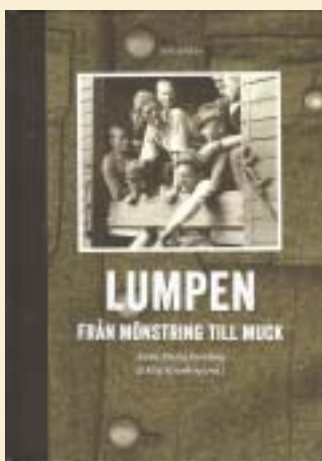
Göholm

Inom ungefär tre mils avstånd från Karlskrona har det funnits ett tjugotal herrgårdar bebodda av högre sjömiliter med anknytning till flottan, varvet eller den militära förvaltningen. De var inga boställen av traditionellt slag utan privatägda, eftersom sjömiliterarna fick sin lön i kontanter.

Göholm var en av dessa amiralsgårdar, under lång tid ägd av sjömiliter. Mest känd bland dessa är utan tvekan Johan Puke (1751-1816). Om honom har jag skrivit tidigare här i tidskriften. Han gick från skeppsgosse till generalamiral och statsråd och hans största bedrift var väl utan tvekan att lotsa de inneslagna svenska flottorna ur belägringen i Viborgska viken 1790, det s.k. Viborgska gatloppet. I dag förvaltas Pukes gamla egendom av en stiftelse.

Om detta och mycket mer kring Pukes Göholm kan man läsa i Blekinge Hembygdsförbunds årsbok, Blekingeboken, för år 2014. Ett tiotal författare belyser egendomen och trakten ur olika perspektiv, där Erik Wallström, historielärare från Vällingby, skrivit kapitlet om Johan Puke.

Blekingeboken anno 2014 är mycket välskriven och intressant och det rika bildmaterialet är verkligen en tillgång. Blekinge Hembygdsförbund. ISSN-0348-9639



Lumpen. Från mönstring till muck

Värnplikten är fortfarande en erfarenhet, som delas av över en miljon män och några kvinnor. Sedan 2010 är värnplikten vilande i fredstid och minnena bleknar, men de många historierna om lumpen är en viktig del i berättelsen om, hur Sverige blev det Sverige, vi har idag.

Utgångspunkten för boken är Armémuseums projekt "Lumpen – identitet och materiella minnen". Över 2000 män och kvinnor har deltagit i undersökningen och hundratals människor har skickat in brev, dagböcker, fotografier och föremål.

I boken skildras värnplikten från mönstring till muck. Här finns starka minnen, positiva såväl som negativa: ångest över att tvingas bli soldat men också minnen av stark vänskap och solidaritet, stolthet över att ha klarat av hårda provningar och glädjen att växa som människa.

Redaktörerna Anna Maria Forssberg och Klas Kronberg har gjort ett synnerligen gediget arbete. Ett tiotal författare medverkar i olika avsnitt. Det rika bildmaterialet förstärker det goda intrycket.

Atlantis. ISBN 978-91-7353-687-5



Mellan kaos och kontroll

I boken möter vi människorna i en av stormaktstidens största organisationer och arbetsgivare: den svenska flottan. Under denna period spelade flottan en avgörande roll för förmågan att hålla ihop det svenska väldet. Flottan hade förgreningar över hela riket, sysselsatte tusentals människor och var en angelägenhet för varje samhällsskikt.

Historikern Anna Sara Hammar undersöker, vilka strategier amiralitet och officerare använde för att lyckas disciplinera flottans stora manskap och vilka reaktioner den nya ordningen väckte hos de underlydande. I studien får de sociala relationerna mellan officerare, underofficerare och manskap för första gången en ordentlig genomlysning. Genom den enskilda människans ögon ser vi, hur flottans maktstrategier bemöttes med protester eller anpassning och hur amiralitetet tvingades till en ständig balansgång mellan kaos och kontroll.

Boken ingår i Forum navales skriftserie som nr 48.

Nordic Academic Press. ISBN 978-91-87351-09-9

Bokpresentatör Olle Melin



Svenska sjömanstatueringar

Att tatuera sig har i dag blivit högsta mode. I dag finns i Sverige bortåt en miljon tatueringar. Annat var det för hundra år sedan. Då var tatueringar fortfarande något främmande i det svenska samhället, något som markerade det särskilda och det avvikande. Men bland sjömännen frodades tatueringarna.

I bokens fem kapitel beskrivs sjömanstatueringar utifrån olika utgångspunkter. De utgör en mycket intressant läsning, rikt illustrerad med tatueringar i mängd men även med bilder från sjömanslivet. Ett drygt tiotal författare medverkar och huvudredaktör har varit Mirja Arnshav.

Boken ingår i Forum navales skriftserie som nr 47.

Medströms förlag. ISBN 978-91-7329-137-0



Järnvägstunneln i Karlskrona

*Tunneln under Klockstapeln.
Foto: Olle Melin*

De flesta, som tjänstgjort vid flottan i Karlskrona, känner säkert till järnvägstunneln under Stortorget i Karlskrona. Vad, många inte vet, är, att under Stortorget dölde sig en gång omfattande utrymmen färdiga att användas, om kriget skulle komma.

Under senare delen av 1800-talet kom tanken upp om en sammanbindningsbana mellan varvet och Carlskrona-Wexiö järnväg. Förslaget fanns hos Sjöförsvarsdepartementet och stadsfullmäktige i Karlskrona anhöll att få ta del av ritningarna. Det fanns hos utredarna andra alternativ än det, som kom att utföras. En beräkning av ett östligt alternativ gjordes. Detta skulle gå över hamnområdet. Tankar hade också funnits om ett västligt alternativ.

Tunnelprojektet var dock det mest intressanta, inte minst ur ekonomisk synpunkt.

Stadsfullmäktige i Karlskrona tyckte dock att sträckningen via hamnen var bättre och skälet till detta var, att tunneln skulle förfula och störa stadsbilden för mycket. Frågan var nu, om staden var beredd att stå för den merkostnad, som uppstod med det östliga alternativet över hamnen. Stadsfullmäktige ville ha sex månader på sig för beslut. Detta kunde inte godtas, då banan skulle vara klar för trafik 1887.

För att genomföra tunnelprojektet, begärde staden ersättning för skador på planteringar samt intrång på Hoglands park.

I december 1884 utfärdade Kungl. Maj:t en skrivelse, som fastslog, att det var klart med tunnelbanan och riksdagen beviljade ett anslag med cirka 72 000 kronor för

1885. Totala kostnaden för kronan att bygga järnvägen beräknades till cirka 215 000 kronor. Broar och räcken bekostades av kronan. För skadade planteringar och annat erbjöds staden cirka 1 200 kronor som ersättning, vilket godtogs.

Ingenjör C Jehander, som var stadens ingenjör, åtog sig att anlägga sträckan från Örlogsvarvet till Vittusgatan, medan knytningen till järnvägen var en affär mellan kronan och järnvägsbolaget. C Jehander åtog sig att leverera fyllningsmassor till stationsområdet. Bolaget skulle för all framtid underhålla statliga delen av banan. Så var det dags för kontrakt med anknytning till Carlskrona-Wexiö järnväg. Detta blev en viktig transportled för Örlogsvarvet, som användes långt fram till våra dagar. Tunneln med järnväg färdigställdes åren 1885-1887 och invigdes av konung Oscar II år 1888.

Järnvägstunneln var landets andra. Den första var tunneln mellan Stockholms södra och Stockholms central. Tunneln är 220 meter lång från Norra Kungsgatan fram till Vattenborgen på Stortorget och 60 meter lång under Klockstapeln i Amiralitetsparken.

År 1914 blev det även klart med anknytning till Blekinge Kustbanor (BKB), som var smalspårig vid denna tid. Man lade helt enkelt dit ett extra spår mellan de befintliga. BKB hade en spårvidd på 1067 mm, en spårvidd som i landet endast fanns vid banor inom Blekinge och till kringliggande län. Banor med denna spårvidd kallades för CAP-banor efter engelsmannen Carl A Phil, som hade anlagt ett antal banor med denna spårvidd framförallt i Norge. Den smalspåriga delen togs bort omkring 1960, i samband med att BKB fick normal-

spår, 1435 mm. I dag återstår en sträcka med den lägre spårvidd på cirka 100 meter på Lindholmen, där banan inom varvsområdet aldrig fick normalspår.

Inom varvsområdet fanns ett omfattande järnvägsnät från Högvakten ända bort till västra delen av varvsområdet intill Saltösund. Vid Ekipaget inom Örlogsvarvet i Karlskrona fanns växellok, vagnar och personal att sköta dessa.

Det fanns planer på att placera en hållplats vid Amiralitets-slätten för de s.k. arbetartågen, vilka morgon och kväll kördes ända in på varvsområdet. Denna trafik pågick från 1930-talet till början av 1950-talet. Någon hållplats blev dock aldrig byggd.

Den sista gången, som tunneln användes, var den 27 maj 1990. Idag återstår några spårrester vid Kungsplan i Karlskrona, spåret under Stortorget samt rester av spårsystemet inom Örlogshamnen och Karlskronavarvet.

