

FLOTTANS MÄN

KAMRATSKAP

ÖRLOGSTRADITION

SJÖFÖRSVAR

Nr 3 2020



FLOTTANS MÄN

Tidskrift för Flottans Mäns Riksförbund

Nr 3 sept 2020

Årgång 86

ISSN 0015-4431



Förbundets Høge Beskyddare:

AMIRALEN H.M KONUNG CARL XVI GUSTAF



REDAKTÖR OCH ANSVARIG UTGIVARE:

Olle Melin - bmelinolle@gmail.com

Tel 070-530 01 77

Författarevägen 9, 371 63 LYCKEBY



GRAFISK FORMGIVNING:

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

Fasanvägen 4, 373 43 RÖDEBY

TRYCKERI: Blockforum Stockholm

PRENUMERATION:

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

Kostnad lösnummer 60 kronor.

INFORMATION OCH ANNONSANSVARIG:

Bo Schagerberg, 070-521 44 39

bo.sch@bredband.net

ANNONSER:

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

Epost: annelouise.froding@gmail.com

KANSLI:

Teatergatan 3, 111 48 Stockholm

Tel: 076-7786870

Öppet tisdagar 09-16

Internet: www.flottansman.se

Adress e-post: riksforbundet@flottansman.se

PLUSGIRONUMMER:

Riksförbundet: 5 88 19-4

Stora Tratten 35 80 22-2

FLOTTANS MÄNS RIKSFÖRBUND

Ordförande: Kommendör Örjan Sterner

Tel: 070-627 53 97

Vice ordförande: Örlogskapten Göran Löfgren

Tel: 070-495 80 14

Förbundssekreterare:

Krister Hansén tel 070-381 03 12

kristerh@flottansman.se

Kanslichef: Örlogskapten Lennart Bresell

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

lennart.bresell@telia.com

STORA TRATTEN (Arrendator LoF Stockholm)

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

Telefontid juni-augusti 09-10, 17-18

Ur innehållet:

Ledaren	3
Baltops 20	4
Fjärde sjöstridsflottiljen	5
Sjöstridsskolan rustar Kungsholms fort	6-7



Vitaliebröderna	8-11
Flottans musikkår	12-13
Ryska hangarfartyg	14-15
Vad en gammal bild kan berätta	16-17
Kustflottans besök i Skottland och England 1951	18



HMS Visby 20 år	19
En marin för Sverige	20-21
Sjömätarminnen	22-23
Korsord	29
Hasslö fiskemuseum	30-31
Kungsholms fort	32-35
KFÖ 1972	36-37



Nya böcker	38-41
Fylgias långresa 1927	42-43



HMS Carlskrona 40 år	44-46
Mörka kapitel i Flottans historia	47
Lokalföreningarna	48-51

Omslagsbild:

Baltops 20. Det stora amerikanska fartyget USS Mount Whitney i bakgrunden.

Foto: HMS Karlstad/Försvarsmakten

Nummer 4 2020 utkommer i dec.. Manusstopp den 15 nov.

Framtidens marin

Jag befinner mig i skrivande stund, liksom förra året, på vår sommarö Stora Tratten. Det är en härlig känsla att åter få uppleva skärgårdsnaturen i egen stuga efter den tidvis mycket påfrestande isolering och distansering, som vi "70-plussare" tvingats genomlida. Beläggningen i stugorna och i vår hamn är god och även den här säsongen tycks således bli lyckad, Coronapandemin till trots.

Tre lokalföreningar jubilerar under resterande del av året. Således gratulerar vi Södertälje, 75 år, Härnösand 30 år (den 30 november) samt Stockholm liksom Riksförbundet 85år (ska vi vara riktigt noga så är Riksförbundet bara 31 år).

Jag vill påminna om möjligheten att hylla jubilarerna genom att sända in en slant till tidskriftsfonden i stället för att överlämna någon pryl, varefter rikskansliet sänder ett hyllningstelegram till jubilarerna.

Riksårsmötet kunde tyvärr inte genomföras varken som planerat eller omplanerat, utan vi fick tillgripa "plan B" som innebar, att vi sände ut en enkät att besvaras av alla lokalföreningar och som innehöll de punkter, som förekommer på Riksårsmötets dagordning. Som komplement till enkäten utsändes de sedvanliga årsmöteshandlingarna till lokalföreningarna. Förhoppningsvis har lokalföreningarna gått igenom detta och besvarat enkäten. Det sammanställda resultatet kommer efter justering av två utsedda justeringsmän att utgöra Riksårsmötesprotokoll för år 2019.

Protokollet kommer därefter att utsändas till samtliga lokalföreningar i början av oktober.

Vår förhoppning är, att vi kan genomföra ett traditionellt årsmöte nästa år. Detta kommer att genomföras enligt det program, som ställdes in i år, innebärande resa till Riga med Stockholmsföreningen som arrangör. Preliminär tidpunkt är 23–25 maj 2021 med reservtid en vecka senare, d.v.s. 30 maj till 1 juni.

Vårens lokalföreningskonferens blev naturligtvis inte heller genomförd. Avsikten med årets lokalföreningskonferens var bland annat att diskutera det debattunderlag angående sjöförsvaret, som sänts ut tidigare och som skulle ses som ett stöd vid det lokala arbetet med försvarsinformation.

Det torde vara lämpligt att inför höstens regionala möten behandla denna punkt. Jag vill också påminna om att återigen ta upp frågan om medlemsrekrytering med Johan Forslunds underlag som riktmärke.

Med anledning av det inställda fysiska riksårsmötet har förbundsstyrelsen beslutat att årets hedersutmärkelser, utom hedersankaret, ska sändas till respektive lokalförening för utdelning lokalt vid lämpligt högtidligt tillfälle.

Hedersutmärkelserna har sänts ut genom kansliets försorg.

Det finns nu också möjlighet att skaffa en miniatyr till de medaljer, man fått. Kontakta din lokalförening för vidare information.

Höstens program innehåller för riksförbundets del förutom det pågående arbetet med det webbaserade Riksårsmötet, som har sänts ut till lokalföreningarna, ett fortsatt arbete i jubileumskommittén, vilket föredömligt leds av Lars-Erik Uhlegård, Lof Göteborg samt utveckling av vårt policydokument, Flagg och heders, som leds på ett lika föredömligt sätt av Göran Löfgren, Lof Karlskrona.

Vi kommer under hösten att återkomma till dessa frågor med utskick till våra lokalföreningar.

Under sommaren publicerade Kungliga Krigsvetenskapsakademien en skrift; Vår Marin för ett tryggt Sverige och ett starkt Europa, författad av flottiljamiral Odd Verin och kommandör Lars Wedin med flera medverkande.

Häri visas, att Sverige är en kuststat och dess försvar skall börja till havs. I underlaget visas, vad en förstärkt marin skulle kunna betyda för Sveriges säkerhet. Tidshorisonten är 2030. Skriften utgör en del i det pågående projektet Säkerhet i morgondagens Europa (SES). Den marin som diskuteras, Marin 2030, innebär ungefär en fördubbling av dagens marin. Stor vikt har lagts vid möjligheterna, att vid sidan av konventionella fartygstyper, utnyttja ny teknik, såsom obemannade farkoster av olika storlekar, som kan uppträda autonomt, liksom utnyttjande av artificiell intelligens (AI) i stor utsträckning. Även i denna skrift betonas vikten av sjöfartsskydd under alla beredskapsnivåer, från grundberedskap till öppet krig.

I skriftserien En Marin för Sverige, som vi löpande för in ett avsnitt av i varje nummer av tidskriften, pläderar man för en tredubbling av Marinen till 2030. I båda skrifterna förutsättes en ökad personalvolym, som ska kunna göra det möjligt att producera två besättningar till fartygen och därmed kunna skapa större uthållighet med färre plattformar.

Det verkar dock, som om det erfordras en ökad samverkan mellan skribenterna för att nå ett enhetligt och slagkraftigt budskap till våra politiker, så att insikten om vikten av ett starkt sjöförsvaret sjunker in i medvetandet hos dem.

Vi lär återvända till såväl bemanningsfrågorna i En Marin För Sverige som SES-projektet i kommande nummer.

Jag önskar er alla en god hälsa. Tänk på, att den annalkande hösten är den starkes vår!

Göran Skinner





Ett amerikanskt B-52 bombflygplan passerar över HMS Karlstad och det danska fartyget HDMS Esbern Snare under årets Baltops. Foto: 3 U.S. Navy photo by Mass Communication Specialist 2nd Class Damon Grosvenor

Under elva dygn i mitten av juni övade 19 nationer och 3 000 personer tillsammans i södra Östersjön. Övningen Baltops 20 bidrog till att utveckla svenska marinens interoperabilitet med Natoförband och en del andra utländska förband.

Under Baltops 20 deltog Sverige med Visbykorvetten *HMS Karlstad* och dess besättning på 43 personer från 3.sjöstridsflottiljen. Dessutom har en mindre logistikenhet i Simrishamn varit etablerad av Marinbasen, där minröjningsfartyg, som övat utanför Ramlösa skjutfält, har fyllt på drivmedel. Övningsplaneringen stod i huvudsak Sjöstridsskolan för. Årets version av Baltops blev något mindre beroende på pandemin men övningens och Östersjöns betydelse för Nato och USA står klar, när man ser de resurser, man ställer till förfogande. Det vittnar inte minst de båda B-52, som startade från det amerikanska fastlandet och opererade i övningsområdet efter att ha flugit nonstop.

Rivstart i tufft väder

Besättningen på *HMS Karlstad* fick en tuff start av övningen. Nationaldagsvädret vid losskastningen bjöd på stormbyar och motsjö på väg till den första delen av övningen. Den bestod i att man skulle leda delar av fartygsstyrkan i ett övningsmoment utanför den danska kusten. – Trots kort förberedelsestid gjorde vi bra ifrån oss. Det vittnar om, hur interoperabla och integrerade med andra nationer och Nato vi är, säger Magnus Almqvist, som är fartygschef på *Karlstad*.

Övningen och två år som chef sammanfattas

Baltops 20 var dessutom Magnus Almqvists sista som fartygschef på *HMS Karlstad*.

– Det känns ändå bra att sluta på det här sättet, internationellt samarbete när det är som bäst. Även om vi är duktiga och interoperabla, så måste kunskaperna hela tiden underhållas, genom regelbundna övningar som Baltops.

Att sammanfatta åren som fartygschef är dock svårare: – Det jag är mest nöjd med, är de stora steg vi tagit i marinen. Deltagandet i övningar som Trident Juncture, Baltops och våra egna svenska övningar har gjort, att vi är betydligt bättre idag än för två år sedan. Det gäller såväl internationellt, tillsammans med andra, men också nationellt -tillsammans med övriga Försvarsmakten.

Jimmie Adamsson



Magnus Almqvist har varit fartygschef på HMS Karlstad i två år. Foto: Jimmie Adamsson/Försvarsmakten.



Lägesrapport inför hösten från Chefen för fjärde sjöstridsflottiljen

Sommaren är tillända och 4.sjöstridsflottiljen är åter till fulllo. Under sommaren har besättningsarna kunnat ta ut välförtjänt ledighet, men inte i ett sträck. Under sommaren har vi upprätthållit beredskap och genomfört sjöövervakning och bi-dragit med förstärkning av samhället.

Alla besättningar har genomfört sjöövervakning under ungefär en vecka, våra röjdykare har upprätthållit ammunitionsröjningsberedskap och vi har bemannat vissa befattningar på Socialstyrelsen kopplat till COVID-19. Det har varit en lugnare sommar i år än tidigare - helt enkelt för att vi och samhället blivit bättre och tagit lärdom av tidigare år. Verksamheten i Östersjön har inte nedgått, men med goda underrättelser har vi varit på rätt plats i rätt tid under sommaren. Röjdykarna har genomfört ammunitionsröjning som ett stöd till polisen, sommaren har ju varit badvänlig och då hittar allmänheten ammunitionseffekter på stränderna. Förstärkningen på Socialstyrelsen stödjer samhällets arbete med att anpassa och förändra åtgärderna som krävs under CORONA krisen. Många lärdomar har dragits och de positiva effekterna av att mixa civila kompetenser med militära stabsprocesser har visat sig vara bra.

På 4.sjöstridsflottiljen har krisen givit ett antal positiva effekter. Vi har aldrig varit så friska och så närvarande som under denna vår och sommar. Förändrade rutiner har medfört, att personalen faktiskt är friskare - t.ex. väl-

digt få sjukskrivna på grund av influensa. Vidare har vi förändrat sättet, vi genomför möten. Det har faktiskt gjort vårt arbete effektivare. Utmaningen, vi har framåt, är att vidmakthålla dessa positiva effekter och inte falla tillbaka i gamla rutiner när COVID-19 lagt sig.

Under hösten kommer övnings- och insatsverksamheten att fortsätta. Parallellt med detta kommer vi att planera för att till våren genomföra sjökurs för våra värnpliktiga. Värnplikten är införd igen, en positiv åtgärd för en Försvarsmakt i tillväxt. Men värnplikten har förändrats och ser inte lika ut, som när många av er, som läser denna artikel genomförde värnplikten. Huvudskälet till värnplikt är att fylla krigsförbanden med personal. Men för flottan är det även en möjlighet att kunna rekrytera sjömän, specialistofficerare och officerare. Detta gör att värnplikten även är en form av förberedande "anställningsutbildning". Grundkrav i befattningen och utbildningen i befattningen ska ge en möjlighet till anställning - vi kommer nämligen fortsatt att endast ha anställda besättningar i alla nivåer. Så vår ambition är, att varje värnpliktig ska kunna ges en anställning omedelbart i sin befattning och då vara färdigutbildad, efter sin värnplikt och om vi har ett behov.

Jon Wikingsson



Julhälsningar

Glöm inte att skicka in en julhälsning, som kommer att införas i nr 4. Hälsningarna kostar 40 kr för medlem och 80 kr för förening och sätts in på konto 588 19-4 före den 3 november.

Lennart Bresell
Kansliet

Kungsholms fort rustas för att åter ta emot värnpliktiga

De senaste 10 åren har verksamheten på Kungsholms fort varit i det närmaste obefintlig och endast det nödvändigaste underhållsarbetet har utförts. Men för bara knappt ett år sedan beslutades att åter ta fortet i bruk för att grundutbilda marinens blivande soldater och sjömän. Redan i mitten av september rycker cirka 250 värnpliktiga in för att genomföra större delen av sin utbildning ute på Kungsholmen.

Tiden har varit knapp och därför har prioriteringsarbetet varit viktigt. Fortet kommer vara i tillräckligt gott skick för att ta emot rekryterna i höst, men renoveringsarbetet kommer fortgå under lång tid framöver för att möta behovet av ökade volymer.

- Givetvis har det funnits

mängder med utmaningar längs vägen, men det goda samarbetet och allas ambition att nå målet har genomsyrat arbetet i projektgruppen, berättar fortchefen Thomas Jahns-son, Marinbasen.

Projekt 'Tillväxa'

Sjöstridsskolan driver sedan några år ett tillväxtprojekt, som bland annat hanterar den kommande ökningen av rekryter och kadetter till Karlskrona. Att förlägga grundutbildningen på Kungsholmen var ett naturligt val, då nuvarande kasern Najaden kommer totalrenoveras de närmaste åren, berättar Sjöstridsskolans utbildningschef Tomas Martinsson.

- Nu i höst kommer omkring 250 rekryter och lika många ska utbildas vid nästa års inryck. Därefter planerar vi för att årligen ta emot cir-

ka 400 rekryter, vilket inte bara ställer krav på fler och större utbildningslokaler, utan även fler instruktörer. Därför pågår en total översyn av hela grundutbildningen. Vi tittar bland annat på innehållet, var vi kan bedriva utbildningen, hur många som kan delta vid olika moment och om vi kan digitalisera delar, säger Tomas Martinsson.

Transporterna till och från ön har varit en utmaning att lösa, såväl under renoveringsperioden som från och med att utbildningen drar igång. En turlista mellan Örlogsbasen och Kungsholmen är upprättad och lika- så kommer det gå transport till och från Finskan på Tjurkö.

Under ett antal försommarveckor lånades trossfärjan *HMS Loke* från Amf1 för att transportera allt från kontorsutrustning och möbler, säng-



Markan, med anor från 1910-talet har fräschats upp och tillfälliga baracker kommer att husera delar av verksamheten, när rekryterna anländer i september

ar och skåp till inredning och materiel till upprustning av kök och "markan". Men innan något renoveringsarbete kunde påbörjas, har ön städats.

- Omkring 250 kubik skräp och skrot har lämnat fortet för att ge plats till ny utrustning, säger Peter Bensköld, som varit ansvarig för flytten från ÖHK till Kungsholmen.

Lista med åtgärds punkter

Fortifikationsverket ansvarar för renoveringsarbetet och har haft ett antal entreprenörer på plats.

Framförallt har man behövt åtgärda fuktproblem och täta ytskikt, men listan över saker, som har eller kommer åtgärdas är lång. Toaletter och badrum i logementen har totalrenoverats och cirka 70% av alla logement har fått nya golv och färg på väggar och på tak. Vapenförråd har byggts, nytt gym finns snart på plats och lagerhallar för förvaring och närkampsutbildning har slagits upp.

Ett fungerande wi-fi är också viktigt att ha på plats, både för att personalen ska kunna utföra sitt arbete, cirka 45 personer på Grundutbildningskompaniet kommer ha sin ar-



HMS Loke har varit till stor hjälp vid transport av tungt gods till och från Kungsholmen

betsplats på fortet, och för att rekryterna ska ha tillgång till internet på fritiden.

Den 14 september rycker de värnpliktiga in i en för många av dem, helt

ny miljö. Det blir en spännande mix med 2000-talets tonåringar i ett världsarv med anor från 1600-talet.

Michaela Linge

Foto Michaela Linge



Fortets 79:e fortchef, Thomas Jahnsson, vid valvet mellan Linje VII och Inre borggården. Antalet stenar i valvet är detsamma som antalet bokstäver i namnet Kungsholmen

Kaptenen vid flottan, Rolf Ahlin, (1922 – 2018) var en flitig skribent och bidrog med sina artiklar till ett ökat historieintresse oavsett om det var dåtid eller nutid.

När Rolf dog, hade jag ett antal av hans artiklar för eventuell framtida publicering. Ur detta material väljer jag nu att publicera Rolfs berättelse om Vitaliebröderna. Red.

Vitaliebröderna

D en urgamla segelleden mellan Östersjön och Västerhavet gick utanför Blekingekusten, numera ett av världens mest trafikerade fartygsstråk med allt vad detta innebär.

Förr utgjorde nuvarande Karlskrona skärgård ett centrum för både angöring och som uppehållsplats. Mellan Torhamn och Listerby fanns det stilla vatten, eller ”bleke”, som det kallades. Detta har troligen gett namnet åt landskapet Blekinge. När sedan Blekinge blev en svensk provins, anlades örlogsbasen Carls Crona här. Den kom att bli kronjuvelen i det svenska sjöförsvaret och har så förblivit.

Omkring 300 år tidigare hade skärgården med öarna Senoren och Sturkö varit stödjepunkt till en av världens största sjörövarorganisationer, Vitaliebröderna, med valspråket ”Guds vän och all världens fiende!”. På fartygens stortopp fördes en blå flagga med tecken.

Släktklanen

Ursprungligen var Vitaliebröderna en släktklan av anhängare och släktingar till kung Albrekt av Mecklenburg. Den bildades, när Albrekt avsattes som kung i Sverige. Han var regent 1364 – 1389. En anteckning i Vadstena klosterdagbok vittnar om den tiden. ”Då slog sig rovfåglarna ner på bergen.

Motivet var att förse det belägrade Stockholm med livsmedel och att hålla staden åt den tillfångatagne Albrekt. Livsmedel kallades för Viktualie eller Vitalie beroende på, vilket språk, som användes. Från att ha betytt marketentare övergick betydelsen till skepp, som fraktade livsmedel.

Vitaliebröderna kallades också för Hättebröderna, vilket syftade på deras huvudbonader, en hätta med svans. Ju längre svans, desto förnämre var personen. Brödraskapet leddes av flera tongivande adelsmän. Många av dem lämnade avtryck i historien.

Tillväxt

Organisationen växte snabbt med nya sympatisörer, men drog även med sig våldsverkare och sjörövare från alla håll, vilka snart tog över. En samtida krönikör skriver, att det inte går att beskriva, hur allt löst och ont folk skyndar hit från alla länder. Det är inte klarlagt, hur stor manskapsstyrkan var och inte heller hur många fartyg de förfogade över, men vid ett tillfälle disponerade organisationen 300 fartyg. Det finns uppgifter på, att stora fartyg kunde ta 100 man och flottiljer på tio skepp var inget

Unionsdrottningen Margareta (1353 – 1412) av Norge, Island, Danmark och Sverige-Finland. Efter gravvården i Roskilde. Margareta styrde med fast hand, hårda nypor och klokhet samt höll sig väl med kyrkan.

Kungamakten var en garant för allmogen mot stormännens självsvald. Samtidigt var kungen beroende av adeln inom förvaltning, administration och krigsväsen. Det var en svår balansgång. Margareta hade emellertid de rätta egenskaperna



Albrekt av Mecklenburg (1338 – 1412) var befryndad med de svenska folkungarna genom sin mor Eufemia, som var syster till Magnus Eriksson. Albrekt införde de tre kronorna i det svenska riksvapnet. Under hans tid blev Sverige en rövarkula, där rätten satt i spjutstängs ände. Han fick bönderna mot sig och besegrades i slaget vid Falköping 1389. Hans avsättning blev upptakten till sjöröveriet i stor skala, även om sådant inte var okänt tidigare



Hansakogg från 1400-talet efter kopparstick av Israhel von Meckenem. Tunnan på akterkastellet är platsen för lodhyvaren. Lodet hänger baktill i den uppkransade lodlinan





Hanseaternas största fartyg 1402, koggen Bunte Kuh



Kravellen var en av 1400-talets viktiga fartygstyper. Plan-korna låg kant i kant och därmed kunde man bygga större fartyg.

Bilden visar Peter von Danzig, som var 52 meter lång. Stormasten hade en höjd på 41 meter och den totala segelytan har beräknats till 757 kvadratmeter. Hansan satte in henne som kapare i kriget mot England på 1470-talet



Hansastaden Visby, som var huvudbas för Vitaliebröderna, var om given av en ringmur med 44 torn. Det ointagliga Kruttornet i vänstra hörnet av bilden behärskade den ursprungliga hamnens norra gatt. Hamnen är numera torrlagd och flyttad. Den torrlagda platsen kallas Almedalen

ovanligt. Vid ett plundertåg i Livland (Lettland) mönstrade styrkan 1 500 man.

Snart behärskade bröderna hela Östersjön med Visby och Åbo som huvudbaser och med ett flertal andra strategiska platser, hamnar och replipunkter, bl.a. Blekinges östra skärgård. Här hade den nya staden Lyckå upphöjts från bondehamn 1396 och fått monopol på all handel i området. Det fanns alltså möjligheter till förrådskomplettering och att fylla vattenförråden från Lyckån (Lyckebån). Detta vidsträckta område är det största, som en sjörövarorganisation någonsin har behärskat.

Ursprungsmotivet upphör

Huvudstaden Stockholm hade ett stort inslag av tyskt borgerskap och försvarades av tyska legoknektar. Förstärkningar och livsmedel tillfördes den belägrade staden utifrån. Att Sveriges huvudstad kunde hållas så lång tid av utomstående visar på den svenska flottans förfall. Det skulle ta dryga hundra år, innan Gustav Vasa kunde lägga grunden till en svensk örlogsflotta.

