

FLOTTANS MÄN

KAMRATSKAP

ÖRLOGSTRADITION

SJÖFÖRSVAR

Nr 4 2019



FLOTTANS MÄN

Tidskrift för Flottans Mäns Riksförbund

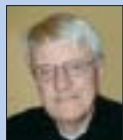
Nr 4 dec 2019

Årgång 85

ISSN 0015-4431



Förbundets Högste Beskyddare:
AMIRALEN H.M KONUNG CARL XVI GUSTAF
Rikshedersordförande:
Jens Nykvist
MARINCHEF



REDAKTÖR OCH ANSVARIG UTGIVARE:

Olle Melin - bmelinolle@gmail.com

Tel 070-530 01 77

Författarvägen 9, 371 63 LYCKEBY



GRAFISK FORMGIVNING:

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

Tel 0708-322 813

Fasanvägen 4, 373 83 RÖDEBY

TRYCKERI: Printfabriken, Karlskrona

PRENUMERATION:

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

Kostnad lösnummer 60 kronor.

ANNONSER:

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

Epost: annelouise.froding@gmail.com

Kontakta Bo Schagerberg

Epost: bo.sch@bredband.net

070-521 44 39

KANSLI:

Teatergatan 3, 111 48 Stockholm

Tel: 076-7786870

Öppet tisdagar 09-16

Internet: www.flottansman.se

Adress e-post: riksforbundet@flottansman.se

PLUSGIRONUMMER:

Riksförbundet: 5 88 19-4

Stora Tratten 35 80 22-2

FLOTTANS MÄNS RIKSFÖRBUND

Ordförande: Kommendör Örjan Sterner

Tel: 070-627 53 97

V.ordf: Örlogskapten Göran Löfgren

Tel: 070-495 80 14

Sekr och informationsansvarig:

Elektroingenjör Bo Schagerberg Tel: 070-521 44 39

bo.sch@bredband.net

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
Julhälsning CM	4
Uppdrag HMS Belos	5
Örlogsfartyg och en representant för Sverige	6
Swenex 19	7



Vad en gammal bild kan berätta	8
Invigning av Marinstaben	10
Kursmanual Flaggvakt	14-15
Symposium 2019	18-19
En marin för Sverige fortsättning	20-21
Navy Fieldex 2019	22-23



T122 HMS Sirius jubileumsträff	26-30
--------------------------------	-------



Ubåtsutställning på Marinmuseum	34-35
Nya böcker	36-37
KSRR under Kalla kriget	40-41
Nätverket Sveriges Militärhistoriska Arv	42-43
Föredrag om F W von Otter	46-47



Lokalföreningar	48-59
-----------------	-------

Omslagsbild:

Veteranfartyget 121 Spica till sjöss

Nummer 1 2020 utkommer i mars. Manusstopp den 15 febr

Vår ordförande har ordet

Denna höst har inneburit ett intensivt arbete för vårt kansli med bland annat förberedelser och genomförande av vårt tredje symposium, som denna gång behandlade Åland och vårt försvarssamarbete med Finland. Symposiet följdes som vanligt av en lokalföreningskonferens dagen efter. Symposiet förlöpte väl och redovisas fylligt längre fram i tidskriften.

Lokalföreningskonferensen genomfördes denna gång i konferensen på Örlogshemmet och samlade 15 av totalt 25 lokalföreningar, en i mitt tycke klen anslutning.

En arbetsgrupp har bildats under ledning av ordförande för lokalföreningen i Karlskrona och med ledamöter från våra övriga regioner. Uppgiften är att komplettera Flagg och Heders med profilprogram och reviderade flaggvaktsrutiner samt eventuellt omarbete dokumentet till ett generellt policydokument.

Lars Elofsson, Kristianstad höll en intressant genomgång av möjligheterna till rekrytering via Facebook och visade den framgångsrika sidan "Vi som legat i Flottan". Facebook ger många möjligheter att synas och att göra oss kända.

Som ett led i vår marknadsföring har vi tagit fram ett utkast till ny rekryteringsbroschyr, som nu sänts ut till lokalföreningarna på remiss.

Nordiskt marint kamratmöte (NMK) genomförs vartannat år. Under 2020 är Danmark värdland och mötet genomförs 12–15 juni i Korsör. Vi skall vara värdar vid NMK 2022. Vi har utsett Karlskronaföreningen som ansvarig för värdskapet.

Beträffande stadgefrågor har förbundsstyrelsen beslutat, att de ändringar i 2018 års stadgar, som beslutades vid riksårsmötet 2019, skall träda i kraft omgående och har nu lagts ut på hemsidan. Ytterligare ett antal smärre ändringar har föreslagits, vilka har sänts ut på remiss till samtliga lokalföreningar med yttrande senast 15 februari 2020. I sammanhanget kan nämnas, att Ny-näshamn-föreningen och Region mitt föreslagit, att en särskild stadgekommitté skulle utses.

Förbundsstyrelsen har inte ansett detta nödvändigt. Jag föreslår, att de lokalföreningar, som ser brister i eller har synpunkter på stadgarna, inkommer med konkreta ändringsförslag före den 15 februari 2020.

Kansliet arbetar oförtrutet med att skapa underlag till jubileumsboken "Marinen 500 år" och är i det närmaste färdiga.

Som jag tidigare har nämnt, är marinstaben återuppstånden och placerad på Muskö. Uppbyggnad och utflyttning sker succesivt. Den 24 september genomfördes en återinvigning av Musköbasen, på dagen 50 år efter den första invigningen. Anläggningen och området har

emellertid aldrig varit helt nedlagt. Varvsproduktionen har varit i gång, även om det varit på en blygsam nivå. Sjöövervakningsförbundet har fungerat hela tiden.

Vi har under hösten fått uppleva de negativa konsekvenserna av att inte ha någon materiell uthållighet i ett flertal sjukvårdsområden. Man har tillämpat "just in time" principen i allt för hög utsträckning, vilket inneburit att flera sjukhus, till och med universitetssjukhuset i Uppsala, fått ställa in operationer på grund av materiellbrist. Detta understryker behovet av att återupprätta ett utvecklat och väl sammanhållet totalförsvar med effektiv ledning, som kan fastställa uthållighetskraven för samtliga delar av totalförsvaret. Ett bra steg på vägen är totalförsvarsövning 2020 (TOFÖ20), där planeringen nu pågår för fullt.

Den 15 november lämnade Försvarsmakten in sin konsekvensanalys av försvarsberedningens förslag. I regeringens budgetarbete under hösten framkom dels, att försvarsministern accepterade beredningens förslag och slutsatser i sin helhet och att man nu var beredd att finansiera förslagen med 20 mdr kr under perioden 22–25, således 5 mdr kr per år, gott och väl. Men, den prisuppräkning på 2%, som är nödvändig för att värdesäkra budgeten, ströks av finansdepartementet. Omedelbart uppstår då ett hål i försvarsekonomin på beräknat 15 mdr kr, vilket innebär krav på hårda omprioriteringar för att inte på nytt stå med stora svarta hål.

Oavsett allt detta är det helt nödvändigt att planera in ny- och ombyggnadsprojekt på vårt viktiga nybyggnadsvarv i Karlskrona. Varvet är en nödvändig förutsättning för att vi skall kunna utveckla, producera och underhålla kvalificerade stridsfartyg. Staten har förmått SAAB att investera stora summor i varvets infrastruktur, vilket gett till resultat, att vi nu har ett varv i toppklass med världsunika kunskaper.

Vi behöver komma i gång med modifieringen av den tredje Gotlandsbåten, projektering av nytt ytstridsfartyg och modifiering av Visbyklassen nu!

Slutligen vill jag önska er alla en riktigt god och avkopplande jul- och nyårshelg.

På återseende 2020!

Olof Skerfving



CM julhälsning till Flottans Män

Arade Flottans Män! I min förra julhälsning till er avslutade jag med att berätta om, att Försvarsmaktsledningen var under stor förändring och att ett nytt förband, Marinstaben, skulle etableras den 1 januari 2019 med lokaliseringsort Muskö. Detta har under året skett. Den 30 september invigdes Marinstaben under pompa och ståt, samma dag som Musköbasens 50-årsdag. Den nya organisationen nu har varit igång i nästan ett år och det går att konstatera, att etableringen av Marinstaben ger den handlingsfrihet, som är nödvändig för att stärka förmågan att leda de marina förbanden i fred, kris och krig.

Tillväxt är ett begrepp, som sammanfattar året 2019. Tillväxt är en förutsättning för att kunna öka uthålligheten och möta morgondagens utmaningar.

Försvarsmakten lämnade 15 november in sin analys av Försvarsberedningens slutrapport *Värnkraft* till regeringen. I dessa föreslagna åtgärder förstärks marinen med bland annat en återetablering av Amfibieregementet i Göteborg. Amfibieförbanden på västkusten skulle tillsammans med andra marina enheter och krigsförband ordentligt förstärka försvaret av en av Sveriges viktigaste infallsportar för förnödenheter och vår förmåga till värdlandsstöd. I de föreslagna åtgärderna ingår därutöver även, att numerären ubåtar på sikt ökar till fem, en halvtidsmodifiering av Visbysystemet, som även omfattar införande av luftvärnsrobot, anskaffning av nya ytstridsfartyg, livstidsförlängning av minröjningsfartyg av Kosterklass och utveckling av ett sjörörligt logistikkoncept.

Försvarsberedningens rapport och Försvarsmaktens svar är ett viktigt steg för att öka den militära förmågan och stärka försvaret i Sverige. De föreslagna åtgärderna skulle stegvis öka marinens förmåga till uthållighet, tillgänglighet och operativ förmåga väsentligt. Tillväxt handlar dock om mer än att öka antalet förband och öka uthålligheten på våra system. Rygggraden i all vår verksamhet är personalen. Kompetent personal behövs för att kunna öka produktionskapaciteten, vilket ger en ökad operativ effekt. För att klara av att möta behovet av det ökade antalet rekryter kommer t.ex. Kungsholmsfort utanför Karlskrona åter att öppnas för värnpliktsutbildning.

Ett annat viktigt begrepp, som kan användas för att beskriva viktiga händelser under verksamhetsåret 2019, är *tillsammans*. Under året har flertalet viktiga steg genomförts för att fördjupa olika samarbeten. En del av strategin för att öka totalförsvarsförmågan är att effektivisera användningen av Sveriges maritima resurser. Under den marina övningen SWENEX fördjupade t.ex. marinen och Kustbevakningen sitt samarbete. Våra internationella samarbeten har fortsatt fördjupas under 2019



*Chefen för marinen Jens Nykvist
Foto Hampus Hagstedt Försvarsmakten*

och då främst med Finland och USA. Förvarssamarbetet med Finland fortsätter att vara en av våra viktigaste prioriteringar och tillsammans stärker vi förmågan att ha kontroll och kunna verka i Östersjön.

I det kanske lite mindre perspektivet kan meddelas, att alla båtfarare på västkusten, som passerar Tjurholmsgrund Styrbordsprick utanför Strömstad får rätta upp sina sjökort. Jag kan gladeligen berätta att den fått ett nytt välförtjänt namn, Anselm, röjdykarnas egna skyddshelgon. Röjdykarna har genomfört den klassiska roddtävlingen mellan Skredsvik och Tjurholmsgrund Styrbordsprick sedan 1972, och genom god myndighets-samverkan mellan Försvarsmakten och Sjöfartsverket kommer det nya namnet på pricken att synas i sjökorten framöver!

Avslutningsvis vill jag passa på att gratulera de Flottans Mänföreningar, som har firat jubileumsår under 2019. Ett stort grattis till föreningarna i Halmstad och Lysekil som firat 80 år, Varberg som firat 70 år och Karlstad/Värmland, som har firat 10 år. Flottans män gör ett viktigt arbete för att bevara, sprida och föra våra traditioner vidare.

Tack för ert engagemang!

Jag önskar er alla en riktigt God jul och ett Gott Nytt 2020!

Jens Nykvist



*Svenskt och finskt örlogsfartyg
Foto Hampus Hagstedt Försvarsmakten*

Kanonuppdrag för HMS Belos

Sedan 1981 har årliga marinarkeologiska undersökningar av regalskeppet *Kronan* genomförts i Kalmar läns museums regi. Mer än 35 000 föremål har bärgats, däribland 44 bronskanoner. De sista kvarvarande pjäserna väntar nu på att återigen få se dagens ljus efter 343 år på Östersjöns botten. *Kronan* sjönk den 1 juni 1676 i ett sjöslag mellan den svenska och den förenade dansk-nederländska flottan under Skånska kriget. 800 av den 850 man starka besättningen omkom i slaget.

Den gångna sommarens marinarkeologiska undersökningsarbete på regalskeppet *Kronans* vrakplats fokuserade på undersökningar av de ytliga fyndlagren i anslutning till de tre kvarvarande bronskanonerna på vrakplatsen. I samarbete med Försvarmaktens dykeri- och ubåtsräddningsfartyg *HMS Belos* genomfördes under en vecka ytterligare friläggning samt bärgning av en av kanonerna.

”Det var intressant och roligt att få stödja Kalmar läns museum med denna uppgift, något jag även har engagerat mig i på min fritid. Det är alltid roligt, när våra övningsdykningar förläggs någonstans, där det behövs – och i och med att det är ett gammalt fartyg tillhörande flottan, känns det extra speciellt”, säger Jerry, dykare på *HMS Belos*.

Kanonen kommer nu att förvaras i ett vattenkärll på Kalmar läns museum i väntan på restaurering.

Rebecka Signäs



Bronskanonen bärgas



Dykare i arbete med surrad kanon



Dykare och besättning på HMS Belos akterdäck

Foto: Andreas Sannerman/Försvarmakten

Örlogsfartyg och en representant för Sverige

I alla tider har örlogsfartyg använts, förutom sin traditionella roll, även för att representera landet och främja diplomati och handel. Besättningen på korvetten HMS Nyköping växlade mellan dessa båda roller, då de gick från skarp sjöövervakning till representation i Köpenhamn och tillbaka inom loppet av några timmar.

Marinen bedriver sjöövervakning av det svenska sjöterritoriet varje dag och dygnet runt. Uppgiften genomförs med fasta radarsystem från sjöövervakningscentraler och av marinens fartyg. *HMS Nyköping* kastade loss från Örlogshamnen i Karlskrona i mitten av september och satte kurs ut på ett blåsig Östersjön för sjöövervakning. Efter ett dygn till sjöss väntade dock helt andra uppgifter, förtöjda framför det kungliga slottet i Köpenhamn.

Kungligt besök i Köpenhamn

Det svenska kronprinsessparet besökte under några dagar Danmark tillsammans med en svensk näringslivsdelegation. En av kvällarna ansvarade den svenska ambassaden för en mottagning ombord på *HMS Nyköping*, där även det danska kronprinsparet deltog. Fartygschef på *HMS Nyköping* är Thomas Zimmerman:

– Besättningen på ett örlogsfartyg är vana vid att växla mellan olika roller och uppgifter. Att inom loppet av någ-

ra timmar gå ifrån att befinna sig i grov sjö och kontrollera, vad som rör sig runt våra kuster, till att hälsa representanter från de danska och svenska kungahusen välkomna ombord är måhända ovanligt men inte konstigt. Att representera Sverige är en uppgift, vi tar på stort allvar, även om den är mer lättsam än det, vi gör i vår vardag.

Mycket jobb för besättningen

Besättningen fick slita hårt i blåsten med allt ifrån att resa tält på helikopterdeck, förbereda det som skulle serveras på mottagningen till att få fartyget snyggt. Trots stark blåst samt regn- och hagelskurar gick mottagningen bra och en nöjd fartygschef kunde kasta loss runt midnatt efter att ha tagit emot ett hundratal gäster.

– Besättningen har gjort ett fantastiskt jobb med att få fartyget klart, trots att många inte fått särskilt mycket sömn natten före. Detta eftersom man gått i sina sextimmarvakter och jobbat hela dagen med förberedelserna inför representationen. Nu känns det bra att kasta loss igen och fortsätta jobbet till sjöss, avslutar Thomas Zimmerman.

Jimmie Adamsson

Foto Jimmie Adamsson



Embarkering

– Det svenska kronprinsessparet hälsas välkomna ombord.



HMS Nyköping förtöjd framför det kungliga slottet i Köpenhamn

Årets stora marinövning, Swenex 19

I oktober genomfördes årets stora marinövning, Swenex 19. Omkring 2000 personer medverkade i övningen, som har tagit drygt ett år att planera. 15 fartyg och ett antal helikoptrar och stridsflyg övade under knappt två veckors tid i sydöstra Sverige, främst i Blekinges kustband och i vattnen från Oskarshamn ner till Hanöbukten. Ett oräknligt antal funktioner, system och kunskaper testades i syfte att förbättra och utveckla det, som marinen är satt att lösa: att försvara Sveriges vatten och kuster.

Kommendör Jonas Källestedt, chef på Sjöstridsskolan har varit övningsledare. - Sammanställning av måluppfyllnaden är inte klar ännu, men min uppfattning är, att det har gått riktigt bra. Med det menar jag, att de enheter, som medverkat, har kunnat genomföra de moment, de har önskat sig och vi har dragit många viktiga lärdomar inför kommande övningar. Vi har nu en bra grund att stå på inför Aurora 20, då vi kommer vara i samma område med ungefär samma storlek på bemanning, säger Jonas Källestedt.

De övergripande målen för Swenex har varit att öva väpnad strid och marinens förmåga att genomföra sjöövervaknings- och sjöfartsskyddsoperationer samt kustförsvarsoperationer. Störst fokus har legat på det sistnämnda.

Uthålligheten provas

Uthålligheten sätts på prov, när man är igång dygnet runt i knappt två veckor. Och i de väderförhållanden, som hösten oftast bjuder på, blir det ytterligare en faktor, som skapar friktion och frustration. Det är blött, kallt och halt, vilket gör förutsättningarna jobbigare och svårare

men samtidigt är det omständigheter, som man förstås måste ta hänsyn till och träna på.

I övningar de senaste åren har omkring hälften av övningstiden bestått av styrda moment, som deltagarna haft kännedom om. Under Swenex 19 har den andelen varit väldigt låg, omkring 10 %. Istället har de taktiska cheferna fått styra sina enheter tämligen fritt och därefter ta konsekvenserna av de beslut, som fattats. Det innebär också, att man har övat uthållighet, då fartyg och landenheter varit under hög belastning hela övningen, vilket varit ytterligare en målsättning.

- En framgångsfaktor den här gången har varit att ha biträdande övningsledare ute på TG-staberna och i fält. De har gjort ett enormt jobb med att övervaka de taktiska chefernas beslut och tack vare sina djupa kunskaper i scenariot, har de kunnat spela in justeringar i rätt tid för att få spelet att gå åt önskat håll, säger övningsledare Jonas Källestedt.

Michaela Linge

Foto Michaela Linge



Stridsbåt på väg från ubåtsbärgningsfartyget Belos



Logistiken måste fungera när som helst och var som helst

Vad en gammal bild kan berätta

Bilden är kopia av en akvarell, målad av den kände konstnären Elias Martin (1739 – 1818). Martin bodde i Stockholm, men hade under en längre tid utbildat sig i utlandet. Vid hemkomsten anställdes han av Gustaf III som målare och har efterlämnat en stor samling Stockholmsmotiv men också ett stort antal målningar med motiv från Karlskrona.

Tavlan är målad från Stumholmen (på tavlan står Stubbholmen, som var det ursprungliga namnet) och året är 1805. Huset till vänster torde vara Corpes de Garde, även om huset blivit något överdimensionerat. Jag drar den slutsatsen med hänsyn till de vaktssoldater, som syns

till höger i bild. Byggnaden till höger om Corpes de Garde är Gamla bageriet, som då ännu inte fått sin tredje våning. Denna tillkom först 1909. Efter bageriverksamheten blev huset först spannmålsmagasin och därefter beklädnadsförråd. Idag är huset ombyggt till hyreslägenheter.



På andra sidan Stumholmskanalen syns längst bort på bilden Fredrikskyrkan.

Man får betänka, att 1805 är det endast 15 år sedan den stora stadsbranden bröt ut i Karlskrona och förstörde 415 fastigheter på Trossö. Gatan från Stumholmskanalen upp till Kyrkan heter Kyrkogatan och husen på högra sidan är tillkomna efter branden. Man ser dock inte någon byggnation på vänstra sidan, eftersom bageribyggnaden skymmer. Här pågick då bygget av kasern Sparre, som byggdes i omgångar fram till 1915, då byggnaden fick sitt nuvarande utseende.

Slutligen, en smal gångbro leder över kanalen till Stumholmen. Historien säger, att en rådig man, i samband med den stora branden, högg sönder den gamla bron för att förhindra, att elden spred sig över till Stumholmen. Detta lyckades, eftersom det enda på holmen, som förstördes av branden, var ett galärskjul, som låg, där hangar fyra i dag ligger.

Stumholmen har, framför allt på 1900-talet haft dåligt rykte bland flottans personal, kanske främst beroende på Kronohäktet, som stod klart 1913. Här fick en syndig sjöman sona sina brott.

Olle Melin



Elias Martin 1805

Karlskronavarvet bygger nytt kontorshus

Det byggs och renoveras i en rasande takt på Saab/Kockums (Karlskronavarvet). På stadsdelen Västerudden bygger varvet f.n. ett nytt kontorshus och när detta tas i bruk någon gång på nyåret, så har man samlat all verksamhet innanför varvsmuren.

När skeppsbyggare Göte Wilhelm Svensson på 1870-talet byggde varvets stora verkstadsbyggnad, såg han till, att all administration samlades i två våningar över de två staplarna och med specialverkstäder i anslutning, ett väldigt praktiskt sätt att arbeta. Verkstadsbyggnaden revs på 1980-talet.

När Karlskronavarvet etablerades den 1 juli 1961, genomfördes omfattande nybyggnader. I slutet av 1960-talet stod varvets nuvarande kontorsbyggnad klar. Den var placerad vid Amiralitetsgatan utanför varvsmuren och tanken var att den gamla stadsdelen Västerudden skulle rivas och ge möjlighet att förena den nya verkstadsbyggnaden och skrovhallen med kontorsbyggnaden. Så blev det dock aldrig. Nu är kontorsbyggnaden såld till en privat brukare och det ska bli intressant att se, vad som kan bli av denna byggnad.

I sammanhanget kan nämnas gamla välkända 17:s port, en gång huvudingång till varvsområdet, sedan några år degraderad till en gånggrind. All inpassage till varvet sker idag genom en ny port vid Chapmansplan (Oskuldsparken) mellan de gamla portarna 18 och 19.

Olle Melin

Foto Ulla Melin



Nuvarande kontorshus



*Stora verkstadsbyggnaden och varvsmuren.
Foto Lennart Bergquist*



Sjuttons port idag



Nytt kontorshus på Västerudden

Invigning av Marinstaben och 50-årsfirande på Musköbasen

Samma dag som den unika underjordiska bergsanläggningen på Muskö fyllde 50 år, genomfördes också den högtidliga invigningen av Marinstaben på Musköbasen.

Vad kunde vara mer passande än att hålla invigningen på exakt samma plats som för 50 år sedan? Det betyder, att alla, som arbetar på Musköbasen tillsammans med inbjudna gäster fick ta sig ner till den så kallade Risdalsslipen, där ceremonin hölls. Marinens Musikkår var på plats och spelade både marscher och lite mer populärkulturella låtar.

Marinchef Jens Nykvist talade inledningsvis, följt av Försvarsmaktens generaldirektör Peter Sandwall, Fortifikationsverkets generaldirektör Maria Bredberg Petersson. Sist ut i talarstolen var försvarsminister Peter Hultqvist.

– Nu är huvuddelen av Marinstaben på plats, slog marinchef Jens Nykvist fast och de närmaste åren kommer vi att utveckla ledning, arbetssätt och rutiner.

Marinchefen fortsatte:

- Det är en historisk dag utifrån två perspektiv.
- För det första: Etableringen av Marinstaben på Muskö är en direkt följd av den säkerhetspolitiska inriktningen mot ett starkare försvar. Att återskapa Marinstaben är en del av den förändrade ledningsstrukturen i Försvarsmakten, en ledningsstruktur som är anpassad för att bli starkare och effektivare i såväl fred, kris som krig. Osä-



Chefen för marinen Jens Nykvist invigningstalade

kerheten i vår omvärld ställer höga krav på Försvarsmaktens förmågeutveckling, tillgänglighet och beredskap. Vi är här idag för att vi måste anpassa oss och vår organisation nu, när vi stärker vårt försvar.

– Marinstabens etablering är ett resultat av viljan att få ett tydligare ledningsansvar och mandat närmare förbanden, ökad robusthet i Försvarsmakten genom geografisk spridning samt att Muskö ger ett fortifikatoriskt



Försvarsminister Peter Hultqvist

skydd, som är helt unikt, i alla fall när vi nått den permanenta grupperingen inne i berget. För Muskö ÄR helt unikt i sitt slag, vilket leder till dagens andra perspektiv.

– För det andra sker dagens invigning av Marinstaben exakt 50 år efter att Muskö örlogsbas invigdes av kung Gustaf VI Adolf. Musköbasen stod färdig och invigdes den 30 september 1969, 19 år efter att det börjat byggas.

– Det är bara att konstatera att Musköbasen en fortifikatorisk kronjuvel, som nu åter putsas upp för att återfå sin glans, om än i en ny och modern tappning, avslutade marinchef Jens Nykvist.

Anja Reimers, Marinstaben

Foton från Combat Camera

Anmärkningsvärda fakta om Musköberget

- Den 30 september 1969 invigdes Muskö örlogsbas av kung Gustav VI Adolf.
- Det tog 19 år att bygga anläggningen.
- Ett underjordiskt område, lika stort som Gamla sta'n i Stockholm eller Monaco!
- 1,5 miljoner kubikmeter berg sprängdes ut.
- 800 000 kg dynamit användes.
- 5 100 000 kg armeringsjärn gick åt.
- 1 250 000 borr förbrukades.
- Två mil väg finns i berget.
- 87 000 kvm golvyta disponeras.
- Underjordiska torrdockor, så höga att Katarinahissen skulle kunna gå in på höjden.
- Kontor.
- Verkstäder och förråd.
- Kök och matsal som kunde servera 2000 portioner åt gången.
- Sjukhus med ungefär 100 vårdplatser.
- Reningsverk.
- Slutet system, självförsörjande på vatten.
- Byggt på så kallade chockelement, så om urberget skulle röra på sig efter exempelvis en atombombsdetonation, står interiören stilla och oskadd.



Bok om Marinstaben

I samband med invigningen av Marinstaben på Muskö, presenterades en bok om staben och dess tidigare motsvarigheter åren 1882 – 1994. Den gamla Marinstaben upphörde 1994 i samband med att Försvarsmakten omorganiserades till en myndighet.

Författaren, Sten Munck af Rosenschöld är välbekant för många i Flottans Män. Han har här producerat en bok om 80 sidor med många detaljer, som för mig i många fall var helt obekanta. Jag förstår, att ett omfattande "detektivarbete" ligger bakom verket och det kan ses som en kunskapsbank kring ledningen av Flottan och från och med 1908 Marinen, då detta namn myntades bl.a. genom att Kustartilleriet tillkommit som ett vapenslag den 1 januari 1902.

Boken är lättläst och man konstaterar lätt, att det här med organisationsförändringar präglade den statliga förvaltningen i sekler.

Olle Melin

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

Karlskronitisk stauvning! En sann historia!

1978, 1979 och 1980 genomfördes provturer med den nya ubåten *Näcken*. Inledningen av provturererna genomfördes i Malmöområdet i anslutning till Kockums Varv. Vi var ett antal ubåtsmän från både Stockholm och Karlskrona, som var med från början av nybygget, en intressant tid i en ubåtsmans liv!

Själv var jag provtursingenjör och ansvarade för en del av nybyggnadskontroller och provturer, då det gällde den tekniska delen av det hele.

I nr 2 av FM läste jag historien om RÅTTMAT på sidan 32 och gapskrattade gott åt det, som hände på *HMS Näcken* under provturen i Malmöområdet.