År 1923 sprängdes plats för krigstelefoncentral i norra delen av järnvägstunnelns östra sida. Det lilla utrymmet placerades givetvis så nära Televerkets dåvarande telegrafstation som möjligt. En djup kabelgrav ledde ner kablarna från telegrafstationen under Kungsgatan. De första kablarna var två stycken 600-tråders, d.v.s. totalt 1200 linjer. Krigstelefoncentralen var det första utrymmet på vänster hand vid ingång från Hoglands park. Mitt emot ligger ett litet förrådsrum. Krigstelefoncentralen (KC) blev kvar här till i början av 1960-talet, då den flyttade till Torskors. Efter flyttningen har utrymmet tjänat som sambandsknutpunkt fram till våra dagar.

År 1930 påbörjades nästa utbyggnad av tunneln. Nästan mitt emot krigstelefoncentralen byggdes en 23 meter lång tunnel. Tunneln blev Karlskronas luftvärnscentral för luftförsvaret i och omkring Karlskrona. Strax före andra världskriget kompletterades tunneln med ytterligare en, som blev förläggning m.m. Dessa tunnlar kom under andra världskriget att fungera såväl som luftförsvarscentral som luftskyddscentral. Den senare var kvar i drift som civilförsvarscentral, intill dess den nya centralen i Allatorp stod klar.

1936 års försvarsbeslut innebar utbyggnad av tunnelsystemet åt båda håll från järnvägsspåret. Under åren 1937, 38 och 39 skedde en omfattande utbyggnad och i systemet fanns:

Stridledningscentral för Marindistriktet
Stridledningscentral för Karlskrona fästning, sedermera Blekinge Kustartilleriförsvar
Förläggningstunnlar
Kök
Värmecentral
Maskincentral
Expeditioner, Sjukavdelning
Verkstadslokaler
Arbetsplatser för Karlskrona örlogsstation vid mobilisering. (åt Kyrkogatan)
m.m.

Bakom kökstunneln fanns värmecentralen och maskincentralen. Värmecentralens skorsten slutade i gamla vattentornet.

Utbyggnaden omfattade drygt 3000 kvadratmeter och förbindelse fanns med utgången på Kyrkogatan, vilken sattes

igen 2005. Tidigare fanns en förbindelse med utgången bakom Fredrikskyrkan, men den är numera igenslagen. Den ledde ursprungligen till ett skyddsrum från tidigt 1930-tal för Karlskrona stad och förbands med det militära tunnelsystemet.

Efter kriget omvandlades förläggningstunnlarna till verkstads- och förrådstunnlar för örlogsvarvet. I ursprungligt skick behölls expeditioner, sjukvårdslokaler, sambandslokaler m.m., vilka fanns längs förbindelsegången mot Kyrkogatan.

Karlskrona fästning/Blekinge kustartilleriförsvar hade sin stabsplats åt öster. Den behölls till slutet av 1950-talet, då man flyttade till Torskors. I denna idag fallfärdiga tunnel fanns sammanlagt 23 rum, av vilka stridsledningscentralen var den största. I tre av rummen finns intressanta väggmålningar av Karlskronakonstnären och Bror Angelin, som också i många år var teckningslärare vid Högre allmänna läroverket.

Mellan KC och BK stridsledningscentral låg ett litet utrymme avsedd för BK transportcentral.

Stabsutrymmet för Sydkustens marindistrikt låg åt väster och omedelbart norr om luftvärnscentralen. Den hade i stort samma utförande som BK:s stabsplats, men var något mindre. Även denna central flyttade till Torskors i slutet av 1950-talet och lokalerna övertogs av 101.basbataljonen, föregångare till dagens basbataljon. Dessa hade lokalen till stabsplats intill 1992. I samband med den stora övningen 1982 besökte HM Konung Karl XVI Gustaf övningen och hans namnteckning finns på väggen i en av gångarna.

Sista övningen basbataljonens stabsplats ägde rum med repetitionsförband 1989 och 1991 övade man en kort period i lokalerna med förband ur åldersklassen. Detta var sista gången man använde utrymmena i tunneln.

Under de första åren på 1990-talet tömdes tunnarna på all den materiel, som förvarades här. Bl.a. förvarades kompletta reservdelssatser till krigsfartyg. I en av tunnarna återfanns en komplett sats till jagaren Norrköping. Fartyget hade tagits ur tjänst redan 1968.

Man har undersökt ett antal möjligheter att utnyttja tunnarna i framtiden, men alla förslag har varit för dyra. Karlskrona kommun har erbjudits lokalerna och de har undersökt olika alternativ, bl.a. parkeringshus och konstateljéer. Man övervägde en period att placera KA 2 museum för rörligt artilleri i tunnelsystemet, men den beräknade kostnaden för att iordningställa lokalerna, 11 miljoner kronor, var alltför stor.

Kommunens skyddsrum med nedgång vid Konserthuset har ingen förbindelse med tunnelsystemet i övrigt.

I november 2004 påbörjades arbetena med att tömma tunnelsystemet på all miljöfarlig utrustning och alla lösa inredningsdelar, ett arbete som pågick några månader in på 2005. Därefter murades de gamla ingångarna igen och utrymmena i Järnvägstunneln har förpassats till historien och det, som då återstår av systemet, är den gamla järnvägstunneln från 1880-talet. Denna är sedan en tid överläten till Karlskrona kommun.

Olle Melin

Bildcollage på sidorna 32 och 33.





Tunneln under Stortorget.
Foto: Olle Melin



Minnesmärket över Oscar II vid tunnelingången under Stortorget vid Södra Kungsgatan. Foto: Olle Melin



Tunnelingången från Norra Kungsgatan vid Hoglands park. Foto: Olle Melin



Klockstapeln över Järnvägstunneln. Foto: Olle Melin

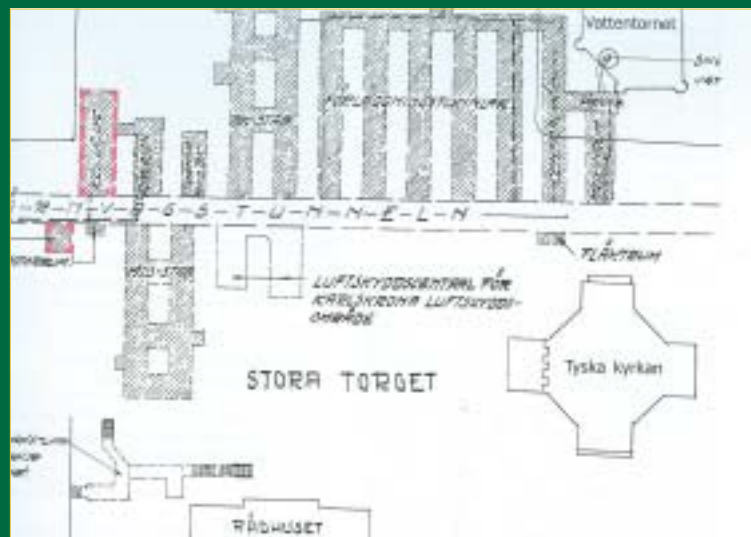


Ritning över bergrumssystemet.



Karta över Örlogsstationen och Örlogsvarvet visande bl.a. Järnvägens sträckning inom området.

Järnvägstunneln i Karlskrona



Ritning över bergrummen närmast intill järnvägen.



Tunnelingången under Stortorget från söder. Foto: Olle Melin



Den numera igensatta in- och utgången vid Kyrkogatan intill kasern Sparre. Foto: Olle Melin



HM Konungens namnteckning i Örlogsbasens stridsledningscentral. Namnteckningen skrevs i samband med den stora marinövningen 1982. Foto: Olle Melin

Den öppna delen av järnvägen mellan Stortorget och Amiralitetsparken. Foto: Olle Melin



F.d. stridsledningscentralen för Sydvestens örlogsbas. Foto: Olle Melin



Ekipagets fordonspark med bl.a. växellok på 1930-talet. Arkivbild



En av konstnären Bror Angelins väggmålningar i Blekinge kustartilleriförsvares stridsledningscentral. Foto: Olle Melin



Verkstadstunnel, tidigare förläggning. Arkivbild



Växellok i arbete söder om Modellsalsbyggnaden. Arkivbild



Ångpanna för kökets grytor. Arkivbild



Spårarbete inom örlogshamnen. OBS de två spårvidderna. I bakgrunden Tackelkammaren. Arkivbild



Arbetartåg i Örlogshamnen på 1940-talet. Arkivbild



Godsvagn vid Hylsverkstaden, numera Gula kvadraten. Arkivbild

Högvakt i högsommarvärme

Nedläggningshotade Marinens Musikkår svarade för högvaktsspelning i Stockholm 11 dagar i rad, när sommarvärmen var som högst och endast avbröts av ett och annat skyfall.

Traditionsenligt framträdde kåren i flottans vita uniform, vilket alltid ses med glädje av den stora publik, som följde kåren de här dagarna.

Förutom sedvanlig vaktparad med inlagd konsert på Yttre Borggården, gjorde kåren ett antal konserter och kårens slagverkare fick också möjlighet att visa upp sig i TV:s Allsång på Skansen.

Nu är det bara att hoppas på, att Försvarsmakten in-



Musikkåren vid Kungsträdgården

ser, vilken oerhörd resurs som musikkåren utgör, såväl för försvaret som för det civila samhället. Här handlar det om en kulturbärare med anor från 1680.

När detta skrivs, har regeringen tillsatt en utredning om kårens framtid. Det är bara att hoppas, att förnuftet ska segra så småningom..

Du kan också läsa inlagan till regeringen från Karlskrona kommun.