Under 12- och 1300-talen dominerades handeln i hela norra Europa av Hansaförbundet. Detta bildades 1158 mellan tyska städer och leddes av Lübeck. Förbundet stödde Vitaliebröderna, vilka snart urartade till en landsplåga. Trots att hansastaterna utrustade örlogskoggar som skydd, led dess handel stor skada.

Visby var den enda Hansastaden i Norden och dess enda hansakontor låg i Bergen. Inom de nordiska länderna hade dock hansaförbundet slutit handelsstillestånd med Stockholm, Åland, Kalmar, Malmö, Aalborg och Oslo.

Redan under den första tiden är det svårt att dra en skarp gräns mellan krigshandlingar och allmänt accepterad kaperiverksamhet eller rent sjöröveri. När Albrekt släpptes efter sex års fångenskap, var det i utbyte mot Stockholm och därmed var motivet slut.

Pirateriet tar helt över

Problemet var, att Vitaliebröderna inte brydde sig om överenskommelser, som högsta ledningen ingått. De fortsatte att ta hand om "pepparsäckarna", som de kallade handelsfartygen. Inte heller gjorde de någon åtskillnad på sina tidigare anhängare. Deras grymheter kände inga gränser och ingen skonades på fartyg som uppbringades. Flera städer plundrades och brändes, bl.a. Malmö och Hälsingborg. Bergen intogs av 900 välutbildade skyttar, där man sedan plundrade och mördade i åtta dagar. Salttrafiken i Skåne lamslogs i tre år, vilket innebar dyrtid. När sedan biskop Tord av Strängnäs med hela sitt följe tillfångatogs, blev ilskan mot dem ännu värre. Först när påven hotade med bannlysning blev han frisläppt.

I de svenska hävderna har främst "Käpplingemorden" i Stockholm 1389 väckt störst avsky och varit föremål för historikernas uppmärksamhet. Krönikan förtäljer, att hättibröderna fångade in svenska borgare i Stockholm, som de ansåg vara opålitliga. Efter tortyr slängdes offren in i ett trähus på Käpplingeholmen (Blasieholmen), som



antändes. Långt senare restes tre minnesstenar över händelse vid Götagatan. En av dessa återfanns 1851 och deponerades till, vad som nu är Nordiska museet.

Fartygens seglingsegenskaper

De största fartygen, som trafikerade Östersjön vid denna tid, var koggen. Den var lastdryg men långsamgående. Med sin fylliga form och breda buktiga bogar hade koggarna ingen god seglingsförmåga. En flat botten och höga överbyggnader gjorde, att fartyget rullade hejdlöst i sjögång och stampade svårt. Det var vanligt, att vid hårt väder fira ned storran i däck. Vid bidevindsegling var avdriften så betydande, att det knappast var lönande.

Revning förekom inte, men seglets nedre del, som var listad till duken, togs loss och sedan firades rån motsvarande bit. Med endast en mast med segel på fartyget, gick det inte att gå överstag eller göra undanvindsvändning utan hjälp av åror eller skeppsbåtar. Vid denna tid började emellertid riggen genomgå stora förändringar genom införandet av både två och tre master.

Dimensioner

Vid arbeten i Bremens hamn 1962 återfanns en välbevarad kogg. Fartyget var klinkbyggt och ett av de största, som gick att bygga på detta sätt. Längden uppmättes till 23 meter och bredden till 7,5 meter, medan lastförmågan uppgick till 130 ton. Hon var försedd med en mast för råsegel.

Skeppens dimensioner växte dock ända till 40 meter. Registerton uträknat på nutida sätt steg sannolikt från 100 till 500 ton. Skeppen manövrerades med stävroder och rorkult, som sannolikt i vissa fall kopplades till styrtalet. Så stora fartyg hade emellertid svårt att komma in i de grunda tyska och nederländska hamnarna, varför lossning och lastning måste göras från pråmar. Fartygen brukade medföra två skeppsbåtar, som stod uppställda på huvuddäck.

Försvar

Ur försvarssynpunkt fanns för- och akterkastell, nu hopbyggda med skrovet. Enligt samtida källor var det näst intill omöjligt att äntra de höga koggarna från mindre fartyg, vilket Vitaliebröderna försökte sig på i Öresund. Anfallet slogs tillbaka och de överlevande fördes till Stralsund, där de avrättades för sjöröveri och krigsförbrytelser. Två koggar tillsammans ansågs omöjliga att övermanna. Då krävdes örlogskoggar.

Dessa var ombyggda handelskoggar med krigsbesättningar. Sådana använde kastellen som stridsdäck, dit armborstskyttar samlades tillsammans med pikenerare. Här fanns lättare artilleri i form av kastmaskiner uppställda. Någon större verkan tycks dessa inte haft. Kanontilleriet låg ännu i sin linda. I marsen uppehöll sig kastare med beckkransar och spjut. Sjömännen räknades inte till krigsfolket.

Navigeringsmetoder

Dåtidens skeppare förflyttade sig i möjligaste mån kustnära med landmärken och lokalkännedom. De flesta fartygen hade dessutom roddmöjligheter. Till natten uppsöktes en hamn eller ankarplats. Endast ett fåtal skeppare kunde läsa. Det fanns dock detaljerade seglingsbeskrivningar, till exempel "Kung Valdemars segelled" från 1200-talet. Denna beskrivning finns numera i bokform (1995). Skepparna byggde sin navigering på praktiskt kunnande och erfarenheter.

Vid segling över öppet vatten spelade kännedom om naturens skiftningar och fågelliv en stor roll. Kompassen blev inte vanlig på Hansans fartyg förrän i mitten av 1400-talet. Om Östersjön har en italiensk kartograf noterat. På detta hav navigerar man varken med sjökort eller kompass utan med lod. Skepparna kände tydligen till bottenförhållandena.

På akterkastellet fanns två tunnor, en om styrbords och en om babord. Detta var platsen för lodhyvaren. Lodet hängde baktill på tunnan med lodlinan uppkransad över en bom klar till användning. Liksom dagens handlod kunde detta lod få med sig bottensediment, som angav bottenbeskaffenheten. Loden var tydligen det viktigaste navigeringsinstrumentet för östersjöfarare under lång tid.

Huvudbasen

Hättebröderna intog Gotland med Hansastaden Visby 1392. Östersjöns pärla, som staden brukade kallas, blev nu huvudbas för brödernas härjningar. Deras högkvarter förlades till Kalskinshuset, som tidigare använts till kungligt residens. Genom att besätta de två tornen, Småle Henrik och Spegeltornet nere vid hamnen, behärskades både denna och staden.

Unionsdrottningen Margareta försökte återta Gotland, men det blev Tyska orden, en andlig riddarorden från korstågstiden grundlagt 1191, som fullföljde Gotlands återtagande 1397. Ön återlämnades aldrig, utan drottningen fick betala en dyr lösen för att återfå ön 1407, Gotlands lösen genom en särskild skatt.

När drottningen år 1400 erbjöd en allmän amnesti för att få slut på eländet, antog många den. Dessa blev i fortsättningen hennes trogna undersåtar. Den fruktade sjörövaren Störtebekar drevs tillsammans med hättebrödernas hårda kärna ut från Östersjön och fortsatte hanteringen från de Frisiska öarna.

Myt eller verklighet

Claus Störtebekar var ett ökänt namn bland alla hättebröder. Historieböckerna lämnar inga eller knapphändiga spår om honom. Något mer återfinns i populärhistorien. Den historiskt bevandrade författaren Carl August Cederborg gav ut ett flertal romaner i denna genre i början av 1900-talet, vilka kan ses som historia med skönlitterära inslag. Här figurerar också Störtebekar. Trots alla myter och legender redan under hans livstid, är det mycket litet, som är känt om hans person i verkligheten.

Namnet syftar på en bågare utan fot, Styrzebecher,

vilken måste tömmas direkt. Störtebekar var känd för att kunna tömma en bägare i halsen på direkten. Troligen kommer hans namn av sköldmärket, som visar en bägare utan fot. Möjligen var namnet fingerat för honom som adelsman.

Uppgårelsen

Den slutliga uppgörelsen blev ett verk från hans tidigare kumpaner i Hansaförbundet. De skickade sitt största örlogsskepp *Bunte Khu*, kallad Den fläckiga kon från Flandern. Störtebekar blev sedan lurad genom överrumpling och fängslad 1402.

Han blev den förste, som avrättades på torget i Hamburg. Även kring detta finns det legender. Det påstås, att när rådet frågade bödeln, om denne inte var trött i armarna efter så mycket halshuggande, blev svaret – inte så värst. Jag skulle kunna hugga huvudet av hela rådet. Detta förtörnade rådsmedlemmarna, så att också bödeln blev av med huvudet.

Brödrskapet dog emellertid inte ut med Störtebekar.



Carl August Cederborg född i Kvilings socken i Kristianstad 1849 och dog i Landskrona 1933. Han var tidningsman, som blev författare på heltid 1905. Han skrev ett stort antal romaner om svensk historia, som han var mycket bevärdad i. Böckerna gavs ut i stora upplagor och lär ha sålts i över 1,5 miljoner exemplar



Minnesstenen på Pelarbacken över Kärplingemorden 1389, Stockholms äldsta monument, numera på Nordiska museet. Pelarbacken var stadens äldsta avrättningsplats och låg vid nuvarande Götgatan

Så betydelsefull var han inte. Även efter honom poppade sjöroveriet upp med jämna mellanrum. Det var först när Gustav Vasa skapat centralmakten i Sverige och en stark örlogsflotta, som ofoget upphörde.

Slutet

Det sista uppmärksammade piratdådet i Östersjön inträffade utanför Bornholm 1660. Två adelsmän, Gustav Drake och Gustav Skytte uppbringade då ett holländskt handelsfartyg och lät mörda alla ombordvarande. Dådet gick emellertid inte att dölja och de båda missdåden greps. Gustav Drake lyckades fly, men kumpanen Gustav Skytte halshöggs på torget i Jönköping 1662.

Vrakplundringen skulle emellertid fortsätta. Ännu i mitten av 1700-talet ansågs detta bland kustbefolkningen som fullt legitimt. Det var Gud, som välsignade stranden med vrak, även om människorna hjälpte honom ibland och det skulle överheten inte lägga sig i.

Rolf Ahlin



Ett replikbygge till den hansakog, som hittades i Bremens hamn 1962, gästade Karlskrona hösten 2001. Den ursprungliga koggen förolyckades 1380 av en flodvåg och finns nu restaurerad på Bremerhafens museum

Viktor Rydberg föddes i Jönköping 1828 och dog i Djursholm 1895. Han tog händelsen utanför Bornholm som uppslag till romanen Fribytaren på Östersjön. Den utkom 1857. Numera är Rydberg kanske mest känd som författare till Singoalla och dikten Tomten



När 55 000 människor lyssnade på Flottans musikkår

På grund av den pågående pandemin har Marinens Musikkår fått ställa in och förändra i stor utsträckning. Så istället för att skriva om något för 2020 har jag valt göra några historiska bakablickar, främst till musikkårens verksamhet från andra världskrigets slut fram till omorganiseringen 1957.

Andra världskriget blev en arbetsam tid för Flottans musikkår och sjökommenderingsperioderna utsträcktes till två år och verksamheten delades mellan musikkårerna i Karlskrona och Stockholm. Man fanns på flaggskeppet *HMS Sverige* men även på kryssarna *Gotland* och *Fylgia*.

Så några nedslag på 1950-talet. År 1949 – 1950 kom-

menderades en dubbelsextett om 12 man till *HMS Gotland* för en långresa på cirka 3,5 månader till USA och Västindien. Musikerna kom från musikkårerna i Karlskrona och Stockholm. Ledare var den legendariske tenorbasunisten i Karlskronaflottans musikkår, Roland "Hattis" Dahlskog och bland musikerna fanns en furir Åke Dohlin från Stockholmsflottan. Han kom senare att bli chef för musikkåren i Karlskrona och en flitig marschkompositör. En annan legend från Karlskrona, klarinettisten Alf "Tott" Sigurdson, fanns också med på resan. Man spelade underhållningsmusik, ceremonimusik och Hattis gjorde också musikkåren till ett jazzkapell, vilket inte minst på Jamaika gjorde stor succé.

Som kuriosa kan nämnas, att de tre namngivna



Sextett på kryssaren *Fylgia* sommaren 1945. Nedre raden från vänster: Lars Blankenheim, tuba, Alf Sigurdson, klarinett, saxofon och slagverk, Åke Karlsson, b-kornett. Övre raden från vänster: Ingemar Berg, tenor 2, Robert Sjölin, tenor 1, Stig Hallberg, horn samt Karl-Erik "Hystis" Gustafsson, musikledare och esskornett. Arkivbild

musikerna ovan, alla hade så småningom sina söner i Karlskronakåren.

Så gör vi ett hopp till 1953, året för Drottning Elisabeths kröning. Hela musikkåren från Karlskrona kommenderades ombord på kryssaren *Tre Kronor* och man, det man kanske mest minns från detta, var den stora paraden av örlogsfartyg utanför Portsmouth, efterkrigstidens största flotta. På hemvägen från kröningen kappkörde *Tre Kronor* med den ryska kryssaren *Sverdlov* och höll länge ryssen stången, men fullföljde aldrig främst på grund av för stor åtgång av bränsle.

Ett sista skutt på femtiotalet, nu till 1956. Detta är drog man österut och besökte bl.a. Riga, där man gav en utomhuskonsert, som drog inte mindre än 55 000 åhörare, ett mycket svårslaget publikrekord för musikkåren.

Såväl i England 1953 som i Riga 1956 leddes kåren av musikdirektör John Skoglöf.



Cirka 55 000 människor åhörde Karlskronaflottans musikkår under ledning av John Skoglöf i Riga 1956.
Arkivbild

Det finns hur mycket som helst att berätta från dessa kommenderingar, från andra hälften av 1800-talet till och med 1950-talet, som t.ex. när den legendariske flaggtrumslagare Joakim "Jocke" Johansson någonstans i arabvärlden köpte något, som han trodde var en hund, men som visade sig vara en schakal, som man hade all möda i världen att jaga i land, eller den musiker, som bad om ursäkt för att han missat morgonspelningsen vid flaggans hissande fick svaret av musikdirektören – "Du var med!" eller när fartygets hela tillgång på selterglas gick i kras vid en rysk skål i Riga.

Det kan finnas anledning att återkomma i ämnet.

Som Fritiof Nilsson Piraten en gång uttryckte – Allt har hänt men allt har ännu inte berättats.

Olle Melin



Musikkåren på hemmaplan vid en av de sedvanliga lördagsmarscherna i Karlskrona någon gång på 1950-talet. Musikern i mitten är solotrumslagaren Bertil Stenholm.
Foto Privat



Musikkåren på kryssaren *Tre Kronor*s däck i samband med Drottning Elisabeths kröning 1953, Musikern med tenorbasunen är den legendariske basunisten Roland "Hattis" Dahlskog. Ur Björn Landenstads album

Ryska hangarfartyg



I mitten av december 2018 drabbades den ryska av flottan av en allvarlig olycka. En brand uppstod i samband med svetsarbeten på Rysslands enda hangarfartyg *Admiral Kuznetsov*, som låg på varv i Murmansk. Fartyget, som var under reparation, hade inga vapen ombord. En omkommen och ett tiotal skadade varvsarbetare har hittills rapporterats.

Admiral Kuznetsov är på 43 000 ton displacement (58 600 ton fullt rustad) och kan ta upp till 40 flygplan (MiG 29K och Su-33) och helikoptrar. Längden är 304 meter. Flygdäcket är 72 meter brett. Besättningen uppgår till knappt 2000 man. *Admiral Kuznetsov* är liksom de brittiska hangarfartygen byggd för STOL-flygplan, d.v.s. flygplanen startar inte med hjälp av katapult som på amerikanska och franska hangarfartyg utan med hjälp av en ramp i fören. Det kräver speciella anpassade flygplan. Fartyget drivs av konventionella ångturbiner, som ger en fart på knappt 30 knop. Beväpningen består förutom av flygplanen av 30 mm luftvärnskanoner, anti-ubåtsraketer och silos för kryssningsmissiler.

Fartyget byggdes på Nikolayev varvet i Ukraina 1983 - 1991. Fartygets namn var från början *Riga*. I och med Lettlands frigörelse från Sovjetunionen fick hon nytt namn *Leonid Brezhnev*. När det namnet blev inaktuellt döptes fartyget om till *Tbilisi*. När det namnet inte längre passade, fick hon det nuvarande namnet *Admiral Flota Sovetskogo Soyuza Kuznetsov*. Under åren 1996 - 1998 genomgick *Admiral Kuznetsov* en första modernisering. 2012 moderniserades fartyget ännu en gång.

Sovjetiska hangarfartyg

I den sovjetiska flottan benämndes fartygen inte som hangarfartyg utan som stora flygplanskryssare. Alla hade förutom, missiler och luftvärnskanoner, hangarer med plats för 20 - 30 flygplan/helikoptrar och var försedda med två stora hissar till flygdäck.

Sovjetunionen hade i slutskedet av sin existens inte mindre än fem sådana hangarfartyg/flygplanskryssare, alla byggda på Nikolaevvarvet i Ukraina under 1970- och 1980-talen fram till Sovjetunionens fall. Vid sammanbrottet var ett systerfartyg till *Admiral Kuznetsov*, *Varyag* under byggnad och inte helt färdigställt.

De fyra första fartygen *Kiev*, *Minsk*, *Novorossiysk* och *Baku* var något mindre. Flygdäcket sträckte sig ungefär över tre fjärdedelar av fartygens längd. På den främre delen av fartygen fanns tuber och silos för olika typer av missiler. På de två sista *Admiral Kuznetsov* och

systerfartyget *Varyag* täcker flygdäcket fartygens hela längd med en tydlig vinklad ramp längst föröver. Genom denna lösning kan flygplanen starta med större last.

De sovjetiska hangarfartygen föregicks av de två mindre helikopterkryssarna *Leningrad* och *Moskva* på 14 500 ton som byggdes på Nikolaevvarvet på 1960-talet. Helikopterkryssarna hade ett stort flygdäck på aktern medan främre delen av fartyget hade en konventionell överbyggnad. Konceptet visade sig vara mindre lyckat. Dels var antalet helikoptrar de kunde medföra ombord litet, dels visade sig, att de var mindre sjövärdiga.

Kiev, som var det första i den nya serien, konstruerades därför med ledning av erfarenheterna från *Leningrad* och *Moskva*. *Kiev* var betydligt större och hade en liten överbyggnad på styrbordssidan, som inte hindrade flygrörelserna. *Kiev* var på 29 000 ton displacement och hade en längd på 274 meter. Det fanns plats för cirka 30 flygplan och helikoptrar. *Kiev* hade utöver flygplanen en omfattande bestyckning av missiler och luftvärnskanoner. Farten var över 30 knop och besättningen bestod av cirka 1700 man.

Kiev tjänstgjorde i den sovjetiska Norra flottan i Atlanten och Medelhavet från 1977 fram till 1989. Efter Sovjetunionens upplösning togs fartyget ur tjänst 1993. 1996 såldes fartyget till Kina och ingår nu i som en central del turistanläggningen Binhai Aircraft Park i Tianjin.

Systerfartyget *Minsk* tjänstgjorde i den sovjetiska Stilla-havsflottan från 1978 fram till Sovjetunionens sammanbrott. 1994 såldes fartyget som skrot till Sydkorea. På grund av lokala protester mot skrotningen såldes fartyget vidare till privata intressenter i Kina. Avsikten var att bygga upp någon form av turistattraktion runt fartyget, men det verkar inte, som projektet varit framgångsrikt.

Baku döptes om till *Admiral Flota Sovetskogo Soyuza Gor'kov*. Fartyget, som kom i tjänst 1987 och skadades allvarligt i en brand 1994. År 2004 såldes fartyget till Indien och heter numera *Vikramadiya*. *Novorossiysk* tjänstgjorde inom den sovjetiska Stilla-havsflottan mellan 1982 och Sovjetunionens sönderfall. 1995 rådde fartyget ut för en brand i maskinrummet och såldes som skrot till Sydkorea 1997.

*Admiral Kuznetsov*s systerfartyg *Varyag* färdigställdes aldrig under Sovjettiden. Skrovet hamnade efter diverse turer i Kina, där det nu färdigställts och fått namnet *Liaoning*.

Vikramadiya har byggts om och har nu i likhet med



Admiral Kuznetsov

Admiral Kuznetsov ett flygdäck, som sträcker sig över fartygets hela längd med en kraftig ramp i fören.

Inledningsvis användes på fartygen Kamov Ka 25 helikoptrar och flygplan av typen Yakolev Yak- 36 och Yak-38, som liksom brittiska Harrier kunde starta och landa vertikalt. Problemen med dessa flygplanstyper var, att de nästan inte kunde medföra någon last. De var med andra ord mindre användbara för militära ändamål. De har nu ersatts av Suchoj SU-33 och Mikoyan MiG-29K, som betydligt mer avancerade flygplan. Hangarfartygsplanen skiljer sig från de landbaserade motsvarigheterna genom kraftigare landningsställ, fällbar krok för att koppla fast i stoppvajrarna på hangarfartyget, större vingyta och infällbara vingar. Förbättrade typer av Kamov-helikoptrar Ka 27, Ka 29, Ka 31 och Ka 52K har ersatt de äldre helikoptrarna inom flottan.

Admiral Kuznetsov

Hösten 2016 sändes *Admiral Kuznetsov* till Syrien och deltog där aktivt i ryska operationerna på Bashar al-Asads sida. Bland annat bombade fartygets flygplan Aleppo. Under anfällen mot mål i Syrien förlorades två flygplan, en MiG 29K och en Su-33. I operationerna deltog också den stora kryssaren *Pyotr Velikiy*, jagarna *Severomorsk* och *Vice-Admiral Kulakov*, en bogserbåt, en tank. Ryska ubåten *Rostovna Don* uppträdde också i Medelhavet och sköt kryssningsmissiler mot mål i Syrien. Ryssland har intressen i den egna flottbasen belägen i den syriska hamnstaden Tartus.

I början av 2017 återvände *Admiral Kuznetsov* tillsammans med *Pyotr Velikiy* till Ryssland. Förflyttningen från Medelhavet genom Engelska Kanalen och upp genom till Nordsjön och Norska havet följdes på nära håll av brittiska och norska fregatter.

Efter återkomsten till Ryssland sändes *Admiral Kuznetsov* till Murmansk för reparation och modernisering. Arbetena omfattade nya pannor och ändringar på flygdäcket. Dessutom byttes Granit-robotarna ut mot det modernare Kaliber-systemet.

I samband med att *Admiral Kuznetsov* hösten 2018 dockades ut, skadades dockan och sjönk på 60 meters djup utanför varvet. *Admiral Kuznetsov* skadades av en fallande kran. Dockan, som hade en kapacitet på 80 000 ton, byggdes trots internationella protester med statliga



svenska subventioner på Götaverken 1980. Det är tveksamt, om dockan kommer att bärgas. Det blir sannolikt för dyrt. Om dockan inte bärgas, innebär det, att Ryssland inte längre har kapacitet att docka sina största örlogsfartyg.