Följande hände:

I kontrollarbetet ingick även att kontrollera alla skyltar i ubåten. Rätt skylt på rätt ställe och rätt stavning m.m. Ganska många funktioner ombord styrs och manövreras med hydraulik. Således fanns ordet "HYDRAUL" med på ett antal olika skyltar. exempelvis HYDRAULINSTALLATION m.m. Det blev ganska många skyltar totalt.

Jag fick av en händelse se, att alla hydraulskyltarna, som kom från Karlskrona, var stavade med HYDRAL uti maskinområdet. Jag fick tag i en ansvarig från Karlskronavarvet och påpekade "stavningsmissen".

Svaret blev kort och exakt! **"Jau-Jau! Det stavas med a, men uttalas som au"**. Det byttes skyltar och efterföljarna *Neptun* och *Najad* fick rätt stavning från början!

Vi skrattade åt det hele och glömde snart bort detta. Vi hade annat att pyssla med!

Lars Jeppsson

Provtursingenjör vid nybygge och provturer på ubåten *Näcken* och mariningenjör, numera biträdande fyrvaktare i Ystad och besättningsman på museiubåten *U3* i Malmö.



Jul- och nyårshälsningar

Gotland

*Flottans Män på GOTLAND önskar
God Jul och ett Gott Nytt År*

Göteborg

*Kamratföreningen Flottans Män Göteborg
önskar God Jul och ett Gott Nytt År*
*Danklubben Bojen Göteborg
önskar God Jul och ett Gott Nytt År*
*Flottans Mäns Sångkör Göteborg
önskar God Jul och ett Gott Nytt År*
*Ubåtsklubben Nordkaparen Göteborg
önskar God Jul och ett Gott Nytt År*
*Modellbyggarklubben La Skala Göteborg
önskar God Jul och ett Gott Nytt År*
*Sjöofficerssällskapet Göteborg
önskar God Jul och ett Gott Nytt År*
Lars-Erik och Febe Uhlegård
Gunnar Ekblad
P-O Eriksson
Kjell Åsberg
Harry och Inga-Lill Dahl
Calle och Ingela Benholm
Per och Birgitta Callenberg
Ulla och Håkan Lignell
Hans och Elena Nilsson
Ted Knapp
Hans Fredriksson
Leif-Göran Svensson
Lars Nordenberg
Hans och Marianne Segertoft
Anders Andersson
Lars-Erik och Ingrid Wennersten
Nils (Nisse knop) Melin
Lars och Anita Janevik
Leif Andersson
Sture och Kerstin Magnusson
Jan Eric Knutas
Alf Martinsson
Bert Löverdal
Rune Leandersson
Anita Hogmalm och Lennart Kallerdahl
Boris och Kerstin Lundqvist
Leif Lindenhag
Kent Nordström
Göran Andersson och Eva-Lena Jensen
Tore och Jarka Nyblom
Mats Rosendahl
Lars Christensson
Gustaf Olof Melin
Gunnar Stenström
Percy Petersson
Bengt Jarvid
Göran Ringqvist
Jan Broström
Kenny Nilsson
Calle Sparud
Peter Björnhage
Johnny Stenberg (Lv 6 Göteborg KF)
Agneta Weineli
Benny Börjesson
Lennart Bengtsson
Leon Montell
Per Hedström
Torbjörn Nilsson
Curt Schenström
Stefan Angelborn
Rolf Gamborg
Hans Gamborg
Leif Jungert

Thomas Eliasson
Curt och Ulla Jubrand
Roger Nordh
Göran Bram
Bernt Gustafsson
Carl-Johan och Kristina Hagman
Jan Thörnqvist
Halmstad
*Flottans Män i HALMSTAD
önskar God Jul och ett Gott Nytt År*
Leif Leihed
Arne Lindh
Rolf Lundblad
Christer Carlén
Kjell Jönsson
Paul Larsson
Michael Rapp
Ulf Ångemo
Lars Ericson
Örjan Ekström
Stig Karlsson
Klas Jonsson
Arne Bengtsson
Christer Pehrsson
Stig Svensson
Tommy Svensson och Gerd Carlsson
Hans Blomqvist
Haninge
*Flottans Män i HANINGE
önskar God Jul och ett Gott Nytt År*
Lars & Ingegärd Engvall
Stig & Ulla Bengtsson
Härnösand
*Flottans Män i HÄRNÖSAND
önskar God Jul och ett Gott Nytt År*
Roger och Karin
Curt och Anita
Tommy och Margit
Bengt och Lena
Björn och Anki
Bernt och Annsofi
Ove och Maud
Leif och Evita
Hans
Karlshamn
*Flottans Män i KARLSHAMN
önskar God Jul och ett Gott Nytt År*
Sewe & Nilla Lindberg
Rolf & Britt Pärnhem
Sten & Ing-Britt Hornfelt
Björn & Iréne Ericson
Britt-Mari Landgren
Karl-Erik & Lillemor Björk
Karlskrona
*Flottans Män i KARLSKRONA
önskar God Jul och ett Gott Nytt År*
Andersson, Bo-Inge & Katarina
Andersson, Stellan & Britt-Marie
Askeroth, Arne
Berntsson, Bernt & Lisbeth Hidnäs
Blomqvist, Lars-Erik & Monica
Böhme, Kurt & Linda
Cardell, Christer & Gun-Britt
Eklund, David & Lisbeth Jonsson
Eriksson, Lennart
Eriksson, Anders
Franke, Paul & Gunilla Lindgren
Gustafsson, Elving & Anita
Gustafsson, Torsten

Håkansson, Ernst-Olof & Inger
Håkansson, Lennart & Pia
Iger, Lars & Eva
Johansson, Rolf & Miriam
Johansson Tommy & Elisabeth
Klang, Nils-Ivar & Gerd
Kullving, Göran & Helene Pålsson
Löfgren, Göran & Kerstin Gruwberger
Malmgren, Åke & Eva Carlberg
Mårtensson, Eje & Karin
Nejdefelt, Per och Gerd
Nilsson, Bertil
Persson, Nils-Erik & Eva
Pettersson, Hans & Evy
Pärmelöv, Bosse & Annica
Saager, Lars & Annelie
Stene, Sven & Barbro
Stenmark, Ingvar
Agneus, Birgitta
Wallmert, Björn & Margaretha
Kristianstad
*Flottans Män i KRISTIANSTAD
önskar God Jul och ett Gott Nytt År*
Astrid Karlsson Holmberg
& Manne Holmberg
Måhlgren, Olle
Nynäshamn
*Flottans Män i NYNÄSHAMN
önskar God Jul och ett Gott Nytt År*
Håkan Hedén
Linda Leibing Hedén
Gunnar och Herty Bengtsson
Malmö
*Flottans Män i MALMÖ
önskar God Jul och ett Gott Nytt År*
Adrienne & Hans Carlsson
Inger Ljunglund
Leif Ljunglund
Göran Hagman & Britt Sandström
Jonny Ekdahl
Anna Kuylenstierna
Norrtälje
*Flottans Män i NORRTÄLJE
önskar God Jul och ett Gott Nytt År*
Nils Eriksson
Torild och Mariane Eriksson
Ingvar Jacobsson
Olle och Kierstin Jansson
Svante Jansson
Åke Larsson
Kenneth och Gerd Lundgren
Bo och Gerd Nirvin
Jöran Westling
Lysekil
*Flottans Män i LYSEKIL
önskar God Jul och ett Gott Nytt År*
Stockholm
*Flottans Män i STOCKHOLM
önskar God Jul och ett Gott Nytt År*
Andersson, Rune
Andreasson, Ingemar
Bergqvist, Bengt
Bergsten, Jan-Erik, Kerstin & Hans
Bergström, Yngve & Irena
Biärsjö, Lars
Biärsjö, Maud
Blyvall, Bo
Bresell, Lennart & Kristina
Engvall, Thomas



Gahmberg, Lars & Eva
Gillquist, Hans-Christer
Granberg, Kurt & Maud
Hamrén, Anders
Hansén, Krister
Hedgren, Erland
Hilding, Ulf
Holmberg, Ole
Holtman, Bo
Holtman, Brita
Johansson, Bo & Birgitta
Karlsson, Roland
Keller, Arne & Britt
Lissgårde, Peter Joakim
Lorge, Thomas
Lundvall, Krister
Malmqvist, Gert
Möller, Yngve & Liz
Nordenbris, Birgitta
Nordling, Christer
Nyberg, Johan
Nylén, Björn
Sahlsten, Sven & Lena
Schagerberg, Bo och Berit
Scholander, Fredrik
Sigrén, Anders
Stark, Olof
Sternér, Örjan
Striem, Jörgen
Sundqvist, Gösta
Söderholm, Håkan
Thoraëus, Carl-Erik
Tibblin, Per-Erik
Wallén, Göran & Ingegerd
Wendel, Mikael
Wessman, Stig & Margareta
Wijnblad, Christer
Zetterström, Sigrid
Örnell, Per

Sundsvall
Flottans Män i SUNDSVALL
önskar God Jul och ett Gott Nytt År
Andersson, Mats & Katarina
Johansson, Cawe & Chatrin Vinlöv
Lindström, Curt & Ann-Christin
Martinsson, Per & Lena
Södertälje
Flottans Män i SÖDERTÄLJE önskar
God Jul och ett Gott Nytt År
Varberg
Flottans Män i VARBERG
önskar God Jul och ett Gott Nytt År
Lennart Berntsson och Birthe Ludtke
Folke och Margareta Larsson
Gunnar och Kaarina Larsson
Lennart och Lena Ingeltun
Västervik
Flottans Män i VÄSTERVIK
önskar God Jul och ett Gott Nytt År
Åke och Birgitta Revelj
Bo och Kerstin Nord
Västerås
Flottans Män i VÄSTERÅS
önskar God Jul och ett Gott Nytt År
Börje & Annelie Bäckman.
Janne Skoog.
Mats & Mariann Kristenson.
Bengt & Maud Larsson.
Magnus Leuchovius.

Per- Owe & Inger Andersson.
Tommy & Sonia Blomqvist.
Stieg & Katti Andersson
Stig Åke Andersson & Sonja Lundin.
Curt & Lena Stockselius.
Mats Nordlander.
Erik & Sonja Arvidsson.
Caj Söndborg.
Rune Flink.
Elov & Rosa Bodin.
Nils Erik Gustavsson.
Göran Mossberg
Antonio Grimaldi
Peter Nicolaides
Växjö
Flottans Män i VÄXJÖ
önskar God Jul och ett Gott Nytt År
Sten och Gullan Svensson
Leif och Gull-Maj Carlsson
Alf Hedeback
Lennart Friberg
Anders Karlsson
Kurt Olsson
Kjell och Annelie Sandgren

Ängelholm
Flottans Män i ÄNGELHOLM
önskar God Jul och ett Gott Nytt År
Lars och Ingrid Linde
Anders och Berit Rick
Bertil Fuhr
Bertil Lundvall
Caj Bülow
Fredrik Linde
Gunnar Gunnarson
Göran Kristiansson
Göthe Svensson
Han Otto Nilsson
Hans Lilje
Joakim Sköldebrink
Kjell Värnbrink
Kurt Romare
Lars Blom
Sven Persson och Laila Lembke
Norrköping
Flottans Män i Norrköping
önskar God Jul och ett Gott Nytt År
Adolpson Stefan och Lisbeth
Almberg Willy
Andersson Christer
Björk Sven Åke och Lena
Blomen Sven Åke och Gunnilla
Blomen Per
Borin Nils och Birgitta
Carlsson Rolf
Dagberg bengt och Gudrun
Dahlgren Bo
Didong Per Olof och Marie Louise
Dyberg Ulf och Christina
Ekinge Roland och Marianne
Ekström Pete och Agneta
Elgefjord Evert och Römert Kerstin
Eriksson Jan och Inger
Gillberg Sven Åke och Berith
Gustafson Anders och Anita
Hagström Ove och Kerstin
Hillgren Robert och Collins Anita
Hjort Göran och Dorita
Holgersson Christer och Boel
Holgersson Birger och Elsie

Horndahl Klas
Johansson Per Ove och Lindstrand Anit
Johansson Bernt och Madelen
Karlsson Anders och Siv
Karlsson Lars och Maja
Klockars Per Ander och Berit
Knutsson Jan och Dure M.L.
Kumlöv Ove och Berglund Margareta
Kölvik Björne och Marianne
Lönn Leif och Birgitta
Malmsjö Peter och Lena
Nersing Ulf och Gunilla
Nilsson Stefan och Johansson Sofie
Nilsson Sven
Nilsson Owe och Yvette
Nordenborg Claes
Petersson Björn och Berit
Pettersson Bosse
Rosenlund Christer
Strandh Malte och Kerstin
Söderström Per Kvarsebo Bay
Tammelin Anders och Ulla
Taube von Block Malcom och Birgitta
Wahlström Staffan och Maria
Wastesson Bengt och Marie
Westerberg Ulf och Solveig
Wiberg Per
Von Wowern Lennart
Åberg Krister och Xiaoming
Åhrberg Rolf och Bitten
Åström Ingemar och Ingrid
Österlin Göran
Damklubben
SKEPPSDOCKORNA i Norrköping
önskar God Jul och ett Gott Nytt År
Trelleborg
Flottans Män i Trelleborg
önskar God Jul och ett Gott Nytt År
Sonny & Monica Spurr
Bengt & Katarina Grip
Anders Blomstrand
Karin & Jonny Svenning
Fredrik Hallström till Göte
Lars & Maxine Engvall
Lars-G & Ann-Marie Hansson
Jan Lundqvist
Krister Nilsson
Jan & Joan Ohlsén
Lars Hedin
Thomas & Ann-Sofie Ohlsson
Michael Antin
Thorulf Euström
Tommy & Ulla Delinder
Bengt & Rita Åkesson
Marianne & Bertil Burheim
Bosse Pettersson & Alva Björck
Kalmarsund
Flottans Män i Kalmarsund
önskar God Jul och ett Gott Nytt År
Karlstad-Värmland
Flottans Män i Karlstad-Värmland
önskar God Jul och ett Gott Nytt År
Bert Ågren
Jönköping
Flottans Män i Jönköping
önskar God Jul och ett Gott Nytt År

Kursmanual om Flaggvakt från FM Nynäshamn

På Lof-konferensen på Riksårsmötet i maj i år delade vår ordförande, Kjell Johansen ut ett exemplar var till lokalföreningarna av den kursmanual om flaggvakt, som vi i flaggvaktsgruppen i Nynäshamn har sammanställt. Det är förstås vår förhoppning, att den ska komma till nytta. Under arbetet med manualen slog det mig, hur kreativt ett samarbete mellan, i det här fallet, sex ganska olika personer kan bli, då man i gott kamratskap respekterar varandras unika kunskaper och erfarenheter. Jag vill därför berätta lite om vilka vi är och varför vi bestämde oss för att sammanställa våra erfarenheter i en kurs- och instruktionsmanual.

Våra flaggvaktsveteraner Eron och Rune

Eron Wersén, nu 90 år gammal, har en spännande bakgrund. Han växte upp på västgötsläppen, gick till sjöss våren 1946 som "mässkalle". Denna resa gav djupa intryck som skulle påverka hans framtid. Då fartyget gick genom Kielkanalen, fick Eron se effekterna av kriget i form av många vrak och stor fattigdom. Han såg också torpedbåtar vid Ölands södra udde, vilket han tyckte var spännande och gjorde att han fick intresse av maskintjänst. Och efter ett tips om möjligheten att söka till Flottan och där utbilda sig till maskinist, tog han värvning 1948. Eron började på Flottans Sjömansskola i Karlskrona och tjänstgjorde därefter på ÖSG (Örlogsstationen i Göteborg). Hans första sjökommendering var på en minsvepare. Han blev underofficer och blev så småningom maskinchef på torpedbåtarna.

Efter elva år i Flottan slutade han 1959 och gick över till det civila och fick bra befattningar. Eron släppte dock inte sitt intresse för motortorpedbåtar, utan var med i den verksamhet, som 1986 bildade stiftelsen "T26 - ett levande museifartyg". År 1989 gick Eron med i FM Nynäshamn och han har genom åren haft ett flertal styrelse- och funktionärsuppgifter och deltar ofta i föreningens aktiviteter. Han har kvar sitt intresse för motortorpedbåtar och deltar fortfarande i den verksamheten.

Rune Stang, 83 år, började på Sjömansskolan i Karls-

krona 1953 och gjorde en långresa jorden runt med *HMS Älvsnaven* 1954 - 55. Rune har tjänstgjort på jagarna *Halland* och *Småland*, samt arbetat på sjöfartsverkets sjömätarfartyg. Så småningom blev han fartygschef på proviantfartyget *Freja* 1975 - 91 och därefter fartygschef på *Urd* fram till pensionen. Rune blev medlem i FM Nynäshamn redan 1985 och sedan 1997 är han föreningens sekreterare och O'Hoj-redaktör samt fotograf, fixare och alltiallo.

Eron och Rune var båda med från början, då FM Nynäshamn engagerade sig som flaggvakter och de har berättat för mig, hur det gick till. Det var i slutet av 90-talet, som vår dåvarande ordförande Bo Schagerberg blev inspirerad av FM Stockholm och tyckte att även vår förening skulle engagera sig i detta. I början lånade man flaggor, då man deltog tillsammans med FM Stockholm och FM Haninge i olika sammanhang. Så småningom erhöll man en svensk flagga och därefter även en egen föreningsflagga. Sjömanskyrkan i Nynäshamn ordnade hyllningar för sjömän i Stockholm, vilket huvudsakligen handlade om hedrande vid kistbegravningar. Eron och Rune fick med tiden stor erfarenhet av alla möjliga situationer, där bl.a. vikten av att ha bra kommunikation med officianten, såväl som med de anhöriga, blev tydlig. Det gällde också att gå rätt, stå rätt och veta hur man skulle hantera flaggorna i olika kyrkorum, utan att riva ner något.

År 2000 anordnade Nynäshamn Flottans Mäns riksårsmöte, varvid man invigde med att marschera med flaggor genom staden. Hemvärnets musikkår spelade, vår medlem och flaggvakt Lars-Åke Svenheden förde kommandot och flaggvakterna fick visa, vad de kunde. Rune och Eron har sedan deltagit som flaggvakter vid gudstjänster och minnesceremonier. De har lärt sig vikten av god samordning och kontakt flaggvakter emellan, särskilt då det förekommer många föreningsflaggor.

Vår erfarne flaggvakt Kjell

Kjell Johansen, 75 år, gick till sjöss som "mässkalle" mycket tidigt i livet och fann sedan vägen till Flottan, där han fick en gedigen utbildning och steg i graderna. Han har tjänstgjort som maskinist på torpedbåtar, blev så småningom mariningenjör och innehade bl.a. befattning som stabsingenjör i Flaggen, samt under en period en chefsbefattning på Musköbasen. Han avslutade sin karriär som kommendörkapten, innan han gick i pension.

Dessutom var han i 12 år chief på *HMS T46*, vilket, enligt Kjell, kändes som en riktig honnörsbefattning. Kjell blev medlem i FM Nynäshamn 1995 och redan -98 drogs han in i föreningsarbetet och har under åren haft flera olika uppgifter. Sedan 2011 är han ordförande och fungerar även som klubbmästare.

Nynäshamns mer självständiga engagemang som



Flaggvaktsgruppen Nynäshamn

flaggvakter kom igång på allvar 2009, då man bestämde att man skulle erbjuda flaggvakt vid begravningen, när någon av kamraterna gick bort. Eron blev vår förste Musköterikorpral och skötte kontakterna med begravningsbyrå, anhöriga och officiant. Kjell ställde upp som flaggvakt, sedan Eron övertygat honom om, att detta hedrande inte hade några religiösa förtecken, även om begravningsakten skedde i en kyrka.

Nye Musköterikorpralen Håkan med hustru Linda

Håkan Hedén, 81 år, hittade tidigt även han vägen till Flottans utbildningar i Karlskrona. Han tjänstgjorde på kryssare, jagare och ubåtar, gick igenom djupdykarutbildning och fick medverka vid bärgningen av regalskeppet *Wasa*, utbildade sig till mariningenjör, innan han efter 19 år i Flottan slutade för att prova lyckan i det civila. Efter mycket resande för Alfa Laval blev han VD för dotterbolagen i Iran, Indonesien och Irland 1987 - 98. Innan dess träffade han mig i Saudi-Arabien, där jag tjänstgjorde på ambassaden. Jag har en bakgrund bl.a. som radiotelegrafist i handelsflottan och FN-soldat på Cypern 1980. Vi gifte oss och jag var med Håkan utomlands fram till hans pension 1998. Jag har därefter utbildat mig till samtalsterapeut och arbetat med kursverksamhet.

År 2006 flyttade vi till Nynäshamn och Håkan gick med i Flottans Män. Med min bakgrund blev jag också antagen som medlem och detta har öppnat för fler kvinnliga medlemmar. Jag och Håkan blev invalda i styrelsen 2013 respektive 2014, varvid Håkan övertog uppdraget som Musköterikorpral. Vi upptäckte också, att många i gruppen hade nått en aktningssvård ålder och uppdraget blev ganska fysiskt krävande. Vi behövde bli fler och om möjligt gärna yngre medlemmar, som engagerade sig i detta hedersuppdrag.

Eftersom Nynäshamn har en egen Marinstuga, dök tanken upp, att vi skulle kunna hålla en kurs för att försöka intressera medlemmarna och kanske utöka antalet flaggvakter. Våren 2017 tog Håkan initiativet att som Musköterikorpral starta en flaggvaktskurs. Förutom ovan presenterade blev Thomas Nilsson intresserad och därmed var vi sex tappra, som ställde upp. Mitt eget deltagande handlade förstås om lojalitet mot min man, men också om en viss nyfikenhet på heraldik, tradition och vad flaggvakt handlade om.

Vår nye flaggvakt Thomas

Thomas Nilsson, 60 år, växte upp i Etiopien, där hans far var med om att bygga upp det etiopiska flygvapnet. Sedan familjen flyttat hem till Sverige valde Thomas att söka till Flottan. Han utbildade sig till ubåtsofficer och tjänstgjorde på flera ubåtar samt var även under en tid idrottsofficer på Berga. Thomas blev medlem i FM Nynäshamn 2008 och invaldes som suppleant i styrelsen 2016. Redan under flaggvaktskursen blev Thomas så engagerad, att han ställde upp som flaggvakt.

Jag själv var mer tveksam eftersom flaggorna var

tunga att hantera. Däremot upptäckte jag snart, att vi behövde en manual, så jag satte ihop en enkel variant av det underlag, som Eron och Rune tillhandahöll samt fotokopierade de sidor i *Flagg & Heders*, som handlade om flaggvakt. Detta mottogs med entusiasm av gruppen, men snart insåg vi, att de strikta reglerna i *Flagg & Heders* var föga inspirerande. Kursträffarna ledde därför till en arbetsgrupp, som på allvar började utforma en flaggvaktsmanual, vilken inte bara skulle vara uppdaterad, korrekt och lättläst, utan också intressant och inspirerande.

Strax före riksårsmötet 2019 var vår manual klar, men då drabbades vi av en stor sorg. Thomas gick hastigt och oväntat bort efter en tids sjukdom. Den 24 maj stod Eron och Kjell flaggvakt vid Thomas Nilssons kista i Ösmo kyrka med Håkan och Rune som avbytare. Jag var med i kyrkan och vi deltog sedan alla i minnesstunden efteråt tillsammans med hans familj. För att ytterligare hedra Thomas minne har vi tillägnat honom den flaggvaktsmanual, som han var med om att skapa.

Vår förhoppning med Flaggvaktsmanualen

Vår kursmanual utgör inget strikt regelsystem, utan manar till flexibilitet, anpassning och lyhördhet för att kunna genomföra en fin ceremoni. De föreningar, som redan har aktiva och kunniga flaggvakter, kan se manualen som ett komplement i sin verksamhet, medan andra föreningar kanske kan inspireras till att själva starta en flaggvaktskurs. Att kunna stå flaggvakt är en fin tradition, som är väl värd att inte bara bevara utan också att utveckla. Tiderna förändras och mycket nytt har tillkommit, sedan Eron och Rune började stå flaggvakt för över tjugo år sedan. Detta framgår i manualen, som också den kan utvecklas och uppdateras vid behov.

Linda Leibing Hedén

PS. Förbundets vice ordförande, Göran Löfgren, fick i samband med Lof-konferensen den 26 oktober att inarbeta manualen i Flottans Mäns Flagg och heder. Red

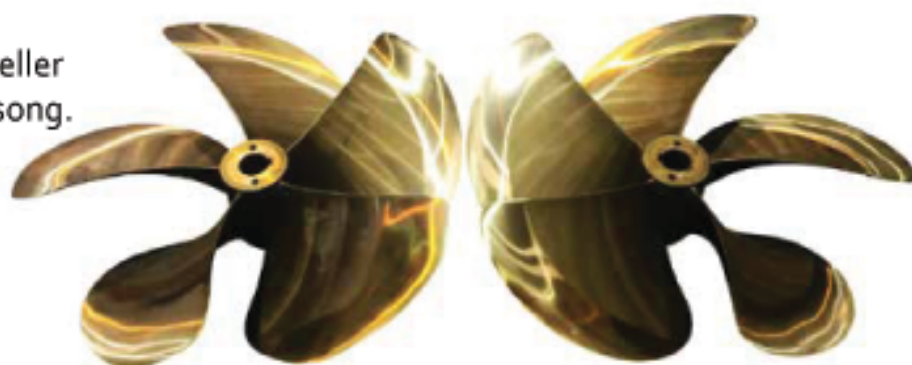


Flaggvakt vid begravning

PropellerTeknik

Ett tryggare propellerval

Lämna in din propeller
i tid inför nästa säsong.



Reparationer och försäljning till fritidsbåtar och sjöfart

KONSTRUKTION OCH PRODUKTION AV BÅTVAGNAR



MD 3000

Lastvikt: 3 000 kg

18.800 kr.



MD 5000

Lastvikt: 5 000 kg

31.900 kr.



MD 7000

Lastvikt: 7 000 kg

37.900 kr.



MD 5500

Lastvikt: 5 500 kg

39.500 kr.



MD 10000

MD 15000

MD 20000

från 49.500 kr.



MD 17T

MD 10T

MD 5T



Alla priser är exklusive moms.

TELEFON: 031-14 40 40

MAIL: tom@propellerteknik.se

MD Trailer

Certifierad by



Welding workshop propellers

PROPELLERTEKNIK
METALLDESIGN AB

Av Christer Fredholm fick Flottans Män ett litet klipp från Briggenbladet nr 3 – 2019.
Jag återger texten i sin helhet. Red

Fredrikstads världsarv, Gamlebyen, Isegran och fullriggaren Najaden



Fredrikstad grundlades redan 1567. I den centrala delen av den ursprungliga befästa staden finns byggnader från 16 – 1800-talen. Gamlebyen är ett av Norges mest besökta turistmål. På ön Isegran finns också gamla fortifikationer, men även ett varv med slip, trä- och riggverkstad, smedja och bronsgjuteri. Här renoveras segelfartyg och historiskt intressanta motor- och segelbåtar.

Nestorn bland de fartyg, som är knutna till ön, är den gamla segelskutan *Jelse*, som är byggd redan på 1760-talet och har gått i fraktfart i 200 år.

Fredrikstads flaggskepp, fullriggaren *Najaden*, ligger också förtöjd vid Isegran. Hon byggdes 1897 vid Karlskrona örlogsvarv som skolfartyg för Skeppsgossekåren. Denna verksamhet pågick ända till 1938. Från 1946 till 2014 låg hon i Halmstad.

Najaden såldes 2014 till det ideella aktiebolaget Fullriggeren *Najaden AS*. Hon renoveras nu med hjälp av frivilliga insatser. Enligt planen ska hon åter vara i seglande skick 2032. *Najaden* är nära 50 meter lång. Hon är idag den enda kompositbyggda fullriggare, som flyter på, egen köl. Två andra finna bevarade, men står båda på land, *Cutty Sark* i London och *City of Adelaide* i Adelaide, Australien.