Olle Melin

Foto: Olle Melin



"Uppå Slottsbacken vi rasa" (Povel Ramel)



Utmarsch



Fullt med folk på Yttre borggården



Musikkåren bjöd på ett extra stycke vid Obeliscen

Karlskrona kommunstyrelse brev till Regeringen, 2014-06-02

Till
Regeringen

Kopia för kännedom
Ledamöter i försvarsutskottet

Med anledning av Försvarsmaktens förslag att avveckla Marinens musikkår

Försvarsmakten har till regeringen lämnat in ett förslag som innebär att Marinens musikkår läggs ner, vilket får stora konsekvenser för försvarsmusiken som nationell resurs.

Försvarsmakten har idag tre musikkårer, varav Armens musikkår och Livgardets dragonmusikkår finns på Livgardet i Stockholm och Marinens musikkår i Karlskrona..

Försvarsmusiken kommer om förslaget blir verklighet att koncentreras till, och verka i Stockholm. Någon analys av alternativa lösningar som säkerställer övriga landets tillgång till Försvarsmusiken eller ekonomiskt utfall av förslaget presenteras inte.

Marinens musikkår framträder över hela landet, från Luleå i norr till Ystad i söder, och även utanför Sveriges gränser. Kåren svarar för merparten av de uppdrag som Försvarsmusiken har utanför Stockholm.

Marinens musikkår har varit verksam oavbrutet sedan 1680 och är en internationellt erkänd musikkår av högsta klass. Kåren har de senaste åren flera gånger varit hotad, varje gång utan att det presenterats underlag och analyser som stödjer nedläggningsförslagen.

Det är vår uppfattning att det förslag som Försvarsmakten presenterat behöver analyseras ur ett bredare perspektiv, där också konsekvenser för övriga förband och försvarsmusikens verksamhet i det civila samhället vägs in.

Det är också vår uppfattning att en oberoende utredning bör göras ur såväl försvarspolitiskt som kulturpolitiskt perspektiv av hur Försvarsmusikens verksamhet kan säkerställas i ett längre perspektiv.

Verksamheten är av stor betydelse för det nationella kulturarvet och kan likställas med exempelvis Kungliga operan, Hovkapellet eller Kungliga filharmoniska orkestern.

Vi finner det anmärkningsvärt att Försvarsmakten menar att ett beslut om nedläggning kan fattas av Försvarsmakten själv. Regeringen har i regeringsbeslut 5 den 14 mars 2013 gett Försvarsmakten i uppgift att redovisa en planering för att sänka sina lönekostnader med 500 miljoner kronor. Då bör planeringen i sin helhet ingå i det svar regeringen har att ta ställning till.

Karlskrona kommun kan på inga villkor acceptera Försvarsmaktens förslag att lägga ner Marinens musikkår. Liksom vid tidigare hot om nedläggning saknas djupare analys och fakta som stödjer förslaget och åter igen försöker Försvarsmakten undanta nedläggningsbeslutet från politisk behandling.

Vi ber därför regeringen att tydliggöra att redovisningen som efterfrågas i regeringsbeslut 5 ska redovisas som en helhet, att kräva bättre underlag från Försvarsmakten, samt att försvarsmusikverksamheten utreds också ur ett kulturpolitiskt perspektiv.

Camilla Brunsberg (M), Kommunstyrelsens ordförande

Mats Lindbom
(C), Kommunstyrelsens 1:e vice ordförande

Patrik Hansson (S),
Kommunstyrelsens 2:e vice ordförande

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



Den 19 augusti ägde en ceremoni rum utanför huvudingången till Karlskronavarvet. Då förklarades Kockums vara en del av koncernen SAAB. Motsvarande ceremoni hade ägt rum i Malmö dagen innan och efter högtidligheterna i Karlskrona drog ledningen för SAAB vidare till Muskö för repris.

Efter förhandlingar och godkännande av Konkursverket blev det i mitten av juli klart, att SAAB köper Kockums/Karlskronavarvet av tyska Thyssenkrupp. Köpesumman blev 340 miljoner kronor.

Det infekterade förhållandet mellan de tyska ägarna och Försvarets materielverk är därmed förpassat till historien.

Med detta köp finns det förhoppningar, att byggandet av en ny ubåtsgeneration kan ta fart liksom livstidsförlängning av två ubåtar i Gotlandsklassen. SAAB har redan fått uppdrag om förstudier kring den nya generationen.

Vid ceremonin i Karlskrona berättade SAABs vd, Håkan Buslhe, att han varit koncernchef vid SAAB i fyra år



Två världsarvssymboler tittar fram över varvsmuren, Portalkran 14 och Gamla mastkranen



Varvsområdet på 1950-talet För SAAB innebär också övertagandet, att man tar över ett världsarv. Arkivbild

och att tre och en halv av dessa bl.a. ägnats åt att försöka köpa Kockums av Thyssenkrupp. Nu var äntligen affären i hamn.

Så gott som samtliga varvsanställda hade dagen till ära mött upp och det rådde en mycket positiv stämning bland de närvarande. Beskedet om överlåtelsen har tagits emot mycket positivt från alla håll, inte minst från varvets alla anställda i Karlskrona, i Malmö och på Muskö.

Jag fick tillfälle att tala med några varvsanställda och samtliga uttryckte en mycket stor förhoppning inför framtiden.

En sextett ur Marinens Musikkår förgyllde ceremonin och bland de inbjudna sågs landshövdingen, representanter för Region Blekinge, Karlskrona kommun och Marinen.

Svenska staten har lovat gå in med pengar för att antal miljöåtgärder inne på varvsområdet. Det kan ligga mer än 300 års försyndelser i detta avseende innanför varvsmuren.

Namnet på varvet blir SAAB/Kockums.

Som chef för SAAB/Kockums har utsetts Ann-Christin Adolfsson. Den nya enheten ligger under SAAB:s afärsområde Security and Defence.

Olle Melin

Foto: Olle Melin



Ubåtsprojektet A 26 på ritbordsstadiet. Arkivbild



En sextett ur Marinens Musikkår under ledning av Anders Karlsson medverkade



Varvschefen Ann-Christin Adolfs-son i väntan på ceremonin



Varvsanställda i väntan på ceremonin



Två varvsanställda, Jerry Kjellsson och Magnus Nelson, båda vid svets- och plåtslagareverkstaden, var mycket nöjda med affären



Marinen representerades bl.a. av från vänster Chefen 1.ubåtsflottiljen Jens Nykvist, Chefen Marinbasen Erik Andersson och Chefen 3.sjöstridsflottiljen Magnus Jönsson



Kockums säkerhetschef, Lars Carlsson, var ansvarig för ceremonin



SAABs vd, Håkan Buskhe, invigningstalar



Täckelset faller

Världens största kanon?

I nr 2 av tidskriften fanns en artikel om en kanon som enligt rubriken var den största i världen. Lite senare i artikeln framgår det att den är världens största mynningsladdade kanon. Vilken var/är då världens största kanon, alla kategorier?

Storleken på en artilleripjäs brukar anges som kalibern, d. v. s. innerdiametern i eldröret.

Med kanon avses i allmänhet en komplett artilleripjäs med eldrör, lavettage m.m.

Den beskrivna kanonen har en imponerande vikt men övertrumpfas många gånger om av de flesta järnvägskanonerna, vad avser vikt och för någon även i eldrörskaliber.

Den största kanon som någonsin tillverkats och skjutits med tillverkades under andra världskriget av tyskarna i två exemplar, Gustave Geschütz, även kallad Schwere Gustav samt Dora.

Dessa giganter hade en kaliber på 80 cm, eldrörets längd var 32,5 meter och vägde 40 ton. Den maximala räckvidden var 47 000 meter med spränggranat (4800 kg, 8,26 m lång) samt 38 000 meter med pansargranat (7100 kg, 6,79 m lång) eldhastigheten var 19-45 min/skott.



80 cm kanoner



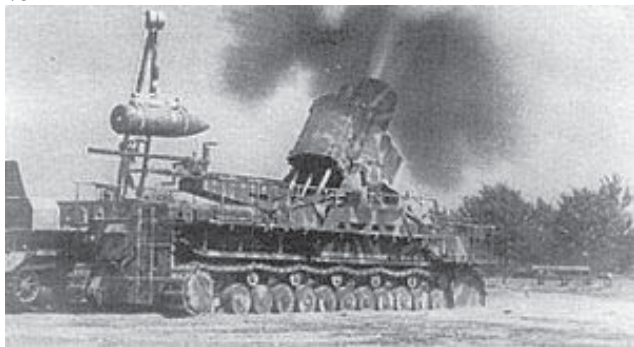
Dora



Schwerer-Gustav

Pjäsbesättningen bestod av 500 man. Kanonen fraktades i delar till grupperingsplatsen. Eftersom den var så stor, krävdes ett dubbelspår, när den var sammansatt. Att sätta samman kanonen och få den i ställning krävde 56 timmar och 1500 man. Det totala ekipaget vägde cirka 1350 ton. Pjäsen (Schwere Gustav) var naturligtvis för otymplig och sattes in i strid endast en gång i samband med tyskarnas belägring av Sevastopol. Dora kom inte längre än till provskjutningsfältet. Avsikten var annars, att Dora skulle sättas in i Atlantvallen och Gustav skulle medverka vid belägringen av Leningrad. Av detta blev intet.