Ryska Flottan är mycket aktiv i Norra Ishavet. Tidvis stängs stora områden i Barents hav och Vita havet av för civil trafik. Uppskjutningar görs med kryssningsmissiler från ubåtar av typ Oscar II i uläget mot mål på *Novaya Zemlya*. Delta IV ubåtar i uläge har skjutit ballistiska Sinevamissiler från Barents hav mot mål på Kamchatkahalvön.

Ryska flottan har råkat ut för en mängd olyckor. Sannolikt är inte alla kända i Väst. Värst var naturligtvis ubåten *Kursk* förlisning år 2000, då hela besättningen på 115 man omkom. I somras havererade en atomdriven ubåt av typen AS-12 (*Losharik*) i Barnets Hav. Ubåten är specialbyggd för att kunna dyka på extrema djup. 14 man ur besättningen omkom. Förhoppningen är, att kunna bärga ubåten. Flera olyckor har tidigare också drabbat *Admiral Kuznetsov*. 2009 dumpades spillolja utanför Irland. Samma år uppstod brand ombord utanför Turkiet. 2012 uppstod maskinhaveri med bogsering hem till Murmansk.

President Putin har inlett en kraftig uppbyggnad av den ryska flottan. Under 2019 tillförs flottan två nya ubåtar och 23 ytstridsfartyg.

Norska flottan

Norska flottan följer de ryska verksamheten på nära håll. Fartyget *Marjata* är specialbyggt för att följa den ryska flottans operationer. *Marjata* ersatte 2014 ett äldre fartyg med samma namn. Det nya fartygets skrov är byggt i Rumänien. Efter att fartyget färdigställts i Norge sändes det till USA för installation av den elektroniska utrustningen. Det äldre fartyget döptes om till *Eger* och kommer att användas parallellt med *Marjata*.

Carl-Johan Jargenius
Vikens Sjöfartsmuseer

Källor:

The Barents Observer

www.hisutton.com

Sputnik news

Weyers Flotten Taschenbuch 2013/2015

Vad en gammal bild kan berätta



Jarramas sjösättning 1 februari 1900

Jarramas – varvets sist byggda segelfartyg

Det är den 1 februari 1900 och klockan är 1400. Övningsfartyget *Jarramas* sjösätts från Stora verkstadsbyggnaden på Örlogsvarvet i Karlskrona inför en stor samling honoratiores och självklart ännu fler varvsarbetare. Sjösättningen förrättades av dåvarande befälhavande amiralen, konteramiralen Jacob Hägg, den kände marinnålaren.

Jarramas var nybygge 275 vid Örlogsvarvet sedan starten 1680.

Redan den 1 juni år 1900 startades den första resan under befäl av kapten Carl Gyllenstierna.

Jarramas byggdes i järn och var systerfartyg till *Najaden*, som sjösatts 3 år tidigare, 1897, *Najaden* var byggd i ek på järnspant och var fartygsbygge 267

Jarramas kom att bli varvets sist byggda segelfartyg.

De båda övningsfartygen var världens minsta fullriggare. Det påstås dock, att *Najaden* är två decimeter kortare än *Jarramas*.

Jarramas seglade med Skeppsgossar från sommaren 1900 till och med sommaren 1938, vilket var sista året med skeppsgossar som elever. Den sista karlskrivningen ägde rum i april 1939 och med detta var skeppsgossarna förpassade till historien.

Efter några år som logementsfartyg vid Örlogsvarvet, sattes hon åter i tjänst 1943 för segling med elever från Flottans sjömansskola och detta fortsatte till och med

sommaren 1946. Året efter togs skonerna *Gladan* och *Falken* i bruk för flottans segelutbildning och den verksamheten lever vidare. Fartygschef vid sista seglingen sommaren 1946 var kapten Sven Riben.

Jarramas seglade med skeppsgossar i huvudsak från Skeppsgosseskolan i Karlskrona, medan *Najaden* seglade med Marstrandsgossarna. Detta hindrade inte *Jarramas* från att då och då lämna Östersjön ut på Västerhavet. Till sjöss är det vanligt att man sotar för linjen, d.v.s. när fartyget passerar ekvatorn. På Skeppsgossefartygen sotade man för Kullen, när man seglade ut på Kattegatt.

Namnet *Jarramas* är turkiskt och tillsammans med fartyg kallade *Illerim*, blir det översatt till svenska, Blixt och Dunder, vilket turkarna lär ha kallat Karl XII. Det finns också uppgifter på, att namnet *Jarramas* betyder ”Den busige”.

Efter avmönstringen efter sommarseglingen 1946, lades fartyget upp vid Örlogsvarvet för att år 1950 säljas till Karlskrona stad. Efter viss översyn m.m. förtöjdes *Jarramas* vid Borgmästarfjärden, där hon sommartid blev ett omtyckt sommarcafé och där det anordnades visafnarn och annan underhållning.

I början på 1990-talet förtöjdes fartyget vid Kungsbron och i samband med Marinmuseets invigning den 30 juni 1997 skänktes fartyget av Karlskrona kommun till Marinmuseum.

Där har hon nu legat i drygt 20 år och åtskilliga tim-

mars underhåll har genomförts. Målsättningen är, att fartyget ska återställas i sitt ursprungliga skick. "Alla delarna finns!" Det är inte meningen, att hon ska kunna segla igen, men väl tas ut på fjärden för segelexercis.

Andra fartyg med namnet *Jarramas*

Den *Jarramas*, som vi känner till är nummer IV av fartyg, som haft namnet *Jarramas* och som tjänat den svenska flottan.

Jarramas I konstruerades av Charles Sheldon och var ett beställningsverk från Karl XII. Det sägs att kungen själv gjorde ritningarna.

Fregatten *Jarramas I* byggdes i Västervik och sjösattes den 14 juli 1716 och slopades 1754.

Jarramas II var också en fregatt och var en spegelbild av *Jarramas I*. Hon byggdes vid Örlogsvarvet i Karlskrona 1759 som nybygge nr 108.

Jarramas III var en korvett och byggdes vid Örlogsvarvet som nybygge nr 195 och sjösattes den 13 april 1821.

Fartyget utrangerades 1860 och användes därefter som materialbod vid varvet fram till 1879, då hon såldes till den tyske konsuln Frans Herman Wulff. Han använde skrovet till en förlängning av en stenbrygga på Jordö (Östanön) på västra sidan av Almö. Bryggan användes



för lastning av sten från stenhuggeriet på Jordö. Här blev hon liggande fram till början av första världskriget, då hon sprängdes av försvaret efter att en längre tid utsatts för plundring.

Olle Melin

PS. Vill Du läsa mer om *Jarramas*, så rekommenderas Vincent Rundkvists bok "Jarramas. Livet ombord på en fullriggare", utgiven som Föreningen Gamla Carlsronas årsbok 1990.

Lite data om *Jarramas IV*

Längd över allt	39,15 meter
Största bredd	8,38 meter
Djupgående	3,32 meter
Displacement	350 ton
Segelyta	1002 kvadratmeter

Masthöjder	
Fockmast	24,0 meter
Stormast	25,25 meter
Kryssmast	20,84 meter

Besättning	4 officerare
	7 underofficerare
	15 korpraler
	92 skeppsgossar



KAN DU LITA PÅ DIN FLYTVÄST?

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

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



NAVAL AB
SJÖSÄKERHETSUTRUSTNING
GUMMI/RIBBÅTSREPARATIONER

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

hermes
REDOVISNING AB

Lars-Erik Nilsson

Auktoriserad Redovisningskonsult SRF

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

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

Det kom ett brev

Jag är sedan mars corona-inlåst och det ger massor av tid att tänka tillbaka, bl.a. om tiden i flottan, som jag tillhörde i femtio år med entledigande som reservofficer med utgången av 1999.

Bläddrandet i fotoalbum och almanackor väcker mer eller mindre diffusa minnen, bl.a. av händelser under utbildningsåren 1949 – 51. Säkert är åtskilligt berört i tidskrifter före min tid, men lika säkert inte allt.

Sommaren 1950 rundade vi med Sjökrigsskoleavdelningen de brittiska öarna med *HMS Gotland* och fyra stora minsvepare. Med kurs mot Pentland mötte vi en sommarstorm, som ruskade om oss ordentligt. På *Bremöns* brygga såg vi systerfartygens kölar och begrunda- de, hur de såg oss. Att vi riskerade att gå runt, trodde säkert få. Långt senare läste jag i boken minsveparna om *Vens* kantringstillbud 1949. Har det skrivits något om vår egen sommarexpedition? Tyvärr har jag inga bilder från denna sommar.

Det har jag däremot från sommaren 1951, då större delen av Kustflottan besökte Skottland och England. Höjdpunkten var (naturligtvis) besöket i London med Festival of Britain och för kadettdivisionen marschen längs Whitehall till kransnedläggning vid The Cenotaph. Vi hade övat i sommarsol och sand på Lysekils idrottsplats – till grammofon.

Detta var enda året, då de båda kryssarna var rustade och med dem följde fyra jagare och, vill jag minnas, *Patricia* med flera ubåtar. Jag finner några knappa notiser i böckerna om Kryssarna respektive Kustflottan. I övrigt har jag, som kadett få minnen och färre anteckningar. Idag torde den stora majoriteten av deltagarna ha lämnat jordelivet och om någon skrivit om expeditionen anar jag det inte. Kunde man möjligen värva Gustaf von Hofsten att spana, skriva och illustrera?

Bästa sommarhälsningar

Nils Lewan



Gissa om det är kadettdivisionen (nr 11 i främsta ledet K 101 Lewan



Sommarens evenemang var Festival of Britain med South Bank Exhibition



Här skådas bl.a. *Dame of Discovery* tvärs över Themsens grumliga vatten



Tower Bridge så klart



till The Cenotaph



och Big Ben

En bildkavalkad från Kustflottans besök i Skottland och England sommaren 1951.

HMS Visby 20 år



HMS Visby möter ostindiefararen Götheborg II. Det är ett antal år mellan de olika generationerna.
Foto Helikopterflottiljen

Den 8 juni år 2000 sjösattes den första korvetten i Visbyserien, HMS Visby, vid Kockums/Karlskronavarvet.

Fartygstypen var unik och utgjorde ett tekniksprång för svenska marinen lika stort, som när man gick från segel till motordrift.

Fartygsskrovet är tillverkat av kolfiber med plast och detta tillsammans med fartygets unika form, gör fartyget svårt att upptäcka. Materialet gör, att fartyget inte påverkas av utemperaturen och gör dessutom fartyget tystare, eftersom allt finns i skrovets inre.

Under de 20 år som gått, sedan fartyget sjösattes, har en del stora förändringar skett. Motorer och datorer har bytts och fartyget har också genomgått ett antal underhållsåtgärder. Några av korvetterna har anpassats för helikoptersamverkan.

Efter Visby har ytterligare fyra korvetter sjösatts, HMS Helsingborg, HMS Härnösand, HMS Nyköping och HMS Karlstad. Den planerade sjätte korvetten, HMS Uddevalla, blev aldrig byggd.

Om fartyget underhålls, som erfordras, beräknas hon kunna delta i förbandsproduktionen i ytterligare 20 år.

Den sista korvetten i serien, HMS Karlstad, är senaste tillskottet i marinens ytstridsfartyg. Vad, som ska följa efter, är skrivet i stjärnorna. Det är därför hög tid att börja planera för en efterföljare. Det tar mycket lång tid från ritbordet, till att fartyget kan komma i produktion. Om detta har tidskriftens läsare kunnat följa i artiklarna om "En marin för Sverige".

Olle Melin



HMS Visby och HMS Nyköping på väg hem efter en övning.
Foto Försvarsmakten



Så här tolkade Roland Weinsjö beslutet, att sex korvetter blev fem



En Marin för Sverige

fortsättning från nr 2/2020

I förra numret av tidskriften presenterades en ny skrift från Kungl Örlogsmannasällskapet med huvudvikten lagd på frågan om, hur marinen ska bemannas år 2030. Skriften inleds med ett kapitel – Den svenska marinen 2030 – våra förband med utgångspunkt från Örlogsmannasällskapets idéer. Här följer inledningen i den nya publikationen:

Marinens förband år 2030 är upp till tre gånger så stora som idag. Örlogsmannasällskapet delar den uppfattning, som framgår av Forsvarsmaktens perspektivstudie och understryker behovet av ytterligare tillväxt för de marina stridskrafterna under perioden bortom 2030.

I stort bör marinen 2030 finnas med permanenta baser på Berga/Muskö, i Karlskrona och i Göteborg inklusive Skredsvik. Baserings under längre tid ska även kunna ske på Gotland. Samtliga fartygsförband är stående förband, bemannade med kontinuerligt tjänstgörande befäl och sjömän. De valda baseringsområdena bygger både på en tradition av marin närvaro och på att redan befintlig militär infrastruktur används och utökas. Det är betydligt lättare att utöka verksamhet på orter, där marinen och



Forsvarsmakten redan finns, än att etablera sig på helt nya platser. Orterna skapar goda rekryteringsmöjligheter i de folkrika delarna av vårt land, men är även relevanta utifrån operativa skäl.

Vid ingången av år 2030 ska ett flerbemanningsystem vara infört, vilket ger lång uthållighet i ett eventuellt utdraget kris- eller konfliktskede samt säkerställer tillgång i fredstid för förbandsproduktion, beredskap, utbildning och bemanning av skolor, staber och externa myndigheter som till exempel FMV, FOI och Regeringskansliet. Reservofficerare förstärker regelbundet de stående förbanden och håller på så sätt sin kompetens aktuell.

Amfibiebataljonerna organiseras runt tre stående stridsgrupper – en i varje av de tre amfibiebataljonerna i Berga, Karlskrona och Göteborg. Stridsgrupperna byggs upp kring ett amfibie-/amfibieskyttekompani kompletterat med funktionsplutoner ur lednings- och underhållskompanierna i syfte att ha stående gripbara verkansdelar vid varje marin garnison.

Amfibiebataljonstaberna är stående och övriga kompanier i bataljonerna ska vara kaderbemannade med en kärna av yrkesofficerare och gruppbefäl, vilka också skapar volym för att hantera grundutbildning samt för att säkerställa, att insatser och beredskap kan förekomma parallellt med produktion och övningar. Därutöver ska det finnas ett stående bevakningsbåtskompani vid varje amfibiegarnison, infrastruktur för produktion av amfibieförband behöver sannolikt återskapas i Göteborg och Karlskrona. Tillgång till civil personal på övningsfält, i utbildningsanläggningar etc. är också av stor vikt.

Delar av amfibiebataljonerna samt de tre mobiliserade delarna av Marinbasens markstridsförband bemannas av reservofficerare och värnpliktiga samt personalförsörjs genom ett förbandsomsättningsystem. Värnpliktiga befäl med utbildning motsvarande det, som förr var kompani- och plutonsbefäl återinförs, i syfte att bemanna krigsförbanden (t.ex. med gruppchefer) och för att skapa en rekryteringsbas mot officersutbildningarna.

Garnisonsförband med stödfunktioner inklusive bevakningskompanier skapas vid varje marin stationeringsort. Bevakningskompanierna består till tre fjärdedelar av värnpliktiga (samt frivillig avtalspersonal) och personalförsörjs huvudsakligen som överföringsförband från de övriga krigsförbanden, dit värnpliktiga överförs efter att ha varit krigsplacerade i fältförbanden. Även Hemvärn med marina uppgifter eller andra territoriella förband, som kan komma sättas upp i framtiden är lämpliga överförings-/avkastningsförband.

Förbandsgrupp	Personalkategori	2014	2030
Kontinuerligt tjänstgörande (K)	Officerare (OFF/K)	500	1 000
	Specialistofficerare (SO/K)	1 300	2 100
	Gruppbefäl, soldater och sjömän (GSS)	1 300	2 500
	Civila	300	600
Tidvis tjänstgörande (T)	Reservofficerare	80	230
	Specialistofficerare (SO/T)	180	770
	Gruppbefäl, soldater och sjömän (GSS)	700	360
Värnpliktiga (P)	VPL OFF/SO	0	300
	VPL GSS	0	3 700
Frivilligpersonal (X)	Frivilliga	c:a 30	>200

Personalstyrka



Den svenska marinen 2030



Veth Integrated L-drive

The most compact electrical thruster ever

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

Extremely low mounting requirements, high efficiency, minimal noise production

VETH
PROPULSION
BY TWIN DISC

TA TRANS-AUTO AB
www.transauto.se +46 8 554 240 00

Vår medlem Bosse Petersson i Örebro berättar här några minnen från sin tid vid sjömätarna vid Sjöfartsverket.

Sjömätarminnen

Otäck incident vid Ölands Södra Grund

Tidpunkten för den här händelsen är oklar, men gissningsvis var det sent 1960-tal. Jag var teleansvarig på *HMS Johan Månsson* och vi höll på med sjömätning i södra Östersjön, där vi ofta hade den stora kassunfyren, som plattform för någon typ av positionssystem. Den här gången handlade det om SeaFix, ett system som min chef Lars Malmquist, efter genomgången kurs hos Decca i London, var mest kunnig och insatt i.

Lars befann sig tillfälligt ombord och något tekniskt problem blev anledning till, att han skulle besöka Sea Fix-stationen på Södra Grundet. Eftersom det var blankt hav och för att slippa sätta båt i sjön, bedömdes i samförstånd, att han kunde äntra fyren från fartygets förstäv.

Fartygschefen kommandörkapten Bertel Örnborn valde att själv ta hand om spakarna vid den känsliga manövern att närma sig fyrens lejdarer. Dock hade den erfarne sjömannen missat att beakta den häckvåg, som var på väg att hinna ikapp oss och som precis, när Lars var beredd att kliva in mellan lejdaresskyddsbågar, gav fartyget en knuff framåt, samtidigt som förskeppet fick en vertikal rörelse.

Avståndet var i princip noll, varför chefen vid spakarna inte hade en chans att hinna upphäva den överraskande framfarten och konfrontationen men fyren var därmed ett ofrånkomligt faktum. *Johan Månssons* runda förstäv var så kallad "soft nose", vilket gjorde, att fartyget tog en stor del av skadorna, men själv-

klart kom inte fyrens lejdarer helt undan blessyrer.

Det blev stor uppståndelse kring den materiella förstörelsen, men själv var jag mest berörd av tanken på det hemska, som kunde drabbat Lars, som utöver att vara min chef även var och fortfarande är en mycket nära vän. Att vår FC också såg det kusliga scenario framför sig, som var sekunder från att bli en grym verklighet, framgick tydligt av hans allvarstygda uppsyn.

Jag har sällan fått varaktiga obehag av starka händelser, men detta sitter djupt och jag kan fortfarande känna rysningar, när jag tänker på, vilken fruktansvärd katastrof det kunde blivit, om vågen anlant aningen senare. Idag skulle intermezzot sannolikt fått en fortsättning som arbetsmiljöärende och kanske även lett till mera långtgående konsekvenser.

Hemresa med förhinder

Det var hösten 1970 och sjömätningarfartyget *HMS Johan Månsson* var på väg hemåt efter avslutad mät-säsongs. Lunchen i mässen hade just avnjutits och några satt kvar för lite småprat vid kaffebordet. Vi såg inloppet till Stockholm utanför Lidingölandet och alla tyckte det kändes skönt att snart vara hemma.

Då blev vi plötsligt omskakade av en kraftig duns och efter ett hasande ljud blev det total tystnad i skeppet. Alla förstod att vårt sjömätningarfartyg hade "hittat" ett grund, men den ende, som direkt var på alerten och agerade, var vår unge maskinfurir. Han rusade iväg akteröver och vidare neråt för att undersöka, om vi

hade fått någon läcka. Det han hittade var ett obetydligt läckage vid en ventil för ett hydroakustiskt mätsystem. Ventilen hade rubbats, när det utstickande röret med systemets sändarantenn bröts och som det skulle visa sig senare, blev liggande kvar på grundet.

Efter försäkran om att propellarna gick fria, gjordes försök att backa av grundet och i hopp om att kunna åstadkomma en gungande rörelse beordrades besättningen ut på akterdäck, där de skulle springa unisont från sida till sida. Dessa försök var fruktlösa och snart togs beslut att uppdra åt kontoret på Skeppsholmen att beställa assistans.

Som radioansvarig blev jag tillsagd att inte sprida något om det inträffade, men den korta VHF-kontakten med Skeppsholmen hade tydligen avlyssnats, eller kanske det var någon observant på landbacken, som skvallrat. Ganska snart hörde emellertid en av huvudstadens tidningar av sig och även båtar med nyfikna kom tidigt på plats.

Efter att vi länsat ut merparten av färskvattnet och sjösatt alla mätbåtar, började fartyget hugga mot boten och nu hade det sannolikt varit möjligt att komma loss för egen maskin. Dock inväntades den från Neptunebolaget beställda bogserbåten, som drog oss av grundet, varefter vi nästan planenligt kunde förtöja vid Skeppsholmen, innan kvällen blev alltför sen.

Initialt satt fartygschefen liksom några av oss andra i mässen efter lunchen, när vakthavande officer på bryggan blev konfunderad över tve-



Ölands södra grund

tydigheter mellan sjökort och verklighet och därför bad chefen att komma upp. Det visade sig senare, att en fyr som tillkommit under sommaren, av ansvarig personal tyvärr inte blivit införd som UFS-ändring.

Väl på bryggan kände även FC en osäkerhet och beordrade därför en liten kursändring. Bara en kort stund senare var grundstötningen ett fak-

tum och efteråt kunde det konstateras, att om den ursprungliga kursen bibehållits, hade vi gått på en högre del av grundbanken och fått ett tidigt stopp, med okända skador på förskippet som följd. Nu gled vi upp med större delen av skrovet och fick därmed långsträckta intrycknings-skador utefter botten.

Att även maskinbäddarna blivit

rubbad, blev tyvärr inte uppdagat, förrän vi var till sjöss igen inför mät-säsongen 1971. Den började därför snöpligt med en långvarig vistelse i dockan på Kalmar varv, där det stora bekymret för fartygsbefälet var att försöka ge den stora skaran värn-pliktiga sjömän någon form av meningsfull sysselsättning.

Många glasbruk i Småland fick flottistbesök den våren och Ölandsbron, som då var i full färd med att byggas, hade en utsiktsplattform avsedd för nyfikna turister. Efter upprepade besök på denna utsiktsplats kunde det höras kommentarer om nyhetsvärdet, dock räckte en liten antydning om alternativa sysslor ombord, som motivation för att tålmodigt stå kvar den avsedda tiden. Trots den intima samvaron blev grundet aldrig förärat *Johan Månssons* signum och heter således som tidigare Stora Höggarnsbank.

Bosse från Kolmården

Tack till den rådige furiren, som här fått agera bollplank och ge stöd åt mitt skraltiga minne.

Han heter numera Mikael Hamstedt och bor i Fårösund på vårt härliga Kalkstenshawaii.



Johan Månsson

Sjöfartsstaden Örebro igen

Rättelse

I förra numret av tidningen i artikeln om Sjöfartsstaden Örebro framförde jag trosvisst, att ubåten Spiggen aldrig besökt Örebro. Jag har nu fått veta av Anders Kierkegaard, att visst har Spiggen besökt Örebro, noga räknat den 12 juli 1963. Till yttermera visso fastnade hon i dyn på norra Mellanfjärden och Anders far, sedermera konteramiralen Christer Kierkegaard, tog emot FC, Janne Sundlöf och 1.O, Peter Wide på Ekebergs gård. Sedan bjöds det på kaffe på verandan hos Anders farbror, som då ägde gården på norra Hjälmarsstranden. Därefter fortsatte färden vidare över Hemfjärden och uppför Svartån och efter en sluss vidare till Örebro.