HGØ



Hur gick det för Svante?

I några tidigare nummer av tidskriften har vi berättat om Svante och hans värnpliktstjänstgöring på Luftvärnsregementet i Halmstad.

Vad hände sedan? Jo, den 14 juni ryckte Svante ut efter fullgjord grundutbildning, men det blev endast två dagars ledighet, för redan den 17 juni var han anställd som sjöman vid 3.sjöstridsflottiljen med placering på korvetten *Nyköping*. Här har han varit till sjöss och varit med om mycket spännande. Mest minnesvärt är, när han fick stå som fallrepsgosse, när de gästades av kronprinsessparet i Köpenhamn. Utöver övningar har de även legat en lång period på Saab/Kockum för årlig översyn. Han har trivts mycket bra i flottan, men innan han fick anställning som sjöman, hade han redan sökt en tjänst på Amfibieregementet. Under hösten som gått blev han erbjuden en tjänst på Berga och denna tackade han ja till. Eter nyåret bär det vidare till Amfibieregementet!

Ett av skälen till detta byte är, att såväl far som farfar varit kustartillerister.

Vi får anledning att återkomma under 2020.

Olle Melin

Åland - brygga eller barriär mellan Sverige och Finland



Den 25 oktober 2019 genomfördes symposium med detta temat på Sjöhistoriska Museet. Det blev ett välbesökt arrangemang, där åhörarna fick ta del av detta mycket intressanta ämne.

Välkomstanförandet hölls av förbundsordförande **Örjan Sterner**, som gav en tillbakablick att detta är det

tredje symposiet, som anordnades i samarbete mellan Sjöhistoriska museet och Drottning Victorias örlogshem samt med understöd från Patriotiska Sällskapet.

Detta symposiet uppmärksammade den viktiga Ålandsfrågan historiskt som en del i det strategiska spelet om Östersjön i nutid och i utvecklingen framöver.

Huvudföreläsare vid symposiet var Sten Ekman, författare till fyra böcker om planering av försvaret i Norrbotten och Västerbotten samt en bok om hemligt militärt samarbete mellan Sverige och Finland under kalla kriget. Han arbetar just nu med en bok om Ålands betydelse i ett nordiskt säkerhetspolitiskt perspektiv.

Flottans Män anser, att det var en lämplig tidpunkt att påminna om den unika Ålandsexpeditionen, som genomfördes för 101 år sedan samt att erinra om det strategiska hot, eller den barriär, som Ålandsöarna utgör.

Det fördjupade försvarssamarbetet mellan Sverige och Finland har inom den marina arenan kommit mycket långt. För att belysa detta gav överste Patrik Gardesten, Chef Amfibieregementet och kommandörkapten Magnus Berg, stf Chef 4.sjöstridsflottiljen en bild av, hur man arbetar och utvecklar det militära samarbetet inom dessa områdena.

Under symposiet fick åhörarna vidare ta del av **Sten Ekmans** föreläsning, vilken omfattade ett flertal rubriker:

- Sveriges och Finlands gemensamma historia
- Centralförsvarsprincipen
- Svensk militär rekognosering på den ryska ögruppen
- Sverige erbjuds Åland under första världskriget
- Svenska Ålandsexpeditionen 1918
- Ålandsfrågan under mellankrigstiden
- Gemensamt försvar av Ålandsöarna under andra världskriget
- Ålands strategiska läge under kalla kriget
- Ifrågasatt demilitarisering
- Ålands självstyrelse

Kort sammanfattning.

Finland inklusive Åland har varit en del av riket Sverige under nära 700 år. Åland låg då mitt i riket, mellan Stockholm och Åbo. Våren 1808 gick Ryssland till angrepp mot Sverige över gränsen till Finland. Finska kriget inleddes.

Vid freden i Fredrikshamn 1809 förlorade Sverige sin östra Rikshalva, Finland. Rysslands styrka ökade i och med att man expanderat västerut och därmed ökade hotet från öster.

Under åren 1904 - 1905 gjorde Ryssland en omprövning av sin Östersjöpolitik. I kriget mellan Ryssland och Japan förlorade Ryssland hela sin Östersjöflotta, men på andra sidan jordklotet. Det blev ett allvarligt avbräck i försvaret av huvudstaden St. Petersburg. Det behövdes nu ett befäst Åland som en yttre försvarsgördel för staden.

Första världskriget bröt ut 1914 och då gav England och Frankrike det allierade Ryssland rätt att befästa Ålandsöarna, vilket Sverige ställde sig bakom. Under hösten 1917 erbjöd Tyskland två gånger Åland till Sverige. Den svenska regeringen tackade nej, då man befarade, att en ockupation av Åland riskerade att leda till krig mot Ryssland.

I december 1917 utropade sig Finland som en självständig stat. Den åländska självständighetsrörelsen ville att Åland skulle bli en självständig del och en hemställen gjordes att få införlivas med Sverige, vilken ej ledde till något resultat.

Efter krigsslutet hänsköts frågan om Ålands statstillhörighet till NF, Nationernas Förbund. Under åren 1919 - 1921, då Ålandsfrågan behandlades av NF, var läget mellan Finland och Sverige mycket ansträngt.

Sten Ekman



Förbundsordföranden Örjan Sterner välkomsthälsar



Den 24 juni 1921 beslöt NF, att suveräniteten över Ålandsöarna skulle tillerkännas Finland. Åland skall vara en demilitariserad zon med eget språk, svenska, och med egen självstyrelse.

Ålands säkerhetspolitiska ställning i Östersjön är knappt hörbar i Sverige trots närheten till Mälardalen och Stockholm. I Finland har uttalanden gjorts kring frågan om ögruppens demilitarisering och försvar. I fredstid är gällande avtal bra, men skulle en väpnad konflikt uppstå, kommer inte en stormakt som Ryssland lägga någon större vikt vid några avtal. Uppstår en konflikt, där Ryssland skulle ockupera ett eller flera baltiska länder, är landet i praktiken först tvunget att stänga av Östersjön för att förhindra Nato att den vägen kunna stödja de baltiska länderna. I den situationen är det två områden, vilka blir oerhört viktiga att kontrollera: Gotland och Åland.

Försvarssamarbetet mellan Sverige och Finland.

Överste **Patrik Gardesten** presenterade Amfibieregementet och dess uppgifter och förmågor. Förbandet utbildar amfibiesoldater till kustjägare, amfibieskytte, båt-, lednings- och underhållstjänst.

Amfibieregementet samverkar/övar med Nylands brigad i Finland. Sverige och Finland har ett nära försvarspolitiskt samarbete. Länderna samverkar också inom forum såsom Nordefco, EU, Partnerskap till Nato och FN.

Östersjön med omgivande vatten har en mycket stor och livsviktig sjötrafik. År 2017 registrerades 98 000 anlöp till svenska hamnar med cirka 170 miljoner ton lastat/lossat gods.

Att använda försvarssystem i denna miljö är komplicerat. Alla länder är beroende av, att allt fungerar, vad avser all försörjning av varor i och med att lager är begränsade eller ej finns på plats.

Omvärlden är oberäknelig. Ryssland och Turkiet är exempel. Demokrati var tidigare ett fast begrepp. Idag har detta på många håll i världen omdefinierats, vilket är en osäkerhetsfaktor. Försvarsberedskapen i Sverige har ökat markant sedan den ryska flygincidenten 2013.

Decentralisering av försvarsgrenarnas högkvarter har

genomförts. Stora förhoppningar finns att Försvarsberedningens plan för åren 2021 - 2025 skall bli verklighet.

Kommendörkapten **Magnus Berg** presenterade 4.sjöstridsflottiljen och dess uppgifter och förmågor inom minröjning, ubåtsjakt och övervakning av havsområden och luft- rum. Flottiljens fartyg

Magnus Berg



har förmåga att genomföra väpnad strid till sjöss - på, över och under vattenytan.

Mineringar finns kvar i Östersjön sedan 1915 - 1916. Under 1941 lades ut 1500 minor i omgångar. 900 av dessa kan finnas kvar.

Samarbete med Finland sker att svepa i området Södra Kvarken, där många minor från första världskriget ännu finns kvar.

Många minor finns även kvar i Finska viken och Ålandshav. Stort arbete kvarstår för att säkra sjöfarten här.

SFNTG Swedish-Finnish-Task-Group är ett bilateralt samarbete mellan 4.sjöstridsflottiljen och finska kustflottan. Där sker viktigt utbyte av sjölägesinformation mellan länderna.

Avslutning.

Efter detta väl genomförda symposium intogs en mycket välkomponerad och välsmakande 3-rätters middag i Sjöhistoriska museets matsal. Där fortsatte diskussionerna och utbytet av kunskap om de ämnen, som avhandlats tidigare i föreläsningarna.

Flottans Män delade ut en skrift till alla som deltog i symposiet. Den innehåller en samlad dokumentation med foton av symposiets olika delar.

Stellan Andersson

Fler bilder från symposiet på sista sidan



Kartan visar den demilitariserade zonen runt Åland samt kommungränserna på ögruppen.

Bildkälla: wikimedia.org

En Marin för Sverige

fortsättning från nr 3/2019

Vi fortsätter serien om "En marin för Sverige", ett inlägg från Kungl. Örlogsmannasällskapet.

Gotlands läge i Östersjön

Gotland, som ur ett försörjningsperspektiv kan betraktas som ett Sverige i miniatyr, är helt beroende av sjötransporter till och från fastlandet. Inga andra transportslag kan möta behoven. Tillförs militära förband för att försvara ön, ökar kraven på försörjning och därmed transportbehoven i motsvarande grad.

Samtliga tyngre resurser som förbandsmateriel och förnödenheter till exempel ammunition och drivmedel måste transporteras med fartyg. Personal kan till en del transporteras med flyg, men större volymer militär trupp kräver fartygstransporter.

Gotland är helt beroende av införsel från fastlandet av läkemedel, bensin, diesel och andra drivmedel, som ska förse både det civila samhället och de militära förbanden.

Under högsäsong trafikeras ön av ett knappt 20-tal färjeturer per dygn mellan hamnarna Nynäshamn, Oskarshamn och Visby. Bilden visar Visby hamn med de specialbyggda färjelägena.

Cirka 200 långtradare per dygn transporterar förnödenheter mellan fastlandet och ön. Fastlandet är lika beroende av de livsmedel, som produceras på Gotland.

Mindre än 1% av den mjölk, som produceras på Gotland konsumeras där. Likartat är förhållandet avseende slakteriprodukter.

Gotlands sårbarhet vid någon form av störning/avspärning, som drabbar livsmedelsförsörjningen kan exemplifieras med följande:

- **ICA Maxi** i Visby står för cirka 25% av den gotländska marknaden med leverans från fastlandet sex da-

gar i veckan året runt. Detta innebär en uthållighet på tre dygn och en störning av något slag tar tre till fem dygn att återställa. Likviditetskris uppstår efter tre till fem dygn.

- **Arla Visbymejeri** producerar 141 miljoner liter mjölk per år, varav 4,5 miljoner liter konsumeras på ön, vilket innebär, att 95% skeppas till fastlandet. Maximalt två dygns produktion kan lagras samtidigt. När den maximala kylkapaciteten är uppnådd, måste produktionen gå direkt till destruktion.

- **Gotlands Slakteri** producerar 30 ton kött per dygn, sex dygn i veckan varav 95% skeppas till fastlandet. Vid en störning är den totala fryskapaciteten uppnådd efter två till tre dygn. Därefter måste köttproduktionen avbrytas och kött destrueras.

Effekterna av en avspärning och störning av transportflödet kan sammanfattas enligt följande:

- **Efter 1 – 3 dygn:** Färsksvarorna tar slut. Produktionsstörningar. Kylar och lager fylls upp.

- **Efter 3 – 5 dygn:** Butikerna tomma. Produktionsstopp.

- **Efter 5 – 7 dygn:** Betalningsinställningar. Permitteringar. Nödslakt. Destruktion av livsmedel.

Förhållandena ovan speglar dessutom en förväntan om ett snart återupptagande av normal försörjning. I händelse av en kris, där förtroendet för möjligheterna till en snar återgång till normal försörjning rubbas, kommer sannolikt hamstring att uppstå med ett dramatiskt och snabbt förlopp.



Visby hamn

Slutsatser

Sverige påverkades tidigt och starkt av sjökriget under de två världskrigen. Ransonering infördes av Regeringen för att hantera varubristen. Marinens resurser krävdes för att övervaka territoriet, skydda sjöfarten och för att röja sjöminor.

Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon utgör ett stort område, där Sverige har skyldigheter att utöva jurisdiktion. För detta krävs stora ingripanderesurser med hög beredskap.

Öppna sjövägar har en avgörande betydelse för att upprätthålla transportflödet för Sveriges befolkning, vår industri och vår ekonomi. Sjötransportbehoven kommer att fortsätta öka och transportflödet måste upprätthållas över tid, vilket kräver stora resurser.

Statens möjligheter att i kris och krig genom förfogandelagen rekvirera fartyg för sjötransporter och andra militära behov är begränsade.

Hamnarna måste kunna försvaras, då de har en stor betydelse för den sjöburna transportsektorn. De måste även hållas öppna, för att vi enligt världlandsavtalet ska kunna lämna och ta emot militärt stöd via fartygsburna transporter.

Genom att gods till flera Natoländer passerar genom Göteborg, har hamnen en särskild säkerhetspolitisk betydelse. Även djuphamnen i Trondheim i Norge är av strategisk betydelse, då den har stora förhandlager för den amerikanska marinkåren. Natos insatser i Baltikum kan komma att passera svenskt territorium från Trondheim via svenska hamnar.

Ingen av de marinoperativa riktningarna Norra Östersjön, Södra Östersjön med Öresund och Västerhavet, kan ignoreras över tid, utan att militärstrategiska målsättningar riskeras.

Gotland utsatta läge vid en kris eller krig kräver, att sjötransporterna till och från ön kan skyddas.

KÖMS anser, att Sveriges samlade resurser för skyddet av sjövägarna och hamnarna är underdimensionerade.

Ektimmer och linjeskepp

Arbetet med spanten till del av ett linjeskepp fortsätter. Som tidigare framgått, är det ett arbete som Varvshistoriska Föreningen i Karlskrona genomför för att lära sig hur man byggde skepp på 1700-talet samt att utveckla Lindholmen som turistattraktion. Som grund ligger modell av och ritning på Linjeskeppet *Rikens ständer*.

Nu har de två spanten (13 x 10 meter) kommit på plats och placerats 80 cm från varandra. På denna plats påbörjas nu bordläggning m.m. Man har valt att arbeta med spanten liggande av säkerhetsskäl.

Projektet är ännu inte i hamn. Bl.a. saknas fortfarande ek, men förhoppningen är att det ska ordna sig.

Olle Melin

Foto Bo Lindahl



Navy Fieldex 2019

För några år sedan berättade jag i denna tidskrift om The Historical Navy Field Exercise /Fieldex/, en aktivitet som ett antal glada och ofta lite äldre svenska och engelska sjöofficerare och marinhistoriker genomför då och då.

Nu har det skett igen!

Navy Fieldex 2019 genomfördes i år, där Area of Operations, AOO, var Irländska sjön.

Vi har tre målsättningar med övningen

- Ska studera maritima förhållanden i aktuellt AOO
- Dine well
- Uber all have fun

Jag lovar, det var inga problem med att uppfylla dessa målsättningar

Deltagarna i år, det varierar lite år från år, var Lord Eric de Saumarez, ättling i rätt nerstigande led från admiral James de Saumarez, han som opererade i Östersjön 1808-1813, Chris White, ordförande i Club 1805, Cdr Mike Ellis, Cdr Tom Fremantle, ättling i rätt nerstigande led till admiral Fremantle en av lord Nelsons chefer, amiral Göran Wallén, amiral Clas Tornberg, kommendör Christer Hägg, RO Jan Ankarkrona, RO Jan Romson, RO Hans Josefsson, Carl-Johan Hagman, RO Carl Wachtmeister, och undertecknad. Förstår ni, hur mycket kunskap det fanns på denna resa?



Jonny Walker

Planering och orderskrivning sker inom gruppen—det är alltid en man, som utses till "The man with the pen".

Så låt mig berätta om några marina upplevelser.

Vi startar i Liverpool, som är och framförallt varit en stor marin stad.

Vi började framför statyn av Jonnie Walker, ja, vi kommer att träffa bägge. Staty-Walker var under WW2 en mycket stor och duktig sjöofficer och ubåtsjägare. Han ledde under kriget ett antal förband, som hade till uppgift att skydda konvojer eller bara jaga ubåtar. Oftast ledde han sina styrkor från bryggan på förbandschefsfartyget. Hans taktik var att söka efter ubåtar lite längre från område, där ubåten laddade inför anfall. Ett antal ubåtar föll för hans vapeninsatser. Han blev kommendör och fick vid sin död en nästan statsmannabegravning till sjöss.

Och när vi talar ubåtar, så besökte vi ledningscentralen Western Approach, en mitt i staden liggande anläggning. Fascinerande att stå där och uppleva vibrationer från WW 2.

Vi besökte också *HMS Eaglet*, en anläggning för frivilligorganisationerna. Vid middagen berättade en engelska logistikofficer, att han träffat den svenska flottan i Djibuti, när korvetterna och *Trossö* var nere i Adenbukten. *HMS Malmö* lyckades ju att kapa en piratbåt. När de kom till kaj, sade han, att svenskarna ville ha propellern på piratbåten som "krigsbyte". Men svaret blev, att hela båten var bevismaterial. Nu kom jag att ringa hem till min son och fråga, om detta var sant, för han var ombord på *Malmö*. Han bekräftar, att fartyget inte fick något "krigsbyte" med sig hem.

Lord Nelson fascinerar än—det verkar som varje stad med självaktning har en Minnesstaty av Lord Nelson—även i Liverpool och trots att han aldrig var där.

I Irländska sjön opererar Stena Line på en mängd lin-



Ledningscentralen Plottingrummet Western Approach



Titanic-museet

jer. Så naturligtvis fick vi åka *Stena Lagan* till Belfast. Hon skall nästa år förlängas i Turkiet och kan därefter tillsammans med sin syster på linjen vara avsedda för linjen Karlskrona-Gdynia.

I Belfast fanns tre saker, som påverkade mig, först Titanic-museet en enorm och vacker byggnad. Museet hade i mina ögon för mycket "pinauler", svårt att överblicka. Fartyget byggdes ju här och det tog 62 sekunder för det att nå vattnet och det gick åt 20 ton fett, för att hon skulle glida ner. Och som många sade, hon fungerade ju i alla fall, när hon lämnade Belfast.

Nummer två, som överraskade mig, var, att kampen mellan protestanter och katoliker pågår i oförminskad omfattning. Du får t.ex. inte gå på fel sida av gatan. Belfast stängs av i mitten varje kväll. En "minnesplats" finns på den katolska sidan men inte på den protestantiska. Nästan alla, som dött, har varit katoliker, för poliserna var ju protestanter, så de hjälpte till att "skydda" protestanterna.

Dags att lämna Belfast en tidig morgon och naturligtvis med *Stena* line. Men precis vid utloppet vid Carricfurus finns det ett svenskminne. 1825 låg här linjeskeppet *Dristigheten* under befäl av Gyllengranat och reparerade efter stormfyllda dygn på Nordsjön. Hon var på väg till



Naturligtvis tittade Churchill på oss i ledningscentralen

Colombia i en hemlig operation. Sverige hade fått nys om, att Colombia behövde fartyg och via ett antal agents mellan-händer hade köpet arrangerats. Besättningen visste inget om varthän det bar och tvärskuren flagga användes. När så fartyget kom till Colombia, så hade resten av världen upptäckt denna fula affär, så det blev inget



Katolska minnesplatsen i Belfast

köp. De fick därför segla vidare till New York, där fartygen såldes till en billig penning. Pengarna räckte till officerarnas hemresebiljett men ej till besättningens. Gyllengrant fick utstå en del problem, när han återvände hem.

Så anländer vi till Glasgow och här får jag två överraskningar

För det tredje kommer vi till Northern Marine Group Training Center, en skola som tillhör Stenakoncernen. Det är en simulatorskola för att träna bryggbesättningar och maskinpersonal. Ja inte bara sina egna besättningar, utan många rederier hyr in sig. På frågan varför inte skolan ligger i Göteborg, blev svaret, "vi är 28 000 anställda i *Stena* och alla bor inte i Göteborg". Skolan överraskade mig med, att man också hade en avdelning, som sysslade med att utarbeta råd och anvisningar för befälhavare, då man möter pirater, terrorister m.fl. För detta ändamål har man utarbetat manualer såsom Seafarers Security Guide.

Resan börjar nu ta slut och sista natten med gänget återstår med medaljutdelning m.m., innan vi dagen efter sätter oss på tåget till Manchester.

Nu kommer nästa överraskning. Telefonen hos vår *Stena*-man börjar ringa intensivt. Vad händer? Jo *Stena Impero* har blivit kapat!! Och plötsligt ser vi nu framför oss, vilka som i Glasgow nu arbetar för högtryck med detta ärende—det var ju de, som vi träffade igår! Vilken sammanträffande. Även om det nu egentligen finns "ett antal flaggor" ombord - besättning hör ju hemma någonstans, båten är försäkrad i något land, lasten tillhör någon o.s.v., så är det fartygets flaggstat, som ytterst har ansvaret för arbete med att få fartyget frisläppt, d.v.s. i detta fall Great Britain.

Så är man snart hemma, lite klokare, lite kunnigare, lite lyckligare och lite fattigare. Tack!

Rolf Edwardson
Foto Författaren

INBJUDAN TILL RIKSÅRSMÖTE 2020 TILL RIGA



Flottans Mäns riksårsmöte arrangeras 2020 ombord på Östersjöns största rederi, Tallink Silja, och destinationen är Riga.

Mötet äger rum **25 maj 2020** ombord på m/s Isabelle.

Räkna med ett inspirerande möte ombord med intressanta programpunkter, underhållning, god mat och dryck och gemenskap. Under timmarna i land i Riga kommer det att ges möjlighet till intressanta utflykter.

Mer information kommer i nästa nummer av Flottans Män, men skriv upp datumet 25 maj 2020 redan nu. Välkomna ombord!



TALLINK | SILJA LINE



NYHET!

Här kan du läsa om dramatiska luftstrider och flygattacker i krigets slutskede och hur överlägsna de tyska stridsflygplanerna och stridsflygplanen var. Vidare skildras i boken hur de allierade direkt efter kriget "slogs om" att ta över tyska stridsflygplaner och flyg- och robotkonstruktörer till sina länder och hur det nya Luftwaffe på krav från främst USA sattes upp 1955 och vars ledning under många år utgjordes av flyghjältar från andra världskriget.

I boken finns ca 130 oljemålningar, fotografier och kartor, nästan alla i färg. En praktbok. Pris 450 kr.

En närmare presentation av boken finns på magnusullman.com

Du kan beställa boken på tel: 0708 1919 29 eller

e-mail: bok@magnusullman.com

Boken levereras omgående till angiven adress. Priset inkluderar porto och emballage.

För leverans till adress i utlandet tillkommer extra porto med 90 kr.

BOKFÖRLAGET MAGNUS ULLMAN AB



Neptuni Ordens brudgäva

Neptuni Orden utdelar på sin Vinterhögtidsdag lördagen den 21 mars 2020 en penninggåva (15.000:-) till "en i studier, yrkesutövning eller i övrigt framgångsrik kvinna i åldern 18 till 35 år, med ett medmåttligt engagemang och som står i begrepp att gifta sig och vars förälder tjänat i Svenska Marinen".

Som vägledning för att vara kvalificerade för utdelningen gäller nedanstående kriterier.

* Alla officerare i marinen som har eller har haft rätt att tjänstgöra ombord.

* Alla som gjort sin värnplikt eller frivillig grundutbildning (GU) i flottan.

* Alla kontraktanställda sjömän och soldater i marinen med minst fyra års tjänstgöring och med rätt att tjänstgöra ombord.

Ansökningsblanketten, som skall vara Ordens kassörs tillhanda

senast **2020-01-08**, erhålles från

Ordens kassörs, Skoppeboen 10, 111 30 STOCKHOLM, telefon 08-20 15 34

Blanketten kan med fördel laddas ned för utskrift från hemsidan www.neptuniorden.se.

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

50 års jubileumsträff T122 HMS Sirius besättning



Lennart Törnberg och jag Phillip Nielsen tog i augusti 2018 kontakt med varandra för att eventuellt försöka samla besättningen för en jubileumsträff någon gång sommaren 2019. Vi frågade oss faktiskt, om det var möjligt att hitta alla i besättningen. Veteran-Flottiljen hade redan nio av besättningen som medlemmar. Efter drygt två månader var alla hittade och då efter många dråpliga situationer. Det var faktiskt ett riktigt detektivarbete, men roligt efter varje funnen besättningsman. Besättningen var då totalt på 29 man och tyvärr är fyra av besättningsmedlemmarna avlidna. Gensvaret från besättningen var överlag positivt.

I februari bestämde vi oss för att förbrödringsmiddagen skulle vara på *Segelkronan*. Även tidpunkten den 23 augusti var inbokad, då för att i god tid underlätta träffen. *Segelkronan* är Sjöofficerssällskapets mässfartyg, förtöjd på Skeppsholmen. Dagen efter var tänkt, att för de som är intresserade, med en tur ut till Gålö inklusive en tur med rotetvåan *T 121 Spica* upp till Sandhamn för lunch.

Fredagen den 23 augusti var förbrödringsmiddagen på *Segelkronan*.

Det första vi gjorde var att ta en besättningsbild då på landgången till fartyget.

Sedan bar upp till baren, där vi tog en mousserande drink, innan middagen.

Middagen var tre rätters, som var välsmakande och med genomgående vin.

Vi var 18 närvarande, som placerades vid tre olika bord, faktiskt bra socialt.

Vilken härlig och trevlig jubileumsträff vi hade. Det var mäktigt och samtidigt en märklig känsla att träffas efter 50 år, nåja, efter ett tag kände man igen alla och märkte verkligen glädjen och nyfikenheten.

Claes Tornberg höll ett mycket intressant tal om 1958 års försvarsbeslut, som var ett hårt slag mot den tyngre ytattacken, vilket resulterade i Marinplan 60.

Marinplan 60 lanserade flera men mindre fartyg, där *Spica*-klassen utgjorde de första enheterna. Då flottan låg långt framme i utvecklingen av sjörobotar, borde *Spica*-klassen blivit robotbestyckade. Tyvärr blev det i stället attackflyget, som övertog utvecklingen. Det borde varit både och. Därefter följde andra tal från besättningen om torpedbåtstiden, som innebar suveränt bra chefskap samt ledarskap, gott kamratskap och mycket jobb. Men vi kände, att det vi utträttade var betydelsefullt och att vi behövdes. Ovanstående var ett signum för *Sirius*.

Lennart Törnberg vice ordförande i Veteranflottiljen.

Veteranflottiljen har 17 fartyg och båtar, där vår syster *T121 Spica* är ett. Det är ett stort jobb att hålla henne sjövärdig och körbar. Det är tre man ur *Sirius* besättning, som tillsammans med övriga medlemmar vårdar henne. Vi är lika unga (i sinnet), lika raska men med lite annan hårfärg och i vissa fall med lite förändrat kroppsligt displacement. Som medlemmar i Flottans Män och föreningen Frivakten odlas kontakten med forna kolleger. Återträffen med besättningen från *T122 Sirius* 23–24 augusti kommer att leva kvar i minnet.

Några ur besättningen passade på att följa med på en sjötur med *T121 Spica* Gålö – Sandhamn tur och retur. Åter på Gålö lyste glada ansikten ikapp med en strålende sol. Efter alla år i Flottan som blivit en del av ens person, håller detta abstinensen borta.