Däremot utnyttjades 60 cm mörsaren Karl, den största självgående pjäsen någonsin, vid Leningrads och Warszawas belägring. Pjäsen tillverkades i sju exemplar av företaget Rheinmetall 1939-1942 den projekterades ursprungligen (1937) för att demolera Maginotlinjen. När pjäsen var insatsklar, hade dock detta redan blivit inaktuellt. Pjäsens totala vikt var 224 ton och den var 11,4 meter lång. Eldrörets längd var 5 meter och granaterna till pjäsen hade en vikt mellan 1,7 och 2,2 ton. Skottvidden var



Mörsaren Karl

De största skeppskanonerna, som satts i strid, är de japanska 46 cm kanoner som slagskeppen Yamato och Musashi bar. Fartygen byggdes under andra världskriget och kom till insats vid ett fåtal tillfällen. Båda fartygen sänktes av amerikanskt marinflyg. Skeppen bar som huvudartilleri 9 st 46 cm pjäser i tre trippeltorn. Eldrörsvikten var 162 ton. Ett trippeltorn med upp till 650 mm tjockt pansar vägde cirka 2000 ton.



Yamato i docka

Ett än mer spektakulärt projekt genomfördes under 1960-talet. Då byggdes en kanon med en räckvidd på 180 km efter ritningar av en Kanadafödd konstruktör, dr Gerard Bull. Kanonen användes inom det amerikansk-kanadensiska projektet HARP, som var inriktat på höghöjdsforskning. Avsikten var att slutligen kunna skjuta upp raketdrivna projektiler i omloppsbanan runt jorden. Projektet lades sedermera ned, då utvecklingen tog en annan riktning med utveckling av rymdraketer i stället för superkanoner.

Gerard Bull uppmärksammades återigen under 1990, då uppgifter läckte ut om, att Saddam Hussein beställt delar i Storbritannien till en superkanon med cirka 100 cm kaliber och ett eldrör, som skulle bli 160 m långt och skulle få en räckvidd på 400 km. För att göra detta fysikaliskt möjligt, måste avsikten ha varit att skapa en kanon med stegvisa tändladdningar, som genom att detonera i rätt tidpunkt ger ett accelerationsbidrag upp till cirka 2200 m/s utgångshastighet. Det skulle därvid vara möjligt att uppnå en räckvidd på 400 km. Under andra världskriget experimenterade tyskarna med denna teknik för att kunna beskjuta England från franska kanalkusten. Detta misslyckades, eftersom det vid denna tidpunkt inte fanns den precisionselektronik, som krävs.

Det kan nämnas, att Gerard Bull omkom under oklara omständigheter strax efter det att uppgifterna om superkanonen offentliggjorts.

Örjan Sterner

Referenser:

Superkanonen: SvD 1990-05-20, artikel av Harry Bökstedt
80-cm kanonen: Wikipedia, Artilleri, Chris Chant, SMB 2007
Mörsaren Karl: Wikipedia
Slagskeppen Yamato och Musashi: Wikipedia
The Battleships, Ian Johnston och Rob McAuley, 2000
Battleship, Design and Development 1905-1945, Norman Friedman, 1978



Granat 80 cm



*Dora granat
och laddning*

Lokalföreningarna informerar



Region Nord



Sundsvall

Årets riksårsmöte ligger redan en bit bort i tiden. Föreningens medlemmar är glada och stolta över, att vår kassör, Mats Andersson, fått Ankarmedaljen i guld för sitt mångåriga och förtjänstfulla arbete i föreningens tjänst.

Den kalla midsommarhelgen ligger lite bakom oss också. Nu är det sommaraktiviteter, som gäller. Den 27 juli var det dags för den nära nog traditionsenliga kryssningen med *M/S Medvind*. Över 60 glada människor samlades på kajen för att i samlad tropp embarkera fartyget, som kastade loss 13.00. Det blev första resan under den nya, helt sammansatta bron och därtill väntade en stor lunchbuffé. Dagens fartygsbefäl, Mats Andersson, hälsade välkommen och

lotsade sedan oss runt i skärgården. Det var lugnt och rogivande att fara förbi de välkända platserna Vindhem, Spikarna, lotsstation m.m., när andra ansvarar för framförandet av fartyget. En läcker vind rufsade om håret på alla, som gick ut på däck för att låta sig svalkas en stund i den nära nog 30-gradiga värmen. Härlig musikunderhållning stod orkestern Fyrklövern för. För egen del njöt jag mest av melodin "Lily Marlene", som är förknippad med oförglömliga barndomsminnen. Det avslutande lotteriet skötte Mona och Benno Ruda helt galant. Bland lotterivinsterna fanns en tavla av skonaren Ynez. 1969 seglade fartyget från Sundsvall till Västindien med 12 mans besättning, varav 4 kvinnor. På dagens kryssning var

märkligt nog 10 av de 12 närvarande. Glad och lycklig vinnare blev Rune Dahlin, som var med om äventyret till Västindien, som blev mycket uppmärksammat i de svenska medierna på den tiden.

Skonaren såldes senare i Florida efter två års lyckad seglats där. När vi förtöjde vid kajen sågs glada människor, med eller utan lotterivinst, lämna fartyget efter en härlig tur till sjöss. Det vackra sommarvädret ser ut att fortsätta,

Gert Malmqvist



Region Mitt



Södertälje

Så går då den här egendomliga sommaren mot sitt slut (när detta skrivs).

En fantastisk juli månad men slutet av juni då vi har två av våra festligheter på Notholmen bjöd inte på något vidare väder i vår del av Sverige.

Vår sillfrukost (vilken numera är sill-lunch) höll helt på att blåsa in.

Dagen började med hård nordlig kuling, 18 -20 m/s, och är det något som bryggorna på Notholmen inte skyddar mot är det nordlig vind.

Trots det oroliga ovädret var vi dock ett 20 tal som tog oss dit via landbacken och den korta färden med roddbåt (vi är väl flottister).

På grund av vädret blev det samvaro och god mat inomhus i vår klubbstuga.

Midsommar var ej helt lyckad beträffande vädret men trots detta genomfördes en traditionsenlig midsommar med stång och därefter vår sedvanliga femkamp på midsommar dagen.

Damklassen vanns av Katrin Norman och herrklassen av Reine Andersson.

Lennart Persson



Silllunch på Notholmen

Region Syd



Karlskrona

Först och främst vill vi ära dem, som äras bör med ett stort tack till de medlemmar, som skänkt gåvor till såväl vår förening som till Torsten Malms Minnesfond i samband med inbetalningen av medlemsavgiften.

Året 2014 inleddes med ett medlemsmöte den 16 januari, där riksdagsledamoten Annica Engblom (M) höll ett intressant anförande under rubriken "Har vi något försvar kvar i Sverige". Anförandet var informativt och naturligtvis särskilt intressant för en förening som vår. Frågeställningarna blev många och av förklarliga skäl kunde föredragshållaren inte ge svar på allt. Bland de ämnen som togs upp av åhörarna kan nämnas "Kustbevakningens roll i totalförsvaret".

Vid nästföljande möte 13 februari gästades vi av professor Karl Bergman BTH, som på ett spännande och intressant sätt berättade om "Karlskrona (1700-talets ör-



I januari höll riksdagsledamoten Annica Engblom föredrag "Har vi något försvar kvar i Sverige"



logsstad) en motor i utveckling mot det moderna”.

Årsmötet avhölls den 13 mars med ett fyrtiotal kamrater närvarande. Styrelsen omvaldes i sin helhet liksom valberedningen. Tack framfördes till avgående revisors-suppleanten Bengt Göran Magnusson (ej närvarande) samt hälsades nyvalde revisorn Sven-Otto Ullnér och revisorssuppleanten Kenneth Fager välkomna.

Veterantecken tilldelades Sven Stene, efter mer än arton års medlemskap i Flottans Män. Årsmötet avslutades med en utsökt trerättersmiddag.

Vid styrelsens senare konstituering valdes Per Nejdefelt till vice ordförande efter Göran Kullving, som avsat sig uppdraget på grund av sin yrkesverksamhet.

Lokalordförandekonferens för FM Region Syd genomfördes 14-15 mars i vår lokal Fylgia på Skönstavik. Vid denna diskuterades bl.a. pågående försvarsdebatt och FM:s tidskrift. Vidare informerades om Riksårsmöte 2014 och 2015 och om FM hemsida.

Torsdagen den 16 april genomfördes ett mycket uppskattat besök på Sjöstridsskolans Fartygsutbildningsavdelning, där örlogskaptenerna Hans Tornerhjelm och Lennart Gustavsson informerade om skolans verksamhet, marin rekrytering och utbildning. Avslutningsvis bjöds på eftermiddagsfika och rundvandring i Skoldivisionens nya lokaler i Vanadis, varefter vår ordförande tackade skolans personal för ett informativt och intressant besök.

Torsdagen den 13 maj inföll årets städ dag, där ett femtontal flitiga kamrater hade mött upp för att putsa upp och göra våra lokaler fräscha inför kommande verksamhet. Bo-Inge och Lennart förplägade oss därefter med en välsmakande måltid. Ett stort tack kamrater för era insatser!

Torsdagen den 15 maj genomförde femtio medlemmar en resa ”I Piratens fotspår”. Först besöktes Piraten-muséet i Vollsjo, Pumphuset, Stampabron och Vollsjo Gård. Därefter intogs en välsmakande lunch på Sjöbo Gästis. Efter lunch styrdes färden mot Kivik med besök vid Piratens hus, Piratenstatyn, m.m. samt ett besök hos Buhres Fisk, där det gavs möjlighet till inköp av färsk fisk. Resan avslutades vid Ravlunda kyrka med ett besök vid Piratens grav. En mycket lyckad heldagsutflykt väl planerad och genomförd av styrelseledamoten Stellan Andersson. Mycket bra jobbat Stellan!