Rätt skall vara rätt! Tack Anders, som välvilligt ställt bifogad svart-vita bild till förfogande. Därtill har han hjälpt mig hitta en färgbild ur Nerikes Allehanda på Spiggen i Svartån, nästan framme vid Hamnplan i Örebro. Det ultimata beviset!

Gustaf von Hofsten



Från vänster Peter Wide, Janne Sundlöf och Christer Kierkegaard

Kanonmuller från Vättern väckte Jönköpingsborna, när örlogsflottan kom på besök

Tipset om detta läsvärda tidningsklipp fick jag av min skeppskamrat på *Älvsnabben*, Per-Åke Strandsäter, som besökt kommunbiblioteket på Visingsö och Hembygdsföreningens läshörna och i några röda pärmar funnit mycket läsvärda tidningsklipp om sjöfart på Vättern. Artikeln om denna händelse var införd på kultursidan i Jönköpingsposten den 27 februari 1984.

Kanonmuller från Vättern väckte Jönköpingsborna när Örlogsflottan kom på besök, lördagen den 28 sep. 1822. Eskadern utgjordes av chefsskonerten *Frigga* samt de båda däckade kanonsluparna *Neptun* och *Hector*. Befälhavare var kaptenen och riddaren Paulin och löjtnanterna Teckenberg, Tauwon och Blix. Till detta kom sju underofficerare och 74 meniga.

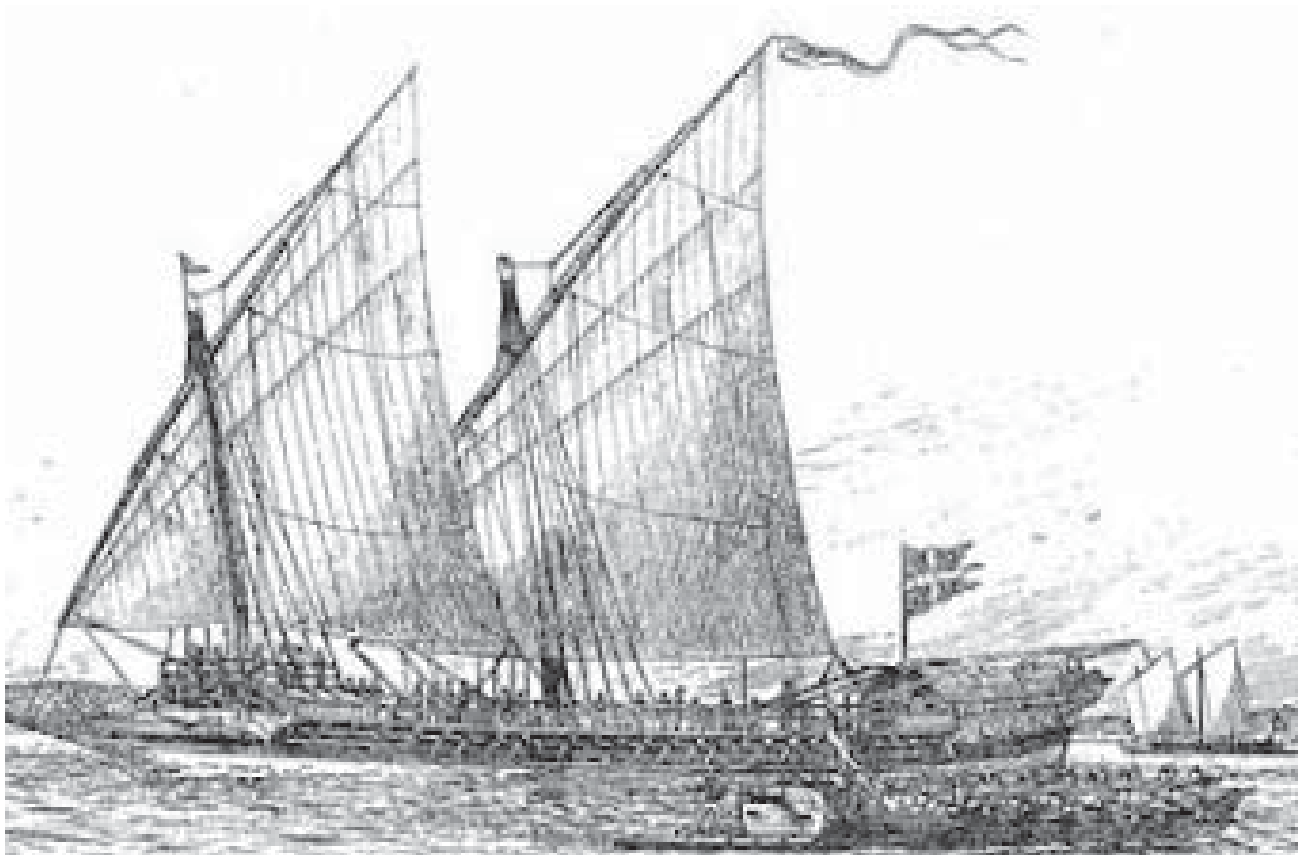
Endast sex dagar tidigare hade Göta Kanal på Västgötasidan blivit klar. (Hela Göta Kanal invigdes, som bekant, 10 år senare dvs 1832.) Sjöfarten ökade undan för undan. År 1840 omfattade seglationen 160 båtbesök i Jönköping varav 42 med ångbåtar. Sjöfarten kulminerade 1896 med 536 besökande segelfartyg och 1040 ångbåtar. Staden Jönköping, då med cirka 3500 invånare, hade eget sjömanshus med 43 fartyg inregistrerade och 150 sjömän inskrivna.



Yngve Malmqvist

Som medlem i Flottans Mäns Förening i Jönköping ville jag fördjupa mig i denna historia: att Örlogsflottan varit i Jönköping redan på 1800-talets början. Artikeln var skriven av Yngve Malmqvist, en för mig okänd person. Vem var han? Jag kontaktade Janne Göthberg i Brandstorp, som hållit föredrag på Flottans Mäns möte för några år sedan och då berättat om skutor och sjömansliv på Vättern. Han kanske visste. Jovisst känner jag honom, sa Göthberg, som delgav mig, att Yngve donerat bilder och ritningar på fartyg på Vättern till Brandstorps Hembygdsförening. Dags således att kontakta Yngve Malmqvist, som nu bor i Markaryd.

Artikelförfattaren Malmqvist berättade för mig att han skrivit artiklar och böcker om livet på Vättern allt sedan han bott i Jönköping. Bl.a. har han skrivit boken ”De seglade på Vättern: skutor, skeppare och sjömän”. I mina telefonsamtal med Malmqvist förstod jag ganska snart,



Skonert från 1800-talet

att jag funnit en verklig kunskapskälla gällande sjöfart och historia för allt som gäller skutor och fartyg på Sveriges näst största sjö.

Malmqvist, som i år fyller 80 år, är född i Kalmar och värvade sig till Flottan 1955 - 56 och var furirsaspirant i maskin bl.a. på ubåtarna Valen och Svärdfisken. Men bara efter något år slutade han i Flottan.

Malmqvist var förtrogen med uppgifter om, att det på 1800 talet funnits tankar om "ett inre sjöförsvär" och att det fanns en båt, stationerad i Karlsborg, för detta inre sjöförsvärs syfte och som årligen inspekterades av Flottan avseende sjöduglighet.

Malmqvist berättade också att det byggts 33 ångfartyg på JMW d.v.s. Jönköpings Mekaniska Verkstad. Själv hade han rekonstruerat flera ritningar och gjort modeller av dessa ångfartyg. När han presenterade sina samlingar för Jönköpings Läns Museum, var man helt oförstående, om vikten av att uppmärksamma Jönköping som sjöfartsstad. Nu gick allt istället till Brandstorps Hembygdsförening.

Men var fick du uppgifterna om Örlogsflottans besök i Jönköping redan 1822? På den tiden fanns ju inga tidningar?

- Jo, jag tror att jag fick uppgifterna från boken "Från far och farfars tid i Småland".

- Hur såg *Frigga*, *Hector* och *Neptun* ut?

Frigga var tvåmastad med råsegel medan sluparna bara hade en mast.

PS. Yngve Malmqvist och undertecknad redaktör var arbetskamrater vid Boverket i Karlskrona åren 1989 – 1991 Jag var tjänstledig från Marinen 1988 – 1991. Jag tog över ansvaret för Årsbok för Marinmusei Vänner 2001 och Yngve skrev under åren ett stort antal artiklar om sjöfart i dessa årsböcker. Årsboken 2004 skrevs i sin helhet av Yngve och hade titeln *Nedslag i den blekingska sjöfartens historia fram till freden i Roskilde 1658*. Yngve och jag bodde dessutom grannar i samma villaområde i Spandelstorp utanför Karlskrona, innan Yngve drog till Markaryd.

Red



Leif Aljered, Jönköping

Briggen Nordenskjöld efter målning av Jacob Hägg

Ur Kjell Närkhammars fotoarkiv

Den här gången har jag valt två bilder av isbrytare med samma namn, *Ymer* från 1933 och namnen från 1977.

Isbrytaren *Ymer I* byggdes på Kockums varv i Malmö 1931b-b1933. Bakgrunden till anskaffandet av fartyget var att statens då enda isbrytare, *Atle* år 1929 gick på grund, och man insåg, att en statsisbrytare var för litet för att kunna upprätthålla fullgod isbrytningskapacitet. *Ymer* tjänstgjorde i 44 år, tills hon år 1976 såldes för skrotning.

Ymer I hade ett displacement på 4 330 ton och en maskinstyrka på cirka 9 000 hästkrafter. Fartyget fick ett dieselelektriskt maskineri till skillnad från *Atle*, som hade ångmaskineri. *Ymer* var 78,6 meter lång och bredden var 19,3 meter. Hon hade en besättning på 42 man och såväl befäl som manskap kom från flottan.

Man har idag svårt att förstå dåtidens tänk. Fartyget hade öppen brygga ända fram till 1963 och detta måste ha varit mycket påfrestande stränga isvintrar.

Ymer II togs i bruk 1977 som en av tre isbrytare i klassen. Hon byggdes i Helsingfors på Wärtsilä-varvet. Hon har ett displacement på 9 500 ton och en maskinstyrka på cirka 22 000 hästkrafter. Hon är 104,6 meter lång och har en bredd på 23,8 meter. Besättningen uppgår till cirka 20 man, d.v.s. cirka hälften av sin föregångares besättningsstyrka.

Ymer II genomförde 1980 en forskningsexpedition till Arktis känd under namnet *Ymer 80* med förutvarande marinchefen Bengt Lundvall som expeditionsledare.

Under 1950- och 1960-talen tillfördes tre nya isbrytare, *Oden*, *Tor* och *Niord*. Dessa är utrangerade. Dessförinnan, år 1951, byggdes på Örlogsvarvet i Karlskrona isbrytaren *Thule*, främst avsedd för tjänst i Öresund. För huvudsaklig tjänst i Väneren byggdes isbrytaren *Ale* 1972. Den modernaste isbrytaren i dagens isbrytarflotta, *Oden*, byggdes 1989 och har kanske blivit mera känt som forskningsfartyg än som isbrytare.

Isbrytarna i Ymerklasen har varit i tjänst i över 40 år och nu pågår ett projekteringsarbete i samarbete med Finland om nya fartyg.

Fram till år 2000 var isbrytarna bemannade av flottan. Syftet med detta var, att fartygen i krig också kunna fungera som minfartyg. En annan fördel i sammanhanget var, att flottans officerare skulle få ytterligare plattformar, som gav erfarenhet och kunskap om chefskap ombord.

Olle Melin



Gamla Ymer med öppen brygga



Gamla Ymer



Nya Ymer

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

GRIPEN

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

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

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

SURFACE SHIPS

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

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

THE A26

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

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

www.saab.com



SAAB

TALLINKSILJA.SE

VI SES OMBORD

 TALLINK | SILJA LINE 

KORSORD NR 3

Otur igen med manuset. Tyvärr blev det åter ett fel i korsordets frågor. Denna gång var det vågrätt 14, som spökade. Jag valde ett gammalt korsord från 1999 och då blev svaret MIM. Detta upptäckte jag och ändrade frågan på en kladdlapp till Fru Persson, d.v.s. Edvard Perssons hustru MIM. Jag glömde sedan noteringen, när jag skrev in underlaget i tidningen. Jag ber verkligen om ursäkt och hoppas att det inte ska upprepas.

Pristagare, trots min fadäs, blev:

Lars Troedsson, Lidingö

Björn Naeslund, Stockholm

GRATTIS!

Som vanligt kommer priser från Jonny Ekdahls produktion.

Nu är det dags för korsord 3 – 2020. Lösning ska vara insänd senast

1 november 2020 under adress:

Redaktören Flottans Män

Författarevägen 9

371 63 LYCKEBY

Vågräta ord

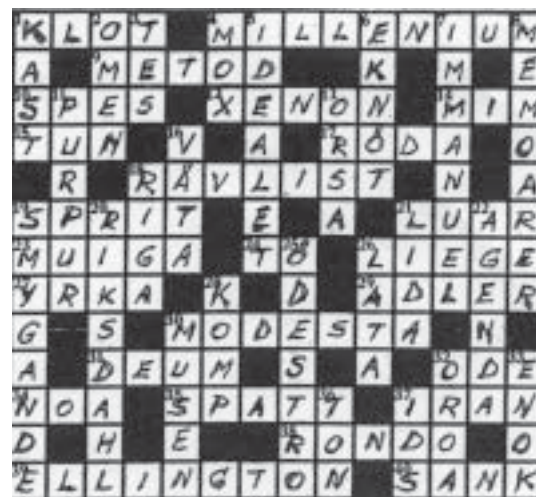
- 1 Avmätt. Mallig
- 5 Musikinstrument nämnt i bibeln
- 10 Farsot
- 11 Possessivt pronomen
- 12 Som väntade på Odysseus
- 14 Oförskämd
- 17 Verktyg t.ex.
- 18 "Jag kom..."
- 19 Kilowattimma, kanske
- 21 Pålaga. Skatt
- 23 Femina prima
- 24 Vargkurage
- 26 Som sig
- 28 Amusera
- 29 Den sköna värd
- 30 Elden
- 31 Kråkräk
- 34 1009-blandning
- 36 "Kollar": numera
- 38 Blir ofta idealister
- 40 Spets
- 41 Ordningstal
- 42 Draga bakåt
- 43 Faller sakta

Lodräta ord

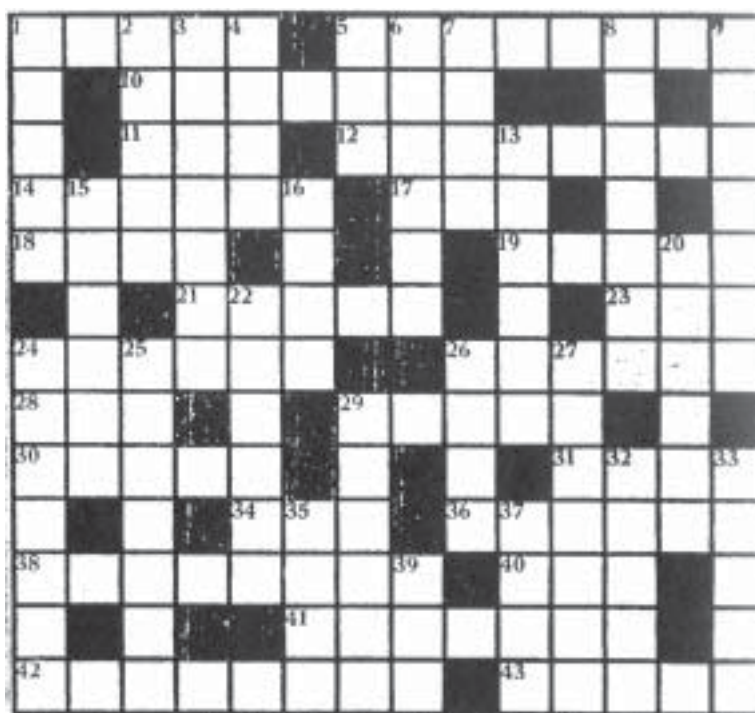
- 1 Buk. Mage
- 2 Den betyder oavgjort
- 3 Djungelspråk
- 4 Inleder "småord"
- 5 Gjorde kanske musen
- 6 Verkstad för Hefaistos
- 7 Kvinnonamn
- 8 Proton
- 9 Personlig angelägenhet

- 13 Arbete
- 15 Är religionskunnig
- 16 Asade
- 20 Misshag
- 22 Romflicka – kanske
- 24 "Kissekur"
- 25 Dårskap
- 26 Fruktbarhetsgud
- 27 Helskinnade
- 29 Fredsresa
- 32 Medverkan
- 33 Farkoster fordom
- 35 Ej
- 37 Myntenhet
- 39 Kana

Lösning Korsord 2 2020



Jonny Ekdahls Knåp och Knep



Fiskemuseet på Hasslö – nedslag i en skärgårdsös historia



Hasslö är den västligaste av de stora öarna, som ligger som ett band utanför Trossö och marinbasen. Ön har sedan 1964 broförbindelse med Almö och fastlandet och har idag cirka 1 700 invånare. Under hela 1900-talet har fisket varit den dominerande näringsgrenen och från 1930-talet fram till 2000-talet har det funnits cirka 200 trålare registrerade på ön. Störst antal vid ett tillfälle var 1957, då cirka 40 trålare hade Hasslö som hemmahamn och då var ön Östersjöns största svenska fiskeläge. Om man betänker, att varje trålare hade 4 – 5 mans besättning, så får man en uppfattning om, hur stor del av befolkningen, som var beroende av fisket. I dag finns ingen trålare kvar på Hasslö.

För några år sedan startade två f.d. trålfiskare från Hasslö, Eyvind Karlsson från KA 442 Vestanvåg och Göran Holmberg från KA 16 Eros, ett projekt, som skulle emana i ett fiskemuseum i Garpahamnen på Hasslö. Samtidigt bildade då en museiförening i syfte att bygga upp och för allmänheten visa, vilken betydelse fisket haft för ön. Ordförande i föreningen är Görans bror Jan. Båda kommer från en stor fiskesläkt på Hasslö, Jan har dock haft sin yrkesverksamhet förlagd till det nedlagda regementet KA 2, där han var löjtnant och maskinbefäl.

I en gammal bötbod från 1956, som var i bruk in på 1990-talet, började man bygga upp ett museum, som ska spegla fisket på Hasslö. Det finns ännu många Hasslöbor, som har så att säga fisket inpå sig, genom att någon eller några i släkten varit fiskare eller att man på annat sätt kommit i kontakt med den stora del av Hasslös befolkning, som hade sin försörjning av fisket.



Garpahamnen på Hasslö 1943. Foto Birger Melin

Projektet hade inte kunnat genomföras utan stöd på olika sätt. Stöd från Swedbank och Karlskrona kommun har gett de ekonomiska förutsättningarna. Men den viktigaste bidragsgivaren är den stiftelse, som bildades, när Sydkustfiskarena lade ner sin branchorganisation. Till detta kommer medverkan från enskilda på ideell basis i form av arbete, gåvor och mycket annat.

Eyvind och Göran har under arbetets gång varit i kontakt med så gott som alla Hasslöbor i jakten på föremål och bilder, speglade fisket på Hasslö. Och de har verkligen lyckats. Över 200 bilder visar bl.a. så gott som alla de trålare och knubbar, som funnits på ön och man har också sparat ägarna och besättningarna. För sina insatser tilldelades Göran och Eyvind Karlskrona kommuns kulturpris 2020.

Utställningen, som omfattar ett stort antal trålare med besättningsuppgifter, innehåller också bilder och uppgifter om tragedier till sjöss i samband med fisket. Ett exempel på detta är trålaren KA 162 *Hoppet*, som försvann



Garpahamnen 2020. Fiskebåtarna är borta och del av hamnen ingår numera i Hasslö båtvarv, medan den andra delen är för fritidsbåtar, såväl Hasslöregistrerade som gästtande



Museiföreningens ordförande
Jan Holmberg



Eldsjälarna och kulturpristagarna som skapat museet. Eyvind Karlsson, en gång trålfiskare på KA 442 Westanvåg till vänster och Göran Holmberg, en gång trålfiskare på KA 16 Eros.

ka sätt varit en del av verksamheten. Bland annat fanns ett antal så kallade fiskagummor på Fisktorget i Karlskrona för att avyttra männens fångst.

Verksamheten fortsätter också i form av veckomöten, kanske bara för att minnas men ibland också med något föredrag i aktuellt ämne. Hasslö är att gratulera till ett fint museum, som ger en bra bild av Hasslö på 1900-talet.

Olle Melin



Fana tillhörande Sydkustfiskarnas centralorganisation, avdelning 5 Hasslö hänger i museet

i Östersjön mellan Bornholm och Karlskrona 1946 och aldrig har återfunnits. Vid ett tillfälle träffade jag bröderna Leif och Gilbert Göransson, vilkas far Nils Göransson, som tillsammans med bröderna Hjalmar och Teodor Karlsson aldrig kom att återvända hem. Leif var vid tillfället tre år och Gilbert fem.

Bredvid bilden på Hoppet hänger en bild på trålaren KA 126 Vasa. Vasa blev 1955 uppbringad av Sovjetunionen efter att blivit beskyllda för olaga fiska innanför den sovjetiska territorialgränsen. Om detta har jag tidigare skrivit om i tidningen.

Ett museum blir aldrig färdigt utan kräver hela tiden förändringar och utveckling. Nära på agendan idag är att komplettera med uppgifter och bilder på alla de kvinnor, som på olika sätt varit en del av verksamheten.



Bilder av två Hasslötrålare med olika öden. KA 162 Hoppet till vänster försvann mellan Bornholm och Hasslö 1946 med tre mans besättning. Trålaren har aldrig återfunnits. KA 126 Vasa uppbringades av Sovjetunionen 1955 och frisläpptes först efter hårda diplomatiska förhandlingar

Foto Olle Melin



Tidningsnotis om trålaren Hoppets försvinnande



Leif Göransson Torhamn till vänster och Gilbert Göransson Verkö var tre respektive fem år när deras far Nils försvann med KA 162 Hoppet 1946. Här framför en bild av trålaren

Kungsholms fort – en anläggning med traditioner



Alla med koppling till flottan har väl någon gång satt kurs 12,5 grader från dåvarande anöringsbojen för att gå klar för försänkningen i huvudinloppet till Karlskrona mellan befästningarna Drottningsskär i väster och Kungsholms fort i öster.

Drottningsskärs kastell avbemannades 1871 och ströks i förteckningen över rikets befästningar 1895, medan Kungsholmen levde vidare. Om Drottningsskärs kastell har tidigare berättats i tidningen.

Våren 1680 kom de första soldaterna till Kungsholmen för att påbörja bygget av befästningen på de små Båkholmarna väster om Tjurkö. Det var Karlskronas första stadsarkitekt, Eric Dahlberg, som stod för ritningarna och Karlskronas första fortifikationsbefälhavare, Carl Magnus Stuart, som stod för byggandet.

I 340 år har fortet på Kungsholmen varit oavbrutet bemannat. Aldrig har, såvitt man vet, något skott avlossats mot en inkräktare, även om det varit nära några gånger. Den 19 april 1801 observerades klockan kvart i tio en engelsk fregatt med vit flagga på förtoppen från Kungsholmen. Alarm slogs, folket och befäl intog sina poster och kulor glödgades. Det visade sig, att fregatten var en parlamentär, som gick innanför Ellebåden, utsände en båt med önskemål att få tala med Guvernören (Befälhavande amiralen). Utanför låg cirka 30 engelska örlogsmän och blockerade en eventuell utsegling av den svenska flottan.