Claes Tornberg;

Vi fick köra ett hypermodernt fartyg som vapenmässigt, framdrivningsmässigt och manövernässigt utgjorde ett



Från vänster; Jürgen Saegebrecht, Claes Fagerlund, Ingvar Stam, Lennart Nyh, Owe Arneholt, Björn-Ove Dagnesjö, Kjell Hägerlid, Hans Bager, Lennart Ottosson, Sven Andén, Jan Christer Andersson, Olle Jonsson, Magnus Johansson, Claes Åke Lundberg, Christer Ramstedt, Claes Tornberg, Lennart Törnberg, Phillip Nielsen. Höll på att glömma Måsen på flaggspelet..

stort tekniksprång jämfört med deras föregångare Plejad-klassen.

Vädrets och havets kraft påverkade dock självklart dessa små fartyg. Ett par exempel;

Det hade under några dygn legat på en sydostlig kuling, när vi löpte ut genom Järnholmssund, som är en mycket smal passage, som leder till sjöss norr om Utö. Direkt i utloppet gick vi in i hög brytande sjö. Två gasturbiner släcktes och precis, som den kvarvarande släcktes, fick vi igång en av de släckta. Inte många meter skilde oss från att bli ett strandat vrak.

Mitt i vintern under hård nordostlig brytande underkylt hav gick vi från Landsort mot Visby. Detta resulterade i snabb växande nedisning, som gav en ordentlig slagsida. Värst av allt var, att luftintagen till gasturbinerna isade igen, vilket krävde idog isknackning.

Under vårt örlogsbesök i London uteblev tjänsteposten för några veckor.

Förklaringen kom så småningom i form av ett tjockt paket från Royal Navy, där fartygschefen på den brittiska fregatten *Sirius* beklagade, att de öppnat vår post. Han konstaterade dock, att fast han inte förstod svenska, att även vi uppenbart syntes få samma trista tjänstepost som de. Vi genomförde en lyckad och framgångsrik sjöexpedition. *HMS Sirius* var utan tvekan ett "happy ship".

Lennart Ottossons minnen som maskinist på T 122 *Sirius* och maskintjänstchef på Spicatypen.

Som fostrad med Mtb (T48) och Tb (109 *Antares*) var det en upplevelse att som förste maskinist få den nya kommenderingen på *HMS T122 Sirius*. Första uppdraget började med en information av chieften Kalle Borg nere i mässen. Därefter var det dags att röra på sig, så jag gick upp och tittade ut genom ventilen i dörren på styrbordssidan. Vi var redan ute till sjöss i 30 knop utanför Oxnö

udde och skummet yrde, för mig som var van vid vibrationer och skakningar vid losskastning, var det ofattbart. På Plejadtypen fordrades varmkörning med en enorm hälsovådlig rökbildning. Det tog 20 minuter att komma upp i marschfart, med *Sirius* rörde det sig om sekunder. *Sirius* var ett fantastiskt fartyg.

"Crashstop" var en annan funktion, som gjorde, att fartyget från fullfart till stillaliggande åstadkoms på mindre än 1 ½ fartygslängd. För oss maskinister och chiefer var vårt största bekymmer Gt2/Gt3 (Rover). Det var gasturbiner som var drivkällorna i generatoraggregaten. Dessa gasturbiner hade osäker driftsäkerhet samt dålig följsamhet vid belastningsförändringar i elnätet. Detta påverkade tillförlitligheten vid vapentekniska övningar, vilket medförde, att maskinpersonalen var tvungna att vara på helspänn för att inte orsaka driftstörningar vid t.ex. skjutmoment.

En startad brandpump kunde medföra "blackout" och förstöra hela övningen. Åtskilliga är de gånger, vi under helgerna demonterade en GT2 och åkte till Arboga för att reparera och sedan återmontera turbinen ombord för att vara klar inför övningarna nästa vecka. Fartygen modifierades så småningom och fick säkra drivkällor Gt5 (MTU). Vid något tillfälle bytte vi ut alla tre GT-ettorna på den imponerande tiden av 24 timmar. Detta gällde även för Norrköpings klassen, mycket smarta konstruktioner på båda typerna.

Eftersom vikten på gasturbinerna var väldigt låg, fanns det mera utrymme för bränsle. Vi kunde ta drygt 40 ton bunker, priset var 11 öre/liter alltså 110 kronor för 1000 liter. Nuvarande pris enligt konsumentindex för 2019 är 951kronor för 1000 liter. Försvaret betalar ingen skatt, därför ovanstående låga kostnad för bränslet. Gasturbiner är väldigt bränslekrävande. Med logistiskt tänkande och smartness var det i realiteten inga större problem.



Fartygstypen Spica hade en med Mtb gemensam attityd i sjön. De hade en imponerande sjövärdighet med tanke på deras storlek. Men det handlade även om sjömanskap och säkert hanterande. De lutar inåt vid gir, vilket också kändes mycket komfortabelt.-

Minnen från Lennart Törnberg om tiden ombord på HMS T 122 Sirius

HMS T122 Sirius var inte min första kontakt med fartyg under tretungad flagga. Under mitten av 1960-talet var jag aspirant i Sjövärnsskåren och tillhörde Aspirantskolan i Örebro. Några örlogsfartyg i egentlig mening seglade jag inte på utan på kostrarna *Vind*, *Klipp* och *Kurs*. De var mitt hem under ett antal sommarveckor. Ett av befälen på Kvarnholmen var vår skeppskamrat Gunnar Tellås. Han var då vicekorpral och titulerades förman. Efter två år i Sjövärnsskåren hade jag åldern inne för att ta anställning som befälselev i flottan. Efter inledande månader i Karlskrona och på BÖS var det dags för en riktig sjökommendering.

HMS T122 Sirius låg för tillfället förtöjd ute på Gålöbasen. Några veckor innan ombordmönstring fick jag order att åka ut till Gålö för att "ta emot min nya tjänst". Det lät fint och spännande i mina 17-åriga öron. Motorslupen *Permis* gick från Vitså till Gålö, där min företrädare väntade i norra hamnen. Det blev rundvandring ombord och förhållningsorder från min företrädare att hålla reda på uppbörden och se till att pjäs och handvapen skulle vara i samma fina skick som under tidigare skeppsnummer 12 vård.

Så kom då den stora dagen, ombordmönstring den 18 december 1968. Jag hade precis packat upp sjösäcken och fått min bing i förliga sexmannahytten, då det var samling i mässen. Förste maskinist Lennart Ottosson dyker upp och pekar på mig. "Du tillhör vaktkvarteret och du är vaktens korpral, gör upp vaktlista för landgångsposterna"! Efter mycket knåpande för att nå millimeter-rättvisa, blev vaktlistan klar. Det visade sig då, att jag till-

hörde det vaktkvarter, som hade vakt under julhelgen. Utan min förskyllan utan på FC order blev en ersättare för mig kommenderad. Jag vill minnas, att det var skeppsnummer 26 Ingvar Fredriksson (nu Stam). Han hade nära hem och jag en lång tågres.

Den nya besättningen blev snart varm i kläderna. Vi blev ett team, en familj och T122 Sirius var vårt hem. Att hantera vapen var ingen direkt nyhet för mig, Stabbo var en bra skola. Men allt annat var nytt och ganska ovant. Att sitta till rors under passage av Järnholmssund i 40 knop var till en början nervöst, men blev med tiden rutin liksom, att den dagliga rutinen snart satt i ryggmärgen.

Några episoder:

Vid en luftvärnsskjutning mot s.k. pilmål sköt vi ner målet med endast fem skott. Order från bryggan: "bärga målet" och vi löpte in till Gålö med paradeleverad pjäs, med målet hängande i eldröret och de fem tomhylsorna stående för om pjäsen. FC beordrade fram öl till middagen och AO bar fram öl till pjäsbemanningen och eldledningsteknikern. När FC såg detta, skickades AO på nytt ner i förrådsgången för att ta fram öl till hela besättningen. Vi var ju ett team och denna bedrift, var ju hela besättningens förtjänst!

När vi inlöpte i Kielkanalen på väg till London, satt jag till rors. Lotsen gick fram till mig och sa "håll dig i mitten och om du får möte gå upp mot högra kanten". Därefter gick han ut på signalbryggan, tjänstgörande, där manöverofficeren verkade lite nervös. I september, tror jag att det var, ombaserades vi till Karlskrona i ett riktigt "skitväder". Nu fick vi känna på rejäl sjögång. Att gå fram till hytten var inte att tänka på. Väl framme i Karlskrona och vid klargöring för förtöjning visade det sig, att flera färgburkar i förpiken hade spruckit av G-krafterna. Den utrunna färgen hade förvandlat förtöjningsgodset till att se ut som polkagrisar. Under en sejour i Karlskronaområdet beordrades *Sirius* ut för att söka efter ett i Hanöbukten tappat timmersläp. Även denna gång var inte vädrets



T 122 Sirius och motortorpedbåtsdivisionen



1.officeren Olle Johnsson och FC Claes Törnberg

makter oss nådiga. Jag och skeppsnummer 11, Phillip Nielsen, beordrades att förstärka utkiken. För att få på oss stormställt kämpade vi oss fram till hytten. Där, lig-gande på durken, fick vi hjälpa varandra att klä på oss. Något timmersläp hittade vi inte vad jag minns.

Alla upplevelser under nio månader ombord skulle kunna fylla en bok. Efter avmönstring väntade skolbän-ken på Flottans furirskola. En sporre att prestera bra resultat var det foto på mig och Phillip, med texten; ”Lycka till och väl mött i framtiden”, från vår avhållne fartygschef.

Minnen från Phillip Nielsen om tiden ombord på HMS T 122 Sirius

Jag mönstrade ombord på Sjömansskolan Barken Viking i augusti 1964 som femtonåring.

Utbildningen ombord räknades dubbelt med avslut i december och då som befaren jungman, en alldeles ut-märkt utbildning för en blivande matros. Någon månad senare mönstrade jag ut i handelsflottan då på skiftande dåtida rederier.

Så småningom var det dags för att ta anställning som befälselev i flottan. Yrkesgrenen, som jag valde och blev tilldelad, var Artillerimatros. Yrkesutbildningen på KÖS och BÖS var av högsta klass och lärorik.

Natten mellan den 20 -21 augusti 1968 invaderade Warszawapakten Tjeckoslovakien.

Därmed var det slut på Tjeckoslovakiens liberalise-ringsplaner, hela världen var nu i oro.

Med detta i tankarna blev det dags för ombordmönst-ring på HMS Sirius den 18e december 1968. Sirius var endast två år gammal och exemplariskt välskött. Man fick direkt känslan att vi alla var ett team. Torpedupp-börds mannen tillika skepparen, högbåtsman Rolf Höög, tog tag i Lennart och mig. jag skall visa runt och visa, vad som gäller för er. Vi visades ammunitionsdurken, förpiken, färgförrådet, rengöringsförrådet och allt för-töjningsgods. För Lennart och mig var detta inget, som

oroade. Vi hade redan en bra grunderfarenhet för detta.

Någon gång i början av 1969 var Sveriges Television ombord. De filmade oss, när det blev klart skepp och vi rusade till våra stridsplatser. För oss på däck på med sjö-stället, senare även losskastning. Helt plötsligt var farty-get Sirius med besättning berömda i hela Sverige. Det fanns ju bara en tv-kanal och då svartvit.

Iland på Gålöbasen hade vi en enorm hjälp av ”artille-ri rådet” K.G. Larsson. Han var specialist på all artilleri-materiel ombord på Spica- och Plejadtypeerna, ett stort stöd för oss om, vi hade problem med kanonen. Efter varje skjutning stod K.G. på kajen, tog emot oss och frå-gade om allt var ok.

Utländsbesöket sommaren 1969 var London med Surrey Commercial Docks. Swinging London, Carnaby Street, Discon, Piccadilly Cirkus, Soho o.s.v..

Besöket på Greenwich Museum finns fortfarande starkt kvar i minnet. Vi beundrade urmakargeniet John Harrisons kronometrar, som fanns i olika montrar. Med hjälp av dessa kronometrar, löstes longitudgåtan till sjöss, för korrekt position på oceanerna är rätt tid på se-kunden ett måste.

Tidigt blev jag imponerad av Sirius sjövärdighet och befålets skärgårdsnavigering.

Gångtiden per år låg då på drygt 1 500 timmar och vi körde i alla slags väder.

En dag, när vi vaskade bryggkomplexet, kom 1.O Olle Johnsson och ville prata med mig. ”Jo Nielsen, vi tycker, att du skall fortsätta i flottan” och mitt svar blev direkt ett stort ja. Därmed skickade 1.O in en ansökan för mig till Furirskolan på KÖS. Nu följde, sjötjänst, ut-bildning och lite landtjänst.

År 1985 hittade jag min nisch i Flottan och det blev is-brytarna, där var jag kvar till 2014.



Lennart Nyh, Claes Tornberg och Claes-Åke Lundberg vid jubileet



Lennart Ottosson med fartygets heraldiska vapen

Basfakta Spicaklassen

Följande sex fartyg av Spicaklassen levererades mellan 1966 och 1968:

	Byggnadsvarv	Levererad	Utrangerad
<i>T 121 Spica</i>	Götaverken	26 augusti 1966	Aktiv i Veteranflottiljen
<i>T 122 Sirius</i>	Götaverken	15 december 1966	30 juni 1985
<i>T 123 Capella</i>	Götaverken	10 mars 1967	1 november 1989
<i>T 124 Castor</i>	KkrV	7 juli 1967	30 juni 1985
<i>T 125 Vega</i>	KkrV	17 november 1968	1 november 1989
<i>T 126 Virgo</i>	KkrV	22 mars 1968	1 november 1989

Displacement	210 ton
Dimensioner (l x b x d)	42,5 meter x 7,1 meter x 1,65 meter
Maskineri:	3 x Bristol-Proteus gasturbiner, 12 750 hk, 3 x prop, KaMeWa
Fart:	+40 knop
Bestyckning:	1 – 57 mm lvakan M/50C, 2 – ksp M/58, 6 – 53,3 cm TT M/65 & M/66 för tp typ 613,2 – 10,3 cm lysraketsäll M/55, 1 – 57 mm, lysraketspjäs M/60, minor, sjunkbomber.
Besättning:	30 man

Fartygstypen utgjorde inledningen till dagens ytattack-system och flera nya vapen- och ledningssystem. Detta kunde ske tack vare elektronikens definitiva genombrott. Brygghusets placering och ”kulan” gav deras typiska silhuett.

De tre gasturbinerna var placerade längst akterut. Detta medförde att brygga, styrhytt, och stridsledningscentralen låg nära fartygens stampningscentrum. Det långa, fylliga förskeppet gav fartygen en lugnare gång i dåligt väder. Fartygen var de första i svenska flottan med täckt brygga. Skälet var atombombshotet och risken för radioaktivt nedfall. Därför kunde fartygen även tillslutas gastätt. ”Kulan” ovanför bryggan var helt enkelt skydd för radarantennerna.

De trådstyrda torpederna med ny torpedeldledning ökade träffsäkerheten påtagligt. Den högeffektiva 57

mm allmålspjäsen med avancerad radareldledning (Arte 62) ersattes 1972 – 1976 med pjäs 7101B, även den 57 mm.

Torpedtuberna var lätt demonterbara då med tanke på ombestyckning för minlast. Minrälsen var dragen bordvarts på huvuddäck längs med större delen av fartygets längd.

Spicaklassen var i många avseenden mönsterbildande, inte endast i den svenska marinen. Ännu i mitten av 1980 – talet var några i tjänst i Kustflottan.

Men 1981 fanns beslut om att successivt utränga Spicaklassen. I oktober 1981 var fortfarande några fartyg från Spicaklassen aktiva, i mycket väl fungerande skick. Därför bestämdes, att fyra av fartygen livstidsförlängdes och de var kvar till 1989.



Sirius besättning i Polhemsdockan i Karlskrona

KORSORD NR 4

De som hade turen att vinna denna gång var,
Björn Naeslund, Stockholm och
Leif Carlsson, Växjö

GRATTIS!

Som vanligt kommer priser från Jonny Ekdahls
produktion

Nu är det dags för korsord 4 - 2019. Lösning ska
vara insänd senast

1 februari 2020 under adress:

Redaktören Flottans Män

Författarevägen 9

371 63 LYCKEBY

LYCKA TILL!

Vågräta ord

1. Inte utan orsak
5. Brutal och känslolokall
9. Kokreaturet
11. Melankoli
16. Påbud
18. Lysande
19. Tidevarv
20. Tala!
21. Tänja.
23. Intet
25. Personligt pronomen
26. Dåligt skickande
28. Halvgräs
29. Tilltagit
31. Kanske ord för urmakarbord
32. Icke vild
34. 1049 eller 10000
35. Tillhörighet
37. Ansiktsskydd
40. Under
42. Resgods
43. Voluminös
44. "Elddopet"
45. "Rivjärn"

Lodräta ord

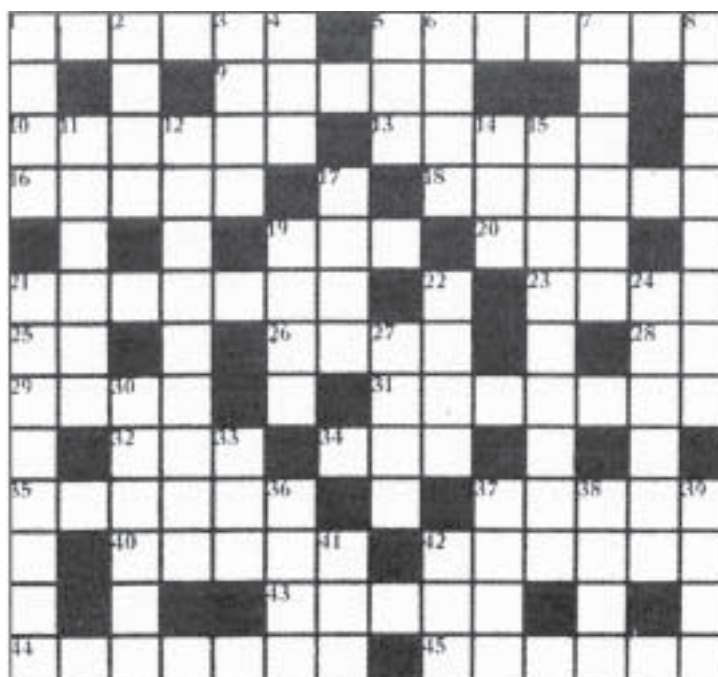
1. Jag lever
2. Ankarplats
3. Ursprung
4. Fara
5. 100 fot
6. Dött lockbete
7. Färgämne
8. "Emigrantsjuka"
11. Ålskog
12. Omtalade
14. Gnagare
15. Inhuman

17. Uttryck
19. Genljuder
21. Inte för sängkammaren
22. 1549
24. Enfaldig
27. Sedelära
30. Med avvikande harmoni
33. Vinterskena
36. Stålfigur
37. Infinitiv om tillstånd
38. Dikt
39. Skära
41. Uttryck
42. Anhåller

Lösning Korsord 3 2019



Jonny Ekdahls Knåp och Knep



Ur Kjell Närkehammars bildarkiv

Den här gången har vi plockat fram en bild på det gamla ubåtsdepåfartyget *Patricia*, vanligen kallad *Pia*, som en gång hade benämningen ubåtsmoderfartyg.

Patricia sjösattes 1926 som ett passagerarfartyg för Svenska Lloyd. Första kontakt med marinen fick hon i samband med köpet av och den äventyrliga hemfärden för de s.k. Italienjagarna 1940.

Samma år inköptes hon av marinen och byggdes 1941 om till Ubåtsmoderfartyg och var som sådant i tjänst intill 1972, dock de sista åren stillaliggande, akterförtöjd vid Hårsfjärden. Hon var avsedd som depåfartyg för nio ubåtsbesättningar.

Hon hade ett displacement på 3 500 ton och kunde göra en fart på cirka 15 knop och var bestyckad endast med luftvärn som eget flygskydd. *Patricia* utnyttjades som torpedmål och i samband med utbildning och övningar i eskorttjänst.

Omändringen av *Patricia* till ubåtsdepåfartyg föranledde ett flertal insändare i dagspressen, vilka ondgjorde sig över denna luxuösa förläggning. Något lyxfartyg blev hon inte men väl ett utomordentligt väl lämpat skepp.

Innan *Pia* inköptes och byggdes om hade ubåtsvapnet haft ett antal olika fartyg som depåfartyg. Det första var tidigare minfartyget *Ran* åren 1904-1910. *Ran* blev senare sjömättningsfartyg. Ett antal kanonbåtar byggdes om för att bli ubåtsdepåfartyg, *Skäggald*, *Skuld* och *Blenda*.

Två gamla fartyg från den seglande flottan har också haft uppgifter som depåfartyg för ubåtar, skruvånglinjeskeppet *Stockholm* och ångkorvetten *Saga*. Vidare har pansarskeppet *Niord* och stabsfartyget *Marieholm* utnyttjats under kortare perioder.



Ubåtshotellet i Karlskrona. Foto Olle Melin

Den längsta tiden som ubåtsdepåfartyg före *Patricia* var Sveriges första pansarskepp *Svea*. Hon togs tjänst 1885, byggdes om till depåfartyg 1918 och var i tjänst till 1941, varefter hon skrotades.

Redan på 1950-talet väcktes frågan om ersättningsfartyg för *Patricia*. Det skulle dock dröja till 1972, då det nya minfartyget *Älvsborg* togs i tjänst och tillika blev ubåtsdepåfartyg. Hon såldes 1986 till Chile och fick det



Patricia



Depåfartyget Svea. Arkivbild



Min- och depåfartyget Älvsborg. Arkivbild

imponerande namnet *Almirante José Toribo Merino Castro*.

Efter detta blev det landförläggning för besättningarna, som många gånger etablerades på Hotell Aston i Karlskrona, känt som Ubåtshotellet.

Idag finns inget ubåtsdepåfartyg. Ubåtsbärningsfartyget *Belos* har dock viss förläggningskapacitet.

Som flaggkadett vid kustartilleriet tjänstgjorde jag sommaren 1962 ett antal veckor på olika fartyg i Kustflottan, bl.a. på minsveparen *Holmön*, då vi övade eskorttjänst från Öresund via Bornholmgattet till Karlskrona. De fartyg vi eskorterade var *Patricia* och *Älvsabben*.

Min far, som var elingenjör vid Karlskronavarvet och delvis ansvarig för pumpmaskineriet vid varvets dockor, har berättat, att det krävdes tre gånger så lång tid att docka *Pia* jämfört med andra fartyg, eftersom hon alltid hade slagsida åt något håll och att man hade besättningen att flytta sig från styrbord till babord och tvärtom för att få fartyget rätt i dockan.

Olle Melin

Uppgifter ur boken

”Det svenska ubåtsvapnet 1904-2004”.




Ett tryggt val!

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





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

Ubåtsutställning på Marinmuseum

Den 17 september i år invigdes på två platser samtidigt en utställning om de polska ubåtar, som var internerade i Sverige under andra världskriget. Platserna för invigning var Marinmuseum i Karlskrona och Sjöfartsmuseet i Gdynia. Utställningarna är ett samarbete mellan de båda museerna.

Det polska inslaget var stort vid invigningen i Karlskrona.

Utställningen består av ett stort antal bilder från interneringsåren samt en stor mängd personporträtt.

Den 17 september var det också exakt 80 år sedan, som tre polska ubåtar tog sin tillflykt till Sverige. Detta var ett sätt att förhindra tyskarna att lägga beslag på ubåtarna, eftersom Tyskland ockuperade Polen med start den 1 september. Ytterligare två ubåtar lämnade Polen och tog sig till Storbritannien, där de deltog i kriget på den allierade sidan.



Chefen 1.ubåtsflottiljen, kommendör Mats Agnéus beredd inviga utställningen under överinseende av tidigare chefen för Marinmuseum, Ingrid Hall Roth

Vid ankomsten till Sverige förflyttades ubåtarna med besättningar (169 man) till Vaxholm, där besättningarna internerades. Här blev ubåtarna liggande till april 1940, då de förflyttades till Skeppsholmen i Stockholm. Planer fanns att utnyttja ubåtarna i den svenska flottan. På Skeppsholmen låg redan det polska skolskeppet *Dar Pamorza*, som var tänkt som depåfartyg. Förflyttningen genomfördes med anledning av Tysklands angrepp på Danmark och Norge. Det blev emellertid inget av med dessa planer.

I stället flyttas ubåtarna till Mariefred i Mälaren och där blev de liggande till krigets slut. Viss del av besättningarna internerades vid ett läger i Dalarna, Främby. Placering här uppfattades som en bestraffning.

Tiden som internerad utnyttjades för arbete, studier m.m. Några ur besättningarna avled under vistelsen i Sverige och dessa blev begravda på Mariefreds kyrkogård. På kyrkogården finns en minnessten.

Historien om de polska ubåtarna är ganska okänd för den stora skaran av svenskar och därvid får utställningen formen av utbildning tillsammans med minnen. Utställningen är mycket intressant och lärorik.

Jag har valt ut två personporträtt, en fartygschef och en maskintekniker, vilka presenteras på nästa sida.

Olle Melin

Foto Olle Melin



De fyra som gjort utställningen. Från vänster Matsorzata Derlacz-Chmielowec, Sjöfartsmuseet i Gdynia, Andreas Linderöth och Fredrik Karlsson från Marinmuseum samt Adam Jarski, Sjöfartsmuseet i Gdynia



ORP RYS och ORP ŻBIK



ORP SEP



Bronisław Kamieniecki

Född: 30 januari 1918 i Budslau, Polen (idag Budslau i Vitryssland).

Modersmål: polska

Utbildning: mekaniker

Militärtjänst: polska flottan från 1936

Position: motorman på ORP Żbik (Vildkatten)

Sammanfattning: Interne-

rad i Vaxholm, Skeppsholmen och Mariefred 1939 – 1945. Han arbetade på gårdar runt Mariefred för att finansiera sin utbildning i Örebro till svetsare. Efter kriget fick han anställning i Örebro.

Men hans kärlek till Margit Lundin, som han lärt känna på en dans i Hjorthagen i Mariefred under interneringen, gjorde att han letade efter jobb närmare Mariefred.

Han fick anställning på Svenska Maskinverken i Södertälje och blev arbetsplatsen trogen under större delen av sitt yrkesverksamma liv.

Han gifte sig 1947 med Margit Lundin, men de skilde sig under 1970-talet. De fick två barn tillsammans.



Förläggning i Vaxholm. Arkivbild



Władysław Salamon

Född: 19 juli 1897 i Nowy Sacz, Polen

Utbildning: Marinens officersskola i Toruń, antagen i augusti 1923 utan antagningsprov, eftersom han redan var kadett i infanteriet.

Militärtjänst: Började sin karriär i infanteriet. Oktober 1935 underofficer i marinen.

Hösten 1929 – juni 1930 deltagande i kurs vid École de navigation sous – marine i Toulon, Frankrike. December 1931 – maj 1933 torpedofficer på ORP Wilk. Därefter fortsatt tjänstgöring på ubåtar

Efter att ha varit fartygschef på ORP Wilk, fick han i augusti 1938 uppdraget att bli chef på ORP Sep, som var under byggnad i Nederländerna. Följde konstruktionen av fartyget på plats och tog det till Polen i april 1939.

1 – 17 september 1939 deltog ORP Sep i kriget mot Tyskland. Fartyget blev skadat och sökte nödhamn i Sverige, där Salamon och resten av besättningen blev internerad. Under interneringen tog han sin familj till Sverige.

Han var den ende av de internerade officerarna, som återvände till Polen.

Han avled den 18 augusti 1986.



Minnessten på Mariefreds kyrkogård



Andra världskriget i Sverige - Främmande makter på besök.

Den eminente författaren Lars Gyllenhaal har skrivit flera böcker i ämnet 'Andra världskriget', såsom: *Tyskar och allierade i Sverige och Svenskar i strid mot Hitler*. Efter utgivningen av boken *Tyskar och allierade i Sverige* trodde han sig ha presenterat, allt vad som fanns av tysk och allierad närvaro i Sverige under andra världskriget. Så var dock ej fallet.