I samband med Riksårsmötet invaldes lokalordföranden i Karlskrona, Göran Löfgren, i huvudstyrelsen.

För arrangemang och genomförande av årets Riksårsmöte fick FM i Karlskrona motta Riksstyrelsens erkännande.

Hans Pettersson



Stellan Andersson tackar professor Karl Bergman från Blekinge Tekniska Högskola - efter genomfört föredrag.

Foto Bo Inge Andersson



”Piraten” i sällskap med Stellan Andersson (som arr. bussresan på ett utmärkt sätt) samt Lennart Håkansson.



Gruppbild framför ”Piraten muséet” med vår utmärkte giude Peter Danielsson. vid bussresan den 14 maj under rubriken ”I Piratens Fotspår”.



Nya medlemmen Sven Stene hälsas välkommen av ordförande Göran Löfgren.



Trelleborg

Göken brukar komma till Skåne i början på maj månad, men eftersom vädret inte har bjudit på många varma dagar, är han förmodligen kvar i Afrika. Efter en regnig och kylslagen dag tittade solen fram och 45 medlemmar Flottans Män bänkade sig i vår lokal för en trivselkväll med "Stadens son", Jan Vahldén, för att höra honom berätta om gamla Trelleborgsprofiler, som han personligen kände. Detta lockade till många skratt och många av kvällens deltagare hade själva upplevt Jans episoder under fotbollsmatcher i unga år. Jan var fotbollsdomare i många år och han var omtyckt av både spelare och publik och med sina humorriskiska tillrättavisningar, behövde han mycket sällan visa ut någon spelare. Jan tillade, att korten inte var uppfunna på den tiden.

Klubbmästaren hade lagt till en superb kycklinggryta med kokt ris, som var grädd på moset efter Jans minnesrika historier. Alla dagar har ett slut, så även denna, den 8 maj.

Flottans Mäns vice ordförande i Trelleborg, Maths Witt, höll ett intressant föredrag om det största segelfartyget, som någonsin seglat under dansk flagga och det var den femmastade barken *Köpenhamn*, byggd 1921 i Skottland som skolskepp till Ostindiska kompaniet i Danmark. Den 14 december 1928 avseglade hon från Buenos Aires för att segla till Melbourne i Australien, en resa som normalt skulle ta sex veckor, men under denna resa försvann *Köpenhamn* spårlöst med hela sin besättning om 65 man och har inte återfunnits. Sista radiokontak-

ten med andra fartyg hade hon den 21 december. Därefter var det tyst i etern. Olika teorier om hennes försvinnande finns. Hon kan ha kantrat, kolliderat med ett isberg, eller kan det ha utbrutit eld ombord. Svar om detta kommer kanske fram med tiden, eftersom undersökningar fortgår att finna henne. Detta var det sista mötet innan sommaren och som vanligt smörjde vi våra kråsar med kassler, sås, potatis och jordgubbar med gräddmjölk, som klubbmästaren Jonny Svenning tillagat. Vi träffas till hösten igen!

Göte Lindberg



Västervik

Majmötet ägnades åt ett intressant föredrag om Kustbevakningen och den situation, man står inför idag. Det var platschefen Per Åke Eriksson, som berättade om förändrade arbetsuppgifter och nedläggningshot.

Vår lunchen hölls i år i vår nyrenoverade Marinstuga och den här gången hade vi knytalas. Vi var ett 25-tal deltagare och bland dem vår förre förbundsordförande Gunnar Bengtsson. Han har ju sitt sommarresidens i Västerviks kommun. Dagen började med regntunga skyar, men det klarnade upp framtåt eftermiddagen. Så blev det grillning och mycket sång och en härlig eftermiddag och kväll.

Sångarlaget har gjort några framträdanden i sommar. Wimberströmska gården fick sångarbesök och laget gav ett uppskattat program med sina sjömansvisor.

För tionde året i följd så förgyllde sångarlaget Rågödagen. Den stora begivenheten för året var dock allsången i Västerviks Stadspark. Det kom cirka 250 deltagare. Den leddes som vanligt av Ove Ohlin och hälsades av arrangören och Västerviks rekrytering Arne Meijer med följande dikt:

I Runes frånvaro försöker jag
att göra ett rim om än blott för en dag
det måste rimma utan undantag
på Flottans Mäns sångarlag

Vi ser på scenen båd' stark och svag
gamla gubbar av skilda slag
inte nå kvinnfolk med behag
bara Flottans mäns sångarlag

Vi ser amatörer inget proffsigt lag
bara såna enkla som du och jag
det gäller att ta riktigt nappatag
ni gubbar i Flottans mäns sångarlag

Och har vi tur, en dag som idag
i allsångshäftet tar dom tag
och ger oss ett nummer, ja ett förslag
som kommer från Flottans mäns sångarlag

I lungan de tar ett luftintag
och ut kommer sången som ett knytävsslag
dom sjunger om båtar av många slag
Flottans mäns sångarlag

Och att de har övat det märks idag
när takten de följer i slag efter slag
man kan tro att de på sången har stora anlag
Flottans mäns sångarlag

När nu får jag sluta mitt diktarbdrag
och i stället säga det jag skulle idag
välkomna upp på scenen, nu blir det drag
av Flottans Mäns sångarlag

Christer Warfvinge



Sångarlagets framträdande i Västerviks Stadspark



Region Väst



Halmstad

En sommar, som periodvis har varit väldigt mycket sommar, närmar sig sitt slut. Äntligen tycker vissa och andra tycker något annat. Vår verksamhet denna sommar har följt gängse mönster. Det mesta har glatt oss, men en sak har gjort oss mycket bedrövade. Lördagen den 5 juli lämnade det vackra gamla skeppsgossefartyget *Najaden* Halmstad för att bogseras till Norge. Fartyget har, efter beslut i kommunfullmäktige, sålts för 300 000 kronor. Reaktionerna i Halmstad med omnejd har varit mycket starka mot försäljningen. Att försäljningen kom till stånd, kan förklaras med, att merparten av våra tidigare valda kommunalpolitiker är kanske genuina torpare, eller möjligen bönder, alla med ryggen mot havet.

Vår första våraaktivitet var en vårfest med inbjudna gäster från vår vänförening i Kongens Lyngby. Innevarande år är det 67 år sedan detta utbyte inleddes mellan våra föreningar. Denna gång gällde det, förutom trevlig samvaro, en ädel tävlan i grenarna Kubb, Boule och Skytte. Tävlingen i kubbspel genomfördes som en landskamp, där Sverige stod som klara förlorare. Segern i skytte gick också till Danmark och bouletävlingen, den skall vi inte tala om. Förluster är lättare att ta i trevligt umgänge och vackert väder.

Vår nationaldag firades på vanligt sätt, tyvärr med relativt få deltagare. Detta får vi tillskriva det rådande, miserabla vädret.

Söndagen 22 juni drog 9 av våra medlemmar söderut med syfte att visa våra danska vänner, hur man skjuter luftgevär. Denna årliga Sommarfågelskjutning ägde rum i anslutning till midsommar och detta gjorde att vi var färre än vanligt. Efter sedvanligt välkomnande startade skjutningen, där vi faktiskt lyckades ta fyra grensegrar av sex, vilket får anses som mycket bra. Efter genomförd skjutning avåts en god buffé, priser delades ut och en och annan "bajer" konsumerades.

Nästa aktivitet var "Dragvägens Maritima Dagar". Detta arrangerades för tredje och kanske, sista gången. Anledningen är ett krympande anslag till annonskostnader från kulturförvaltningen. Aktiviteter med marin anknytning har låg prioritet i Halmstad. Vi kommer dock att kämpa vidare. Detta år deltog även Hallands Konstmuseum med en fotoutställning "Dragvägen för" och bidrog också med ett fotomontage med *Najaden*-bilder. Likaså deltog Livräddarskolan från Tylösand och visade vad de kunde. Många intresserade åskådare besökte arrangemanget och fler låg nog i "startgroparna" men uteblev på grund av det varma vädret. På arrangemangets sista

dag var det ordenligt varmt och ett gediget åskväder kom som "ett brev på posten", precis när sånggruppen "Gubbröran" genomfört ett populärt framträdande. Trots vädret blev det ett skapligt netto på kaffeservering och annan försäljning. Jag har nämnt det tidigare och säger det ännu en gång. Ett lyckat arrangemang kan ej jämföras med ett självspelande piano. Engagerade medlemmar är A och O. Mycket skall till, som arbete i kök, kunnig guidning, bakning, diskplockning m.m. m.m. Ett stort tack från föreningen till alla Er, som ställde upp.

Under hela året har vi öppet hus söndagsförmiddagar. Detta är alltid trevligt, men kanske mest trevligt under sommaren. Vi bjuder på kaffe och man får ljuga precis, hur mycket man vill. Om högre sjö, tätare

dimma, charmöregenskaper, elegantare damer m.m. m.m. Alla är välkomna.

Ni är också välkomna till höstens kamrattaftnar. Ämnena är: I september: "Halmstadnastalgi", i oktober: "Scharnhorst" och i november "Erfarenheter som trainee under "The Tall Ships Races"

När detta läses, ska föreningen fira, eller möjligen har vi firat 75-årsjubileum. Det är vi, som nu är medlemmar, som ska arbeta för, att föreningen lever vidare. Detta är en utmaning med hänsyn till en nu krympande örlogs- och handelsflotta. Allt är dock föränderligt.