Det cirkulerar vidare en historia från första världskri-

get, att man vid ett tillfälle skulle provskjuta krut. Då flottan befann sig i Örlogshamnen och sjöfarten var obetydlig, sköts ett skott, fast dimma hindrade sikten ut mot havet. Vid skottets avfyran lättade dimman tillfälligt och en tysk jagare upptäcktes i skjutfältet. Projektilen slog ned i jagarens närhet, varför denna avlägsnade sig med hög fart. Efter kriget lär jagarens rapport väckt viss uppståndelse, då dels rapporterades svenskarnas höga beredskap, dels ifrågasattes om svenskarna upptäckt instrument för seende i dimma. Det hela har av många betraktats som en skröna, men sanningen är den, att dåvarande kaptenen Ragnar Götherström var den, som avlossade skotten och han fick sedermera händelsen bekräftad, när han i maj 1916 besökte västfronten på utrikesdepartementets uppdrag. Vid en middag, som befälhavande amiralen vid Flanderns sjöfront anordnade för Götherström, kom denne att samtala med en tysk sjöofficer, som hade varit befälhavare på den eskader, som bevakade farvattnen utanför Karlskrona strax efter krigsutbrottet 1914. Utan vetskap om, att Götherström skött eldgivningen, bekräftade han oombedd händelsen.

Våren 1984 sprängdes en skarp mina från fortet i samband med den då pågående ubåtsjakten i Karlskronabassängen. Det fanns en förhoppning, att på detta sätt oskadliggöra en eventuell inkräktare. Någon inkräktare fick man inte tag i och vi lär väl aldrig få veta, om det fanns någon ubåt över huvud taget inne i Karlskrona hamnområde.

Byggandet av befästningen krävde massor av folk

och material. Stundtals arbetade mer än 2000 man på de bägge forten och detta krävde en logistik utan like. Den huggna stenen kom från raserade befästningar i Kristianstad och Helsingborg, kalk och kalksten från Öland och Gotland och virke till bjälklag m.m. från Gotland. De första kanonerna kom från Dalarö och Vaxholm.

Genom åren har en omfattande ombyggnad och modernisering skett och fortets nuvarande utseende är ett resultat av ombyggnadsarbeten tidigt 1800-tal, perioden 1873 – 1879 samt åren kring sekelskiftet 1900.

Som mest fanns i bestyckningsplanen 400 kanoner i mitten av 1800-talet. Under första världskriget fanns det ett 35-tal pjäser i 10 batterier och under andra världskriget 13 pjäser i fyra batterier. Idag finns inga kanoner på Kungsholmen, om man undantar fyra pjäser i ett salutbatteri.

Olika enheter ur flottan bemannade Kungsholmsfort från 1680-talet fram till slutet av 1800-talet, många gånger förstärkta med personal från olika regementen i armén. Först 1893 fick flottan i Karlskrona ett specialförband för befästningarna i och med att Kongl Karlskrona artillerikår sattes upp för att bemanna Kungsholmen, Västra Hästholmen och Oscarsvärn. För kårens räkning byggdes 1895 kasernen längs Vallgatan, idag känd som kasern Najaden på Trolle.

År 1902 övertog Karlskrona kustartilleriregemente KA 2 Kungsholmen och därefter följde en period, som varade till regementet lades ned den 31 oktober år 2000.

Storleken på personalstyrkan har givetvis varierat, men här följer några exempel. Efter ombyggnadsarbetena på 1870-talet omfattade krigsorganisationen hela 1350 man och första världskrigets mobiliseringsstyrka var 1305 man. Denna styrka behölls i cirka tre månader, varefter manskapet reducerades kraftigt. Under andra världskriget varierade styrkan mellan 500 – 800 man. När KA 2 lämnade år 2000 kunde fortet ta emot cirka 450 befäl och manskap. Under långa fredsperioder var personalstyrkan avsevärt reducerad.

På Kungsholmen finns en del unika byggnader. Se noteringarna i anslutning till bilderna!

Sedan KA 2 lagts ned övertogs verksamheten av flottans bassäkerhetsutbildning och så var fallet fram till 2010. Fram till idag har fortet varit så gott som tomt och bemannat endast med viss servicepersonal.

Men nu har man satt fart igen. En omfattande modernisering av förlägningsplatserna har skett och verksamheten ökar väsentligt. Från mitten av sommaren har cirka 40 man flyttat ut för att möta den kontingent värnpliktiga om cirka 250 värnpliktiga, som rycker in i september. Om detta finns anledning att återkomma.

Sedan 1697 fram till dags dato har 79 personer varit kommendant (fortchefer) på Kungsholmen. Den först kända är Christoffer Grubbe, som verkade åren 1697 – 1699 och den 79:e, Thomas Jahnsson, som varit kommandant sedan 2020 och som i sin dagliga gärning tjänstgör vid Marinbasen.

Olle Melin



Kungsholms fort är idag slutet med IX linjer. Här syns Linje VII med ingång till fortets slutna del. Detta valv togs upp på 1870-talet. Den översta stenen i valvet, slutstenen väger 16 – 18 ton, högs på Tjurkö och transporterades till fortet. Foto Olle Melin



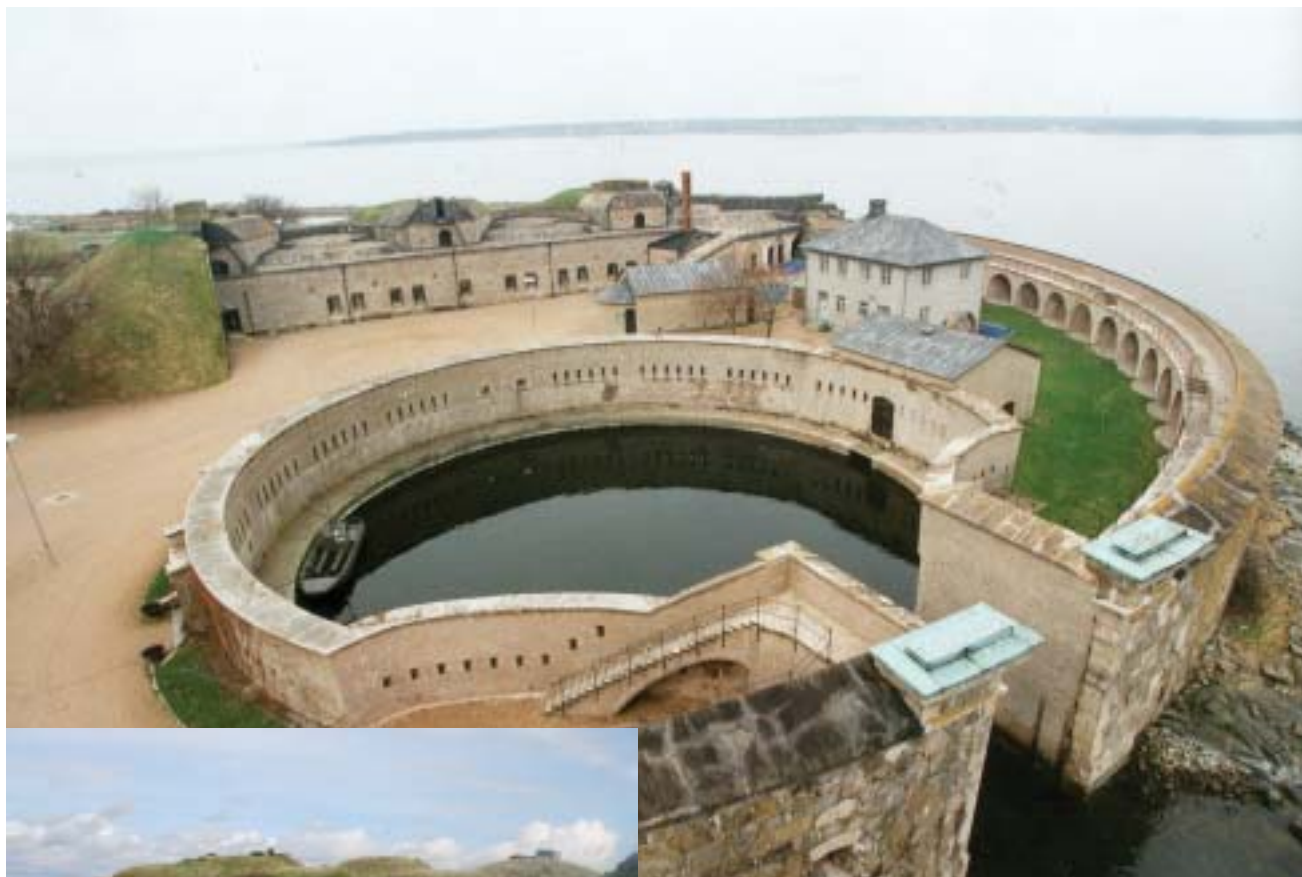
Fortets mäktigaste byggnad är Donjonen, färdig 1849 efter cirka 25 års byggande. I donjonen skulle man dels verka i strid men också ha sin förläggning. Här syns byggnaden från fortets inre, d.v.s. den del, där manskapet hade sin förläggning. Här är det kalkstensväggar med utsmyckning till skillnad från andra sidans gråstensväggar. Det röda taket, det s.k. fredstaket skulle tas bort vid eventuell strid. I donjonens norra torn blåser örlogsflaggan dygnet runt. Foto Peter Glimvall



I Parken ligger Södra befälshuset, byggt på 1870-talet som fortets administrationsbyggnad, en funktion som fortfarande är aktuell.

Foto Olle Melin





Fortets märkligaste byggnad är utan tvekan Båthamnen, byggd på 1830 talet, ritad av Baltzar Cronstrand och byggd av brodern Elis Cronstrand, fortifikationsbefälhavare i Karlskrona efter varandra. Båthamnen hade en grind och en port (idag borta) som stängdes vid solens nedgång och öppnades vid uppgången, detta till den s.k. portsignalen, framförd av fortets hornblåsare.

Foto Olle Melin



Framför linje IV i huvudbefästningen ligger den s.k. Kaponjären, en lägre placerad befästning. Kaponjären kom till i slutet av 1800-talet för att med pjäser kunna försvara den minlinje med kontrollerbara minor, som lades ut under 1870-talet. I Kaponjären syns fyra bunkrar med plats för ett 57 mm batteri m/89 (batt K 14), vars huvuduppgift var att med artilleri försvara mineringen. K 14 var det sista aktiva batteriet på Kungsholmen och utgick ur organisationen 1971.

Foto Olle Melin



I Linje VIII anlades i mitten av 1960-talet en matsal i valven. Matsalens utformning skulle göra många krögare i landet avundsjuka.

Foto Olle Melin



På södra delen av Kungsholmen, Södra verket ligger denna kan tyckas obetydliga byggnad. Den byggdes 1866 och är en s.k. pegelstation, d.v.s. i byggnaden finns en pegel, som meddelar vattenståndet i Karlskrona till SMHI, en uppgift som än idag består.

Foto Olle Melin



Linjerna I och IX var huvudlinjer för att kunna bekämpa en fiende, som kom söderifrån. På bilden ses en pjäs med modellår 1889 på Linje I (batt K 2). Den och motsvarande pjäser på Linjerna I och IX var rustade under andra världskriget och utgick ur organisationen 1955.

Foto Olle Melin



Stora kruthuset innanför Linje VII är beträffande den del, som ligger in mot Fortparken, fortets äldsta byggnad, byggd 1750. Vinkelbyggnaden mot Linje VII är cirka 100 år yngre. Byggnaden kallas i dagligt tal för "Kyrkan" på grund av sitt utseende.

Foto Olle Melin



Denna byggnad är fortets vaktlokal och var sådan ända fram till andra världskriget. Corpes de Garde är den rätta benämningen (fortifikationsspråket är rikt på franska ord och uttryck). Byggnaden ligger mellan Donjonen i öster och Linje III i väster. De små öppningarna i muren kallas krenåer och är avsedda för eldhandvapen.

Foto Peter Glimvall



Stopp

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

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

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

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

Finns i väl sorterad marinhandel.

Kemiprodukter International AB www.kemiprodukter.com

Flatmo
Textila inredningar

**DYNOR - RESÅRMADRASSER -
BÄDDMADRASSER - MATTOR**

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

Det kom ett brev

Inkallelse KFÖ 1972, båtschef KSRR 402 Gotska Sandön

I Nynäshamn samlas vi på kajen, Gotlandskontingenten, krigsplacerade vid Gotlands olika förband. Året är 1972. Vi är många. Vi fyller hytter och salonger på m/s *Visby*. Själv finner jag sovplats på durken däck 2. 'Suss gott grabbar' hörs en rosig stämning, 'vi har ingen eskort på överfarten'!

Tidig morgon angör vi Kappelshamnsviken och fördelas till bussar destinerade till våra mobiliseringsplatser. I mitt fall är det KA3 i Fårösund. Vi ingår i 701.stridsgruppen, en av dåvarande tre stridsgrupper på ön. Regimentet under chefskap av Arne Lundell är inte så stort och det råder en trivsamt familjär stämning. Här och ute på Bungenäs drillas vi i det vi en gång lärt, fältmässigt uppträdande, vapenhantering och skyddstjänst. Flera av oss har inte varit på Gotska Sandön tidigare. Vi inser, att vi är en privilegierad skara, som får göra vår del av krigsförbandsövningen på Sandön. Albert Engströms Sandö-bok går runt på luckan.

Transportbåtarna av 200-typ tar oss de 22 sjömil till Sandön i grov sjö. Det blir snabbt tystare och tystare nere i de ventillösa båtarna. Väl i lä av ön stiger stämningen och stäven körs på land. Hasse Hörlin med kollega möter. Hörlinfamiljen är 'fyra del' i minst två generationer här ute. Vi inrättar oss i barackerna vid Höga åsen. Hasse Hörlin informerar om regelverket, för hur man uppträder och förflyttar sig på ön. Han berättar också för oss storögda, hur männen på ön en gång på 1950-talet tog fram sina gevär, när ett större antal sovjetiska trålare ankrade upp strax under ön.

På Höga åsen finns kustspaningsradarstationen, KSRR 402, uppförd 1954. Den är vårt objekt att verka i och försvara under övningen. Vår radar har en räckvidd en bit över 20 landmil. Det berättas, att den avspanar både havsytan, baltiska kusten med dess utskepningshamnar och luftrummet en bit in i det sovjetiska Estland.

Morgonuppställningar på grusplanen. Oktoberdagarna bjuder sol, sprakande färger och klar, krispig luft. Efter sedvanliga inryckningsövningar fördelas vi efter hand till de platser, där vi ska verka. Ett gäng försvinner ner i radarstationens inre, nedsprängt i urberget, långt från solljuset och naturscenerierna. Jag som båt- och transportchef och min motorman har markytan och hela den spännande ön som arbetsplats. Ett privilegium! Valpenjeepen kör bara på utstakade vägar. Största möjliga radiotystnad är påbjuden, för vi utgår från, att ryssarna signalspanar med trålarna här utanför ön. Under radiotystnad blev en och annan biltransport därmed också till längre intressanta sightseeingturer!

Dagarna går så i den lunk, som kännetecknar krigsförbandsövningar. Vi trivs så bra på ön, att många av oss valde bort Visbypermissionen. De civila återbesöken genom alla senare år fyller en med oförändrad glädje och nyfikenhet.

Jörgen Boye

Kompletterande källor: Kjell Holm, Jan Schönberg foto



Spaning i operationsrummet



Antennmast på Gotska Sandön



Gotska Sandön

Militärt bakgrundsläge

Vid tidpunkten för min berättelse fanns på Gotland ännu den slagkraftiga Gotlandsbrigaden. Ett av de dåtida mest aktuella krigsfallen, som Försvarsmakten planerade för, benämndes krigsfall IIC. Detta var en kustinvasion mot Mellansverige och Gotland. I detta fall uttalades särskilt, att norra Gotland med Fårösunds-bassängen, Stockholm och Göteborg med hamnar skulle försvaras 'till det yttersta'. Vi där ute på Sandön var en liten länk i detta.

Litteraturförslag

Hammarhjelm: Gotland under kalla kriget

Andersson & Jeppsson: Gotland ockuperat

Lite fakta kring kustspaningsradar KSRR 402 Gotska Sandön

Höga åsen heter den sandås, på vilken KSRR 402 var placerad. Anläggningen uppfördes 1954. KSRR 402 var den första KSRR på Gotland att byggas. Anläggningarna for-
tifierades i urberget. Radarantennen anslöts från markytan med vågledare. Den låga placeringen av antennen gav dåligt resultat, så man var tvungen att höja antennen med mastkonstruktioner med höjder upp till 25 meter. Själva antennen byggdes så, att såväl yt- som luftspaningsuppgifter kunde lösas.

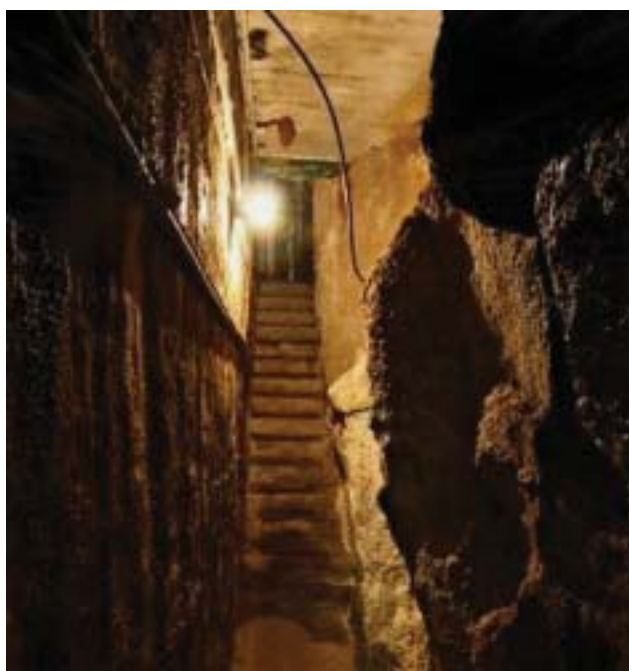
Anläggningen lämnade bild till Sjöbevakningscentralen i Visby fram till nedläggningen i mars 2010. Därefter fungerade stationen endast som närspaningsradar, NSRR. Ett av skälen till att stationen inte kunde fortsätta var att den fjärrstyrningsutrustning, som fanns i Visby, inte fanns på Muskö.

Vid viss vindstyrka larmade KSRR och då kördes NSRR, eftersom man inte ville fresta på vridbordet.

På grund av de relativt höga tallarna, som omgav stationen, fanns det två Lv-torn utrustade med vardera en enkel 40 mm luftvärnsautomatkanon m/36.

Källa:

Peter Oderbrink och KA 3 Kamratförening.



Nedgång till bergrumsanläggningen



Antenner för NSRR till vänster och KSRR



Stridens verklighet

Döden på slagfältet i svensk historia 1563 - 1814

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

Förlag: Historiska Media

ISBN 978-91-7545-691-1

I boken behandlas de stora bataljerna, som man känner igen från historieböckerna.

Men de stora härförarna nämns knappt och striden skildras med utgångspunkt från, hur den enskilde, underordnade soldaten upplevde den. Någon segrare utropas inte. Boken bygger på, hur den enskilde soldaten upplevde stridens hetta och förmedlade sina intryck. Detta återfinns i berättelser, gamla dagböcker och i officiella dokument. Men det är inte frågan om befälhavarnas beskrivningar, heller inte vem som "vann". Nej, det är fråga om, hur själva striden såg ut för den enskilde soldaten. Och hur man tog hand om sårade och döda efter striden.

Någon briljant general kan finnas med i någon bisats, för att läsaren skall känna igen sig. Istället är det omständigheterna, som den vanlige soldaten upplever, som får uppmärksamheten. Det är hur den lilla människan i det stora kriget motiverades, skrämdes, sårades, bestraffades och döddes, som särskilt uppmärksammas. Sjukvården var i det närmaste obefintlig för de sårade. Vad i händelse av många stupade, som begravdes utan kistor i massgravar eller lämnades på slagfältet åt dem som skulle framöver försöka försörja sig på marken?

Flottan får fyra kapitel i boken. Sex stora och kända sjöslag, som man känner igen från historieboken, skildras liksom den speciella manliga värld, som fanns på örlogsfartygen. I krigssituationen var det frågan att beskjuta för att skada fartyg och besättning, därefter borda, erövra och dräpa. Döda sjömän sänktes i havet och om fartyget sänktes, så följde många med.

Det tredje kapitlet i boken heter "Bokens syfte" och är med sina två och en halv sidor kanske det viktigaste. När man läst igenom hela boken, så är det berikande, att än en gång läsa detta kapitel, då man får en kort

rekapitulering av boken samt författarens förklaring, varför han skrev den.

Efter att ha läst boken, så slås jag av tanken – Hur hade kriget sett ut om arméerna bestått av både män och kvinnor? Om örlogsfartygen haft både män och kvinnor i besättningen? Idag är ju vårt försvar könsintegrerat och vår marinchef är en kvinna och kvinnor finns på alla olika befattningar i hela vårt försvar. Tidigare var krig männens angelägenhet. När värnpliktsystemet infördes 1901, så var det bara män som inkallades och detsamma gällde det gamla indelningsverket. Idag, när värnplikten återinförts, så har både män och kvinnor värnplikt. Frågan infinner sig – förändras striden av de nya omständigheterna och i så fall hur?

Boken är en mycket intressant skildring av stridens verklighet och författaren fyller med råge det syfte, han har med boken, som kom till uttryck i kapitel 3.

Jag ger den mina bästa rekommendationer. En mycket givande och tankvärd bok inför vårt 500-årsjubileum.

Christer Warfvinge



Andra världskriget i Sverige

Den här boken har undertiteln *Främmande makter på besök* och behandlar ett tjugotal händelser under andra världskriget. Många av dessa händelser är okända för den stora allmänheten. Några exempel är "Spåren av de polska ubåtarna, Eskort av Hitlers stora stridsvagnsprojekt, Bortglömda allierade gravar i Sverige m.fl. Boken är välskriven och rikt illustrerad. Möjligen kan man anmärka på är, att den är skriven med en väldigt liten stil, vilket kan vara besvärligt för läsare med dålig syn.

Man kan konstatera, att episoderna i boken är kopplade till en del av de 200 sevärdheter, som berättas om i en annan bok av författaren och finns refererad på annan plats i tidningen.

Författaren Lars Gyllenhaal presenteras i boken *200 sevärdheter från andra världskriget*.

LIND & CO.

ISBN 978-91-7861-725-8

Olle Melin



Det hemliga Malmö

38 artiklar tar oss med på en hemlig resa i Malmös historia. Det börjar med motståndet mot Karl X Gustav i mitten av 1600-talet och slutar med Boforsaffären under 1980-talet. En del av artiklarna handlar om kända "hemliga" episoder som sprängningen av *Amalthea* 1908 och Lenins besök i Malmö 1917. En av de längsta kapitlen handlar om Jane Horney och hennes försvinnande. Om detta har skrivits tidigare i åtskilliga böcker. En kuriositet i detta kapitel är, att författarna konstaterar, att hennes anhöriga ännu inte begärt dödförklaring av henne.

Judarnas flykt över Öresund under tiden för Tysklands ockupation av Danmark. (Det var dyrt för de flyende), nazistiska inslag liksom kommunistiska och kopplingen till Sveriges säkerhetstjänst är andra exempel ur innehållet.