I denna nya bok har Lars Gyllenhaal i text och bild skildrat några dramatiska ämnen från andra världskriget. En tidigare okänd allierad fjällbas, Nazitysklands sista propagandakampanj i Sverige, Stalins glömda bombningar och ytterligare dramatiska ämnen.

De svensktillverkade vapnens roll under kriget beskrivs. De användes i strid av både tyskar och allierade, i Europa och på mer avlägsna slagfält.

Förutom främmande ubåtars torpederingar av svenska fartyg i svenska vatten, förekom luftstrider samt en strid mellan ett tyskt flygplan och ett svenskt pansartåg. Det senare utspelade sig i Norrbotten kring Vasijaure järnvägsstation den 20 maj 1940, då det svenska pansartåget "Kiruna" stod vid stationsbyggnaden och med kulspruteeld ville markera för ett tyskt flygplan att det var flera kilometer inne i svenskt luft- rum. Det tyska flygplanet ignorerade varningen. De valde att skjuta tillbaka på pansartåget, varvid en värnpliktig från Piteå, Sven Sjöberg, skadades dödligt av det tyska planets eld.

Sovjetisk bombning av Övertorneå skedde den 12 februari 1944 och skapade förödelse. Bombplanet kom in från Finland och det kan ha varit en oavsiktlig felnavigering.

Läs om den allierade basen i Naimakka och huset, som de allierade använde för att skicka hemliga meddelanden om tyskarna. Inte bara huset stod kvar hösten 2017, utan även en av de hemliga agenterna bodde kvar i huset!

Berättelsen om fyndet av en tysk träkista med tyska dokument är spännande. Det var vedettbåten *Thetis* med 18 mans besätt-

ning, vilken upptäckte en drivande träkista mot båten. De befann sig just då norr om ön Ven i Öresund. Innehållet togs om hand, det var handritade kartor, om var stupade soldaters gravplatser fanns, brev och personliga dokument.

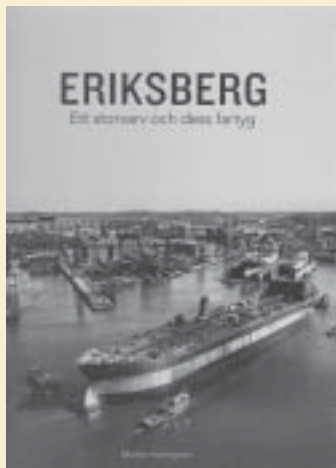
Att tyska trupper och vapen tilläts fara genom Sverige 1940 – 1943, har vi vetat och att de var mycket omdiskuterade i Sverige, innan regeringen godkände detta. Men att vapentransporterna även skulle innefatta stridsvagnar, har hittills kunnat avfärdas. Men genom bildmaterial (ett 10-tal foton) har nu framkommit, att på en omlastningsplats i Haparanda fanns olika typer av krigsmateriel med olika ursprung. Det handlar om skadade tyska spaningsflygplan, sovjetiska BT-7 och T-37A stridsvagnar. Att omlastning gjordes i Haparanda, berodde på, att spårvidden i Finland och Ryssland skiljde sig från spårvidden i Sverige.

Ett kapitel berättar om, hur ett telefonsamtal ledde författaren till en lada utanför Kalix. Det visade sig, att denna innehöll en T-24, en ovanlig amerikansk bandvagn från andra världskriget, vilken kunde fällas med fallskärm från flygplan.

Avslutande avsnitt är en guide över spår i Sverige efter tyska och allierade styrkor. Där kan ses minnen av allierade specialförband, striderna i Baltikum, sovjetiska och tyska krigsfångar samt delar av flygvrak från andra världskriget. De finns över Sverige från den allierade basen Pältsa sydväst om Treriksröset i norr till Tyska krigsgravar i Trelleborg i söder. Totalt beskrivs 53 olika platser. De flesta finns i norra och södra Sverige.

Boken innehåller drygt 160 foton och bilder, en del från privata arkiv och boken blir mycket mera intressant av detta. Författare: Lars Gyllenhaal. Utgiven av LIND & CO år 2019. ISBN 978-91-7861-471-4.

Stellan Andersson



Eriksberg

En gång i tiden var Sverige världsledande vad gäller fartygsbyggen. Ett antal stora varv fanns i landet och inte minst i Göte-

borg, där tre stora varv huserade. Om ett av dessa, Eriksberg, har nyss utkommit en bok, jag skulle vilja säga praktbok, om verksamheten från grundandet 1850 till 1970-talets kris, som slutade med nedläggning 1979.

I boken kan man läsa om Eriksbergs historia från den första tiden till krisernas tid på 1970-talet.

En stor del av boken upptas av uppgifter och bilder på alla på varvet byggda fartyg. Det första fartyget, som byggdes, var ett bogserångfartyg och detta var 1873 De sista nybyggena kom de sista åren på 1970-talet. Totalt blev det över 700 nybyggen. Varje fartyg är beskrivet med bild.

Eriksberg har byggt ett stort antal fartyg för svenska marinen och det första torde vara passagerarfartyget *Bore*, sjösatt 1910, som transporterade kustartillerister i Karlskrona skärgård till och med 1966. Andra för flottan byggda var, kryssaren *Göta Lejon* sjösatt 1945, jagarna *Nordenskjöld* (1926) *Malmö* (1938), *Norrköping* (1940), *Mjölner* (1942), *Sundsvall* (1942), *Kalmar* (1943) *Småland* (1952), *Södermanland* (1956), *Hälsingland* (1957), minfartyget *Älvsnabben* (1943) samt minsveparna *Bremön* (1940), *Holmön* (1940) och *Bredskär* (1940).

Det handlar också om personal, arbetsplatsen, kontrakt och inte minst historier.

Författaren Martin Holmgren har haft ett antal medhjälpare och detta kan man förstå i ett verk av detta slag.

Boken är en detaljerad skildring av Eriksbergs varv och ett mycket värdefullt tillskott om de svenska varven, som hade en världsledande ställning under långa perioder.

Breakwater Publishing AB.

ISBN 978-91-86687-55-7

Olle Melin



De vita korsen i Karlskrona

Färdas man med båt i Karlskrona skärgård, finner man lite överallt vita kors, kors som i över 200 år står och stått på olika platser i Karlskrona och dess omgivning. Korsen står på klippor ute i vattnet, på skär och uddar och några på platser på land då kopp-lade till någon historisk betydelse.

Korsen planteras ut av ordenssällskapet Kronans Coldin, ett sällskap som år 2019 firade 250-årsjubileum. I Karlskrona finns en obruten väl fungerande tradition av ordensverksamhet kopplad till svenska flottan.

Jubileumsåret firades bl.a. med utgivandet av boken *De vita korsen i Karlskrona. 250 år med Kronans Coldinu Orden*. Författare är ordensmedlemmen Patrik Skantze och förutom sällskapets verksamhet får man också en historisk beskrivning av Kronans Coldin och Coldinuorden (de öppna delarna), om ordensväsendet, om Europa omkring år 1500 samt om korset som symbol.

Boken är välskriven, rikt illustrerad och ger en stunds avkoppling.
Arakne Förlag, Karlskrona.
ISBN 978-91-978681-4-3

Olle Melin



Tornautomatbatteri 10,5 cm m/50

Det svenska kustartilleriet levde långt in på 1950-talet, vad beträffar artillerimaterielen, på gamla kanoner från slutet av 1800-talet och början av 1900-talet, ofta övertagna från olika flottans fartyg. Några få batterier nybyggdes under andra världskriget och några solitärer kom åren efter fredsslutet 1945.

Men seriebyggen blev det först när 10,5 cm batterier m/50 byggdes under 1950-talet. Man byggde tre batterier och alla tre placerades i Stockholms skärgård, på Nätarö, Bodskär och Arholma. För första och enda gången handlade det om en helautomatisk pjäs. Batterierna får ses som en övergångslösning till den serieproduktion, som på gick från 1960 till 1975, då 30 st 7,5 cm batterier byggdes runt den svenska lusten. I dag är allt fast kustartilleri nedlagt och några enstaka batterier har blivit byggnadsminnen. Så är det med 10,5 cm batteriet på Arholma.

Om detta batteri har Lars A Hansson skrivit en bok. Men boken handlar om så mycket annat, Arholma i historisk dager, minnen från repövningar och mycket annat. Men huvuddelen av boken upptar uppgifter om batteriet – tekniken, eldledningen, luftvärnet, trosstjänsten och mycket mer.

Ett mycket rikt bildmaterial och många

detaljerade ritningar förhöjer läsvärdet.
bunkertours.se
ISBN 978-91-977297-8-9

Olle Melin



Världen i uppbrott.

Kometåren och den svåra vägen till fred 1918 - 1923.

När förhandlingar om vapenstillestånd ingicks mellan Frankrike och Tyskland den 11 november 1918, trodde nog många, att våldet var över.

Mellan 1914 och 1918 hade konflikten vuxit från en kraftmätning mellan å ena sidan ententemakterna, Frankrike, Storbritannien och Ryssland, och å de andra centralmakterna Tyskland, Österrike-Ungern och Italien till en konfrontation i världsformat. Den utkämpades inte bara i Europa, utan också i Mellanöstern, Ostasien och på världshaven. 70 miljoner soldater från fem kontinenter deltog i detta krig. Bland de 16 miljoner, som stupade i första världskriget, fanns från början inte bara européer. Otålighet, revanschlystnad och nya oförrätter ersatte de gamla. Revolutioner, kupper och inbördeskrig tog över. Mellan åren 1917, ryska revolutionens år, och 1923, då Adolf Hitler genomförde sin misslyckade ölkäl-larkupp i München, stod mycket och vägde.

Våren 1919 försvann drömmar och illusioner vid förhandlingarna i Paris och Versailles mellan de, som deltagit i kriget. Seg-rarnas allmaktfantasier, drömmarna om nationell frihet och oavhängighet var legio. Deras tro var, att det skulle gå att upprätta en rättvis och fredlig världsordning. Den stilla förhoppningen fanns hos förlorarmakterna, om att de ska komma lindrigare undan än befarat. Den framtidsoptimismen nöts ned under sommarmånaderna 1919.

I bokens olika kapitel möter läsaren bland andra den amerikanske artillerioffice-ren Harry S. Truman, den blivande Auschwitz-kommandanten Rudolf Höss, den vietnamesiske frihetskämpen Ho Chi Minh, den österrikiske tonsättaren Arnold Schönberg, Mahatma Gandhi, som startar sina icke-våldskampanjer. Virginia Woolf, som får sitt genombrott som romanförfatta-

re, konstnärinnan Käthe Kollwitz, som förlorar en son i kriget och blir pacifist.

Utifrån brev, memoarer, tidningsreportage och rättegångsprotokoll får läsaren inblickar i, hur den tidens människor tänkte och tolkade sin tillvaro och sin egen roll i den. Det är en annorlunda bok med ett annorlunda upplägg, men mycket intressant att ta del av.

Författaren *Daniel Schönflug* är professor i historia vid Freie Universität Berlin och vetenskaplig medarbetare vid Wissenschaftskolleg zu Berlin, ett institut för avancerad forskning. Svensk översättning har gjorts av Anders Björnsson.

Tryck: ScandBook AB, Falun 2018.

ISBN 978-91-7359-128-7.

Stellan Andersson



Henning berättar

Henning Heidenholm (1910 – 1997) från Gullholmen i Bohuslän var son till en fiskare och segelmakare, men gjorde en klassresa genom att studera till sjökapten. Ett yrkesliv till sjöss gav ovanliga erfarenheter, tuffa lärdomar och massor av historier.

Henning skrev ner många av historierna, dels självupplevda sådana men även skatter ur den muntliga traditionen bland fiskarna i Bohuslän. Många av hans historier blev krönikor i Svensk Sjöfartstidning.

Nu har en del av hans nedtecknade berättelser blivit en bok med titeln *Henning berättar* och detta tack vare dottern Helena och barnbarnsbarnet Sanna. Berättelserna omfattar allt från gamla skrönor till krigstidsdramatik och logistikbedrifter inom handelsflottan och berättelserna är återgivna i kronologisk ordning.

Boken påminner mycket om de böcker, som gavs ut under namnet *Kring kajutlampen*. Här är det dock fråga om en författare, en författare som är välformulerad och skriver med i en mycket lättläst form. Boken kan med fördel läsas i omgångar och påminner oss om livet till sjöss i olika avseenden. Publit 2019.

ISBN 978-91-7819-211-3

Olle Melin



Vi hjälper dig med lyftet!



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

interlift
LYFT- & MATERIALHANTERING

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



Stopp

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

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

Luktar det 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



UPPLEV LITAUEN – EUROPAS OKÄNDA PÄRLA

Följ med oss på en gemensam resa till den fantastiska destinationen Litauen! Vi börjar upplevelsen med en båtresa från Stockholm till Lettlands huvudstad Riga. En svensktalande guide väntar med buss i hamnen och tar oss vidare genom Lettland till Litauens huvudstad Vilnius. Här väntar ett spännande program med besök i Gamla stan, på museer och på hemresan stannar vi vid den berömda Korskullen. Resan är totalt fyra nätter, varav två avnjuts ombord på vårt fartyg. Hotellet i Litauen ligger längs med Vilnius huvudgata. Räkna med mysiga middagar tillsammans, bra program – och även egen tid för bl a shopping.

För fullständigt program mm, läs mer på:
tallinksilja.se/gruppresa-vilnius-litauen

RESDATUM

27 APRIL / 1 JUNI / 7 SEPTEMBER 2020

PRISEX 6006:- per person

ALLT DETTA INGÅR: båtresa t/r, alla måltider ombord och i land, 2 övernattningar på hotell, alla entrébiljetter samt svensktalande reseledare under hela resan.

FÖR BOKNING KONTAKTA: 08-666 33 33



PROGRAM

DAG 1

17.00 Utresa från Värtahamnen i Stockholm
Middag ombord

DAG 2

11.00 Ankomst till Riga
11.15 Svensktalande guide väntar med buss i hamnen för vidare resa till Litauen
13.30 Lunch i Bauska, Lettland
19.00 Ankomst till Vilnius
20.00 Middag på hotellet i Vilnius

DAG 3

09.00 Rundtur med buss och till fots med svensktalande guide
12.00 Besök på KGB-museet
13.00 Lunch
14.00 Fritid
20.00 Middag i Gamla stan

DAG 4

08.00 Avresa mot den unika Korskullen
12.00 Lunch vid Korskullen
13.30 Avresa till Riga
15.30 Ankomst till terminalen i Riga
17.30 Fartyget avgår mot Stockholm
Middag Ombord

DAG 5

Sjöfrukost ombord
10.30 Ankomst till Stockholm



Kustspaningsradar – viktigt förband under Kalla kriget

I mitten av 1950-talet tillfördes den svenska krigsmakten sina då hittills viktigaste spaningsorgan, kustspaningsradarstationerna (KSRR).

Runt Sveriges kust växte 31 stationer upp, från Holmögadd i norr till Koster i väster. Stationerna skulle svara för underrättelseinhämtning för såväl flottan, kustartilleriet och flygvapnet. Stationerna administrerades antingen av flottan (14 stationer) eller av kustartilleriet (17).

Fr.o.m. 1961 kom ett antal stationer att vara ständigt bemannade som ett led i den incidentberedskap, som kom att präglade Kalla krigets dagar. De ursprungliga stationerna kompletterades kring 1970 av den nyare stationstypen, tornradar.

Tekniken utvecklades och man kunde så småningom länka in spaningsresultat till centraler inom sjöbevakning och luftbevakning utan bemanning på stationerna.

Med start omkring 1990 började 1950-talsstationerna avvecklas, en avveckling som pågått fram till 2010, då den sista i bruk varande stationen, Gotska Sandön, lades ned. Många av de gamla stationerna finns i dag återuppsatta i Balticum.

Endast en av landets stationer kommer att bevaras på sin grupperingsplats, stationen på Aspö utanför Karlskrona, vanligtvis kallad Gruvan. Den är sedan 2003 byggnadsminnesförklarad och kommer förhoppningsvis kunna visas för allmänheten. En station finns bevarad vid f.d. KA 4 kasernområde vid Käringberget i Göteborg. Aspöstationen ingick i kustartilleriets krigsorganisation, men var aldrig ordinarie station i incidentberedskapen. Den användes enstaka gånger, när stationen vid Ölands södra udde av någon anledning stod stilla. Stationen på Aspö utgick ur krigsorganisationen 1992.

Ölands södra udde var närmaste station öster ut och Listershuvud utanför Sölvesborg närmaste station västerut.

Olle Melin

Bilderna till höger kommer från KSRR Aspö.

Foto Olle Melin



Ingång till radarstationen



Operationsrummet. PPI för sjölägesrapportering



Radarrummet, teknikernas arbetsplats



Två kraftaggregat för strömförsörjning

Vi var först ut

Livet på Öland 30 nov 1961 till 1 april 1962

November 1961

Vi var några några stycken instruktörselever, på KA 4 i Göteborg, som fick order om att omedelbart åka till Karlskrona, där vi skulle få ytterligare information.

Vid framkomsten kallades vi upp till stabschefen. Först då blev vi informerade om, vad som skulle ske.

Det betonades starkt, att uppdraget var hemligt och att man inte fick prata om detta, så att någon utomstående hörde det. Om man hörde någon börja prata bredvid mun, skulle man säga i stil med, *att det regnar*.

Vid ett tillfälle fick vi en fråga från en utomstående, om vi verkligen satt uppe på den där *som roterade runt*.

Vi jobbade i skift under fyra månader. Alla hade uppgift att ta hand om tvättbyte, städning, hjälpa till vid matlagning, utspisning och diverse andra göromål.

Dag Åshage

Några bilder från perioden.



Matlagning



Dags för mat



Vedhuggning

Välkommen att boka din vinterförvaring hos oss i Öregrund!

Vi erbjuder vinterförvaring kallt utrustas eller varmt inredda för båtar upp till 50 ton. Vi har över 5000 m² inomhusförvaring!

Vi kan hjälpa dig med det mesta som till exempel:

- Service och reparationer
- Om- och tillbyggnationer i stål, aluminium och glasfiber
- Motorbyte
- Installationer av el och utrustning
- Målning

Hör av dig till oss för offert!

Vi kan ombesörja transport från Stockholm om så önskas.

Öregrund Marine Service AB
www.oregrundsmarine.se
info@oregrundsmarine.se
0173-148 00



Nätverket Sveriges Militärhistoriska Arv (SMHA) på Karlskronabesök

I samband med försvarsbesluten kring sekelskiftet och att många förband då lades ned, konstaterade ÖB, att han "försörjde" ett stort antal förbandsmuseer. Han erbjöd sig då, att årligen föra över en summa pengar till Kulturdepartementet, samtidigt som det utreddes, vilka av museer, som var av riksintresse och som därmed skulle komma att få del av pengarna. Ett drygt 20-tal museer fann nåd, och de som blev "över" fick klara sig bäst de kunde eller läggas ned.

På så sätt bildades nätverket SMHA. En gång om året har medlemmarna i nätverket träffats för att diskutera viktiga frågor och inte minst få träffas för att utbyta erfarenheter.

Årets konferens var förlagd till Marinmuseum i Karlskrona under tre oktoberdagar och huvudämnet för dagarna var "Tema Utställningar – Teknik, text och touch".

Förutom genomgångarna och diskussionerna vid Marinmuseum ägnades en halv dag åt ett besök vid Museum för Rörligt Kustartilleri på Aspö, där medlemmar i KA 2 museiförening under ledning av ordföranden, Tommy Erlandsson, mötte upp för guidning och information. Det är museiföreningen, som driver museet.

Olle Melin



Överintendenten vid Statens Försvarshistoriska museer (SFHM), Leif Grundberg till vänster och chefen Marinmuseum, Mats Persson, till höger



Representanter för KA 2 museiförening under konferensen. Från vänster Tommy Erlandsson, Bengt-Göran Fransson, Bo Arnesson och Hans Assarsson

Nätverket Sveriges MilitärHistoriska Arv (SMHA)

Följande museer ingår i SMHA:

1. Gränsförsvarsmuseum, Abisko
2. Försvarsmuseum, Boden
3. Rödbergsfortet, Boden
4. Kalixlinjen
5. Flygmuseet F21, Luleå
6. Hemsö fästning, Härnösand
7. Teknikland, Östersund
8. Skansen Klintaberg, Hotagen
9. Teleseum, Enköping
10. Fästningsmuseum, Vaxholm
11. Armémuseum, Stockholm
12. Hemvärnsmuseet, Vällinge
13. Arsenalen, Strängnäs
14. Flygvapenmuseum, Linköping
15. Gotlands Försvarsmuseum, Tingstäde
16. Miliseum, Skillingaryd
17. Museum för Rörligt kustartilleri, Karlskrona
18. Marinmuseum, Karlskrona
19. Artillerimuseet, Kristianstad
20. Skånelinjen
21. Garnisons och Luftvärnsmuseet, Halmstad
22. Aerozeum, Göteborg
23. Maritiman, Göteborg
24. Garnisonsmuseet Skaraborg, Axvall
25. Fästningsmuseum, Karlsborg
26. Brigadmuseum, Karlstad
27. Krigsflygfält 16, Brattforsheden
28. Arboga Robotmuseum, Arboga

De tre statliga museerna Armémuseum, Flygvapenmuseum och Marinmuseum fungerar som stödjande museer i olika avseenden, bl.a. anslagsfördelning.

Fyra av museerna, Hemsö fästning, Fästningsmuseum Vaxholm, Museum för Rörligt kustartilleri och Maritiman, stöds av Marinmuseum.



Museum för Rörligt kustartilleri

Någon gång år 1993 var det dags att skrota den sista terränglastbilen (936), av alla de terrängbilar, som dåvarande Krigsmakten köpt från Normandistränderna efter invasionen 1944.

Et antal befäl ur dåvarande Artilleri- och robotbataljonen vid KA 2 uppvaktade bataljonschefen, Bo Wranger, om att få behålla bilen som ett minne av mer än cirka 60 års utbildning på fordonstypen. Väl utkomna från uppvaktningen, konstaterade man, att det bildats en museiförening, KA 2 museiförening för Rörligt kustartilleri. Nu handlade det inte om att spara en bil utan så mycket som möjligt av den materiel, som använts vid det rörliga kustartilleriet.

Det samlades i ladorna med en förhoppning om, att någon gång i framtiden kunna visa upp samlingarna.

Så blev det och i juni 2005 invigdes museet, placerat på Aspöberg i Karlskrona skärgård och sedan dess har museet dagligen varit öppet sommartid varje år, med möjlighet för grupper även på sen vår och tidig höst.

Insamlingen av föremål har varit mycket lyckad och egentligen är det endast ett fåtal föremål som saknas. Skämtsamt brukar jag säga, att det vi saknar mest, är de hästar, som drog kanonerna fram till 1925.

Förutom all rörlig materiel finns det några minnesrum, innehållande föremål kopplade till det nedlagda regementet KA 2.

Senaste tillskottet i utställningarna handlar om en utställning om kustartilleriets moderna artillerisystem, 12/80 även kallat KARIN, som med hjälp av ljud, ljus, bilder och materiel på ett överskådligt sätt tar oss tillbaka till det kalla kriget.

Olle Melin



Kim Bengtsson, längst till höger, informerar om utställningen kring det kalla kriget

Foto Olle Melin

Kolningen på HMS Blenda 1920



Kolningen var ett hårt arbete, som svetsade samman besättningen

Att bunkra kol var ett slitsamt jobb. Hela besättningen brukade engageras. Organisation och samarbete var avgörande faktorer, för att arbetet skulle gå lätt att genomföra. Det var ju ett nödvändigt arbete, som med jämna mellanrum måste utföras. Trots att arbetet var smutsigt, ohälsosamt och fysiskt krävande, så var det ofta just kolningen, som svetsade samman besättningen. Efter genomförd kolning brukade fartygschefen belöna besättningen med berömmande ord samt kanske varsin pilsner.

- Chefen bjöd på en pilsner efter kolningen och aldrig har en pilsner smakat så gott, sa min morfar som var med.

Blenda var en de kanonbåtar, som var samtida med monitorerna i den svenska flottan.

Hon var byggd på Lindholmens varv i Göteborg och levererades 21 maj 1875. *Blendas* första kommandering var en expedition till Konstantinopel för att bevaka Sveriges intressen i det rysk-turkiska kriget. När hon efter närmare två år återkom till svensk hamn, så tjänstgjorde hon som depåfartyg för motortorpedbåtarna. Från 1910 var hon i tjänst som ubåtsmoderfartyg och från 1931 som logementsfartyg för kustartilleriets Minskola. Under andra världskriget var hon spärrfartyg utanför Norrköping. 1951 byggdes hon om till lastfartyg och såldes under namnet *Tercia*. 1955 såldes hon vidare till Brasilien och fick nu namnet *Cecilia*.

Kanske går hon fortfarande som lasttramp utefter den sydamerikanska kusten.

Christer Warfvinge



VI UTÖKAR VÅRT UTBUD MED HALYARD MARINA AVGASSYSTEM

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

- ✓ Ljuddämpare av olika modeller
- ✓ Kundanpassade ljuddämpare
- ✓ Rosfria sprayheads
- ✓ Separatorer för generatorer
- ✓ Skrovgenomföringar
- ✓ Kompensatorer
- ✓ Tillbehör, klammer, larm mm.
- ✓ Ljudisoleringsmaterial, rör och slangar



TRANSAUTO.SE

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



TRANS-AUTO AB

Driveline systems for mobile and marine applications

Wilhelm Frithz in memoriam



Vår hedersordförande i Riksförbundet, kommendörkapten Wilhelm (Ville) Frithz avled den 11 augusti, nittiofem år gammal. Han begravdes i Danderyds kyrka fredagen den 6 september. Officiant var Biskopen i Strängnäs, överhovpredikant Johan Dalman.

Ville Frithz var aktiv i Flottans Mäns ledning under 13 år.

Han värvades först som sekreterare i den dåvarande huvudföreningen i Stockholm av den legendariske ordföranden Fredrik Taube 1974. Han var sekreterare under sex år till och med 1979, då han valdes till ordförande i huvudföreningen och efterträdde Fredrik Taube. Efter sju år som ordförande lämnade han över klubban till kommendören Göte Blom.

Här några exempel på intressanta händelser under dessa år, där Ville spelade en framträdande roll

Under Villes ledning utökades det nordiska samarbetet efter ett initiativ från den Danske Marineforeningen. Från 1980 genomfördes vartannat år nordiska marina kamratmöten med växlande värdskap, en tradition som fortfarande lever.

1983 omorganiserades Flottans män, en riksförening bildades med en rikstäckande styrelse, som senare ombildades till en förbundsstyrelse. Lokalföreningskonferenser infördes.

1984 fick Ville i uppgift av CM Per Rudberg att om möjligt ordna en värdig grav och ett minnesmärke över de mer än 200 sjömän, som flutit i land efter regalskeppet Kronans förlisning och begravts anonymt vid Hulterstads och Stenåsa kyrkor på Öland. I september invigde landshövdingen gravvårdar och en pampig minnessten vid Hulterstads kyrka. Det blev därefter under en lång rad av år tradition, att Flottans Män samlades vid kyrkan för att minnas denna händelse.

Våra tre ledord är Kamratskap, Örlogstraditioner och Sjöförsvar.

Ville betonade vikten av ett gott kamratskap och gemenskapen mellan dem, som är aktiva och de, som har seglat färdigt.

Han var noga med att vårda de örlogsmarina traditionerna, bland annat genom att se till, att vi medverkade i nationaldagsfirandet.

Han manade oss att delta i försvarsdebatten och att aktivt söka kunskap om den tekniska utvecklingen för att kunna föra ett konstruktivt samtal med dagens sjömän och tekniker och därmed kunna föra sjöförsvarets talan.

Ville var hedersordförande i Riksförbundet och dessutom aktiv medlem i lokalföreningen i Ängelholm.

Vi kommer att minnas honom som en glad, kunnig och aktiv medlem.