Väl mött i Marinstugan

Kjell A Jönsson



En söndagsförmiddag i Marinstugan. Foto Leif Leihed



Najaden lämnar Halmstad, en sorgens dag.
Foto Leif Leihed



Karlstad - Värmland

Oj vilken sommar vi haft åtminstone här i Värmland. Vi har till och med haft värmerekord några dygn med dryga 32°, och på upp till 27° i vattnet, vad sägs om det.

Innan denna värme kom, hann vi med att genomföra vår årliga landstigning med Transportbåt större, TpbS 276, med Filip Gille som skeppare. För den lekamliga spisen stod Bert med stöttning av Göran. Det blev en sval och skön kväll utan regn. Vi landsteg på Västra Långholmen, där vi intog vår måltid. För erforderliga visor stod vår vice ordförande Ulf Sjödén. De femton medföljande medlemmarna stod alla för underhållningen med goda historier. Efter en gemytlig kväll styrde vi åter kosan mot Karlstad, när skymningen började visa sig. Vi tackar vår medlem Filip Gille för denna återkommande uppskattade utflykt.

Innan denna traditionsenliga utflykt anordnade Länsstyrelsen Vänerns Dag den 7

juni, vilket är en nyhet för i år. Detta börjar med arrangemang under veckan i de olika kommunerna runt Väner och avslutas på lördagen i Karlstad. I Karlstad arrangerades en utställning på Värmlandskajen, där vi har vårt klubbhus. Man lyckades samla cirka 60 utställare. Arrangemanget liknar den Sjöfartsdag, vi tidigare ordnat varje år, varför vi avstod från detta arrangemang i år. Vår medverkan begränsade sig till en informationsdag och att vi svarade för parkeringen. Den inkomst, vi normalt har på sjöfartsdagen, uteblev. Vi avvaktar för att se, vad som händer nästa år. Skall det bli en fortsättning, måste vi se till att arrangera något, som ger inkomst. Årets arrangemang blev glädjande nog välbesökt, cirka 2 000 besökare kunde räknas in.

En av de första dagarna i sommarvärmen gjorde några av oss en utflykt för att göra reklam för Flottans Män. Eftersom vi re-

presenterar hela Värmland, ser vi det som vår skyldighet att röra oss i länet. Av den anledningen begav vi oss till Sunne för att medverka i Sunne båtklubbs Sjöfartsdag. Vi var i kontakt med några, som var intresserade av ett medlemskap, inte bara värmlänningar utan även från andra delar av landet. Ulf tog adresser till dessa, vilka kommer att vidarebefordras till berörda föreningar. Det blev en lyckad men svettig resa, som vi nog kommer att upprepa nästa år.

Nu ser vi fram emot att starta hösten och vinterns program. I oktober satsar vi på en oktoberfest med allt vad det innebär och detta föregås i september av ett planeringsmöte för styrelsen gällande det kommande året.

Med hälsningar från Solens stad

Bert Ågren



Flottans Män vid sjöfartsdagen i Sunne. Från vänster Ulf Sjödén, Mats Notina och Bert Ågren



Polstjärnan vid Vänerns Dag



Foto Bert Ågren

Landstigning. Gastarna Lars och Bert som assistenter





Varberg

Vi gratulerar Per Callenberg, som dekorerades med Hedersankare vid Riksårsmötet.

Årets Nationaldag firades i Söcietetsparken och Marinstugan av Flottans Män och Tärnor.

Bodil Henningssons goda jordgubbstårta smakade som vanligt förträffligt och vi njöt i fulla drag. Inte många smulor låg kvar på tårtsfatet

I samband med vårens sista styrelsemöte serverades Sillagille i Marinstugan. Teamet i "byssan" under ledning av Bernt Eskilsborn serverade ett digert sillbord med alla tänkbara tillbehör.

Bengt Asterling såg till att det blev "högt i tak" genom att leda sången till snapsarna med stor utstrålning och inlevelse.

Helgen 4–6 juli besöktes Varbergs hamn av ett antal råseglare, där Galtaskeppets bygglag var arrangör under ledning av ordförande Roy Magnusson. Bland de större skeppen kan nämnas *Sigrid Storråda*, ett mycket vackert vikingaskepp, som normalt finns i Väner, *Vidfamne* från Göteborg och *Galten* från Galtabäck/Varberg. Det blev ett mycket trevligt arrangemang med många semesterfirare i hamnen.

Flottans Män deltog med en presentation av föreningen i syfte att attrahera flera intresserade som medlemmar. I samband med Råsegelmötet serverades god mat och häftig musik, Per Callenberg ansåg dock, att hårdrocken framfördes med för hög ljudvolym. Vi i Flottans Män ser gärna att detta arrangemang återkommer kommande år.

När turisttrycket var som störst, 12 och 19 juli, arrangerade vi Loppmarknad i Marinstugan med en mängd prylar, som medlemmarna skänkt. Folke Larsson och Bengt Asterling höll i trådarna på ett förträffligt sätt och förra årets försäljningsnotering slogs. Loppisen var välbesökt. Det är många turister och Varbergare, som söker sig till hamnen i semestertid.

World Championship i H-båt genomfördes i Varberg 2 juli till 9 augusti.

Göran Andersson



Per Callenberg med medalj



Råpsegelseglare
Vikingaskeppet Vidfamne
Avsegling från Varbergs hamn



World Championship i H-båt



Ängelholm

Vilken sommar vi haft och har. Hoppas den varar länge än. För oss som badar i havet är det underbart varmt. Här i Öresund har det varit + 23 grader i vattnet

Ett annat positivt tecken har varit flera aviserade örlogsbesök i våra hamnar. Vi har varit inbjudna till Malmö, där korvetterna *Karlstad* och *Nyköping* förtöjde vid Stigmakajen. Problemet med detta besök var, att Malmöborna gick man ur huse och köerna blev långa. Vi är bortskämda med egna visningar. Det positiva är allmänhetens stora intresse för våra nya fartyg, som Visbykorvetterna är. Så småningom löstes problemet och vi fick gå ombord med övriga besökande och det tackar vi för.

Annat var det i Helsingborg den 17 Maj, när hemmafartyget *HMS Helsingborg* lade till vid Helsingörskajen. Eftersom fartyget nyligen genomgått uppklassning till version 5 fick endast vi i Flottans Män komma ombord. För allmänheten blev det information på kajen i mindre grupper. Vi fick en mycket ingående visning från maskinrum och ledningscentral till bryggan. Tråkigt nog kommer det säkert att dröja länge till nästa besök i hemmahamnen, eftersom fartyget skall tjänstgöra i Stockholmsregionen med Berga Örlogsbas som hemmahamn i stället för Karlskrona. Vi har ju ett speciellt förhållande till detta fartyg, eftersom vi redan var med vid sjösättningen och namngivningen i Karlskrona 2003. Första besöket i Helsingborg ägde rum i september 2006. Då hade hon varit i Medelhavet för att prova varmare vatten under kölen. Det var då vi fick och tog chansen att mönstra ombord på en resa till Karlskrona. Fem lyckliga f.d. sjömän från Ängelholm fick vara med om denna upplevelse. Sedan dess hänger vår vapensköld i fartygets gunrum. Nästa besök ägde rum den 24 oktober 2011.

Vi har även haft besök av flottans skolfartyg *HMS Gladan*, som förtöjde för en natt i Helsingborg på väg mot Västkusten. Skribenten fick en kort pratstund med örlogskapten Jerker Schylander, som skickade en hälsning till vår förening och bad om ursäkt att han glömt bjuda in oss på ett besök ombord.

Sommaren hos oss inleddes som vanligt med, att vår sjömanspräst Lennart Pettersson höll korum första söndagen i juli. Fyra tisdagar, även dessa i juli, hade vi som vanligt sommaröppen Kajuta med många besök, där vi bjöd på kaffe och våfflor. Men värme och lockande badväder var i år en stark konkurrent. Kanske är det tid att förnya oss eller byta dag. Kom gärna med förslag!

Sedvanligt var vi inbjudna till Köge den 1 juli för att hedra minnet av sjöslaget i Köge

Bukt 1677, där vi svenskar som bekant förlorade. Ett stort tack från oss, som fick vara med. Det är alltid lika trevligt att åka över bron för ett besök hos er.

Den 30 augusti hade vi besök av våra danska vänner i Köge Marineförening.

Nu går det med raska steg mot höst efter en fantastisk sommar. Vi börjar tänka på

höstens aktiviteter, så följ vår hemsida, som alltid uppdateras. Och glöm inte vår alltid söndagsöppna Kajuta. 9 till 12 är tiden och adressen Östergatan 89, telefon 0768-494861. Hemsida: www.flottansman.se/angelholm.