Stundtals utgör boken en spännande läsning, men storyn blir många gånger lite för tung. En del av avsnitten är enligt min mening en aning tröttsamt och skulle vunnit på att de gjorts kortare och mer stringenta.

Författarna, Lena Breitner och Gunnar Ekberg, har lagt ner ett omfattande forskningsarbete och klarlagt episoder, som är föga kända för en större allmänhet.

Jag saknar en viktig del i sammanhanget, kartor. Man kan läsa boken som en guide för det hemliga Malmö och då räcker det inte med en adress utan karta, om man inte är inbiten malmöbo.

Arx Förlag AB.

ISBN 978-91-87043-93-2

Olle Melin



Digerdöden

Det kan tyckas förmätet att mitt under pågående pandemi, skriva om kanske den värsta pandemi, som drabbat vår jord. Jag tänker på Digerdöden, som drabbade jordens befolkning på 1300-talet och även kallades svarta döden. När pandemin slog till gjorde den det med full kraft i ett sjukdomsförlopp, som ofta var över på några få dagar och nästan alltid slutade med döden. Cirka en tredjedel av Europas befolkning strök med och förödelsen fick en enorm inverkan på medeltidsmänniskans vardagsliv och kultur.

Författaren, Dick Harrison, beskriver sjukdomen, hur pesten vandrar genom världen, pesten i Norge och Danmark och hur den slutligen når Sverige.

Till detta kommer avsnitt om pestsågnar, jakten på botemedel, syndabockar och mycket annat.

Författaren Dick Harrison är professor i historia vid Lunds universitet och har skrivit ett stort antal böcker i huvudsak i historieämnet. Han har tidigare vid ett antal tillfällen refererats i vår tidning. Det, Dick Harrison skriver om, är alltid mycket intressant och välskrivet och har ofta en anorlunda koppling till ämnet än andra författare har. Förutom författarskap medverkar Dick Harrison ofta i Sveriges Radio och han är en särklassig föredragshållare, vilket jag själv vid ett flertal tillfällen kunnat konstatera.

Historiska Media.

ISBN 978-91-7545-847-2

Olle Melin



Kustartilleriets traditioner

År 1992 publicerade pensionerade översten av 1. graden Jean-Carlos Danckwardt häftet *Kustartilleriets traditioner*. Boken föll av någon anledning i glömska och nu har häftet på nytt sett dagens ljus efter en omfattande genomgång och i viss mån förändring. Bakom detta står pensionerade överstelöjtnanten Sten Munck af Rosenschöld och reservofficeren Olle Neckman.

Boken inleds med lite kring traditionsbegreppet, om kustartilleriets traditioner i stort och om den speciella miljön för kustartilleriet.

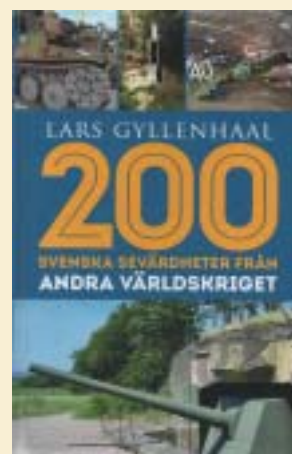
Därefter följer ett stort antal speciella traditioner som befälstecken, salut, heraldik, uniformer, musik och mycket annat. Kamratföreningar, idrottstraditioner och byggnadsminnen har också sin givna plats liksom traditionsbevarande åtgärder i framtiden.

Det är nu 20 år sedan kustartilleriet lades ned, så det är hög tid att komplettera, innan saker och ting faller i glömska.

Boken är mycket välgjord och är en alldeles utmärkt grund för fortsatt komplettering. Själv hade jag gärna sett en justering om kapitlet med musik, sånger och visor.

Boken finns hos Amfibieregementets kamratförening, Vapenbröderna.

Olle Melin



200 svenska sevärdheter från andra världskriget

Sverige undkom andra världskriget som neutral makt. Trots detta finns ett stort antal minnesmärken av olika slag, vilka vittnar om Sveriges situation under kriget. Om detta skriver Lars Gyllenhaal i boken om svenska sevärdheter kopplade till episoder, som inträffat under andra världskriget. Såväl Tyskland som de allierade är representerade bland sevärdheterna, som i stor utsträckning handlar om minnesstenar, flygvrakdelar, fordon, ubåtar m.m. Till detta kommer information om att antal museer, som på ett eller annat sätt beskriver andra världskriget.

Den här boken kan ses som en reseguide och omfattar 200 platser i Sverige med stark anknytning till andra världskriget, utspridda över hela landet. Boken utgör en verklig kunskapskälla för t.ex. en resa i krigets spår.

Kartor och ett stort antal bra foton höjer bokens värde.

Författaren Lars Gyllenhaal är född 1968 och har skrivit ett antal böcker om framför allt militär historia.

LIND & CO.

ISBN 978-91-7903-242-5

Olle Melin





Stig Wennerström, Myten om en svensk storspion.

Det har skrivits flera böcker om Stig Wennerström och hans spioneri. Han har även själv skrivit en bok, *Från början till slutet*, där han ger sin syn på sin roll.

Denna boken är skriven av Wilhelm Agrell och har en annan vinkling på Wennerströmaffären. Wilhelm Agrells fader var Jan Agrell, som var chef för MPI med tjänstetiteln militäröverpsykolog. Våren 1964 blev Jan Agrell inkopplad och deltog i rättegångarna i fallet. Det var mycket hemligt och inget dryftades i hemmet om detta. Wennerström benämndes Dubbel-W i hemmet och vid ett tillfälle frågade Wilhelm och hans bror, att något kunde väl fadern berätta. Hur ser Dubbel-W ut? Fadern tittade på dem och sade sedan: *Han har ögon som för-lorade ägg*. Det var allt.

I juni 1963 skakade avslöjandet av Stig Wennerströms förräderi Sverige. Han hade hunnit lämna ut minst 20 000 sidor hemliga dokument till Sovjetunionen, innan han avslöjades. Wilhelm Agrell, minns hur hans far Jan Agrell, chef för Militärpsykologiska institutet, under strängt kontrollerade former hämtades i en mörkgrön bil för att närvara vid rättegången mot Wennerström.

Nu tillgängliggörs det militära utredningsmaterialet och Wilhelm Agrell kan ta del av sin fars handskrivna anteckningar kring den psykologiska undersökning, som Wennerström blev föremål för. I arkivets tidskapsel söker han bland annat svar på frågan, om Wennerström verkligen var den storspion han utgav sig för. Och stämde egentligen allt, han så villigt erkände?

Förhören startade omedelbart efter gripandet på Riksbron den 20 juni 1963. Misstankar mot honom hade funnits i många år, men som i många andra fall, tapades de bort. Bevisläget var inte det bästa och Säpo måste nå resultat snabbt. Hus-

rannsaking i Djurholmsvillan och i tjänsterummet på UD eller i de förhör, som började efter bara några minuter efter gripandet kl 09.30. Wennerström förnekade alla anklagelser och förklarade sig oskyldig. Han tog fram den klassiskt *Den okände*, vilket fick förhørsledaren att gå i taket. Det är alltid denne okände, som köper stöldgods eller är medhjälpare eller något annat. Wennerström sade sig ha understött en motståndsrörelse bakom järnrådan, men kunde inte precisera, hur hans verksamhet sett ut eller vad det var för information han förmedlat.

Under de första tre förhörsdagarna gav han tre olika versioner, av vad han arbetat med. Förhörstekniken ändrades och förhørsledarna lät Wennerström få berätta själv. I stället för en utdragen och olidlig förnedring kunde han få glänsa med sina kunskaper och erfarenheter från det stora spel, han sade sig vara med i och där han haft en framträdande, till och med avgörande, roll. Wennerström porträtterade sig helt enkelt som en i den exklusiva kretsen av framstående svenskar på världsarenan, en spioneriets Dag Hammarskjöld.

En av Wennerströms svagheter var hans gränslösa maktbegär. Han blev mycket besviken, när han fick beskedet av flygvapenchefen Nordenskiöld, att han inte var aktuell som flottiljchef. Därmed var i praktiken de riktigt höga befattningarna i Flygvapnet stängda för honom.

Tillbaka till Moskva som försvarsattaché och där blev han väl mottagen med beskedet, att han får tacknamnet Örnen och han utnämndes till generalmajor i den sovjetiska underrättelsetjänsten. I fortsättningen fick han arbeta på löpande räkning och kunde rekvirera, vad han behövde för sin agenttjänst. Han var betrodd!

Åren 1952 - 1957 tjänstgjorde Wennerström som attaché i Washington och arbetade därifrån som agent åt GRU.

En verklig blunder gjorde Sverige, när Wennerström efter hemkomsten från Washington fick placering på Forsvarsdepartementet. Det fick två viktiga konsekvenser: för det första kom han att ha obegränsad tillgång till hemliga och kvalificerat hemliga handlingar rörande det svenska försvaret, för det andra ingick i tjänsten att ha fortlöpande kontakt med de utländska attachéerna i Stockholm.

Vid ett möte i Helsingfors hösten 1957 med GRU och KGB diskuterades framtiden för Wennerström, när han gick i pension 1961. Sovjet planerade, att han skulle flytta till Spanien och arbeta därifrån. Men då kom ett erbjudande om, att han efter pensioneringen skulle arbeta på UD, vilket Wennerström accepterade med glädje. Sovjet blev mycket misslynta över detta beslut och efter förhandling fick Wennerström anstånd till 1964 med flytt till Spanien.

Rättegången hölls och dom kom den 12 juni 1964 och blev livstid för grovt spioneri,

avsättning och degradering. Livstidsstraffet omvandlades sedan till 20 år och enligt gällande praxis släpptes han år 1974 efter halva tiden.

Vad drev Wennerström till att bli landsförrädare? Inför rättegången hade personutredaren, byrådirektör Olof Särnmark, samlat in uppgifter från kurskamrater, kollegor, överordnade och släktingar. En kategori saknades dock nästan helt: vänner. Det, som Särnmark kom fram till som slutsats, var, att de fanns en kombination av karriärlystnad och ekonomi som de mest sannolika drivkrafterna för hans handlande.

Boken, på 135 sidor, innehåller utdrag ur de nu släppta förhørsprotokollen och har ett stort antal foton. En mycket intressant bok!

Författare: Wilhelm Agrell.

Utgiven av APPELL Förlag 2020.

ISBN 978-91-984961-2-3.

Stellan Andersson



Dagordningen.

Detta är en mycket speciell bok. En tankeväckande och briljant berättad historia om det nazistiska maktövertagandet i Tyskland på 1930-talet. En otrolig berättelse!

Måndagen den 20 februari 1933 var ingen vanlig dag. Tjugofyra av Tysklands mest inflytelserika industrimän var kallade till möte med Adolf Hitler. Det är Gustav Krupp, Albert Vögler, Günther Quandt, Wilhelm von Opel och ytterligare 20 allvarliga män. De representerade Kruppkoncernen, Opel, Siemens, BASF, Bayer, IG-faren, Allianz, Telefunken m. fl. d.v.s. de mest inflytelserika industriledarna i Tyskland.

Efter lång väntan kommer riksdagens talman Leende in i salen. Det är Herman Göring. Efter förbindliga hälsningar tar Göring upp det kommande valet den 5 mars. Göring förklarar, att det är dags att bli kvitt den

instabila regimen, näringslivet behöver lugn och beslutsamhet. De tjugofyra herrarna nickar allvarligt. Om nazistpartiet får majoritet, tillägger Göring, blir detta val det sista på tio år eller rent av - på etthundra år.

Då kommer Adolf Hitler in i salen och håller under en halvtimme ett tal, där den egentliga innebörden kan sammanfattas till följande: man måste göra sig kvitt den svaga regeringen, stoppa det kommunistiska hotet, avskaffa fackföreningarna och låta varje arbetsgivare bli führer för sitt eget företag. Därefter lämnade Hitler församlingen.

Göring tog över och återupptog valet den 5 mars. Det var ett unikt tillfälle, framhöll han att komma ur den återvändsgränd Tyskland befann sig i. Men, det behövdes pengar till valrörelsen, nazistpartiet hade inte en enda mark kvar och valkampanjen närmade sig. Alla var villiga till att öppna plånboken. Gustav Krupp donerade på stående fot en miljon mark och de övriga företagsledarna bidrog med stora summor. De tjugofyra männen i talmannens riksdagspalats står där uttryckslösa, som tjugofyra räknadosor vid helvetets port.

Boken behandlar också en av de mest fantastiska och groteska scenerna i världshistorien. Det är ett möte mellan Hitler och Österrikes kansler Karl von Schuschnigg. Ett avtal mellan Tyskland och Österrike skall skrivas. Hitler kräver, att de nationalsocialistiska idéerna skall tillåtas i Österrike och att nazisterna Seyss-Inquart blir inrikesminister och Glaise-Horstenau utnämns till Österrikes krigsminister. Detta tillsammans med andra krav skall vara genomförda inom en vecka och då skall Tyskland "bekräfta Österrikes självständighet och avstå från all inblandning i Österrikes inrikespolitik". Man tror knappt att det är sant!

Detta blir starten till ett drama av sällan skådat mått för Österrike. Vi får också en bild av, hur annekteringen, Anschluss, av Österrike genomförs de 13 mars 1938.

En viss rättvisa skipades dock den 16 oktober 1946, då Seyss-Inquart, Ribbentrop och åtta andra nazister stod ovanför det gapande hålet på schavotten i Nürnberg.

Dagordningen är en briljant och viktig bok, som tilldelats Frankrikes stora litterära pris, Concourpriset. En tunn men kraftfull volym på 125 sidor.

Författare: Éric Vuillard, författare och filmare, född i Lyon 1968, som tidigare har skrivit nio prisbelönta verk.
Förlag: Lind & Co, år 2019.
ISBN 978-91-7779-817-0.

Stellan Andersson

Riksårsmötet inställt

Som väl bekant för medlemmarna har förbundsstyrelsen ställt in årets riksårsmöte i form av tur med färja till Riga med anledning av rådande pandemi. I stället genomförs ett webbaserat riksårsmöte förgången av en enkät till förbundets lokalavdelningar.

När detta läses har enkäten skickats ut den 19 augusti. Enkäten innehåller samma underlag, som skulle delgivits föreningarna i samband med ordinarie förbundsmöte. Föreningarna har därefter gått igenom underlaget och den 9 september var sista dagen för inlämning av svar till kansliet, som därvid omedelbart gjorde en sammanställning med syfte att få fram erforderligt beslutsprotokoll för den fortsatta verksamheten

Den 15 september sänds sammanställningen till Förbundsstyrelsen med förslag till fortsatt handläggning. Om så befinner sig nödvändigt, genomförs telefonmöte med styrelsen för att hantera uppkommen situation.

Den 23 september upprättar Förbundsstyrelsen protokoll och vidarebefordrar protokollet till utsedda justeringsmän.

Den 29 september ska det justerade protokollet vara återsänt till kansliet. Förbundsstyrelsen genomför därefter ett konstituerande styrelsemöte som inledning på det nya verksamhetsåret.

Den 6 oktober utsänds protokoll från det webbaserade Riksårsmöte till alla lokalföreningarna.

Utdelning av hederstecken

Med anledning av det inställda fysiska Riksårsmötet har Förbundsstyrelsen beslutat att årets hedersutmärkelser, utom hedersankaret, skall sändas till respektive lokalförening för utdelning lokalt vid lämpligt högtidligt tillfälle.

Styrelsen



Ny ordförande Marinmusei Vänner

Till ny ordförande i Marinmusei Vänner valdes vid det digitala årsmötet i maj 2020 amiral Jan Thörnqvist, som efterträdde kommandör Mats Agnéus.

Jan Thörnqvist kommer efter pensionering i september att bosätta sig på Hasslö utanför Karlskrona.

Vänföreningen bildades 1952 i syfte att utgöra ett stöd för museets verksamhet. Det kan ske i form av gåvor, ekonomiska medel m.fl. åtgärder. Bland annat delar vänföreningen årligen ut stipendier till medarbetare vid museet i syfte till förkovran eller att få impulser till museets utveckling. Så här lyder ändamålsparagrafen i föreningens stadgar:

Föreningen utgör en sammanslutning av personer, föreningar, företag m.fl. intresserade och har till uppgift och har till uppgift att främja verksamheten vid Marinmuseum i Karlskrona och bl.a. underlätta att museets samlingar blir i största möjliga utsträckning tillgängliga för allmänheten samt att främja vetenskaplig undervisning och forskning inom de områden, som berörs av verksamheten här.

Jan Thörnqvist var, när han lämnade Försvarsmakten dess insatschef och har en omfattande erfarenhet av mariner såväl svensk som internationell.

Välkommen till en mycket intressant och trevlig verksamhet!

Olle Melin

"Det kom en hälsning från främmande land"

Så inleder min vän och granne, Annicka Frisell, en text, som handlar om kryssaren Fylgias långresa 1927 och som får ett tragiskt slut i Lissabon i Portugal, där hälsningssändaren, flaggmaskinisten av 1.graden, Johan Berglund, som skulle blivit Annickas farfar, hastigt avlider. Sonen Hans, som hälsningen var sänd till, var Annickas pappa.



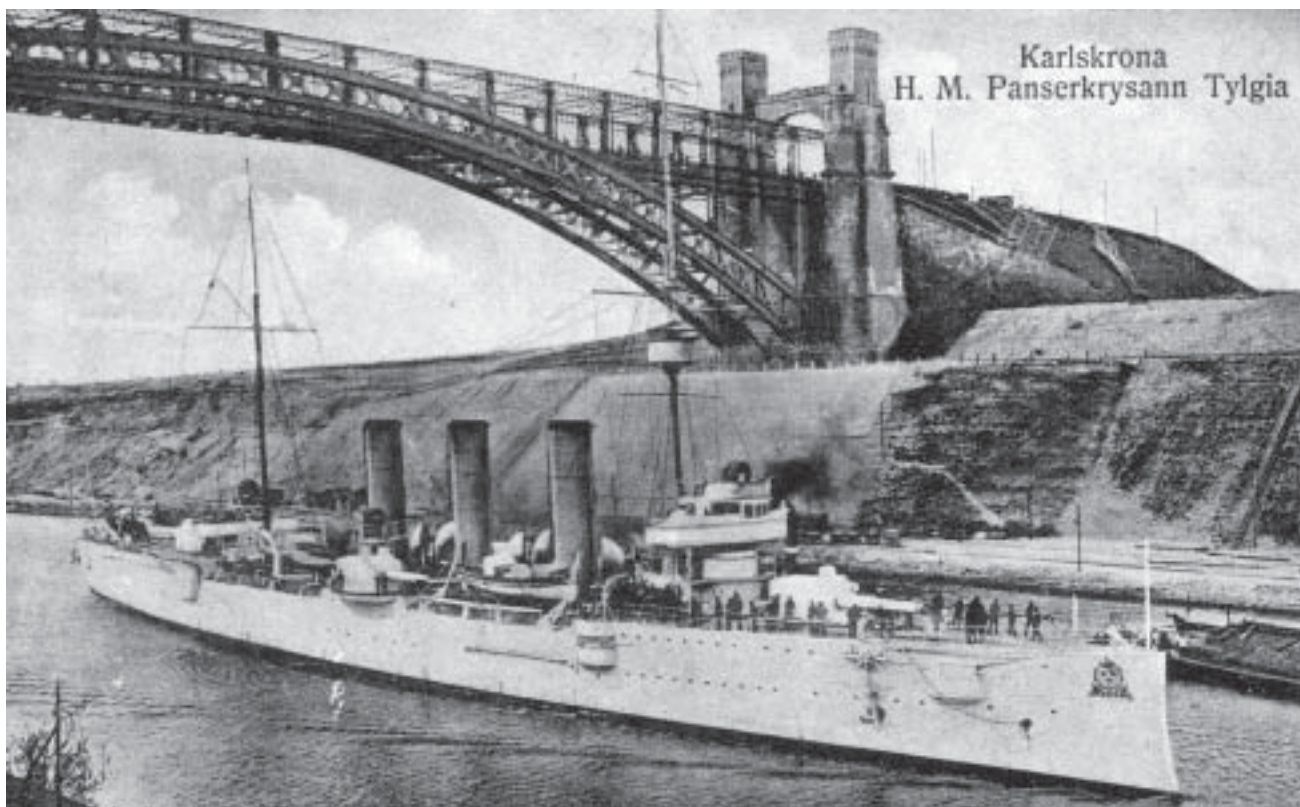
Vykort från Lissabon

"Min käre Hans! Tack för hälsningarna, dom jag erhöll. Jag mår mycket bra, hoppas att Du gör detsamma. Många kära hälsningar sändes Dig. Hälsa Mamma! Pappa"- Lissabon den 14 november 1927.

"Jag mår mycket bra skrev min farfar". Dagen efter var han död. Kortet med de vackra frimärkena nådde Karlskrona och Ekholmen efter en vecka, men innan dess kom ett telegram med svarta sorgkanter ifrån fartygschefen på Fylgia, att farfar, flaggmaskinisten av

1.graden Johan Berglund, hittats död av hjärtförflamning (massiv hjärtinfarkt) i sin hytt.

Långresan med pansarkryssaren Fylgia med destination Sydamerika hade sitt första stopp i Lissabon. På kvällen den 14 november satt farfar i sin hytt och skrev till sin familj på Målaregatan i Karlskrona; "Det dröjer innan nästa hälsning kommer. Ingen örlogspost kommer att utväxlas i Sankt Vincent, utan först när vi anlöper Bahia".



HMS pansarkryssaren Fylgia i Kielkanalen. Vykort

Stoftet, balsamerat, nedlagt i en mahognykista, invändigt klädd med blyplåt överfördes till fartyget *Fyrisleif* med destination Stockholm. Innan avfärden höll fartygschefen korum. Farfars kista var insvept i den svenska flaggan med hans tjänstevapen på och ett blomsterkors lutat mot kistan. När fartyget *Fyrisleif* lämnade Lissabon, blåste musiken stående på hyttan Landkjenning av Grieg och salut med fem skott gavs.

Ett halvår innan hade mässkamraterna uppvaktat farfar på hans 50-årsdag med en stor silverskål med inskription. I sitt tacktal sa farfar Johan; ”Jag hoppas att vänskapen är lika stor som skålen, vad månde bliva på min 60-årsdag?” Nej, någon 60-årsdag fick min farfar, som var en officer och gentleman, aldrig uppleva. Han dog strax efter sin 50-årsdag.

Ja, kortet med de exotiska frimärkena kom så småningom fram till min pappa Hans, som bara var tonårskille, när hans älskade pappa dog. Något ekonomiskt skyddsnät fanns inte på den tiden 1927. Farmor drygade ut sin änkepension genom att hyra ut rum till elever, som bodde på landet och som studerade vid Läroverket i Karlskrona. På så sätt hade de råd att bo kvar i huset på Ekholmen.

Kärleksbrevet, som fröken Wallin från Rosenfors bruk i Sörmland skrev till sin stilige fästman, (farfar Johan mätte 2,05 i strumplästen) förvarar jag i en sliten hattask med modesalongen Lias logga på.

Innehållet i asken är en mix av hårnålar, esprier, poesi och dagböcker (anno 1899) och, se där en bunta gulnade, väl tummade brev med stämpeln Örlogspost på och dessa ger vid första anblicken ett något påvert intryck. Svarspost från vem?

”Min älskade lilla Thekla! Njut av den sällhet lifvet skänker, dröm Dig lycklig i min famn”.