Tack Ville för ditt stora engagemang för Flottans män.

Örjan Sterner

Tack!

Flottans män vill framföra ett varmt tack för de frikostiga gåvor, som vi erhållit från ett 50-tal givare i samband med Ville Frithz bortgång och detta till ett sammanlagt belopp på mer än 16 000 kr.



Jan O Johansson, Habo
har gått ur tiden.

Jan O Johanssons var verksam i Försvarsmakten och framför allt i Kungl. Flottan. Han tjänstgjorde i olika funktioner och befattningar på jagare, minsvepare, ubåtsbärningsfartyget Belos och deltog i flera långresor med Älvsnabben.

Jan O Johansson flyttade till Södra Vätterbygden som pensionär och tog initiativ till att få liv i Flottans Mäns Förening i Jönköping, som hade varit avsmunad i mer än 40 år.

Med entusiasm inledde Jan O arbetet år 2011 med att forma intresse för den nyväckta föreningen - då

med ett tiotal - som varit befäl eller värnpliktiga i Marinen och nu åtta år senare, med fler än 50 medlemmar. Jan O Johansson lyckades i sin roll som ordförande erhålla ett stipendium ur Prins Carl Gustavs stiftelse av Kungliga Hovstaterna, som ett engångsbidrag för nystart av föreningen i Jönköping.

Jan O Johansson var en god kamrat med ett särskilt sinne för humor, mänsklig glädje och gemenskap. Kamraterna i Flottans Män i Jönköping saknar sjömannen och kamraten Jan O Johansson, som nu nått slutet på sin livsseglat.

Flottans Mäns styrelse Jönköping
genom Leif Aljered

Föredrag om F W von Otter den 24 september 2019



Fredrik Wilhelm von Otter

Det har alltid funnits människor, som tack vare sin begåvning lyft sig högt över sin omgivning. En sådan person var Fredrik Wilhelm von Otter, som tisdagen den 24 september ägnades ett föredrag i Örlogshemmets konferensutrymmen. Kvällens talare var förre kommendören Gustaf von Hofsten och han trollband den fullsatta salen med berättelsen om denne extraordinäre sjöman och framförallt von Otters expeditioner till Spetsbergen och Grönland.

F W von Otter (1833 – 1910) antogs vid 12 års ålder som kadett vid Karlberg. 1850 utnämndes han till sekundlöjtnant i Flottan och han tjänstgjorde därefter i olika befattningar, fram tills han tog anställning i den brittiska flottan och bl.a. 1858 deltog i det brittiska opiumkriget mot Kina. Där utmärkte han sig för särskild tapperhet och tilldelades en medalj.

Efter fyra år återvände von Otter 1858 till Sverige och den svenska flottan. Han utnämndes till premierlöjtnant och år 1866 till kapten. Därefter följde flera olika befattningar, som bl.a. innebar, att han deltog i olika sjöexpeditioner på de stora haven. År 1868 hade vetenskapsmannen Adolf Erik Nordenskiöld fått godkännande och medel för en expedition till Spetsbergen för att utforska möjligheterna att därifrån ta sig så nära Nordpolen som möjligt. Till hans förfogande ställdes postångaren *Sophia*, som var byggd för postföring i Östersjön, men som inte var konstruerad för polarisar. *Sophia*, som deplacerade 300 ton, var egentligen ett segelfartyg, som försetts med en 60 hkr ångmaskin. Hon var 41,1 meter lång och 7 meter bred. Till fartygschef kallades von Otter och han fick fria händer att rekrytera fyra underofficerare och fjorton goda sjömän till besättning. Sekond blev löjtnanten Louis Palander. I besättningen ingick också en far-

tygsläkare och i Tromsö hämtade man sedan sex norska valfångare.

Sophia lämnade Karlskrona den 19 juni 1868 och resan till Spetsbergen / Svalbard gick bra. I Smeerenburg-viken upprättades en bas och därifrån tog sig *Sophia* den 19 september längre norrut än något annat fartyg gjort före henne. Ismassorna hindrade vidare färd norrut, men Nordenskiöld var trots allt nöjd och firade framsteget med att skjuta svensk lösen, varefter *Sophia* återvände till basen. Nordenskiöld ville dock inte ge sig utan försökte hitta en väg längs en västligare kurs. Vädret var svårt med storm och sträng kyla. Under morgonen den 4 oktober slog *Sophia* mot ett isblock, som rev upp ett hål strax under vattenlinjen. Vatten började nu strömma in och alla man kallades till länsning, som utfördes genom att männen bildade en langningskedja och med pytsar lyckades hålla någorlunda jämna steg med det inströmmande vattnet, som steg under eldstaden och hotade släcka pannan. Männen slet under elva timmar utan avbrott och därigenom lyckades de få fartyget tillbaka till basen. I en vik sattes *Sophia* på en sandbank och genom att hänga ut livbåtarna och fylla dessa med vatten, lyckades de kränga henne så mycket att en provisorisk lagning kunde göras. Dagen därpå gick de längre söderut och i en fjord vid Amsterdamön lyckades man med hjälp av tidvattnet kränga henne ännu en gång. Hålet lagades nu med ekplankor, som lindats i filter och fettats in. Plankorna sattes på skrovets insida och de hölls på plats genom järnskenor på utsidan vilka hade förbundits med plankorna genom hål, som borrats genom bordläggningen. Nu ville Nordenskiöld fortsätta norrut, men det satte von Otter stopp för med hänvisning till fartygets säkerhet. Äventyret var dock inte slut. Vid Björnön råkade de ut för en av de värsta stormar von Otter någonsin upp-



von Otterska huset vid Alamedan i Karlskrona



Postångaren *Sophia*



Gustav von Hofsten

blivit trött på äventyr och sökte sig en landkommendering. Men så var det inte alls. År 1871 ställde han ännu en gång upp, när Nordenskiöld behövde hans hjälp med att föra befäl vid en expedition till Grönland. Nordenskiöld hade tidigare upptäckt några märkliga stenar på stranden till Discoön vid Grönlands västkust. Nordenskiöld trodde att det rörde sig om meteoriter, som slagit ned på platsen och nu ville han hämta hem ett antal av dessa. Denna gång ställdes kanonbåten Ingegerd, samt flottans fraktfartyg Gladan, till hans förfogande. Som chef fick han von Otter och de båda fartygen avseglade mot Grönland. Resan blev äventyrlig med perioder av storm och andra perioder med bleke då Ingegerd fick bogsera Gladan. Expeditionen kom dock fram till Discoön och inledde det svåra arbetet att flytta stenarna från sandstranden till Gladan. En vippkran byggdes upp tillsammans med en

levt. Sophia blev svårt åtgången och drev mot Björnön, men von Otter lyckades klara henne in under lä. Sophia lämnade Spetsbergen och kom till Tromsø den 20 oktober för att sedan vara tillbaka till Göteborg den 15 november. Nu skulle man ju kunna tro, att von Otter

flotte, som tillverkades av plåtcisterner. Med handkraft lyfte man upp stenarna och placerade dem på flottan, som sedan bogserades till Gladan, där de med hjälp av en annan vippkran lastades. Arbetet var svårt och grannlaga. Den största stenen väger 22 ton och ligger idag på sydsidan av Naturhistoriska Riksmuseet i Stockholm. Arbetet med att lyfta och lasta de sammanlagt 22 stenarna tog 10 dagar och efter varje lyckad dag fick besättningarna extra ransoner av öl och brännvin. Expeditionen hade tur med vädret under hemvägen. I Köpenhamn stannade de och lämnade en av stenarna och ytterligare en sten sändes till Helsingfors. När fartygen kom till Stockholm, kördes stenarna upp till Slottsbacken där Carl XIV Johan mötte och gratulerade till bedriften. Tyvärr visade det sig, att det inte rörde sig om några meteoriter, utan att de bestod av 99,9 procent rent järn och att de slungats upp från jordens innandöme.

F W von Otter blev sedermera amiral och opolitisk statsminister, men det kvällens föredrag riktade in sig på var det enastående sjömanskap von Otter visade på, inte minst i samband med expeditionerna till Spetsbergen och Grönland och vi, som var närvarande, gick därifrån fyllda av beundran för denne riktige sjöhjälte. Gustaf von Hofsten avtackades med en lång applåd och en liten påse.

Krister Hansén

Flottans Män Jönköping Regionmöte Region Väst

Flottans Män Jönköping arrangerade i år träff för alla Flottans Mäns Föreningar i Region Väst.

Regionmötet hölls i Domsands Sällskaps förnämliga klubbstuga. Efter sedvanliga förhandlingar bjöd sjömännen från Jönköping på småländska isterband och småländsk ostkaka trots att Domsand ligger i Västergötland.



Från vänster Sven Anders Nyström Habo, Jan Erik Knutas Göteborg, Jan Steinbach Varberg, Lars-Erik Uhlegård Göteborg, Leif Nyström Lysekil, Måns Suneson Bankeryd, Jan Hallström Hovslätt, Arne Hasselgren (skymd) Lysekil, Ulf Ängemo Halmstad, Bertil Lundvall Ängelholm, Claes Göran Borg Tenhult, Stig Karlén Jönköping, Karls Harrius Bankeryd

Lokalföreningarna informerar

Region Mitt



Gotland

Helgen 14 – 15 september inleddes vårt program med en gemensam kräftskiva med Gotlands Sjövärnsskär i deras kursgård Sjövärgården nere vid Hoburgen. Ett 20-tal medlemmar ur bägge föreningarna samlades runt ett digert skaldjursbord uppdukat i matsalen. Måltiden kunde avnjutas med en vidunderlig utsikt över ett brusande Östersjön. Glam och sånger tillsammans med skaldjur och goda drycker hör denna årstid till. Kvällen avslutades i "gunrummet" där en skön solnedgång kunde beskådas.

I början av oktober kunde klubbkommittén äntligen slutföra arbetet med att iordningsställa Marinstugans platser för våra nyförvärv, dels en modell av flygplanskryssaren *HMS Gotland* men också en med stadsjagaren *HMS Visby*, den senare byggd och inköpt av en lokal modellbyggare. Nu känns det som att en marin själ börjat infinna sig i stugan och det känns hedersamt.

Torsdag 24 oktober samlades ett 25-tal medlemmar för höstens första ärtmiddag. Kvällen inleddes med, att ordförande hälsade tre nya medlemmar välkomna, Anette Wilén, Jan Calderon och Björn Eklöf, som alla erhöll vår klubbnaal. Därefter informerade Lars Danielson om vårt engagemang under kommande år inom, vad vi benämner "Sjöfartsklustret", ett engagemang med huvudsyfte att ge stöd till den gotländska sjöfartsnäringsen i arbete med att locka gotländska män och kvinnor till sjöfartsyren. Framtiden synes ha ljusnat, varför vi tillsammans kan se positivt på framtiden. Ordförande avslutade därefter informationsdelen av kvällen med att påminna om Marinen 500 år 2022, men även att vår förening fyller 80 år 2022. Slutligen manade Lars medlemmarna, att de som känner för att bistå vår medlem Gunnar Sillén med flera i uppbyggnaden av en Flottan-del i Försvarsmuseet i Tingstade, ska anmäla sig. Sedvanligt bjöd därefter vår klubbmästare Olle till bords, där han stolt presenterade en snapsvänlig gubbröresmörgås, som följdes av egentillverkad god ärtsoppa med tillhörande drycker som varm punsch. Till Evert Taubes ära, som firade namnsdag denna dag, sjöngs det flitigt ur häftet "Sjung käck sjömatros". Höstens program har nu åter satt sin prägel på Flottans Män Gotland och dess medlemmar.

Lars Ellebring

Foto Lars Ellebring



Haninge

Kamrat som lämnat oss

Vår ordförande, nyvald vid årsmötet i mars, Bernt Nordmark, mönstrade mycket oväntat på för sista resan i augusti. Bernt, som blev 67 år, hedrades med flaggvakt och våra tankar går till familjen.

Pubaftnar

Våren avslutades som vanligt med räkafton, där våra damer som alltid är välkomna. Ledningsteamet litade inte på vädret, varför inledande bubbel intogs inomhus. Mingel, minnen, mat och dryck fullbordade programmet. Deltagarna var sedan redo att möta sommaren.

Till höstens första pubafton i Västerhaninge Tingshus den 25 september var det dags för vår medlem Stefan Nilsson att berätta om sina efterforskningar om "Jagarolyckan". Det är nu 78 år sedan 33 örlogssjömän fick sätta livet till. Intresset för denna händelse är fortfarande mycket stort, eftersom det var fullsatt runt matborden. Stefans kunskaper i ämnet är imponerande liksom hans pedagogiska förmåga, vilket framkom, när han med stor inlevelse fängslade auditoriet. Eftersom en hel del dokument har avhemligats, dock inte alla, sedan Stefan gav ut sin förra bok i ämnet, har han nu gett ut en utvidgad ny utgåva med nya rön, som vi fick ta del av. Framför allt var Stefans teorier om orsaken till incidenten mycket intressanta. Stefan tjänstgör f.n. som Försvarsmaktens publikationssamordnare.

Den andra pubaftonen bjöd på ärtor, skräp och varm punsch och den tredje förväntas bjuda på "Oves överraskning" och Kjell Johansens sång.



Från årsmötet 2019, då Lars Engwall överlämnade ordförandeklubban till Bernt Nordmark. Bernt avled tyvärr hastigt i augusti, varför Lars åter fick axla ordförandeposten.

Representation

CM hade vänligheten att inbjuda FM i Haninge Nynäshamn till invigningen av marinstabens nya stabsplats på Muskö. Roland Ekstrand och undertecknad närvar som Haninge representanter. Efter välkomst med kaffe och mingel transporterades gästerna i de kända tågen ner till Risdalsslipen, där inget hänt sedan nedläggningen, men denna dag hälsades gästerna, där flertalet generaler och amiraler i Försvarsmakten ingick, välkomna av Marinens Musikkår, flaggvakt och Marinstabens personal. Efter "parad för flaggan" följde tal

av marinchefen Jens Nykvist, försvarsminister Peter Hultqvist, Försvarsmaktens GD Peter Sandwall, Fortverkets GD Maria Bredberg Pettersson. Gästerna fick därefter information om pågående och planerad verksamhet i berget av representanter från SAAB, Fortverket, Sjöinformationskompaniet m.fl. Stor flaggning på en av flottans bogserbåtar hälsade gästerna välkomna till en i övrigt öde hamn. Vid lunchen överlämnade Sten Munck af Rosenskjöld till konteramiral Jens Nykvist Marinstabens historia i provisoriskt band. En minnesrik förmiddag avslutades.

Haninge FM representerades även vid det nu traditionsenliga FM symposiet, som denna gång handlade om Åland – brygga eller barriär mellan Sverige och Finland. Undertecknade rekommenderar den historiskt- och säkerhetspolitiskt intresserade att spana efter huvudtalarens Sten Ekmans bok i ämnet, som planeras lanseras nästa år.

Vid pennan

Christer Widgren och Kent Melander



Norrköping

Både stora och små händelser finns att rapportera.

Våra regelbundna kamratmåltider "are going strong", alltid med många deltagare. För några veckor sedan gjordes en jätteinsats och vi intog en utsökt förrätt, kall stekt strömming direkt från en nära hamn i skärgården. Strömmingen låg på en smörgås med en skiva rödlök på samt en klick creme fraiche, allt toppat med en dillkvist. Huvudrätten bestod av kasslerskivor, färsk potatis, en gudomlig sås och mimosasallad. Som avslutning lyssnade vi på ett mycket intressant föredrag om helikopterflottiljen.

Den 6 september ordnade skeppsdockorna en höstfest. "Flotta män" och sköna damer fick uppleva en fin fest med god mat och trevlig samvaro med allsång, stödd av gitarr. Några av oss hade förmånen att få samtala med en ung gäst, ett barnbarn till en av deltagarna. Denna unga dam hade i våras avlagt studentexamen och hade nu påbörjat sin militära utbildning i Karlskrona. Vi fick en fin inblick i hur det var att idag inträda i vårt militära försvar.

Tack Skeppsdockorna för en fin fest.

Roland Ekinge



Norrtälje

Kvalitetsbåtar från Norrtälje

Torsdagen den 19 september bytte Flottans Män i Norrtälje sin årtlunch mot ett kvällsbesök hos Alukin, en av Roslagens framgångsrika båtillverkare. När vi kommer till fabriken, finns i lokalen ett 20-tal båtar av olika modeller och i olika byggnadsfaser. Det gav en väldigt god orientering av hur produktionen går till. Företaget tillverkar båtar i aluminium för fritid och arbete.

Peter Nikula är båtkonstruktör och en av grundarna till ALUKIN



aluminiumbåtar. Som en vän av enkelhet vände han på sitt efternamn Nikula och varumärket ALUKIN föddes. Den första båtmodellen presenterades på mässan Allt för Sjön år 2008 och året därefter korades ALUKIN till Årets Rookie i båtbranschen av tidningen Praktiskt Båtagande.

I dag är aluminiumbåtarna från ALUKIN bland skärgårdens mest eftertraktade. Båtarna har blivit kända för sina exceptionella sjöegenskaper genom hela fartregistret och sin gedigna konstruktion, som ger ett hållbart båtagande både för arbete och fritid.

Företaget menar, att dess signum är funktionalitet och hållbarhet, där ALUKINs skrovkonstruktion är grunden i alla båtar. Skroven klarar tuffa väderförhållanden året om. Adderar man bra ergonomi och komfort i ett aktivt användande för såväl arbete som fritid, så får man en båt från ALUKIN.

Många modeller att välja på

I basprogrammet ligger båtar på längder från 6,5 till 8,5 meter. De kan fås öppna, med mitt- eller akterhytt, med stäv eller bogramp. Alla båtar levereras fullt utrustade med motorer, enkel- eller dubbelmontage upp till 600hk (2 x 300hk) och med navigationsutrustning, samt övriga tillbehör.

Modellerna, främst rampbåtarna, som byggs för olika verksamheter, kan i viss mån anpassas för ändamålet och de båtmodeller, som byggs för fritidsbruk byggs i ett standardutförande med möjliggörelse att göra olika tillval.

Kvalitativ produktion

Plasmaskärare tar med precision ut detaljer ur aluminiumplåtar. Klipp- och bockmaskiner för både plåt och rör gör ämnena klara för sammanfogning.

Vad gäller kompetent arbetskraft är det svårt att hitta duktiga aluminiumsvetsare. Så några av medarbetarna är inflyttade från olika delar i landet. Under året har man startat en sidotillverkning i Finland, vilket också varit nödvändigt, då marknaden ropar efter dessa båtar. Man har sedan starten 2008 haft en obruten ökning av efterfrågan. Efter hand har man tvingats flytta till större lokaler här i Norrtälje, men är nu åter så trångbodd, att sista slutmontering ibland fått göras utomhus.

Utökad försäljning genom nätverk

Tidigare har ALUKIN sålt sina produkter direkt till marknaden. Volymökningen har nödvändiggjort andra försäljningskanaler. Sedan 2018 ingår man i NIMBUS-gruppen med försäljning i bl.a. Stockholm och Göteborg. Dessutom finns försäljning i Täby, Dalarö, Orust, Helsingfors och Rotterdam.

Ännu en intressant sammankomst, summerar Flottans Män i Norrtälje

Svensk expertis hjälper Ryssland

Vår medlem Bo Nirvin bjöd efter ärtsoppan den 31 oktober på en intressant och tankeväckande inblick i rysk hantering av marina atomsopor. Bo har efter sin tid i marinen varit engagerad i SKB, svensk Kärnbränslehantering AB.

I den egenskapen har han deltagit i projekt att få öststaterna att på ett säkrare sätt omhänderta nukleärt avfall. I Baltikum fanns helt ostrukturerade upplag med farligt avfall, efter att ryssarna lämnat sina baser där. Inga protokoll eller lägesanvisningar fanns. Allt var bara nedvräkt i stora betongkassoner.

Baltikum

I Paldiski, Estland, finns nu två ubåtssektioner med reaktorer, som gjutits in i betong. Hela sektionerna har kringgjutits med tjocka betongväggar och tak. Genom en manlucka kommer man sedan att kunna ha kontroll på strålvärden och kondition i framtiden.

I betongkassunerna fick man med detekterande kameror positionerna för var bland all bråte det värst kontaminerade materialet fanns för att kunna genomföra ett säkrare återtag. Återtaget material





placerades i strålskyddande förpackningar. Även rörledningar i marken var kontaminerade och måste rengöras och förorenad mark fick bytas ut. Stora sarkofager gjöts i betong för strålskyddad förvaring av allt radioaktivt material. Det radioaktiva bränslet togs tillbaka till Ryssland.

Allt är noggrant dokumenterat för framtida kontroll. Nu finns en vindkraftpark på området, som tidigare inte använts till något.

Murmansk

På hela Kolahalvön var behovet enormt. Utrangerade ytfartyg och ubåtar låg längs kajerna och stränderna. Vissa kapsejsade, andra helt eller delvis upphuggna. Skrot, både radioaktivt och icke aktivt, låg spritt över stora områden.

Det är här hjälp behövs, inte bara för Rysslands del utan för vår egen och världens. Platserna ligger nära både Finland, Norge och även Sverige. Vi har klart för oss, hur farligt det är, om inte detta radioaktiva material hanteras på rätt sätt.

Nu har man gjutit stora ramper och lagringsytor, där reaktorsektioner eller hela fartyg kan tas upp för demontering. Ubåtarna kapas för och akter om, där reaktorn sitter som en jättestor korvskiva. Den lägger man sedan på en lagringsyta för senare sönderdelning och dekontaminering. En del reaktorsektioner innehåller använt nukleärt bränsle, andra är tomma. Resten av ubåtarna skrotas på konventionellt sätt. Det icke friklassade materialet läggs i sarkofager som gjuts igen för långtidsförvaring. Förutom i Murmansk har man arbetat på flera platser, ända bort till Taiwan.

Församlingen imponerades av, vilken kunskap vi har i vårt flottstäng.

Göran Hedberg



Stockholm

Regionens femkamp den 14 september

I år stod Stockholmsföreningen som arrangör för den årliga femkampen mellan regionens lokalföreningar. Den plats, som valts för denna ädla tävling, var Sjöfartsklubben Kaknäs på Djurgården och lag från samtliga föreningar utom Gotland deltog. Dagen blev sval, men solig och platsen är i sig en oas i huvudstaden. Vad varken vi eller sjöfartsklubbens föreståndare kände till vid bokningstillfället var, att närmsta grannen, Djurgårdens IF, skulle ha familjedag på idrottsplanen intill samma dag. Därmed kunde inte FM använda bollplanen som arena för femkampen så de olika grenarna fick istället genomföras på sjöfartsklubbens område. Inte lika jämn mark och mindre ytor, men detta störde varken tävlandet eller tipspromenaden. Tävlingsgrenarna visade sig vara svåra. Att kasta en hästska så att den hamnade runt en uppsatt järnten var det bara en träffsäker dam, som klarade. När resultaten räknats samman, visade det sig, att vandringspokalen fick flytta från Norrköping till Västerås. Efter en fältmässig lunch skiljdes alla åt och lovade att återkomma nästa år till Norrtälje, som då står som arrangör.

Ärtsoppa med föredrag

Torsdagen den 10 oktober bjöd Stockholmsföreningen in till höstmöte i Sjöfartshusets trevliga lokaler i Stockholm. Sammankomsten inleddes med att konteramiral Thomas Engevall redogjorde för alla intressanta turer, som ledde till att FMV och Försvarsmakten den 8 april 2014 gjorde en gryningsråd och hämtade ritningar och utrustning från Kockums huvudkontor i Malmö och därmed kunde förhindra utförsel till Tyskland.

Historien började dock långt tidigare. Sverige har sedan 1920-talet byggt alla sina ubåtar vid Karlskronavarvet och Kockums och har haft hög kompetens inom området. 1989 slogs de båda varven



Christer Warfvinge som båtsman Humbla

samman under namnet Kockums och de blev en del av Celsiuskoncernen. Tio år senare köpte tyska HDW upp varvet. Detta ansågs då som något bra och att det skulle kunna leda till att Kockums med HDW i ryggen skulle kunna konstruera ubåtar för en tänkt exportmarknad. Vad HDW då inte visste var, att Kockums ekonomi var synnerligen ansträngd på grund av Visbyprojektet. Varvet hade fått uppdraget att bygga sex korvetter, men kostnaden för dessa skenade iväg. För att förhindra konkurs avbeställde staten den sjätte korvetten, *HMS Uddevalla* och Kockums kunde därmed sälja fem korvetter till priset av sex, som en skämtare uttryckte det. HDW kom till insikt, att de gjort en mycket dålig affär och försökte bärga så mycket som möjligt genom att ta duktigt betalt för de arbeten de utförde åt Marinen. Det visade sig också att HDW inte hade några tankar på att låta Kockums bygga ubåtar för export, utan bara för den svenska flottans bruk.

Om inget gjordes, skulle svensk kompetens att bygga ubåtar svältas ut och därmed också det svenska ubåtsvapnet, eftersom inköp av ubåtar från Tyskland skulle bli orimligt dyrt. Planer smeds nu för att återta Kockums från HDW. I lönnodm rekryterades personal med spetskompetens till det "nya" Kockums. Samtidigt slutade Marinen i princip helt att lägga några order vid varvet. HDW satt med Svarte Petter och gick med på att sälja tillbaka Kockums till "reapris", 340 miljoner kronor. Allt gick i lås tack vare samförstånd mellan den dåvarande borgerliga regeringen och socialdemokraterna. En nyckelspelare var Lena Eriksson, kompetent och stark generaldirektör vid FMV. Thomas bedömer att utan hennes insats, hade det aldrig blivit något svenskt återtagande.

All ubåtsproduktion sker nu vid helt nyrenoverade och moderna lokaler i Karlskrona. Investor och Saab har lagt ner stora belopp på varvet och det senaste i maskinväg med svetsrobotar och maskiner, som kan göra en flat stålplåt till en rund sektion i tryckskrovet. Förutom produktion av de nya ubåtarna *HMS Skåne* och *HMS Blekinge* har två Gotlandsubåtar modifierats. De har förlängts genom att en ny skrovsektion byggts in för att ge plats för mer utrustning. Samtidigt blir de i princip helt nya invärtes och får samma elektronik, m.m. som de kommande ubåtarna.

Efter föredraget avtackades Thomas med en gåva och Krister Lundvall kallades till podiet. Ordförande Örjan Sterner berättade, att Krister inte kunnat vara med på Rikssårsmötet och då dekoreras med FM ankarmedalj i silver. Därför tog han tillfället i akt att nu överlämna medaljen till Krister och tacka honom för ett fint arbete som programansvarig i styrelsen.

Därefter gick den stora församlingen till bords och avnjöt silltallrik, ärtsoppa och nystekta pannkakor. Alla lät sig väl smaka. Bosse Johansson ledde de sånger, som brukar ledsaga intaget av destillerade drycker och kvällen avslutades i Sjöfartshusets salong.

Föredrag den 12 november

Tisdagen den 12 november fick Stockholmsföreningen besök av

båtsmannen Johan Oskar Humbla, för dagen i gestalt av Christer Warfvinge från Västerviksföreningen

Den blivande båtsmannen Humbla föddes i Västervik den 20 december 1860. Som oäkta barn lämnade modern bort honom till en kvinna, som mot ersättning åtog sig att ta hand om gossen. Modern dog strax därefter och Johan Oskar togs då om hand av sina morföräldrar. Vid 11 års ålder stod han åter ensam, eftersom båda morföräldrarna avled. Johan Oskar hade gott läshuvud och hade klarat den treåriga folkskolan bra. Nu arbetade han som dräng och hamnarbetare. Vid 16 års ålder fick han veta, att båtsmannen Humbla skulle lämna sin tjänst. Han sökte upp kapten Lindström vid Tjust kompani och sökte platsen. Han blev antagen och varvade ettåriga tjänstgöringar i Karlskrona med arbete på sitt eget båtsmantorp. Han hade gift sig med Emely och kaptenen hade beordrat rotebönderna att bekosta ett nytt torp åt den unge båtsmannen och hans fru.