Gunnar Gunnarson



Korvetterna *Nyköping* och *Karlstad* förtöjda i Malmö. Foto Håkan Jönsson



Flottans Män Ängelholm på Helsingborgs brygga. Örlogskapten Anna Jönsson berättar om fartygets uppgradering. Från vänster Hans-Otto Nilsson, Lars Blom, Lars Linde, Joacim Ahlgren och Bengt Ståhl. Foto Gunnar Gunnarson



Ängelholmsgänget på besök i Malmö. Från vänster Gunnar Gunnarson, Lars Linde, Björn Victorin, Mikael Hedström, Bosse Cederholm, Sven Gustav Persson tillsammans med kontaktpersonen Gabriella Lindén. Foto Håkan Jönsson

Födelsedagar

Vi hyllar



100 år född

1914-10-31 Köpman Eric Axelsson PARIS

90 år född

1924-10-01 fd Byråchef Bengt Forssbeck SOLLENTUNA

1924-10-07 Kommendörkapten Vilhelm Frithz DANDERYD

1924-10-18 Gunnar Gunnarson NYHAMNSLÄGE

1924-10-23 Motorman Lennart Johannesson JÖNKÖPING

1924-11-03 Gunnar Bergqvist V FRÖLUNDA

1924-11-23 Ambassadör Anders Forse STOCKHOLM

1924-11-26 Ingvar Svensson KALMAR

1924-12-12 Boktryckare Nils Abrahamsson KARLSKRONA

1924-12-15 Kusttullassistent Assar Andersson HÄRNÖSAND

1924-12-15 Per-Olov Österman NORRTÄLJE

1924-12-23 Polisman Nils Magnusson ÅRSTA

1924-12-27 Direktör Kurt Hagbrand SKANÖR

85 år född

1929-10-04 Direktör Stig Eriksson NORRKÖPING

1929-10-07 Nils Myntzing BANKERYD

1929-10-10 Ivan Pettersson VISBY

1929-10-14 Karl-Gustav Andersson VÄSTERVIK

1929-10-15 Ingenjör Harry Dahl GÖTEBORG

1929-10-20 Ingenjör Yngve Wallander ONSALA

1929-10-23 Alf Carlsson LYSEKIL

1929-10-25 Valentin Petersson SANDVIKEN

1929-10-29 Carl Wilhelm Westin FARSTA

1929-11-03 Sverneric Johnsson TRELLEBORG

1929-11-04 Nils Erik Gustavsson KARLSKRONA

1929-11-13 Ingenjör Rune Leanderson GÖTEBORG

1929-11-21 Lars-Olof Svensson VÄSTERVIK

1929-12-16 Carl-Hugo Dahlbom TULLINGE

1929-12-16 Tuomo Miettinen LIDINGÖ

1929-12-23 Förman Karl-Gunnar Fogelström GÖTEBORG

1929-12-25 Kommendörkapten Eric Hagström LIDINGÖ

80 år född

1934-10-01 Ulf Björkander ÖSMO

1934-10-03 Kommendör Lars Norrsell GÖTEBORG

1934-10-05 Civ ing Birger Thordén TÄBY

1934-10-05 Skötare Per-Olof Sörskog VÄSTERVIK

1934-10-12 Ingenjör Allan Holmgren ANGERED

1934-10-21 Arne Guntell HALMSTAD

1934-10-31 Riber Olsson DINGLE

1934-11-03 Förste radioassistent Evert Bengtsson MALMÖ

1934-11-04 Köpman Alf Petersson RONNEBY

1934-11-04 Kent Sjögren GRÄNGESBERG

1934-11-06 Kommendör 1 gr Carl-Gustaf Hammarskjöld
STOCKHOLM

1934-11-13 Lennart Norell KALMAR

1934-11-28 Ingenjör Ingmar Johansson KARLSKRONA

1934-12-14 Direktör Lars Krokstedt STOCKHOLM

1934-12-16 F.D. Fotograf Kurt Lundberg LYSEKIL

1934-12-16 Ingenjör Yngve Möller SOLNA

1934-12-17 Rune Jansson ALINGSÅS

1934-12-26 Ingenjör Gunnar Lönn SÖDERKÖPING

1934-12-26 Sjöofficer Lars Sellgren HÄRNÖSAND

1934-12-29 Sixten Nilsson EKSJÖ

75 år född

1939-10-04 Bengt Hammarlund KALMAR

1939-10-05 Ingenjör Mats Andersson SUNDSVALL

1939-10-07 Gunnar Sillén SLITE

1939-10-07 Sören Persson NORRTÄLJE

1939-10-10 Pensionär Lars-Göran Gahmberg SKOGÅS

1939-10-14 Bo Svensson TRELLEBORG

1939-10-15 Börje Ryden VÄXJÖ

1939-10-16 Jens Olofsson FILIPSTAD

1939-10-17 Ingvar Öven KARLSKRONA

1939-10-21 Lars Blomqvist HELSINGBORG

1939-10-25 Fiskhandlare Sven Johansson BUA

1939-10-30 Lars Trulsson TRELLEBORG

1939-10-31 Olle Jonsson KRISTDALA

1939-11-05 Roland Stengård RUDA

1939-11-07 Bengt Östman VISBY

1939-11-07 Hans Nordström NORRTÄLJE

1939-11-07 Håkan Salander VÄNERSBORG

1939-11-11 Maskinist Gunnar Angerby NYNÄSHAMN

1939-11-11 Entreprenör Kennet Johansson VARBERG

1939-11-16 Harald Parmell NYNÄSHAMN

1939-11-17 Åke Ehrenholm ÅKERSBERGA

1939-11-19 Ingenjör George Ramström KARLSKRONA

1939-11-22 Ingenjör Bo Nilsson SUNDSVALL

1939-11-23 Ingemar Nilsson SÄTILA

1939-11-24 Bertil Andersson ÄNGELHOLM

1939-12-05 Sven Andersson VÄSTERVIK

1939-12-06 Produktionschef Carl-Erik Edström VÄSTERVIK

1939-12-11 Ombudsman Bo Carlzon SANDVIKEN

1939-12-14 Ingenjör Curt Andersson HÄRNÖSAND

1939-12-15 Rolf Olof Granlund SKÖNDAL

1939-12-19 Produktionsledare Jan Olof Eriksson SUNDSVALL

1939-12-23 Överstelöjtnant Olle Melin LYCKEBY

1939-12-25 Olov Hellberg NYNÄSHAMN

1939-12-25 Rune Nicklasson KALMAR

1939-12-26 Löjtnant Björn Ahlman NYNÄSHAMN

1939-12-31 Ivan Hedin GÖTEBORG

70 år född

1944-10-01 Lennarth Falck TRENSUM

1944-10-05 Stefan Horndahl KALMAR

1944-10-09 Kamrer Jan-Erik Pott SLITE

1944-10-12 Kapten/Intendent Torbjörn Asplund TH 202 60

1944-10-13 Hans Lilje MUNKA LJUNGBY

1944-10-21 Henrik Forssell KARLSKRONA

1944-10-21 Kurt Persson BUA

1944-10-21 Percy Franzén LJUNGSBRO

1944-10-24 Avdelningsdirektör Leif Eriksson SALTSJÖ-BOO

1944-10-29 Tommy Johansson KVISSEBY

1944-11-02 Lennart Hellgren Söderköping

1944-11-05 Sune Johannesson HALMSTAD

1944-11-06 Ingenjör Göran Gustafsson Söderåkra

1944-11-07 Lars-Erik Blomqvist LYCKEBY

1944-11-11 Hans-Christian Grusell LYSEKIL

1944-11-12 Kommendör Sune Birke NACKA

1944-11-13 Jan Nilsson HUSKVARNA

1944-11-18 Ingenjör Peter Sköldbring KOLMÅRDEN

1944-11-19 Linjearbetare Stig-Arne Lanzén BUA

1944-11-25 Per-Olov Carlson NORRTÄLJE

1944-11-27 Åkare Sven-Gunnar Svensson RÖNNINGE

1944-11-29 Rolf Skoglund RAMVIK

1944-12-03 Fotograf Carl-Axel Fridolf ÄLTA

1944-12-07 Brandman Birger Svensson JÄRFÄLLA

1944-12-10 Anita Hylander NORRTÄLJE

1944-12-11 Kjell Johansen NYNÄSHAMN

1944-12-13 Bo-Inge Andersson KARLSKRONA
 1944-12-13 Fiskare Göran Gunnarsson TRÄSLÖVSLÄGE
 1944-12-14 Örlogskapten Inguar Karlsson-Parra PIIKKIÖ
 1944-12-16 Alf Karlsson VÄSTERVIK
 1944-12-16 Sjökapten Carl-Göran Lindwall LYSEKIL
 1944-12-19 Ingegärd Rocén VÄSTERVIK
 1944-12-31 Claes Bäckdahl VÄSTERHANINGE
 1944-12-31 Jan-Erik Johansson KARLSTAD
 1944-12-31 Sven Ekström TRELLEBORG
 1944-12-31 Sören Kingbäck NORRKÖPING

65 år född

1949-10-16 Dir. Jan Blomquist HELSINGBORG
 1949-10-20 Bengt Carlsson VÄXJÖ
 1949-11-03 Per O Andersson SALTSJÖBADEN
 1949-11-09 Lars Jonsson SÖDERTÄLJE
 1949-11-23 Lars Elmberg KARLSHAMN
 1949-11-28 Lars-Gunnar Lindberg LYSEKIL
 1949-12-01 Anders Näslund HÄRNÖSAND
 1949-12-03 Robin Ländin KALMAR
 1949-12-04 Mikael Hamstedt FÄRÖSUND
 1949-12-12 Kenth Ackrell VÄSTERVIK
 1949-12-23 Håkan Tingberg VÄSTERVIK
 1949-12-29 Hans von Konow VÄSTERHANINGE