Se där, han var inte bara en officer och en gentleman. Han var även en stor romantiker. Tänk vilken farfar jag har haft.

Annicka Frisell

Bilderna tillhör Annicka Frisell

PS. Långresan 1927 – 1928 med kryssaren *Fylgia*, startade i Karlskrona den 3 november 1927 och avslutades på samma plats den 28 mars 1928.

Resrutten var Karlskrona, Lissabon, Sankt Vincent, Bahia, Santos, Buenos Aires, Montevideo, Rio de Janeiro, Pernambuco, Santa Cruz, Las Palmas, Boulogne, Malmö, Karlskrona.

Fartygschef var kommendörkapten Nils Louis Åkerblom och sekond kapten Nils Georg Stephenson-Möller. Red



Bröllopsfoto med Johan Berglund och hans Thekla



*En ung maskinist, Johan Berglund, ombord på *Fylgia**

HMS Carlskrona firar 40 år

Ett av Flottans och Marinens mest välkända fartyg, *HMS Carlskrona*, har fyllt 40 år. Carlskrona har genom åren både genomfört ett stort antal långresor och utbildningsexpeditioner och även en rad andra verksamheter under sina 40 år.

Carlskronas sjösättnings- och dopdagen var kl.11.45 den 28 maj 1980 och dopet förrättades av HM Konungen i närvaro av chefen för marinen amiral Per Rudberg och inbjudna gäster och fartygets första chef kommandörkapten Christer Fredholm. Den 19 mars 1982 levererades hon till marinen och Carlskrona var det dittills största örlogsfartyg, som byggts på Karlskronavarvet.

Bakgrund

Carlskrona är nog mest känd för sina långresor eller utbildningsexpeditioner, som de kanske mer rätteligen även kallats. *Carlskrona* byggdes som minfartyg för att ersätta *HMS Älvsnabben*. *Carlskrona* konstruerades och byggdes även för att kunna tjänstgöra som långresefartyg och byggdes för oceangående fart och fick förhållandevis hög fart samt förbättrad hygien- och förläggningsstandard i jämförelse med marinens övriga fartyg. Skrovet anpassades även för att kunna möta hårt väder på världshaven. Förläggningskapaciteten var hög och omfattade cirka 46 befäl, 65 kadetter och 75 värnpliktiga.

Långresor har en lång tradition i den svenska marinen vilket *Carlskrona* fört vidare. Uppgifterna för dessa har varit varierande men en viktig uppgift varit att ge erfarenheter och kunskaper om att färdas och navigera på världshaven.

Fartygets uppgifter

Grunden för *Carlskrona* var en vidareutveckling av de båda minfartygen *Älvsborg* och *Visborg*. Kommendörkapten Carl Gustav Fransén var chef för Marinens systemsammanhållande för det nya projektet "Minfartyg M3", sedermera *HMS Carlskrona*. Fransén var fartygets förste sekond och sedermera även fartygschef berättar:

Målsättningen som utarbetades för det nya fartyget kan sammanfattas i tre delar;

Fartyget ska i fredstid tjäna som plattform för grundläggande befälsutbildning i vapen- och fartygstjänst och i samband därmed även kunna fungera som långresefartyg.

Fartyget skall kunna utnyttjas för utbildning av krigsbesättningar för stam- och hjälpminfartyg samt kunna tjäna som målfartyg vid torpedskjutningar.

I beredskaps- eller krigstid skall fartygets funktion vara att utlägga sjömineringar samt tjäna som ledningsfartyg för minflottilj.

Minan har genom åren varit en väsentlig del i det svenska sjöförsvaret och förutom de tre stamminfartygen har hjälpminfartyg såsom isbrytare och färjor utgjort en väsentlig kapacitet att lägga ut mineringar. Till detta kommer de flesta stamfartyg i marinen som en extra kapacitet.

Namnet Carlskrona

Både fartygsnamnet Carlskrona och uppgiften att genomföra längre resor på världshaven har en lång tradition i marinen. Dagens *Carlskrona* är det åttonde fartyget, som bär namnet. Det första fartyget var nybygge nummer fyra och sjösattes i september 1686 på Trossövarvet. 1694 ändrade fartygets namn från *Carlskrona* till *Göta*. Namnet *Carlskrona* övertogs av örlogsskeppet *Prinsessan Hedvig Sofia*. Fartyget deltog i striderna i Köge bukt mot Danmark 1710. *Göta*, som var ursprungliga fartyget, som bar namnet *Carlskrona*, slopades 1774 och såldes fem år senare och hade därmed en imponerande lång tjänst i flottan.

Carlskrona nummer två var "*Blockhuset Carlskrona*" byggdes 1703 i Dorpart i Estland. Ett blockhus är en form av ett flytande fort eller kanonbatteri. Fartyget föll i fiendehänder 1704.

Fartyg nummer tre är fregatten *Karlskrona Vapen*, som var en inköpt lastdragare, som i juni 1714 byggdes om till fregatt. Även detta fartyg blev kortvarigt i svenska flottan, då hon i maj 1719 erövrades av ryssarna.

1749 sjösattes galären *Carlskrona* som nybygge nr 89. Dessförinnan genomfördes studier utomlands och skillnaden blev, att de svenska galärerna roddes av soldater och inte av slavar. De närmaste åtta åren var hon stationerad i Karlskrona och genomförde bland annat trupptransporter till Pommern. Hon deltog i Pommerska kriget och sedermera förflyttades hon till Stockholm och slopades 1780.

Huckerten Carlskrona fick en kort historia. Huckert betyder lastdragare och hon användes för transporter av last och gods men även som lasaretsfartyg. Hon sjösattes 1754 och uppgift om utrangering saknas, men i uppgifter från 1781 framgår, att hon ingick Norsjöeskadern.

Korvetten *Carlskrona* sjösattes 1841 vid Karlskronavarvet och fick rykte om sig att vara ett mycket gott fartyg och dessutom en snabbseglare. Fartyget var avsett att användas som ett expeditiionsfartyg, främst för besök vid svenska besittningar i utlandet. Fartyget fick många goda vitsord för såväl sin besättning som sina seglingsegenskaper. På sin andra resa besökte hon Havanna och seglade därifrån den 30 april i vackert väder men överraskades av en orkanby på kvällen. Två kanonportar han inte stängas och en stor våg slog in och hon vattenfylldes och sjönk inom ett par minuter.

Jagaren *Karlskrona* sjösattes 16/6 1939 vid Karlskronavarvet och levererades i september 1940 och blev det



HMS Carlskronas fartygschefer under långresorna-utbildningsexpeditionerna 1982-2005.

Fr.v. Göran Oljeqvist, Sten Gattberg, Torsten Nilsson, Gösta af Klint, Gunnar Rasmusson, Erik Thermenius, Anders Hallin, Harald Abramson, Carl Gustav Fransén, Ulf Lublin, Per Ståhl (sittande), Rolf Edwardson, Christer Fredholm, Rolf Blomqvist, Lennart Stenberg, Bengt Ståhl och Lars Thomasson. Saknas på bild Sven Carlsson och Gustaf af Klint. Foto Ingmar Elofsson

sjunde fartyget med namnet Karlskrona. Fartyget engagerades omgående i VK II minerings- och eskorttjänst. 1941 deltog hon i utläggning av Gräsgårdsmineringen utanför sydöstra Öland. Några dagar efter utläggningen gick ett tyskt förband – trots varningar – in i mineringen. Några minsvepare gick först och klarade sig igenom på grund av sitt ringa djupgående, men de tre efterföljande fartygen – varav ett minfartyg – minsprängdes och sjönk.

Karlskrona moderniserades år 1951 med bland annat bättre luftvärn och nästa ombyggnad genomfördes 1962-63, då fartyget blev fregatt. Jagaren/fregatten *HMS Karlskrona* utrangerades 1974.



HMS Carlskrona anlöper hemmahamnen Karlskrona den 6 juni 2005. Vimpeln hemlängtan blåser på styrbordssidan. Längden bestäms av en formel. Från Carlskronas längsta resa jorden runt 1990/91 var den 54 meter lång. Foto Ingmar Elofsson

Materialet är tagit ur en utförligare beskrivning i boken om *HMS Carlskrona* de olika fartygen som burit namnet *Carlskrona*.

Långresornas historik

Långresor på världshaven, utlandsexpeditioner har en lång tradition i den svenska marinen och de första kända är från slutet av 1600-talet, berättar kommendörkapten Christer Fredholm i boken om *HMS Carlskrona*. De först kända långresorna var mer att skyddas svenska kofferdifartyg mot anfall från pirater, som då härjade i Medelhavet och sjöfartsvägarna upp mot Medelhavet. Mellan åren 1689 - 1697 utsändes ett 40-tal svenska konvojer.

År 1785, då Sverige fick sin första koloni i Västindien, blev det för långresefartygen att förse den svenska garnisonen med förnödenheter. I stort sett varje år fram till 1878 sändes en fregatt med förnödenheter till Saint-Barthélemy.

Att skydda svenska fartyg mot sjöröveri och pirater blev en uppgift i mitten av 1800-talet och då främst i Medelhavet. År 1851 - 1853 genomfördes den första jorden runt seglatsen, då fregatten *Eugenie* under befäl av kommendörkapten Christian Adolf Virgin genomförde sin mångomskrivna resa.

Under 1900-talet ersattes segelfartygen av maskindrivna örlogsfartyg. Det kanske mest namnkunniga av dessa var pansarkryssaren *Fylgia*, som 1907 - 1908 under befäl av kommendörkapten Henry Lindberg, sedermera amiral, besökte Nord- och Sydamerika.



Fylgia avlöstes trettio år senare av kryssaren *Gotland* och från 1953/54 var det minfartyget *Älvsnabbens* tur att befara världshaven.

Fram till år 2005 har marinen genomfört åtta jorden-runtseglatser:

- *Eugenie* 1851 – 53
- *Vanadis* 1883 – 85
- *Älvsnabben* 1954/55 och 1966/67
- *Carlskrona* 1986/87, 1991/92, 1994 och 2005

Under 1900-talet och framåt har huvuduppgiften varit kadettutbildning, främst i navigering och sjömanskap och att representera Sverige i olika sammanhang.

HMS Carlskronas långresor

Carlskrona har genomfört långresor och utbildningsexpeditioner sedan den första 1982 - 1983 och det har blivit 22 stycken genom åren fram till 2005. Resornas längd har varierat mellan tre och sex månader och fyra av dem har varit världsomseglingar. Den sammanlagda tillryggalagda sträckan för *Carlskrona* som långresefartyg blev en bit över en halv miljon sjömil, runt 270 olika hamnar besöktes och den längsta resan, 1991 - 1992, varade över sex månader.

Utbildningen på *Carlskrona* bestod av två delar, där befäl och värnpliktiga utbildades till en minfartygsbesättning och i den andra delen, så skulle kadetter utbildas under en utlandsexpedition. Utöver dessa uppgifter skulle också fartyget framföras under gång och underhållas. Besöken i utländska hamnar var vanligtvis tre till fyra dygn. Det blev ofta ett pressat program, vilket innebar att under gång fick ofta dygnets alla timmar utnyttjas, detta för att allt skulle hinnas med. Lördagar och söndagar till sjöss var heller inte vilodagar på samma sätt som i hemmahamn. Under utlandsexpeditionerna var kadettutbildningen prioriterad.

Under resterande del av utbildningsåret deltog *Carlskrona* för sin andra huvuduppgift som minfartyg och deltog i marinens övningar och även i annan verksamhet.

Varje resa har varit händelserik på sitt sätt och episoderna och minnena är både många, säkert både roliga och en del mer dramatiska. *Carlskronas* besättningar har genom åren dokumenterat livet ombord i olika former.

En förändrad värld

Förändrat världsläge och nya uppgifter medförde, att utbildningsexpeditionerna upphörde och efter att fartyget lagts i malpåse 2007 och efter ombyggnad har *Carlskronas* uppgift blivit bland annat som ledningsfartyg för EU:s insats Operation Atalanta år 2010. Insatsen hade som syfte att bekämpa pirater i Adenviken. Efter ytterligare internationella insatser har *Carlskrona* tjänstgjort som underhålls- och ledningsfartyg för 3.sjöstridsflottillen och är livstidsförlängd till 2025. Mer om detta i kommande nummer av Flottans Män.

Foto Ingmar Elofsson

Ingmar Elofsson

Fartygschefer genom åren

Resa år

1982-83
1983-84
1984-85
1985-86
1986-87
1987-88
1988-89
1989-90
1990-91
1991-92
1992-93
1993-94
1994-95
1995-96
1996-97
1997-98
1998-99
2000
2001 och 2003
2004 och 2005

Fartygschef

Christer Fredholm
Lars Thomasson
Sven Carlsson
Gustaf af Klint
Gunnar Rasmusson, Jorden runt (nr 5)
Anders Hallin
Bengt Ståhl
Torsten Nilsson
Rolf Blomqvist
Carl Gustav Fransén, Jorden runt (nr 6)
Gösta af Klint
Sten Gattberg, Jorden runt (nr 7)
Ulf Lublin
Harald Abramson
Rolf Edwardson
Göran Oljeqvist
Lennart Stenberg
Lennart Stenberg
Erik Thermenius, Jorden runt (nr 8)
Per Ståhl



En långvarig tradition i marinen är att hemvändande långresefartyg har en växt med sig hem vilken överlämnas och planteras på Kungsholms Fort. Fartygschefen kommendörkapten Per Ståhl till vänster överlämnar växterna till tjänsteförrättande fortchefen örlogskapten Mats Holm vid hemkomsten 2004. Foto Ingmar Elofsson



HMS Carlskrona lämnar Karlskrona den 13 mars 2013 för nya uppgifter i Adenviken. Mer om denna verksamhet i nästa nummer av tidningen. Foto Ingmar Elofsson

Källor:

Boken *HMS Carlskrona - 20 år på haven under örlogsflagg*
Varvshistoriska föreningen, Karlskrona
Karlskronavarvet
Tidskriften Sveriges Flotta
Eget material och bilder

Mörka kapitel i svenska Flottans historia

Det var i juli 80 år sedan den första av dessa katastrofer inträffade.

Innan jag blev sjömätartekniker, hade jag en kort karriär som stamanställd matros i Flottan. Vid den tiden låg jagaren *Klas Horn* och pansarskeppet *Gustaf V* akterförtöjda intill Bergaskolorna som plattformar för viss utbildning. Pansarskeppets styrbordssida nyttjades även som tilläggningspir.

Klas Horn var en av tre jagare, som sänktes vid det sprängattentat under andra världskriget, som brukar benämnas Horsfjärdskatastrofen. De andra jagarna var *Klas Uggle* och *Göteborg* och de tre låg förtöjda tillsammans vid ön Märsgarn utanför Berga. Det fjärde fartyget i jagardivisionen var *Stockholm*, som vid sabotagetillfället hade turen att befinna sig ute till sjöss.

Vid detta, vårt lands "Pearl Harbor", fick 33 örlogsmän av olika grader sätta livet till och på Märsgarn finns en minnessten med namnen på de omkomna. De tre fartygen kom senare att bärgas, men *Klas Uggle* återkom aldrig i tjänst på grund av de omfattande skador, hon åsamkats. Att som här använda uttrycken attentat och sabotage är vanligt, men egentligen har aldrig hela sanningen kommit fram, eftersom tidsfristen för hemligtstämpeln av någon anledning förlängts.

Även pansarskeppet *Gustaf V* hade något år tidigare (1940) drabbats av en allvarlig katastrof. Det var en explosion i ett pannrum ute till sjöss, där åtta unga män i den tjänstgörande eldarpersonalen dödades direkt. Två andra sjömän blev allvarligt skållade av het ånga, som med stor kraft kom forande ur en fläkttrumma. Båda fördes med minsvepare till sjukhus i Visby, där de ganska snart avled till följd av sina grymma brännskador.



Pansarskeppet Gustaf V på Hårsfjärden 1960-61

En annan tragisk händelse i Örlogsflottans historia är minsprängningen av ubåten *Ulven*, utanför Marstrand våren 1943. Även här krävdes 33 dödsoffer och en minnestavla finns ute vid Vinga. Den ende i besättningen som undkom var en värnpliktig kock, som missat avgången från Nya Varvet, där han suttit i militärarrest för att avtjäna straffet efter någon förseelse.

Att det var så, fick jag bekräftat vid en kontakt med hans yngre bror, efter att denne hade gjort ett inlägg på Facebook, om hur hans far fått ett beklagande telegram från eskaderchefen, som antog att sonen var ombord på den försvunna ubåten. Detta tragiska "dödsbudskap" dementerades i ett telegram några timmar senare, där det meddelades att sonen fanns välbehållen på Nya Varvet.

Bosse från Kolmården

Historia

Färgburkar

Prins Wilhelm var en stor Karlskronavän och besökte örlogsstaden både i sin tjänst vid flottan och som privatperson. Han har också i sina böcker i olika sammanhang skildrat miljöer och episoder i Karlskrona.

Vid ett tillfälle berättade han:

Inför ett kungabesök i seklets början hade landshövdingen anbefallt varvsarbetarna och övriga boende på Björkholmen och Västerudden att måla sina hus i glada färger. Husen var ofta omålade eller möjligen målade

med ett tunt lager rödfärg. I bästa fall var husen målade i pansarbåtsgrått.

Det målades och fejdades på husen med olika färger men endast på den gavel, som vätte mot gatan? Vid ett besök på Västerudden sammanstrålar prinsen med varvsarbetaren Andersson, varvid prinsen frågar:

- Varför målar Andersson bara gaveln mot gatan.
- Jo, deit skau jaug seija prinsen, de gåur inte att fåu ut större bourkar geinom 17:s port, si!

Lokalföreningarna informerar



Region Syd



Karlskrona

Verksamheten i FM Karlskrona har beroende på covid-19 pandemin varit helt inställd sedan årsmötet den 12 mars.

Styrelsen beslutade att vårens aktiviteter: vinprovning respektive stadsvandring samt grillfesten i augusti ställs in. Detta beroende på folkhälsomyndighetens direktiv angående antalet personer per aktivitet, 70+ riskgruppen och avstånd mellan personer.

Inför andra halvåret har vi tre medlemsmöten och julsamkväm i vårt program. Föreläsningen i september om Gribshunden ställs in och flyttas till början av 2021. Vi kommer vid kommande styrelsemöten att ta ställning till om resterande programpunkter kan genomföras beroende på covid-19 situationen och de rekommendationer, som utfärdas för antalet deltagare per aktivitet.

Vi uppmanar våra kamrater att ta del av aktuell information på vår hemsida www.flottansman.se/karlskrona eller kontakta någon i styrelsen.

Stellan Andersson



Malmö

Vi hade vårt årsmöte måndagen den 17 februari, två dagar efter manusstopp till årets första nummer av vår tidning. Därför kom inte vår rapport om detta med i förra numret.

Detta var 2020 års första möte och tillika årsmöte. Som vanligt utsågs Curt Borgenstam till mötesordförande, vilket han tog sig an med van hand, eftersom han gjort det så många gånger förut.

Vi tog oss snabbt igenom alla punkter på dagordningen och Curt klubbade efter varje enhälligt beslut. En del nya valdes in och någon avtackades för lång tjänst, t.ex. JB, som suttit i vår valberedning i många år. Revisorerna hade inget att anmärka på räkenskapsåret och ekonomin för 2020 ser väl bra ut. Efter detta högg vi in på maten och sedan tog vår ordförande Hans Carlsson kommandot och startade ett, eller egentligen två, mycket imponerande och intressanta föredrag.

Det första handlade om att Sverige under kalla kriget faktiskt hade långtgående, mycket hemliga planer, på att bygga atomubåtar! Projekt Neptun! Av bl.a. kostnads-skäl blev det dock aldrig av, men annars var det klart att dras igång. För många av oss var det här helt ny information. Själva reaktorn var bara 3,5 meter hög och kunde leverera ca 7000 hk. Ubåten skulle kunna hålla sig under ytan i flera veckor.

Andra delen handlade om allt, man kan tänkas vilja veta om våra ubåtar. Hans redogjorde för allt, som finns i en ubåt, från

skrovets utformning till den finaste signalspaningsutrustningen. Det blev så mycket intressant information, att ingen behövde fråga om något efteråt. Vi hade fått reda på allt! Mycket imponerande av en verklig veteran inom detta gebit. Vi är mycket glada att ha Hans i vår lokalförening.

Vid detta möte var vi lyckligt ovetande om den kommande pandemin, som tvingat oss att ställa in alla de inplanerade möten, som vi skulle ha under våren. Frågan är hur det blir i höst och vinter?

Stefan Leo



Årsmöte i Malmöföreningen



Västervik

Från mitt vardagsrumsfönster ser jag Blockholmskålet, d.v.s. infarten till Västerviks inre hamn. Det är spännande men emellanåt störande, då jag gärna sätter mig på cykeln och trampar ner till hamnen för att titta på, när fartyget, jag sett, lägger till och få en snabb pratstund från någon i besättningen. Den här gången var det *M/S Vega*, tremastad skonare från Gamleby, som kom in till Västervik. Jag träffade skepparen och redaren Egil Bergström och sade, att jag hoppades han skulle segla in i



Kustbevakningens fartyg Kbv 033 på besök i Västerviks inre hamn

hamnen, som i fornstora dar. Men Egil sade, att det var slut med det och han beklagade, att han inte fick gå in till hemmahamnen Gamleby. Den är nämligen helt avstängd, för att kajen inte är säker. Kajen är på väg ut i viken och därför avstängd för all båttrafik och det är långt ifrån säkert, att den kommer igång igen. Fritidsbåtarna kan använda fritidsbåthamnen, så det kommer fortfarande en del besök. Men bron över strömmen i Västervik har varit avstängd en hel del, så det har ofta blivit stopp där.

Visfestivalen brukar hållas den andra veckan i juli, i Stegeholms slottsruin i Västervik. Den kördes i år också, men förutsättningarna var annorlunda. Tidigare år har läktare byggts upp och man har kunnat ta emot bortemot 2 300 i publiken. Men i år var publiken endast 49 särskilt inbjudna personer, av dem som arbetat med coronapatienter på vårt sjukhus. Visfestivalen vidarebefordrades på nätet och det fanns flera storskrmar vid krogarna nere i fiskehamnen, så man kunde sitta hemma och se festivalen på skärmen.

Besök av Kustbevakningen hade vi också i inre hamnen. Med anledning av Visfestivalen, så hade de extra koll på sjötrafiken. Det var KBV 033, som besökte vår hamn. Speciell uppmärksamhet ägnades åt nykterhet och hastighet. De gick till och med in i Gamlebyviken med sin vattenskoter för att kolla hastighet och nykterhet på dem, som körde

båt och vattenskoter där. Denna övervakning var vi speciellt tacksamma för. Det förekommer en del buskörning just under sommaren i Västervik. Vi har ju flera fina badplatser inne i staden, på Slottsholmen, Breviksbadet och Löggarbergen. Vattenskotarna kör tyvärr ofta både nonchalant och för fort. Uppmärksamheten är det emellanåt si och så med.

Den 5 september har vi blivit inbjudna att delta i en Militärhistorisk träff på Västerviks flygplats. Vi får då informera om vår verksamhet samt ha ett bord med informationsmaterial och försäljning av prylar. Vi har svarat positivt på detta erbjudande och sett över, vad vi har att komma med. Bland annat har vi införskaffat två Rollups för att ge oss uppmärksamhet. Jag har haft god hjälp av Bo och Markus Nord, som gjort underlaget. Med hänsyn till Corona och karantän, så är det väl osäkert om det blir något möte på flygplatsen. Vi får se hur det går.