Under tjänstgöring i Karlskrona blev Humbla med kort varsel beordrad att tjänstgöra på ångfregatten *Vanadis*, som rustades för en tvåårig världsomsegling. *Vanadis* var 68 meter lång, 12 meter bred och hade tre ångpannor, som drev en ångmaskin, som kunde användas som komplement till seglen. Humbla fann sig väl tillrätta ombord och var en duktig skribent, som dagligen redogjorde för såväl goda som tråkiga händelser, som drabbade fartyg och besättning. Färden gick via Lissabon till Rio de Janeiro (där ingen fick gå i land p.g.a. ett utbrott av gula febern) genom Magellans sund och upp till Valparaíso och Callao (Lima), innan Stilla havet korsades. Tahiti, Japan, Kina, Indien, m.fl. länder besöktes. När de på återvägen kom till Malta, fick de order att skyndsamt återvända till Sverige, eftersom den ryske tsaren hade krävt att få uppföra en kolningsstation på Gotland och försvaret nu mobiliserade. Den 5 maj 1865 anlöptes Malmö och Karlskrona två dagar senare. När de lade till i Karlskrona klockan tre på morgonen stod Flottans Musikkår uppställda och spelade till deras ära. Från Karlskrona gick de sedan till Stockholm, där kungaparet tog emot och bjöd på middag ute på Skeppsholmen.

Vi fick också höra om Humblas återkomst till sitt torp, där hus-trun gått tron att han omkommit samt vad som hände under återstoden av hans liv.

Efter sin trevliga "föreläsning" avtackades Christer med sedvanlig destillerad gåva och långa applåder. Föredraget var en del av föreningens uppmärksammande av Flottan 500 år och kommer att följas av fler historiska nedslag.

Krister Hansén



Södertälje

Så har då lugnet sänkts sig över vår ö, Notholmen, efter några hektiska sommarmånader.

Efter öppningen på våren, då allt skall plockas fram och ses över, via arbetshelg på våren då större planerade arbeten utförs, kom sommaren med festligheter.

Våra tre största fester är Sillfrukost (vilken numera är lunch) lördagen före midsommar, Midsommarfest i dagarna två samt Kräftskiva i augusti.

Vid nämnda fester brukar alla våra stugor med 23 bäddar vara fullbokade samt hamnen fylld av båtar.

Till detta kommer de spontana möten och diskussioner, som uppstår under sköna sommarkvällar, då vi grillar och äter tillsammans.

I år hade vi dessutom nöjet att stå som värd för sex medlemmar från FM Västervik, som gjorde en liten utflykt i Sverige. Vi hade en mycket intressant kväll tillsammans, innan de dagen efter for vidare.

Men, som nämndes tidigare, så kräver ön lite underhåll och i år har vi förstärkt våra bryggor genom att slå ner fler pålar och då får vi ta hjälp av en flytande pålkran.

Året avslutades med ytterligare en arbetshelg innan Notholmen "paketerades in" för vintervila i oktober.



Pålkran 2019

Vid den här tidpunkten har som sagt lugnet sänkts sig och vi hoppas på en lite kylig vinter, så vi kan ta oss över isen till vår ö. God Jul

Lennart Persson



Västerås

Kungl. Flottan gästspelade centrala Stockholm vid Skeppsbokajen och Stadsgårdskajen. Under tre dagar har organisationer fått göra studiebesök ombord i syfte att få försvarsmaktsupplysning.

Flottans Män i Västerås och Norrtälje fick den 22 augusti tillfälle att besöka korvetten *HMS Helsingborg* (K32), som låg förtöjd vid Stadsgårdskajen. *HMS Helsingborg* är en korvett av Visby-klass. Fartyget är utrustade med mycket avancerad teknik. De är byggda med så kallad stealthteknik för att minska dess signaturer och göra det svårare att upptäcka med hjälp av radar och andra sensorer.

Efter kaffe och kaka i gunrummet följde en mycket intressant visning av innandömet ombord med sekonden på fartyget, örlogskapten Anders Persson, som ciceron. Övriga fartyg var systerfartyget *HMS Visby* (K31), minröjningsfartyget *HMS Kullen* (M74) och *HMS Ven* (M76) samt stödfartyget *HMS Trossö* (A264).

Magnus Leuchovius



Medlemmar i Flottans Män Västerås och Norrtälje vid korvetten *HMS Helsingborg*, förtöjd vid Stadsgårdskajen i Stockholm

Region Syd



Karlshamn

Vårt Klubbhus är en före detta lotsbostad, som flyttats till sin nuvarande plats. Detta hus håller på att komma till åren. Vi vill förvalta detta hus till ett arv för framtiden. Tankarna har varit många. Hur



skall vi klara detta? Vi vet att flottans medlemmar är av segt virke. I vår styrelse har vi en före detta chief i flottan, som tjänstgjort till sjöss i många år. Med entusiasm, kunskap, och otrolig uppfinnesrikedom har han med stor glädje åtagit sig skötsel av huset.

Vad har gjorts under sista halvåret? Han har sett till, att vi fått ny diskmaskin samt två nya kylskåp, han har fixat, att klubbhuset har blivit målat med falu rödfärg, fönstren har målats vita inne och ute, han har monterat ihop nya stolar, oljat golvet m.m.

För att klubben skall fungera på ett bra sätt, har styrelsen kommit överens, att alla ska hjälpas åt med den kompetens, vi har.

Vi kan nu bjuda in ett 60-tal personer till ett betydligt fräschare hus, när vi anordnar våra klubbmöten med föredragshållare, vilket är mycket populärt. Den mat som serveras brukar vara ärtsoppa med pannkakor. Julsamkväm stundar och innehåller som alltid luciatåg.

Med ett mycket vackert läge, med en nyrenoverad stuga, kan vi nu gå vidare och planera kommande föredrag och andra aktiviteter inför 2020. Dessförinnan kan vi se framemot att fira vårt 50-årsjubileum.

Nils Odenberger



Måndagen den 11 november gästades vi av Jan Tornerhjelm, som informerade om aktuella marina frågor



Karlskrona

Medlemsmöte den 19 september.

Ett 30-tal medlemmar mötte upp till första mötet efter sommaruppehållet. Ordföranden hälsade alla välkomna och då speciellt kvällens föreläsare, örlogskapten Lennart Jyllhed.

Vid allmänna mötet informerades om kommande programpunkter för hösten. Informerades om att Lars Saager och Tommy Johansson har representerat vår förening vid SMKR regionala möte i Skillingaryd den 2 - 3 september. Nästa års SMKR regionmöte är planerat att genomföras i Karlskrona med FM Karlskrona som värdförening. Vår ekonomi är god och i balans med budget.

Efter medlemsmötet serverades ärtsoppa och pannkakor samt kaffe.

Därefter gav Lennart Jyllhed en mycket intressant föreläsning under rubriken "Sjömätning av farvatten & Minröjningsexpeditioner i Baltikum" och hur detta viktiga, men inte ofarliga arbete, genomfördes fram till hans pensionering år 2003.

Studiebesök Luftfartsverkets flygledartorn på F 17.

Den 1 oktober gjorde vi en höstresa, vilken denna gången hade målet



Deltagare vid studiebesöket

att besöka vår grannkommun Ronneby. Ett 25-tal medlemmar deltog

Vi gjorde ett första stopp i Kallinge där Djupaforsflyktan besöktes. Tommy Johansson gav en historisk bakgrund till denna förkastningsspricka, endast 1,5 m bred och 18 m djup, vilken Ronnebyån passerar genom.

Vidare till F 17 där vi togs emot av LFV platschef Joacim Stolt, som gav en presentation av anläggningen och dess ansvarsområde. Staben består av 16 flygledare och deras uppgift är att "Främja en säker och välordnad flygtrafik". På F 17 finns 2 x JAS-div., vilka svarar för incidentberedskapen, 2 x hkp-div., vilka svarar för räddningshelikoptrarna och SAS och BRA flygtrafik till Stockholm från civila plattan.

Vi fick en guidad visning av det 35 meter höga flygledartornet med en milsvid utsikt åt alla håll. Detta invigdes år 2015 och ersatte det gamla tornet från år 1961. Detta nya torn har högre teknisk utrustning för att flygleda trafiken och dessutom en bättre geografisk placering för att ha möjlighet att flygleda helikopterdivisionen.

Därefter förfogade vi oss till Ronneby Brunn och intog en mycket god lunch, innan vi återvände till Karlskrona och kunde se tillbaka på en mycket trevlig och intressant dag.

Medlemsmöte den 17 oktober 2019.

Vid månadsmötet den 17 oktober hade ett 30-tal kamrater mött upp och hälsades välkommen av vice ordföranden Göran Kullving.

Kvällen inleddes med att vi fick en utomordentlig ärtsoppa med tillbehör och därefter glass och blandad frukt samt kaffe.

Medlemsmötet omfattade utöver standardpunkterna att vi vid nästa medlemsmöte kommer att få Försvarsinformation från Marinbasen. Den 1 december, första advent, ställer FM Karlskrona upp med flaggvakt i Amiralitetskyrkan. Vårt julsamkväm har vi i Fylgia den 7 december.

En ny medlem Per Siebing hälsades välkommen och erhöll sin medlemsnål.

Efter medlemsmötet bjöds alla in till "Nostalgisk afton" för att delta och berätta minnen och episoder från sin yrkesverksamma tid. Det blev en mycket trevlig kväll, där många ville berätta om sitt liv i Flottan, en intressant kväll med många skratt och applåder.

Stellan Andersson.



Malmö

Efter en fin sommar samlades vi åter till höstens första möte den 28 augusti fast med den sommarvärme, som det fortfarande var denna kväll, hade vi svårt att förstå att FM-hösten börjat. Vi hade som mest cirka 30 grader i Malmö den 26 augusti. Göran Hagman såg till, så att vi fick ordentlig mat igen efter sommarens frosserier med glass, grillat, kräfter och diverse svalkande drycker.

Kvällens föredragshållare var Tobias Thunberg med ett föredrag om Kinas förvärv och ägandeskap av hamnar i världen. Tobias har



Obor-planen

skrivit en examensuppsats om detta ämne. Han arbetar på det isländska linje-rederiet Eimskip Logistics (Eimskip = ångfartyg på isländska) med export från Sverige till framför allt Island. Han har även varit i Kina flera gånger. Vi fick lära oss, att Kina har en långtgående plan att bl.a. skapa en ny sidenväg, denna gång både till lands och till havs för att lättare kunna nå ut med sina varor till t.ex. västvärlden och även att kunna få hem livsmedel och andra produkter till sin stora befolkning. De kallar planen OBOR, One Belt One Road, d.v.s. både en vattenväg och en landväg. Denna statligt kontrollerade plan förväntas pågå under kanske 50 – 100 år, att jämföra med hur t.ex. västerländska företag oftast gör, räknar investeringar i kvartal eller några få år framåt.

Kina har ju även ofattbart mycket kapital, som denna enpartistat tänker använda för investeringar utomlands. Ett exempel på detta, berättade Tobias, är att de köpt hamnarna i grekiska Pireus och Hambantota på Sri Lanka för att använda som sina egna container-terminaler. För att kunna köpa dessa hamnområden har den kinesiska staten alltid kunnat bjuda mycket, mycket mer, än de som de konkurrerat med. Det var mycket intressant att höra om denna ekonomiska expansion, som man inte hör så mycket om i media. I Sverige var det ju dock mycket skriverier i media om ett kinesiskt köp för att bygga en djuphavshamn utanför Lysekil, men det blev stoppat efter många protester.

Till månadsmötet 23 september blev kvällens skaffning byssans köttsoppa med smör, bröd och ost som tillbehör. Men först sillmackan och efteråt pannkakorna med sylt och grädd. Annars hade vi nog gjort myteri.

Kvällens fördrag handlade om bevakning av sjöfarten i Öresund och hölls av Marco Svantesson, som jobbar på Sjöfartsverket i Öresundshuset i hamnen i Malmö. Marco har stor erfarenhet inom sjöfart och är bl.a. sjökapten. Vi fick lära oss, att hela Öresund övervakas dygnet runt av något som kallas VTS, Vessel Traffic Service. Även andra hårt trafikerade eller miljö känsliga områden i Sverige övervakas på samma sätt. I dessa områden kan VTS-operatörer ta VHF-kontakt med fartyg på över 300 Brt och övervakar dessa genom dess färd i området. Cirka 50 VTS-operatörer sköter 9 VTS-områden från VTS-centraler i Malmö, Marstrand, Göteborg och Södertälje. I Malmö har man dessutom nära samarbete med Danmark för bevakningen av Öresund.

Med hjälp av något som heter Soundrep sköter och övervakar dessa operatörer fartygens rörelser i Öresund, hinder i farleden, isförhållanden, ström- och vindförhållanden samt annan information, som kan påverka fartygstrafiken. Om t.ex. ett fartyg verkar frångå sin förutbestämda kurs, kan operatören anropa fartygsbefälet och uppmärksamma honom på detta. Marco gav flera exempel på, när stora lastfartyg eller kryssningsfartyg varit på fel kurs och då fått hjälp att undvika kollisioner eller grundstötningar. Ett härresande exempel var ett stort lastfartyg, som så när hade brakat in i piren vid Helsingborgs hamninlopp, om inte operatören varnat i sista stund.

Vi fick också höra, att om ett fartyg, som är högre än 35 meter,

seglar genom Drogden, en ränna på den danska sidan som går över Öresundstunneln precis förbi Kastrups flygplatser, då måste de varna flygledarna på Kastrup och inga plan får ta vägen över Öresund vid start och landning, så länge fartyget är kvar i Drogden-rännan. De var även behjälpliga, när danska polisen skulle undersöka vart Peter Madsen hemmagjorda ubåt hade seglat det ödesdigra dygnet, när Kim Wall försvann. Ett kryssningsfartyg på väg i Drogden hade sett ubåten på natten och rapporterat detta. Den visade sig inte som ett vanligt fartyg på VTS-operatörernas monitorer, men när operatörerna hade förstått, att det var hans ubåt kunde de senare få fram ur sina övervakningsloggar, hur han framfört ubåten och flera fynd gjordes senare på botten längs denna rutt.

Vi tackade så klart Marco efter detta mycket intressanta fördrag, om vad som händer dygnet runt i vårt omedelbara närområde. Faktum är, att endast ett dygn efter att Marco varit hos oss gick ett lastfartyg på grund utanför Helsingborg! Marco berättar, att de försökte varna dem flera gånger, men att de inte svarat förrän de väl stod på grund.

Vid mötet den 28 oktober var vi som vanligt en ganska stor skara flottist-fantaster-nostalgiker, som kommit till mötet denna kväll. Kvällens föredragshållare var Carl-Johan Jargenius från Vikens Sjöfartsmuseer, som vi också nyligen besökt. Carl-Johan berättade om ubåtsnätet i Öresund (U-boot netsperre) under krigsåren. Något år efter krigsutbrottet lade tyskarna ut ubåtsnät på ett par ställen för att förhindra allierade ubåtar att ta sig in i Östersjön. Dessutom skapade de den s.k. Skageraks-spärren, som hindrade alla fartyg att komma in från Atlanten och även att komma ut från Skagerak, så egentligen var dessa nät onödiga.

De lade även ut nät tvärs över finska viken för att förhindra ryska ubåtar att komma ut i Östersjön och i vårt södra närområde lades de ut i Fehmarn bält. Och så även i juni 1940 i norra Öresund i höjd med Viken och över till Ellekilde i Danmark. Här lade de tre cirka sex km långa nät parallellt med cirka 50 meters mellanrum. Tanken var, att en ubåt skulle fångas upp av dessa nät och inte kunna komma vidare. Eftersom halva Öresund är svenskt, fick de förhandla med Sverige för att kunna lägga ut på svenskt vatten. Det gick vi med på, men vi hade en bevakad öppning på cirka 300 meter, där t.ex. vår flotta kunde passera. Men tydligen råkade visst vår ubåt *Nordkaparen* missa denna öppning vid ett tillfälle och rände rakt in i nätet, berättade Carl-Johan. Hon gick då i ytläge.

Tyskarna hade byggt om flera handelsfartyg, bl.a. det svenska *MS Frost*, som de beslagtog i en holländsk hamn för att kunna lägga ut dessa nät. Oftast drogs de av bogserbåtar, när utläggningen gjordes, eftersom de inte vågade ha igång sin egen propeller p.g.a. risken, att den skulle trassla in sig i nätet. Näten, som var av tjocka stålvarjar, hade tunga sänken i botten på cirka 250 kg och gulmålade flöten av metall, som flöt på ytan. Flera av dessa finns kvar runt Viken och även på museet där. Många har flötena som dekorationer i sina villaträdgårdar. Vi tackade Carl-Johan på sedvanligt sätt efter detta intressanta föredrag.

Stefan Leo



Trelleborg

Vid medlemsmötet i September bjöd vår ordförande, Thomas Ohlsson, på underhållningen genom att kåsera om sin tid till sjöss. Det omfattade 22 olika fartyg under 50 år. Thomas coola oafterhärliga stil går tyvärr inte att uttryckas i skrift, men här är en summering av innehållet i kåseriet.

Sjöfartsintresset vaknade i 11-års åldern, när han fick "mönstra" på en liten passagerarbåt mellan Svaneke och Gudhjem på Bornholm. Han blev snart "befordrad" till en större båt som gick mellan Svaneke och Nexö, som erbjöd kortare restid men fler passagerare. Grunderna i livet till sjöss inlärdes genom sjösjuka och rengöring





efter egna och passagerares uppkastningar. Trots det senare, fanns intresset kvar och ungefär åtta år senare var det tid att börja sjölivet på riktigt.

Den första båten var *Alabama*, där Thomas tjänstgjorde som maskinbefälselev i knappt ett år. Resorna gick till USA:s ostkust och svenska hamnar och var ganska ointressanta förutom att de gick på grund och sjönk utanför Arholma. Thomas skadades med ben- och armbrott i och blev naturligtvis sjukskriven.

Efter friskskrivning blev det ett nytt kontrakt med samma rederi på *Lommaren*. Rutten var Sydafrika och Mocambique med landning i Freetown på vägen hem. Vid ett tillfälle bordades de av engelska kommandosoldater, som kontrollerade, om något av lasten var avsedd för frihetsrörelsen i Rhodesia.

Under hemresan med *Lommaren* kom inkallelsen till flottan. Tjänstgöringen gjordes till början på jagaren *Södermanland*, men även denna farkost med Thomas ombord grundstötte i Stockholms skärgård, vilket resulterade i sjukskrivning för jagaren. Thomas flyttades över till *Hälsingland* och avslutade militärtjänsten efter ett år.

Första jobbet efter lumpen var som "eldare" på Malmros' *T/T Malmöhus*, där utslitna turbinlager och pannexplosion var nyttiga lärdomar. Med tanke på dagens kunskap och debatt om miljön var det intressant att höra, att vid den tiden (1969) var det tillåtet att pumpa ut olja i Medelhavet vid angivande av positionen.

Därefter blev det sjöbefälsskola i Malmö men han tjänstgjorde som maskinist på *Malmöhus* under sommarloven och efter en paus efter examen var han tillbaka på *Jarl Malmros*, rederiets största fartyg, för en period av två år. Sedan blev det familjebildning och en minskad önskan att segla på de stora haven. Därför följde omkring fyra år i färjetrafik Stockholm-Nådendal, Sassnitz-Trelleborg och Malmö-Travemünde.

Efter en tid (1980), lockade de stora fartygen igen och Thomas sökte jobb hos Johnsons och Wallenius. Han betonade, att de senare har ännu inte svarat på hans ansökan. Han fick dock ett jobb på *San Joaquin Valley* och senare *Brasilia* hos Johnsons med trafik huvudsakligen längs västkusten av Nord- och Sydamerika.

Den sista perioden av Thomas karriär till sjöss tillbringades huvudsakligen i färjetrafik i Öresunds-området, tills Öresundsbron blev till. Undantaget var ett par år på en katamaran i Medelhavstrafik under rederiet Felix. En dramatisk händelse i detta sammanhang var, när fartyget stoppades och undersöktes nära Gibraltar av enheter ur USA:s flotta. Det var den 11 september 2001. Både Thomas och resten av katamaranen kom ut ur händelsen utan skramor.

Lokalföreningen arrangerade för en sedvanlig kort minnestund vid den okände sjömannens grav på Norra Kyrkogården i Trelleborg lördagen den 2 november. Ett dussintal medlemmar och anhöriga deltog. Vår kaplan, Anders Blomstrand var officiant och i sin betraktelse betonade han vikten av familjen som en trygg hemmahamn, som tyvärr många sjömän inte fått återvända till. Efter ceremonin samlades vi för en stämningsfull "kaffe och lussestund" på Kulturbuket, där Anders hjälpte att lotsa våra tankar till de medlemmar, som gått bort under året och till våra egna hädangångna nära och kära.

Lars O Engvall



Västervik

Det har varit en behaglig höst, inte alltför het, lagom varmt och också en del välbehövligt regn. Och i skrivande stund så har löven fallit och skall hanteras.

I Västervik gick annars sommaren sin gilla gång. Visfestival och massor med aktiviteter i mitten på juli och därefter allt lugnare.

Jag gjorde en endagsutflykt till Gotland och passade på att hälsa på LOF Gotland på samma gång. Det blev en trevlig stunds samvaro med ordföranden Lars Ellebring, innan färjan gick tillbaka till Västervik. Syftet var att undersöka möjligheterna att göra ett studiebesök på Gotland nästa sommar. Men för stunden är eventuella färjeförbindelser mellan Västervik och Visby nästa sommar väldigt osäkra, så vi får se, hur det går. Det är klart att om vi mot alla odds får en färja med konferensmöjligheter, så kanske vi kan ta oss an ett Riksmöte. Men hur det än blir, så lockar det nya Albatrossmuseet till ett besök.

Vår lokalförening arrangerade en utflykt i slutet på augusti. Det var ett besök med övernattnin på Notholmen, LOF Södertäljes ö vid Skansundet. Där blev vi utomordentligt väl omhändertagna av våra föreningskamrater och tillbringade en underbar kväll i goda föreningskamraters krets. Vice ordförande Lennart Persson var vår värd och visade upp den anrika minstationen på ett spännande sätt. Det blev en grillmiddag med utsikt över sundet en underbar augustikväll i trevliga föreningskamraters sällskap. Stort tack till FM Södertälje!

På hemresan till Västervik passade vi på att besöka Femöresfortet, ett mycket annorlunda museum från en tid, som för mig var nära och bekant. Jag är ju f.d. kustartillerist. Fortet togs i bruk 1966 och lades ner 1998. År 2003 öppnade den ideella föreningen Femöresfortet igen, nu som museum med guidade visningar.

Med på resan var Jan Holmberg, Anita och Nocke Åbom, Anders Torstensson, Tony Wärdig samt undertecknad. Vi åkte i två bilar och var överens om att vi haft en alldeles strålande utflykt.

Tony Wärdig och undertecknad har också deltagit i SMKRs regionkonferens för södra regionen på Skillingaryds skjutfält. SMKRs betyder Sveriges Militära Kamratföreningars Riksorganisation och är samlingsorganisation för alla militära kamratföreningar. SMKRs är indelad i sju regioner och indelningen stämmer inte överens med vår. Det var en mycket givande konferens, som hölls på skjutfältets förläggning. Där finns också Miliseums Militära Museum, som var väl värt ett besök.

Vi fick lära känna kamrater från andra med oss närbesläktade organisationer under angenäma former. Bland annat kunde vi ta del av varandras föreningstidningar. Viktigaste punkten på vår dagordning var nog, hur det framtida samarbetet mellan de militära kamratföreningarna och respektive värdförband skall utvecklas. Det mest angenäma var nog, när en sextett med bleckblås från Hemvärnet spelade gamla, välkända låtar före den trevliga middagen.

Vi fick också anknytning till Gotland och det nya Albatrossmuseet i Östergarns bygdegård. På officersmässen i Skillingaryd finns en vacker modell av den tyska torpedkryssaren *Albatross*, som strandade i Herrvik på Gotland 1915. Det var nämligen så, att Albatrossmännen internerades på Skillingaryds skjutfält hösten 1917. På Miliseum finns därför en särskild avdelning om de internerade sjömännen. Bland annat finns rymningsvägen i en tunnel, som de tyska sjömännen använde för att komma ut och träffa svenska flickor.

Bo Nord och jag deltog i Riks arrangemang om Ålandsfrågan och därefter i LOF-mötet. Rapporter lämnades därefter på vårt föreningsmöte.

Vid vårt oktobermöte hade vi besök av signalskyddschef Mathias Andersson från 3.sjöstridsflottiljen, som berättade om Flottan idag, i allmänhet och 3.sjöstridsflottiljen i synnerhet. Han beskrev den situation, som råder idag liksom den omställning inför framtiden som pågår. Mathias är uppvuxen i Västervik, vilket gjorde kontakten med vårt värdförband extra spännande.

Slutet på året är också tid för att skicka ut inbetalningskort för avgiften liksom nästa års program.

År 2020 inleder vi med, att ordföranden i Västerviks Sjövarnsskär kommer och berättar för oss hur läget är med kåren. Kanske blir det verksamhet till sommaren. I februari kommer ägaren till M24 och berättar om sin båt och om den dykverksamhet, som han kommer att ha i Västerviks skärgård. Marsmötet blir som vanligt årsmöte och till aprilmötet så kommer Andreas Nilsson, som driver Slottsholmens Marina och berättar om sin verksamhet. Majmötet är tills vidare markerat för film, men det är stor chans till programförändring.

Den 6 juni har vi vår vårlunch och på augustimötet så åker vi till Figeholm och besöker Skutmuseum där. Septembermötet kommer vi att ägna åt vår skärgård. På vårt möte i oktober kommer en företrädare för vår kommun att berätta om, vad som är på gång. Vi avslutar som vanligt vårt år med ett julbord.

Till sist vill jag önska alla kamrater i Flottans Män en riktigt God Jul och ett Gott Nytt År.

Christer Warfvinge



Anders Torstensson, Christer Warfvinge, Tony Wärdig, Jan Holmberg samt Anita och Nocke Åbom på besök hos FM Södertälje



Växjö

Höstens aktiviteter startade med en grillfest lördagen 24 augusti. Solen sken och många glada medlemmar tog del av klubbmästarens närproducerade grillade korvar och hemlagade potatissallad. "Än en gång därän" ljud i lokalen, när snapsglasen fattades.

Vid tisdagsträffen den 3 september lotsade ordföranden oss genom Flagg och Heders stadgar och förfarande.

Den 5 september gjordes ett studiebesök på PostNords paketterminal i Öjaby. Det var en rigorös säkerhet och kom man inte in genom dörrarna tillräckligt snabbt, tjöt larmet. Först fick vi en stunds information om terminalen, t.ex. har den 400 anställda och är 17 000 m² stor. Kapaciteten är upp till 13 000 paket i timmen. Därefter fick vi gå ut i terminalen och se, hur paketen sorterades och packades i lastbilar. När besöket var avslutat fick guiden som tack en slipsnål med Jagaren Småland.

Höstens traditionella årtafton gick av stapeln den 19 september. Som vanligt utsökt ärtsoppa med ängande punsch till och därefter klubbmästarens utsökta pannkakor.

1 okt tisdagsträff med krysslösning. Krysset var klurigt, men med gemensamma krafter löste vi det.

Den 3 oktober var det dags för lite vård och omsorg om trädgården vid Marinstugan. Tack vare att vi hade en lift gick det lätt att klippa träden. Vi kunde även rensa hänggrännorna på stugan. Syren-



bersån ansades också. Efter väl förrättat värv bjöds de få medlemmarna, som deltog, på lunch.

Den 26 okt hade vi höstmiddag. Denna gång lagades maten av Jan Hjortsberg med hjälp av våra klubbmästare. Då serverades gubbröra på kavring, boeuf bourguignon på vildsvin och till dessert äppelkaka med vaniljsås. Alla klämde i och sjöng snapsvisor, när det var dags att skåla.