60 år född

1954-10-01 Jan Söderman BLIDÖ
 1954-10-01 Roland Ekstrand VENDELSÖ

1954-10-09 Åke Johansson VÄSTERVIK
 1954-10-13 Lars Tedehammar RÖDEBY
 1954-11-01 Löjtnant Thorleif Walleth RONNEBY
 1954-11-06 Sewe Lindberg KARLSHAMN
 1954-11-10 Systemerare Stefan Sydebrant ÄLTA
 1954-11-23 Carl Boberg STOCKHOLM
 1954-12-05 Mekaniker Kjell-Eric Svanbäck NYKVARN
 1954-12-10 Åke Binette ÖSTERHANINGE
 1954-12-17 Friherre Hans Wrangel ÅKERSBERGA
 1954-12-23 Lars-Göran Larsson TRELLEBORG
 1954-12-25 Tjänsteman Christer Högfeldt NYBRO
 1954-12-29 Lennart Andersson HALMSTAD

50 år född

1964-10-05 Jouni Nevalainen HALMSTAD
 1964-11-08 Björn Törnqvist ÅKERSBERGA
 1964-11-15 Roger Lindberg HÄRNÖSAND
 1964-11-30 Anders Johansson MARKARYD
 1964-12-02 Rolf Karlsson KÄRINGÖN
 1964-12-04 Anders Berglund ÅKERSBERGA
 1964-12-13 Yvonne Helavirta Södertälje
 1964-12-19 Lars Ehnberg NJURUNDA

40 år född

1974-11-14 Säkerhetschef Rolf Rosenvinge SIGTUNA
 1974-12-01 Carin Starmark KARLSKRONA
 1974-12-23 Jens Mattias Andersson SUNDSBRUK
 1974-12-24 Christian Schell GÖTEBORG

Pillikaunen

Denna historia tillhör de klassiska, odödliga historierna. Den torde kunna spåras tillbaka till den tiden, då James Watt uppfann ångmaskinen. Den kom till Sverige i mitten av 1800-talet och handlade då om korvetten Balders ångslup.

Senare, när kustartilleriet blev en självständig del av marinen, fick man överta en del antikviteter från flottan, bl.a. nämnda ångslup, som sattes i trafik mellan Kungsholmen och Kungsbron. Det var också då, som slupen fick namnet Pillikaunen.

Vid ett tillfälle skulle slupen föras till Kungsbron. Uppdraget anförtroddes en äldre flaggjunkare, som legat kommenderad på holmen en längre tid och därför ansågs besitta erforderliga navigatoriska färdigheter.

Färden gick bra, men vid själva tilläggnen bar det sig ej bättre än, att ångslupen gick rätt in i kajen och skadades, med påföljd att det blev krigsrätt av saken.

Tillsagd av krigsdomaren att redogöra för förloppet, berättade flaggjunkaren med talande yviga gester följande:

”Jaug beourdrades att för ångslupen Pillekaunen fråun Kongsholmen till Kongsbroun sistlidne tours-dau. I maskin hade jau ein å huvudets vägnar nåugot enkelt fountad ildare, benämnd Måurtensson. Jau sat-

te cours påu Kaulskrona och stäivade meid god faurt mot Smörasken, påu vilken ett antaul madrasser fråun Flottans sjukhus vuoro utlagda för väjdring.

Oh, Herr domare, deit vaur eitt harligt väjder, so-len skein och måusarna skreik och rount omkring plaskade småu våugor, nör den vite Pillikaunen gleid fram liksom en svaun.

Jau roundade Smörasken och närmade mig Kongsbroukajen och jau gladde mej påu förhand åut en lyckad manöver. Påu behörigt auvstånd beourdrade jau stopp i maskin – å si påu sautan – jau fick stopp i maskin.

Vid själva teläggnen beourdrade jau foull fautt back, men si dåu fick jau foull fautr fram och såu smällde den vackra Pillikaunen rätt in i Kongsbroka-jen”

Dåu stack den duomme Måurtensson oupp sitt lea lourviga tryne genom maskinkappen och fråugade:

”Vau vau dei?”

Och dåu sau jau:

”Jau, vau dei vau, jau sir du inte, din sautans talg-katt, att båuten bleiv ein enda bouckla”.

PS. Hoppas att världsspråket Björkholmskan går att tyda även utanför denna stadsdel i Karlskrona. Red

Avlidna kamrater

Erik Hansson ÄNGELHOLM
född den 17 mars 1923 avliden den 8 februari 2014
Torsten Hasselqvist V FRÖLUNDA
född den 24 september 1927 avliden den 24 juni 2014
Ivar Hjert HÄRNÖSAND
född den 12 februari 1927 avliden den 9 juni 2014
Torgny Holmgren STOCKHOLM
född den 19 juli 1935 avliden den 1 juni 2013
Hans Gustaf Hägg VENDELSÖ
född den 8 augusti 1933 avliden den 19 februari 2014
Karl-Erik Johannisson HÄGERSTEN
född den 6 februari 1935 avliden den 18 juni 2014
Gunnar Johansson V FRÖLUNDA
född den 5 maj 1923 avliden den 10 juni 2014
Lars Johansson GLIMÅKRA
född den 21 april 1946 avliden den 30 juni 2013
Jorma Kinert HÄRNÖSAND
född den 30 maj 1943 avliden den 19 maj 2014

Carl-Gustaf Larsson KARLSKRONA
född den 22 september 1924 avliden den 22 maj 2014
Göte Nilsson SUNDSVALL
född den 9 oktober 1926 avliden den 8 juli 2014
Gunnar Nordanfors KARLSKRONA
född den 3 maj 1925 avliden den 16 maj 2014
Bernt Palez KARLSKRONA
född den 7 april 1936 avliden den 13 maj 2014
Curt Palmberg GÖTEBORG
född den 6 juni 1917 avliden den 4 maj 2014
Benny E Pedersen LIDHULT
född den 25 juli 1944 avliden i juni 2014
Anders Torbrand MUNKA LJUNGBY
född den 16 februari 1937 avliden den 24 juli 2014
Hans Ruben Widén VÄSTERÅS
född den 15 oktober 1927 avliden den 24 maj 2014

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



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

Nya medlemmar

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

Göteborg

Jan Björnehaag
Karl Chevalley
Christian Jakobsson
Jan Lundborg

Halmstad

Björn Barsby

Haninge

Lars Jildeteg

Härnösand

Claes-Magnus Ehnemark

Jönköping

Torleif Rubin

Karlshamn

Peter Jeppsson
Mattias Wahlfried

Karlskrona

Tommy Boström
Lennart Carlsson
Martin Hellgren
Thomas Johansson
Birger Lundblad

Göran Nilsson

Karlstad-Värmland

Björn Hörgren
Wolfgang Wirth

Norrköping

Bo Juhlin
Fredrik Wallin

Norrtälje

Lars Bergman

Stockholm

Fredrik Alexandrow
Gert Burgstaller
Thor Elmgard
Christina Fagerlind
Leif Fagerlind
Björn Hygrell
Stig Johansson
Håkan Nilsson
Gunnar Pettersson

Richard Stenhammar
Södertälje

Lars-Anders Ohlsson

Västervik

Anita Åbom
Ängelholm
Jan-Inge Andersson
Carl-Axel Hernström
Lars-Olof Ljungsten
Birgit Olander Sjöberg

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	jforslund80@gmail.com
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	larssellgren33@gmail.com
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 Lennart Persson**

Gotland	Olof Berglund	0498-22 81 31	Dalhem Dungårde 160	622 56	DALHEM	berglund.olof@telia.com
Föreningslokal:	Marinstugan	070-164 79 24	Södervägen 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
Norrköping	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: **Göran Löfgren och Rolf Pärnhem.**

Kalmarsund	Stefan Horndahl	0480-470 880	Vårdshusvägen 14	394 77	KALMAR	stefan.horndahl@hotmail.com
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	Hans Carlsson	040-139 392	Vendelsfridsgratan 6 A 6 tr	217 64	MALMÖ	malmö@flottansman.se
Trelleborg	Göte Lindberg	0410-401 84	Syréngatan 3	231 53	TRELLEBORG	gotelindberg@hotmail.com
Västervik	Åke Revelj	0490-311 07	Hornsvägen 15 M	593 54	VÄSTERVIK	akerevelj@hotmail.com
Växjö	Sten Svensson	0470-811 74	G:a Teleborgsvägen 12	352 55	VÄXJÖ	leifcarlsson41@hotmail.com

Region Väst

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

Göteborg	Lars-Erik Uhlegård	0470-567 59 96	Frejagatan 6	431 44	MÖLNDAL	lars-erik@uhlegard.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	jonssonkjell44@gmail.com
Föreningslokal:	Marinstugan	035-10 84 22	Dragvägen	302 90	HALMSTAD	halmstad@flottansman.se
Jönköping	Måns Suneson	036-372 106	Bergstigen 3	564 32	BANKERYD	mans.suneson@telia.com
Karlstad-Värmland	Göte Rahm	054-15 52 05	Stingsgatan 2	652 26	KARLSTAD	gote.rahm@live.se
Lysekil	Jackie Lindebäck	0523-133 60	Dalskogen 169	453 41	LYSEKIL	jackie@bplast.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



Nästa generations repslagare? Leo Agevik
prövar på



Flottans Män vid sin utställning. Från vänster Göran Löfgren, Lennart Håkansson och Rolf Pärnhem

Marindagen i Karlskrona

Ännu en nästa generation. Astrid
Hydén lär sig tagling



Rekryteringen säkrad

Foto: Olle Melin

Östen Svensson och Lars Gunnar Hult från Varvshistoriska föreningen demonstrerar repslagning på ett traditionellt sätt