Vi har ännu ej planerat hur vår egen mötesverksamhet kommer att fungera under hösten. Tills vidare är det dock uppehåll. Vi återkommer med information så snart som möjligt.

Christer Warfvinge



Växjö

I spåren av Covid-19 har Växjöavdelningen gått på sparlåga. Efter mars månads tisdagsträff har alla aktiviteter på vårens program, utom vårstädningen den 14 maj, ställts in.



På bilden syns nio arbetssugna medlemmar (den tionde håller i kameran) som närvarade vid nämnda vårstädning. Tommy Andersson uppvaktades med glasankaret inför sin kommande 70-årsdag.

Då Marinstugan var i stort behov av uppfrysning, har ett litet gäng medlemmar tvättat, skrapat, bytt ut läkt och målat. Stort tack till er, som jobbat ihärdigt för att få vår stuga fin. Tack också till er, som vid olika tillfällen ordnat lunch och fika.

Den 4 augusti hade vi styrelsemöte för första gången sedan mars månad. Vi beslutade då att ställa in även höstens aktiviteter. Däremot siktar vi på att kunna genomföra Lille-Jul den 5 december. Den 6 oktober drar vi igång lite försiktigt med tisdagsträffarna, med kaffe och fralla. Att fortsätta hålla avstånd är en självklarhet. Vid styrelsemötet uppvaktades Alf Hedebeck med glasankaret då han i sommar fyllt 70 år.

Annelie Sandgren





Sommaren lät vänta på sig till augusti, då den dock kom med besked. Men vad gäller normal verksamhet i Marinstugan, så börjar det bli allt jobbigare att stå ut med avsaknaden av aktiviteter där och träffa kamraterna på normalt sätt. Man får väl ge sig till tåls. Några av oss samlas dock fortfarande på onsdags- och söndagsförmiddagarna för att diskutera läget runt om i världen, hur det var längre tillbaka i vår och örlogsflottans historia och framförallt vad framtiden kan ha i beredskap för oss.

För att vi ska kunna rekrytera nya yngre medlemmar så behöver vi få marina förband med hemort i Göteborg och Västkusten på plats. Vi kommer från FM Göteborg framöver försöka spegla det planerade amfibieförbandets uppbyggnad och planer genom artiklar i kommande nummer av Flottans Män.

Amfibieförband är ju bra men räcker naturligtvis inte – fartygsförband är ett måste. Eskortfartyg, minröjningsenheter, stödfartyg, ubåtar och marinflyg samt en modern



På bilden syns från vänster: Jan Eric Knutas, Kjell Åsberg (som räcker upp handen – troligen för en kommentar), Tore Nyblom, Leif Lindenhag, Per-Olof Eriksson, Carlaxel Benholm, Alf Martinsson, Rolf Gamborg och Gunnar Ekblad.

Fotograf - med påtaget mun-skydd (förstås) – Lars-Erik Uhlegård

örlogshamn i Göteborg erfordras. Detta kräver vi i föreningarna inom västra regionen. Ja sådan tankar diskuteras bland annat.

För att ge läsarna en inblick i nuvarande situation bifogas en bild från Marinstugan vid ett söndagsmöte där viktiga diskussioner pågår om såväl världsproblem som detaljer inom föreningen.

Vi konstaterar, att det går åt många en-

gångsmunskydd för att vi ska kunna vara i paritet med omgivande länder och det är särskilt besvärligt att äta ärtsoppa med munskydd påtaget.

Gör som vi, håll avstånd, men munskydd är, redan vid kaffedrickning ett problem.

Hälsningar från Väst.

Lars-Erik Uhlegård



Jönköping

Jag vill påstå att ”We are still together, still going strong”. Trots tuffa Coronahot ibland oss, så upplever vi i gemenskap vårt motto Kamratskap, Örlogstraditioner och Sjöförsvar. Detta genom att vi har en digital dialog via berättelser i regelbundna e-postsändningar från och till medlemmar i vår lokal-förening.

Vår nästa sista fysiska träff blev vårt ordinarie öppna styrelsemöte den 22 januari i Jönköping, då vi tog beslut om bland annat vår Grännaresa samt besök hos vårt värdförband FömedC, Försvarsmedicincentrum i Göteborg. Ett avtal är nu i vardande.

Ännu inte särskilt bekymrade om kommande pandemi, träffades vi senast vid årsmötet i Domsand Bankeryd Jönköping den 11 mars.

Flottans Män Karlstad har sänt oss sin tidning *Dykdalben* som PDF-fil, vilken distribuerats till medlemmarna och blev en uppskattad läsning.

En annan berättelse blev redogörelsen för kollisionen mellan *Stockholm* och *Andrea Doria* 1956 utanför *Nantuckets* fyrskepp. Hur gick det sedan? Röster höjs för att få veta!

”Från vanligtvis välunderrättad håll” är en rubrik på information från min FRA-kontakt sedan tiden på *HMS Orion*. Här blir våra medlemmar väl informerade med

tidiga marina nyheter från vår granne i öster.

Vår medlem Jan Nilsson bidrar med spännande berättelser från bland annat briggen *Atlas* med last från Rio de Janeiro, navigering i is vintern 1835, som slutade med grundstötning vid sökande av nödhavn på Karlskrona redd. Han berättar vidare om krigsseglarna, handelsflottans sjömän under andra världskriget. Vi kan få tips om intressanta filmer. Så gav exempelvis Leif Aljered oss en vink om att se *Varships* och vidare hur *M/S Braheborg* drabbats av propellerhaveri och sågs drivande ute på Vättern

meddelar Per-Åke Strandsäter, som också ger oss länk till ”Världen största sjöslag” och berättar om skillnaden mellan *Rent skepp* och *Klart skepp* på *HMS Älvsnabben*.

Dessa rader är ett exempel på vår ”digitala gemenskap”, som sänds som grupp-mail till alla i ”Gänget”. Alltid något på gång! Med denna e-postkontakt håller vi i Flottans Män Jönköping gemenskapen på en säker sparlåga i väntan på bättre tider.

Måns Suneson



Några av medlemmar samlade vid årsmötet. Föredragshållaren Jan-Olof Moberg i mitten



Varberg

Vilken konstig sommar. Av kända skäl är all föreningsverksamhet inställd, så även hos oss i Flottans Män i Varberg. Det verkar fortfarande väldigt osäkert, när vi kan ta upp verksamheten igen. Men vi i styrelsen är beredda, när restriktionerna lättar.

Vad har då hänt denna händelselösa sommar, jo, så gott som ingenting. Vi har haft några styrelsemöten per telefon, där det absolut viktigaste har avhandlats. Det mindre viktiga har fått vänta. Det är ju litet konstigt och ovanligt att ha telefonmöten.

Men den 13 augusti samlades vi i en trädgård för styrelsemöte, givetvis följande myndigheternas alla rekommendationer för social samvaro.

En till synes oväntad effekt har corona haft för vår ekonomi. Den har aldrig varit så god som idag. Det är inte så konstigt, när man tänker efter. Medlemmarna hann betala in sina medlemsavgifter, bidrag från sponsorer och värdförband kom in, men vi har inte haft några kostnader för medlemsarrangemang.



Styrelsemöte i det fria med av myndigheterna påbjuden social distans

Vi ser verkligen fram emot att få använda våra ekonomiska medel till medlemmarnas fromma.

Vad hösten kommer att innebära, vet vi i skrivande stund inget om. Vi i styrelsen är beredda att sjösätta ett intressant program, så fort som restriktionerna lättar, med stor sannolikhet först nästa år. När det är dags kommer vi att förutom via mail kommuni-

cera detta på vår hemsida. Gå gärna in och titta på den. Här finns bilder och dokumentation från de senaste årens händelser.

Se flottansman.se/varberg

Vid pennan

Karl Henrik Weddig



Ängelholm

Vid vårt traditionsenliga korum söndagen den 5 juli blev vår mångårige medlem Gunnar Gunnarsson medaljerad. Dagen till ära hade vår förbundsordförande Örjan Sterner kommit till Ängelholm för att överrätta medaljen. Vi hade hemlighållit detta för Gunnar, så han blev helt överraskad och överrumplad.

En trumpetare, Kenneth Marbäcken, från Hemvärnets/F10 Musikkår blåste en fanfar, när Gunnar erhöLL Ankarmedaljen.

Vårt korum förrättades i Kajutans trädgård av församlingspedagog Gusten, Mats Gustavsson, varvid några sommarsalmer sjöngs. Vi var cirka 20 deltagare, som serverades kaffe med kakor, som kryddades med några regnstänk och lite friska vindar. En journalist och en fotograf från vår tidning HD uppmärksammade vårt speciella arrangemang och kom dagen efter med ett trevligt reportage i tidningen.

Sven G Persson

Vår medlem Gunnar Gunnarsson, 96 år hedrades med Hedersankare i guld



Från redaktionen

Som ni säkert sett, är antalet inskick från lokalföreningarna mycket färre än vanligt. Det var inget annat att vänta, när sågott som all verksamhet legat nere p.g.a. rådande pandemi.

Vi hoppas alla, att vi snart ska vara tillbaka i vanliga gängor och att föreningarna får kontakt med sina medlemmar.

I detta sammanhang vill vi sända en vädjan. Vänta inte till sista dagen (den 15) med era rapporter. Vi börjar med nästa nummer redan, när tryck av tidskriften pågår. Det är inte så, att vi startar arbetet den 15 i aktuell månad utan då ska tidningen i princip vara klar för tryck.

Ta hand om er!

Olle och Dag

Födelsedagar Vi hyllar



95 år född

1925-11-05 Hans Wedin UPPSALA
1925-12-08 Bengt O'Konor STOCKHOLM

90 år född

1930-10-02 Kjell Jansson LYCKEBY
1930-11-04 Gunnar Sandberg VÄSTERVIK
1930-11-11 Lars-Ivar Centerfalk GÄVLE
1930-11-14 Martin Lundberg BILLDAL
1930-12-07 Thorleif Forford VÄSTERÅS
1930-12-24 Olle Nordström ENSKEDE GÅRD

85 år född

1935-10-09 Kaj Lindahl TRELLEBORG
1935-10-16 Evert Tryding STOCKHOLM
1935-10-18 Sten Åke D-Son Johansson OBBOLA
1935-10-21 Erik Sigfeldt MÖLNDAL
1935-10-28 Leif Roland Strinde HÄGERSTEN
1935-10-29 Jan Wikberg ÖSTERSUND
1935-10-31 Gustaf Taube LIDINGÖ
1935-11-01 Folke Ansén VISBY
1935-11-29 Rolf Pihlgren NORRTÄLJE
1935-12-01 Klas Freij KARLSKRONA
1935-12-02 Jarl Kihlberg GÖTEBORG
1935-12-07 Arne Palm NÄTTRABY
1935-12-08 Ingemar Löv SKILLINGARYD
1935-12-08 Nils-Georg Folkesson VÄXJÖ
1935-12-09 Leif Åke Andersson SKÖNDAL
1935-12-10 Bengt Höglund SIMLÅNGSDALEN
1935-12-18 Bror Wahlberg VÄSTERHANINGE

80 år född

1940-10-02 Erik Wahlund NYNÄSHAMN
1940-10-04 Lennart Kinnander BORGHOLM
1940-10-15 Edmund Ströbaek HALMSTAD
1940-10-19 Rolf Bondesson ÄLMHULT
1940-10-26 Lars Öhman HÄRNÖSAND
1940-11-12 Gunnar Pettersson STOCKHOLM
1940-11-15 Janne Kjellsson JORDBRO
1940-11-26 Sylve Lorentsson HALMSTAD
1940-11-27 Gunnar Feldt LINKÖPING
1940-12-07 Bo Rex GÖTEBORG
1940-12-07 Stig Wessman HUDDINGE
1940-12-08 Per-Olof Turesson VARBERG
1940-12-13 Hans Josefson STYRSÖ
1940-12-14 Bert Ågren KARLSTAD
1940-12-15 Mats Karlsson KARLSKRONA
1940-12-23 Bo Asplund ÖSMO
1940-12-23 Jan Broström V FRÖLUNDA
1940-12-26 Knut Andersson KARLSKRONA

75 år född

1945-10-06 Britt-Marie Thorström GRÄDDÖ
1945-10-06 Tommy Mårtensson RÅÅ
1945-10-08 Bengt Norman KARLSHAMN
1945-10-09 Bernth Johansson ÅBY
1945-10-09 Erling Andersson SKÄRHOLMEN

1945-10-11 Claes-Magnus Ehnemark SOLLEFTEÅ
1945-10-14 Åke Magnusson NORRKÖPING
1945-10-21 Kenneth Svensson VÄXJÖ
1945-10-23 Margareta Björk STOCKHOLM
1945-10-24 Sven-Göran Blanch HELSINGBORG
1945-10-25 Stellan Nilsson HALMSTAD
1945-10-27 Hans Johnsson KARLSKRONA
1945-10-29 Ulf Almljung V FRÖLUNDA
1945-10-30 Erik Finander VÄXJÖ
1945-11-01 Rolf Sander FILIPSTAD
1945-11-01 Roy Johansson SUNDSVALL
1945-11-02 Lars Bergström LANDSKRONA
1945-11-02 Leif Nilsson TRELLEBORG
1945-11-04 Olle Moberg KARLSKRONA
1945-11-05 Anders Rick FÖRSLÖV
1945-11-05 Ann-Kristin Holm GÖTEBORG
1945-11-06 Lars Hedin TRELLEBORG
1945-11-11 Christer Runesson KARLSHAMN
1945-11-15 Bengt Ohlsson KARLSHAMN
1945-11-18 Jan Rydnert HAVERDAL
1945-11-21 Bruno Holm HÖÖR
1945-11-26 Kjell Södergren YXLAN
1945-11-27 Freddy Lind ÖREBRO
1945-11-30 Paul Franke LYCKEBY
1945-12-04 Thomas Nordling STOCKHOLM
1945-12-05 Lennart Olsson MÖLNDAL
1945-12-05 Ragnar Westblad GÖTEBORG
1945-12-05 Sven Olof Remen VÄXJÖ
1945-12-06 Stephan Bladh TRELLEBORG
1945-12-08 Stig-Göran Björkman JÄRFÄLLA
1945-12-11 Lars-Olof Carlsson TRELLEBORG
1945-12-11 Ulf Henriksson JOHANNESHOV
1945-12-14 Robert Hellsten DANDERYD
1945-12-14 Sven Andersson ARVIKA
1945-12-15 Dick Jönsson GÖTEBORG
1945-12-18 Anders Hoberg HELSINGBORG
1945-12-18 Roland Berg TYRESÖ
1945-12-26 Bo Harmby Hansson SKANÖR
1945-12-29 Jan Johansson EDSBRO

70 år född

1950-10-06 Bo Wetterlöv NYVÅNG
1950-10-09 Kjell Lundgren UPPSALA
1950-10-12 Per Hammerby GETINGE
1950-10-17 Roland Claesson KALMAR
1950-10-20 Kjell-Åke Nilsson TRELLEBORG
1950-10-22 Helge Rooth ÖREBRO
1950-10-29 Rolf Ström NORRTÄLJE
1950-11-02 Tommy Claesson VALDEMARSVIK
1950-11-03 Lars-Gunnar Hansson TRELLEBORG
1950-11-26 Olle Egnér SOLLENTUNA
1950-12-03 Roger Lundberg GRIMETON
1950-12-05 Eugen Charysczak VISBY
1950-12-13 Thomas Abrahamsson STOCKHOLM
1950-12-15 Rickard Grügiel ALVESTA
1950-12-20 Lorents Eriksson HÄRNÖSAND
1950-12-22 Kent Arvidsson HENÅN
1950-12-27 Anders Bergeneck HALMSTAD

65 år född

1955-10-01 Mikael Wendel JOHANNESHOV
 1955-10-16 Jan Lennart Erdefelt KARLSKRONA
 1955-10-27 Lars-Johan Svensson KARLSHAMN
 1955-10-31 Bengt Wastesson SANKT ANNA
 1955-11-04 Martin Persson SUNDSVALL
 1955-11-15 Sören Schjölin VÄXJÖ
 1955-11-19 Lars-Gunnar Karlsson LYSEKIL
 1955-11-21 Christer Florén FARSTA
 1955-11-29 Ingemar Elf KRISTINEHAMN
 1955-12-03 Keith Blinkfyr LYSEKIL
 1955-12-04 Nils-Göran Gustavsson TRENSUM
 1955-12-09 Lennart Nilsson STOCKHOLM
 1955-12-18 Göran Larsson JOHANNESHOV
 1955-12-18 Per R Hedström VÄSTRA FRÖLUNDA

60 år född

1960-10-09 Bo Lennarth SUNDSVALL
 1960-10-23 Staffan Engelbrektson SOLLENTUNA
 1960-10-30 Saul Maltzeff VÄXJÖ
 1960-11-10 Ingvar Berndtsson SÄVE
 1960-11-11 Jan Sjölander JÄRNA
 1960-12-27 Nils Karlsson MOTALA

50 år född

1970-10-01 Richard Sandström SOLNA
 1970-10-03 Carl Stenport SALTSJÖBADEN
 1970-10-17 Robert Winton JÄT
 1970-11-15 Warwick Tucker UPPSALA
 1970-11-26 Thomas Westerberg MÖRKÖ
 1970-12-09 Jonas Lindskog VALLENTUNA
 1970-12-12 Stefan Karlsson OSKARSHAMN
 1970-12-17 Anders Andersson SÖDERTÄLJE
 1970-12-23 Måns Åman BAGARMOSSEN

30 år född

1990-10-27 Stefan Larsson SKOGÅS
 1990-10-28 Mikael Hurtig NYKVARN
 1990-11-20 Erik Rydell SKARPNÄCK

Nya medlemmar

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

Halmstad

Oscar Ahim
 Roger Andersson
 Pierre Nilsson

Härnösand

Gunnar Fernlund

Karlshamn

Anders Dalstam
 Bengt Folin

Karlskrona

Anders Björk

Lysekil

Alexander Wikander

Nynäshamn

Tonny Hillberg
 Niclas Stang

Stockholm

Mikael Comstedt
 Sofia Ek
 Anders Hellgren
 Christer Hugo
 Peter Hultin
 Marcus Hultqvist
 Daniel Isaksson
 Torbjörn Karlsson
 Lotta Ljungberg
 Axel Resvik
 Elin Rosenberg
 Malin Turander
 Alex Wallstén
 Petter Weren

Södertälje

Dan Yderström

Västervik

Per Grönwall

Västerås

John Dahlberg

Ängelholm

Kenneth Marbäcken
 Lennart Nordegren
 Leonard Steen Lembke

Avlidna kamrater

Björn Ahlman NYNÄSHAMN

Född den 26 december 1939 Avliden den 10 maj 2020

Ingemar Aronsson FARSTA

Född den 16 juni 1937 Avliden den 10 maj 2020

Björn Ericsson ASARUM

Född den 7 oktobr 1935 Avliden den 19 juli 2020

Kurt Gustavsson ÄNGELHOLM

Född den 18 juni 1928 Avliden den 7 april 2020

Olof Håkansson KARLSKRONA

Född den 19 december 1928 Avliden den 19 juni 2020

Gurli Johansson KVISSLEBY

Född den 14 november 1945 Avliden den 28 juli 2020

Karl-Erik Johansson VÄSTERVIK

Född den 18 sptember 1934 Avliden den 16 juli 2020

Kjell Jönsson HALMSTAD

Född den 4 januari 1944 Avliden den 20 juli 2020

Lars Jönsson HALMSTAD

Född den 17 maj 1946 Avliden den 26 juli 2020

Dag Kruuse Af Verchou HALMSTAD

Född den 24 augusti 1942 Avliden den 9 juni 2020

Ray Lundström KVISSLEBY

Född den 8 maj 1955 Avliden den 7 juni 2020

Rolf Meander HÄRNÖSAND

Född den 5 juli 1938 Avliden den 6 juni 2020

Bertil Nilsson KARLSKRONA

Född den 9 augusti 1933 Avliden den 23 juni 2020

Christer Thylén VAREKIL

Född den 13 augusti 1950

Peter Wikteliuss KARLSTAD

Född den 8 juni 1946 Avliden den 12 juni 2020



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

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



Kjell Jönsson in memoriam

Kjell föddes 4 januari 1944 i Halmstad och gick sina grundläggande skolår på Fredriksvallsskolan och Högre Allmänna Läroverket. Han började sin militära utbildning i Karlskrona som minmatros. Efter utbildningen tjänstgjorde han många år på minsvepare och bodde sedan i Ösmo, då han arbetade på Musköbasen. Med tiden gick han över till att tjänstgöra på isbrytare och var under flera år fartygschef på Ale, som vintertid oftast bröt is i Vänern.

Örlogskapten Kjell Jönsson avled den 20 juli 2020 efter en kort tids sjukdom. Han sörjes närmast av sina tre barn Ann-Charlotte, Magnus och Cecilia samt barnbarn och barnbarnsbarn. Han bortgång innebär en förlust för alla marin-historiskt intresserade bland annat i Flottans Mäns och Klubb Maritims lokalavdelningar i Halmstad.

Kjell återvände till Halmstad och fortsatte efter sin pensionering att arbeta till sjöss både i handelsflottan och på Röda Bolaget. Hans kunskaper kom väl till pass vid nybyggnation av isbrytare och supplyfartyg där han blev anlitad som expert på teknisk utrustning.

Kjell var under många år verksam i Flottans Män som ordförande och i Klubb Maritim som styrelseledamot. Han var klok ledarfigur och en effektiv "doer" som fick saker gjorda. Han var också en mycket uppskattad föreläsare om maritima ämnen. Kjell hade en rik erfarenhet att ösa ur och forskade alltid vidare i litteratur och artiklar om de ämnen, han skulle tala om. Som pedagog var han mycket skicklig och fångade publiken med hjälp av personliga berättelser och välgjorda presentationer med ett ofta unikt bildmaterial.

Vi som hade förmånen att lära känna Kjell upplevde honom som en stark personlighet med tydliga åsikter i olika frågor. Bakom en ibland lite reserverad yta fanns alltid glimten i ögat samt en stor portion humor och värme. Halmstads sjöfartshistoriska föreningar har förlorat en mycket uppskattad medlem

Ulf Ängemo
Flottans Män

Anders Bergenek
Klubb Maritim

Kontaktmän i förbundsstyrelsen och lokalföreningar

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

Förbundsstyrelse och kansli

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

Region Nord

Representant i förbundsstyrelsen: Cawe Johansson

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

Region Mitt

Representant i förbundsstyrelsen: Krister Hansén

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

Region Syd

Representant i förbundsstyrelsen: Göran Löfgren

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

Region Väst

Representant i förbundsstyrelsen: Lars-Erik Uhlegård

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

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



2022 fyller vår flotta 500 år



Foto Dag Åshage



Fortparken på Kungsholms fort i Karlskrona är känd för sina unika växter. Från början var platsen fortets exercisplats. Parken anlades 1878 av fortifikationskaptenen G A Bergman. Flottans långresefartyg tog hem till Sverige vissa rariteter, men många av växterna är importerade. Tyvärr försvann många av växterna under andra världskrigets kalla vintrar. År 1978, 100 år efter parkens anläggning, återupptogs traditionen med att flottans långresefartyg tog "hem" unika växter. Denna tradition pågår än idag och idag är det skonerterna Gladan och Falken, som står för traditionen. Foto Peter Glimvall