Vid herrsillen den 5 nov serverades sill, sill och åter sill, lax, ägg-halvor, Janssons frestelse mm. Ove Engkvist uppvaktades på sin 60-årsdag med ett glasankare.

Annelie Sandgren

Region Väst



Göteborg

Hösten verksamhet inleddes med osedvanligt välbesökt klubbafton i Marinstugan den 29 augusti. Föredragshållare var garnisonschefen, tillika chefen för Försvarsmedicincentrum, översten Peter Fredriksson med ursprung i Göteborg. Vi fick lyssna på ett tydligt och fängslande föredrag om den nuvarande och kommande verksamheten inom garnisonen. Som en direkt följd av försvarsöverenskomsten kommer verksamheten att expandera och bl.a. innefatta att utbildning av värnpliktiga återupptas, till en början i begränsad omfattning. Den nuvarande hamnanläggningen vid Käringsberget kommer att rustas upp för att kunna erbjuda Marinens fartyg förbättrade förtöjningsplatser och understöd. Expansionen av vår försvarsförmåga på västkusten är positiv, utom vad gäller tillgången på kvalificerade sjöstridskrafter, nödvändiga för att kunna hålla farleder och Göteborgs hamn öppen i kris och krig.

Den 15 september genomförde vi årets andra medlemsmöte för att dels informera om, vad som pågår inom föreningen, men också för att fånga upp våra medlemmars synpunkter på vår verksamhet och hälsa nya medlemmar välkomna.

På vår klubbafton den 26 september gästades vi av Carl-Johan Hagman med fru Christina. Carl-Johan är rederichef i Stena AB i Göteborg, reservofficer i Flottan och tillika medlem i FM Göteborg. Denna klubbafton besöktes av ett 60-tal medlemmar, gränsen för vad vår stuga förmår att ta emot. Vid kvällens föredrag, vars titel var, "Funderingar kring svensk sjömakt" berättade Carl-Johan övertygande om betydelsen av fri och oinskränkt handel som nödvändiga förutsättningar både för att skapa men också för att öka vårt (och andras) allmänna välbefinnande. En hård Brexit och den amerikanska syner "America first" riskerar båda att inskränka den fria handeln i världen. Ett för närvarande stort bekymmer för Stena AB är risken,





Överste Peter Fredriksson i talartagen

att tankfartyg vid passage genom Hormuz-sundet riskerar att kapas av Iran, såsom skett med fartyget Stena Imperio. För att utan risk kunna passera sundet krävs aktivt stöd av örlogsfartyg. Många av Stenas tankfartyg är registrerade i Storbritannien och Royal Navy har på ett förtjänstfullt sätt eskorterat bl.a. Stenas brittiskt-registrerade fartyg. Efter att ha lyssnat på Carl-Johan, kan man knappast undvika att fråga, vad som skulle hända svensk-flaggade fartyg i området, då ju flaggstaten Sverige saknar örlogsfartyg lämpliga för denna typ av uppdrag. Inte heller försvarsberedningens förslag att först efter 2025 studera hur ersättning av två av våra äldre ytstridsfartyg ska ske är särskilt uppmuntrande. Kanske ser man här en av flera anledningar för svenska redare att låta registrera sina fartyg i länder, där aktivt skydd av flaggstatens örlogsfartyg kan erbjudas i händelse av ofärd.

På vår klubbafon den 31 oktober höll Leif-Owe Hubertsson ett intressant föredrag betitlat Karibiens Pärlor för ett 50-tal närvarande medlemmar. Leif-Owe är känd åtminstone för oss, som är litet äldre, från tävlingen Kvitt eller dubbelt, som sändes i TV för många år sedan, där han avgick som segrare i ämnet Karibien hela tre gånger. Han har sedan 1960-talet fascinerats av Västindien och har under många år drivit en egen resebyrå med erbjudanden om exklusiva resor till denna övärld. Han har bott i Västindien under flera år och gjort ett stort antal resor till området. Leif-Owe har även författat fyra böcker, varav den senaste till stor del handlar vår forna svenska koloni Saint Barthélemy och omgivande öar.

Utan tvekan lyckades Leif-Owe att förmedla en fantastisk bild över sitt karibiska paradis och detta fick säkert en och annan åhörare att fundera på varmare och soligare breddgrader än Göteborgs i denna ruggiga oktoberkväll.

Kent Nordström



Halmstad

Årets stora begivenhet har, givetvis, varit föreningens 80-årsjubileum. Festligheterna varade inte i dagarna tre, men var väl så intensiva. Lördagen den 19 oktober var det dags för jubileumsmiddagen i Siriuslogens lokaler i närvaro av riksordföranden och representanter från vår danska vänförening, kommunen, FMTS och övriga militära kamratföreningar i staden. Som om inte detta var nog, så gästades vi under minglandet av Chefen för Marinen, som var i Halmstad, visserligen i ett annat ärende, men ändå. Middagen inleddes med uppläsning av ett gratulationstelegram från förbundets Högste Beskyddare, Hans Majestät Konungen. Därefter utbringades Konungens skål och därefter Drottningen av Danmarks dito. Inalles 66 festdel-



Vår danska vänförenings ordförande, Niels Hald, talar och överlämnar en gåva. Foto Gudrun Jurende

tagare njöt av god mat, goda drycker, god service och trevligt umgänge. Två tillbakablickar på föreningens historia gjordes, den ena med musikinslag. Efter middagen var det läge för quickstep och andra danser. Vi, som var närvarande, kunde konstatera att festkommittén lyckats till 100 %. STORT TACK!

Vid höstterminens första kamratafton blev det "mässfall". Tänkt halmstadnostalgik fick ersättas med ett föredrag av undertecknad om "Vänersjöfart förr och nu". Innan man kommer till Väneren måste man, som bekant, passera ett antal slussar, så det blev lite kanalhistoria också. Under V2 fanns det faktiskt örlogsfartyg på Väneren för bl.a. sjöfartskontroll. Fartygen var s.k. cigarrer, till vedettbåtar omklassade torpedbåtar. Förbandet gick under namnet "Skymningseskadern" då första förbandschefen hette Gunnar Svantesson Natt och Dag. Ett tyst och lyssnande auditorium glädde undertecknad.

Årets sista kvartalsmöte avhölls söndagen den 6 oktober. Femton medlemmar var närvarande. Där fanns alltså plats för fler, i likhet med de senaste 20 åren. En ny valberedning valdes, bestående av Lars Carlsson och Klas Andersson. Vi informerades, bl.a., om att överenskommelsen med vårt värdförband, FMTS, var klar.

Måndagen den 7 oktober var det åter städdags. Ett femtontal medlemmar hade ställt upp. Att städa är inget vidare trevligt, men nödvändigt. Däremot är det trevligt att äta en utsökt god porterstek med lite olika tillbehör. Vi tackar vår medlem Arne Bengtsson för undfagnaden. Dessutom kan man prata lite om ditt och datt, när man skakar av dammtrasan.

Vid årets sista kamratafton besöktes vi av f.d. lotten Jan Fällmar. Efter pensionering arbetade Jan på som befälhavare på seglande övningsfartyg. Dessa fartyg, tremastskonaren Älva och tremastade barken Gunilla, utbildade elever från två gymnasieskolor, Marina Läroverket i Danderyd respektive Öckerö seglande gymnasieskola. Vi fick en inblick i utbildningen ombord. Denna bedrevs oftast som självstudier, men en eller två lärare fanns ombord. Eleverna tillbringade två månader ombord och var mönstrade som jungmän. För Gunillas del gick resorna till Karibien. Vi fick också höra lite om fartygens tidigare historia, som var nog så intressant. Föredraget illustrerades med vackra bilder från bl.a. Karibiska öarna.

Nästa kamratafton blir i januari och då handlar det om en tillbakablick på föreningens historia. I februari handlar det om en kanalbåtsresa i Skottland, där vår ordförande berättar.

Styrelsen tackar samtliga som på olika sätt engagerat sig i föreningens verksamhet, ingen nämnd och ingen glömd.

Ha En God Jul och Ett Gott Nytt ÅR

Kjell A Jönsson



Jönköping

Studiebesök vid Försvarsmaktens olika garnisoner har stått på höstprogrammen sedan fler år tillbaka för Flottans Män i Jönköping. Nu var det Helikopterflottiljen på Malmslätt och Flygvapenmuseet, som stod på programmet för Östgötaresan.

På förmiddagen tog stabschefen, kommandörkapten Per Skantz, emot sjömännen från Vättern och meddelade, att han var positivt förvånad över att en förening, som kallar sig Flottans Män, finns i Jönköping. Medlemmarna fick således upplysa honom om, att Flottans Män var den andra föreningen, för örlogstraditioner och kamratskap, som 1936 bildades i Sverige. Vi meddelade också, att Flottans Män alltid betonar sjöfartsstaden Jönköping, som en historisk hamnstad med ångfartyg, passagerarfartyg, fraktskutor från Göta kanal till Munksjön, genom Vättern och med storartad färjetrafik i kommunen. Många flottister, inte minst från Visingsö, har under årens lopp rekryterats till Flottan.

Stabschefen höll en intressant lektion om Helikopterflottiljens uppdrag i Sverige. Det finns fyra skvadroner med helikoptrar stationerade i Luleå, Ronneby och Malmslätt. Stora bekymmer har funnits att få helikoptrarna levererade i tid, men nu har den stora Helikopter 16 äntligen levererats från USA till en kostnad av cirka 4-500 miljoner per styck.

På eftermiddagen presenterade sedan löjtnanten i Flygvapnet, Alexander Skånberg, ytterligare en viktig funktion för garnisonen i Malmslätt, nämligen Signalspaningsdivisionen, som i huvudsak har uppdrag för FRA d.v.s. Förvarets Radioanstalt. Alexander berättade om egna upplevelser som pilot av närgångna uppvaktningar från ryska flygplan över Östersjön. Till Divisionen hör även Transport- och Statsflyg d.v.s. försvarets uppdrag att flyga regeringsmedlemmar och kungahus till olika



Framför nyinköpta Helikopter 19 på Helikopterflottiljen i Malmslätt: från vänster: Jan Hallström, Hovslätt, Jimmy Eriksson, Jönköping, Claes von Sivers, Bunn, Sven Anders Nyström, Habo, Nils Müntzing, Bankeryd, Christer Andersson, Jönköping (skymd), Lasse Krans, Skara, Göran Borg, Tenhult, Erik Schalling, Målskog, Måns Suneson, Bankeryd, Conny Hellman, Skara, Leif Aljered, Jönköping, Per-Åke Strandsäter, Jönköping, Stig Karlén, Jönköping, Bengt Granrot, Taberg, Hans Suneson, Bankeryd.

platser över hela världen. Ordföranden för Jönköpingsföreningen, Måns Suneson överlämnade välsmakande gåvor till de båda inbjudna föreläsarna, som fick ta emot tack-samma applåder av auditoriet.

Efter övernattning i Linköpings utmärkta vandrarhem, City Hotell, var flottisterna redo att dagen därpå besöka Flygvapenmuseet i Malmslätt och där möta f.d. överstelöjtnanten vid Flygvapnet, Stig Holmström, som var den förste som flög Jas 39 Gripen och som faktiskt har flugit alla typer av SAAB:s levererade jetplan. Holmström berättade om Flygvapnets storhetstid, på 50 – 60-talen, då Sverige hade ett av de största Flygvapnen i världen med upp till 60 divisioner på ett 20 tal flottiljer från Luleå i norr till Ljungbyhed i söder. Holmström delgav åhörarna de historiska skeen-

den, som ledde fram till, att efter andra världskrigets förödelse bygga upp ett starkt flygvapen för Sverige. Men denna iver – att snabbt bygga upp ett kraftigt flygvapen – kostade många unga piloters liv. Decenniet 50 - 60-talen förolyckades inte mindre än 226 piloter, de flesta fältflygare. Efter historielektionen om det svenska flygvapnet var Holmström ciceron för Museets installation av DC3:an, som sköts ned av Sovjetiska jaktplan i Östersjön 1952, men som nu - efter mer än 50 år i havet - lyfts upp av dykare och satts samman. Stort tack riktades till Stig Holmström.

Leif Aljered



Lysekil

Flottans Män i Lysekil firade 80-årsjubiléum

Lördagen den 26 oktober firade Flottans Män i Lysekil att det var 80 år sedan föreningen startades. Kalaset hölls på Oscars i Havsbadsparken, som kvällen till ära var smyckad med banderoller, flaggspel och dekorationer. Vid Lotsutkiken och i Havsbadsparken vajade både Sveriges och Flottans Mäns flaggor. Jubiléet kunde genomföras tack vare att frivilliga ställde upp både före och under festen.

När gästerna avnjutit välkomstdrinken och satt sig till bords, hälsade ordförande Mattias Bergsten de cirka 70-talet gäster, som hörsammat kallelsen, välkomna och presenterade kvällens toastmaster Lennart Malmgren, som sedan guidade oss genom jubileumskvällen.

Kommunalförbundet Jan-Olof Johansson berättade om kommunens verksamheter och planer. Han berättade även om Flottans Mäns bakgrund och betonade föreningens betydelse för Lysekils kommun. När andra

världskriget stod för dörren, var det många Lysekilsbor, som tjänstgjorde eller hade tjänstgjort som anställda eller värnpliktiga i Flottan. I ett antal kuststäder hade kamratföreningar bildats och även i Lysekil fanns sådana tankar.

Sjömanshusombudsmannen Frithiof Hjelmvik tog initiativet till att starta en lokalförening i Lysekil i februari 1939 och blev sedan dess förste ordförande.

Föreningen är idag den fjärde största i landet med 185 medlemmar.



Sedan bjöd toastmastern alla att hugga in på skaffningen, som bestod av en tre-rätters meny. Under kvällens lopp guidade vår eminente toastmaster och underhöll oss med roliga historier och anekdoter ur verkliga livet.

Efter att förrätten var avklarad, berättade ordföranden om vikten av kamratskap och att vi har sjösatt en sluten Facebooksida, där medlemmar kan ansöka om medlemskap. Vidare arbetas det med att få in mobilnummer från medlemmarna för att inbjudningar och information ska kunna ske via SMS.

Ove Eliasson tog initiativet till allsång, som han ledde med bravur, detta till ackompanjemang av Greger på gitarr.

Michael Rapp från Flottans Män i Halmstad höll tal och överlämnade gåvor från både Halmstad och Riksföreningen. Gåvorna bestod bl.a. av marina böcker. Telegram hade inkommit från bl.a. Varberg.

Toastmastern utbringade sedan en skål för Flottans Mäns högste beskyddare, H.M. Konungen.

Därefter intogs dansgolvet av de danssugna till musik av orkestern Sallt. Framåt midnatt avrundades aftonen och toastmastern tackade all deltagarna för en trevlig kväll.

Leif Lysberg



Varberg

Sommaren är normalt semester för oss men förutom Nationaldagsfirande, medverkade vi även i Hamnens dag den 3 augusti med information och sjömanssånger. Vår eminenta sånggrupp Varberg Navy Singers blev ett mycket uppskattat inslag.

Höstens första skeppskväll blev en skeppsdag. En grupp förväntansfulla medlemmar anträdde en minibuss och for till Beredskapsmuseet i Djuramåsa utanför Helsingborg. Efter guidning och beskådande av batteriets kanoner, eldledningsutrustning, bunkrar m.m. blev det fest på ärtsoppa och pannkakor, givetvis serverat i den gamla hederliga snuskburken. Det är ett helt fantastiskt museum makarna André har byggt upp helt privat. Det blev en mycket lyckad och uppskattad dag.

Den 5 oktober firade vi Flottans Mäns i Varberg 70-årsjubileum med en rejäl fest. Dryga femtiotalet festsugna fick njuta inledningsvis av mässingskvintetten Just Brass, därefter en trerättersmiddag bestående av skaldjurscocktail, kalvfilé och pannacotta med tillhörande drycker, bildspel, sång av vår egen sånggrupp Varberg Navy Singers och slutligen tråda dansen till Dag Hallbergs orkester. Vi gästades av flera långväga gäster såsom Örjan Sterner, riksordförande



Från sjuttioårsjubileet. Från vänster, något skymd, vice förbundsordförande Göran Löfgren, kvällens toastmaster Ulf Borgman, från Göteborg Lars-Erik Uhlegård och Jan-Erik Knutas, Lennart Bresell kanslichef och Per Callenberg mångårig ordförande i Varberg och hedersmedlem.

de, Lennart Bresell kanslichef, Göran Löfgren vice riksordförande, medlemmar från Göteborg, Halmstad och Lysekil. Vi tackar för alla tal, presenter och uppvaktningar från, förutom nämnda föreningar, även Ängelholm och Karlskrona. Det blev en härlig och mycket uppskattad tillställning och det är fantastiskt att se, vad gamla "sailors" kan prestera på dansgolvet framåt småtimmarna.

Torsdagen den 17 oktober träffades vi för höstens andra skeppskväll. Då gästades vi av Hans Lindahl, chief på den nya tankern *Ramanda*. Fartyget är konstruerat för drift med naturgas (LNG), men kan även köras på traditionellt bränsle. Den är svenskflaggad och ägd av Rederi AB Älvtank från Donsö, tillverkad på ett varv i Kina och levererad 2018. Hon är 150 meter lång och 23 meter bred. Fartyget har tolv produkttankar med en sammanlagd volym på cirka 20 000 kubikmeter. Dödvikten är cirka 20 000 ton. De stora bränsletankarna finns på däck och är konstruerade enligt termosprincipen för att bibehålla den låga temperatur, som krävs för att gasen skall vara flytande. Bränsleförbrukningen beräknas vara 40% lägre än tidigare. Man gör stora miljövinster, när man kör på gas, genom att utsläpp av kväveoxider minskar med upp till 86 % och svaveloxider med upp till 99 %. Naturligtvis fick vi också en initierad genomgång av, hur tekniken med att använda gas fungerar kontra med att köra på traditionellt bränsle. En riktig högtidsstund för alla som arbetat i maskin men även vi andra blev mycket fascinerade, och undrade, om detta kanske är framtiden?

Under hösten har vi även haft våra lördagskaffeer med tyvärr något färre besökare än vanligt, men å andra sidan har vi kunnat umgås och prata med varandra mer familjärt. Den 9 november gästades vi av sju medlemmar från Flottans Män i Göteborg. De passade på att titta in, samtidigt som de skulle besöka Marinmuseet i Tångaberg, vilket drivs av vår medlem Bosse Oscarsson.

Slutligen vill vi i Varberg önska alla en riktigt God Jul och ett Gott Nytt År.

Karl Henrik Weddig



Ängelholm

Året 2019 är snart slut och ännu har vi inte lyckats besöka Kullens fyr, som vi utlovade i sista numret av vår tidskrift 2018. Men kommande år 2020 ska vi göra ett nytt försök. Men under det gångna årets sista kvartal har vi besökt inte mindre än två sjöfartsmuseer i vår egen hembygd, nämligen i Viken vid Öresund mellan Höganäs och Helsingborg. Först tittade vi in i Vikens sjöfartsmuseum, beläget i Vikens hamn, där Carl-Johan Jargenius visade oss runt i den lilla, välfyllda stugan nere vid kajen. Här fanns många minnen, inte minst från andra världskriget. Vid Öresund hände mycket, i synnerhet sedan Tyskland ockuperat Danmark. Många danska medborgare flydde ju över sundet till vårt land. I Öresund fanns även u-båtsnät under dessa år. Vi svenskar fruktade, att Tyskland skulle ta sig över och även ockupera vårt land. Självt minns jag de allierades flyg, som nattetid flög ner mot Tyskland för att bomba och senare återvända till sina baser. Många minnen från dessa år finns på detta lilla fina museum.

Därefter förflyttade vi oss cirka 100 meter till nästa museum, som ligger vid nedfarten till hamnen. Museet ägs av direktör Carl-Johan Hagman, rederichef på Stena AB i Göteborg, tillika reservofficer i Flottan. Dock kunde han inte ta emot oss personligen, utan Carl-Johan Jargenius var vår guide även på detta museum. Det är ett fantastiskt sjöfartsmuseum med en mycket speciell utformning med både militära och civila samlingar. Man blir verkligen imponerad av att hela fastigheten har fylts från golv till tak med såväl fartygssinredningar som uniformer och konst med sjöfartsanknytning. Vi blev alla lika imponerade. Det bör dock nämnas, att museet för närvarande endast kan besökas av föranmälda grupper. Tyvärr har

båda dessa museer nyligen varit utsatta för inbrott och vi hoppas verkligen att polisen kommer att finna de skyldiga.

Nu går vi med raska steg mot jul och söndagen den 22 december är kajutan öppen för medlemmar kl. 09:30-11:30. Naturligtvis serverar vi fika.

Slutligen vill skribenten önska alla, som läser dessa rader samt våra trogna annonsörer en riktigt God Jul och ett Gott Nytt År.

Gunnar Gunnarson



Vår guide Carl Johan Jargenius hälsar oss välkomna till Hagmans Museum i Viken

En liten önskan som samtidigt är en anmodan

Jag har nu varit redaktör för tidskriften sedan nummer 1 år 2002 och kan beträffande rapporter från lokalföreningarna konstatera, att inrapporteringen skiljer sig mellan föreningarna.

Jag tror, att för många medlemmar i Flottans Män är tidskriften den viktigaste informationskällan. Med tanke på deltagarantalet vid de lokala arrangemangen, drar jag den slutsatsen, att huvuddelen av medlemmarna har tidskriften som enda källa för de, som inte deltar i någon aktivitet.

Det är därför viktigt, att ni ute i lokalföreningarna, lämnar rapporter till tidskriften, så att vid arrangemangen inte deltagande kamrater får del av dessa.

Jag kanske slår in öppna dörrar med denna propå och jag vet också, att vissa lokalföreningar har egna tidningar, vilka jag ser som alldeles utmärkt.

Så en vädjan inför 2020, sänd ett litet referat från er lokalförening till varje nummer av vår tidskrift. Det finns alltid något att berätta.

Olle Melin, redaktör



.... önskar redaktionen!
Olle och Dag



Nya tjänstegrader

Återigen har tjänstegraderna inom Försvarsmakten ändrats. Förra gången detta skedde var 2009 och dessförinnan var i början av 2000-talet, då graderna anpassades till att mera likna flertalet utländska system.

Nu har införandet av specialistofficer ett antal förändringar skett och i princip handlar det idag om tre system – officerare – specialistofficerare och gruppbefäl.

Några exempel på förändringar:

- Tjänstegraderna för specialistofficerare kommer att omfatta fem tjänstegrader i stället för nuvarande fyra.
- Tjänstegraderna för gruppbefäl kommer att omfatta tre grader i stället för två
- Graderna för soldater och sjömän, där menig delas i fyra olika tjänstegrader
- Kadett införs som tjänstegrad

Se i övrigt bilderna ovan.

Källa: Försvarsmakten

Födelsedagar

Vi hyllar



95 år

Carl-Gustaf Malmvik 1925-02-26

LIDINGÖ

90 år

Sven-Erik Södervall 1930-01-11

BRUNSKOG

Holger Karlsson 1930-02-24

MOHEDA

85 år

Karl-Gustav Larson 1935-01-04

SÖDERTÄLJE

Kåge Larsson 1935-01-04

SÖDERTÄLJE

Ragnar Gustafsson 1935-01-04

FINSÅNG

Herbert Juntikka 1935-01-05

HÄRNÖSAND

Olle Horndahl 1935-01-05

KALMAR

Staffan Wahlström 1935-01-12

NORRKÖPING

Gösta Håxell 1935-01-15

HANDEN

Bert Löverdal 1935-01-22

BOHUS

Elov Bodin 1935-01-24

VÄSTERÅS

Lars Josefsson 1935-02-09

STENUNGSUND

Leif Bjurström 1935-02-14

BJÄRRED

Carl R Nyström 1935-02-26

DJURSHOLM

Sigvard Lokatt 1935-02-26

AVESTA

Jan-Victor Ekstedt 1935-03-02

SALTSJÖBADEN

Nils Melin 1935-03-06

VÄSTRA FRÖLUNDA

Erik Bredin 1935-03-07

SUNDSVALL

Olle Persson 1935-03-07

FALSTERBO

Stig Adamcyk 1935-03-16

FJÄLKINGE

Carl-Axel Falk 1935-03-19

BROMMA

Jarl Backliden 1935-03-19

VÄSTRA FRÖLUNDA

Göran Wallgren 1935-03-22

STOCKSUND

Gert Måbrink 1935-03-26

TORSLANDA

Ove Söderlind 1935-03-26

HÄRNÖSAND

Kjell Åhlander 1935-03-30

GRÄDDÖ

Bernt Forsberg 1935-03-31

SUNDSVALL

80 år

Hans Wachtmeister 1940-01-11

JOHANNISHUS

Kjell-Åke Karlsson 1940-02-02

HALMSTAD

Johnny Simonsson 1940-02-08

NORRTÄLJE

Harald Ramberg 1940-02-12

UPPSALA

Bo Nord 1940-02-16

VÄSTERVIK

Klas Horndahl 1940-02-19

NORRKÖPING

Allan Vikström 1940-02-21

SALTSJÖ - BO

Nils-Åke Bergman 1940-02-24

KUNGSBACKA

Per-Åke Tuveson 1940-02-25

ÄNGELHOLM

Hans Grotmaak 1940-02-26

VÄSTERVIK

Janvar Hansson 1940-02-26

TRELLEBORG

Dick Öreus 1940-02-27

VÄSTERHANINGE

Tommy Pilsetnek 1940-02-28

HEBY

Henry Bergsten 1940-03-01

NORRKÖPING

Gunnar Friberg 1940-03-02

GÖTEBORG

Wilford Strandsäter 1940-03-04

JÖNKÖPING

Ulf Aulin 1940-03-07

STOCKHOLM

Jan-Berthel Larsson 1940-03-11

LIMHAMN

Bosse Petersson 1940-03-15

ÖREBRO

Olof Holm 1940-03-17

STOCKHOLM

Britt Pärnhem 1940-03-18

KARLSHAMN

Lars Skarin 1940-03-21

NORRTÄLJE

Tommy Albinsson 1940-03-24

VÄSTERVIK

Ulf Larsson 1940-03-24

ALINGSÅS

Lars Andersson 1940-03-27

Rolf Sandels 1940-03-27

Rolf Hilding Larsson 1940-03-27

Sigrid Zetterström 1940-03-27

Einar Ströbeck 1940-03-31

LINKÖPING

STOCKHOLM

HALMSTAD

SOLLENTUNA

VARBERG

75 år

Lennart Byström 1945-01-01

GULLBRANDSTORP

Thord Hallberg 1945-01-04

KARLSHAMN

Willy Almborg 1945-01-06

NORRKÖPING

Lars Sareklint 1945-01-07

KARLSKRONA

Christer Mattsson 1945-01-08

SÖDERTÄLJE

Kent Hermansson 1945-01-09

ÖSMO

Lennart Nilsson 1945-01-11

LISTERBY

Kai Sundberg 1945-01-13

VARBERG

Ernst-Olof Håkansson 1945-01-16

KARLSKRONA

Leif Molin 1945-01-16

BROMÖLLA

Boris Lundqvist 1945-01-24

LINDOME

Siv Söderdahl 1945-01-28

FÄRÖ

Ronald Blom 1945-02-01

ANGERED

Bengt Fransson 1945-02-10

VÄXJÖ

Bo Ragell 1945-02-10

NORRTÄLJE

Inger Ljunglund 1945-02-12

MALMÖ

Tore Nilsson 1945-02-12

JÄRFÄLLA

Ivar Olovsson 1945-02-21

HANDEN

Sten Svensson 1945-02-23

VÄXJÖ

Hans Lindahl 1945-02-25

SKURUP

Ulf Holmgren 1945-02-28

SUNDSVALL

Benny Lindberg 1945-03-01

NYNÄSHAMN

Bo Magnusson 1945-03-02

VÄSTERVIK

Claes Nordenborg 1945-03-07

VADSTENA

Folke Söderqvist 1945-03-08

GÖTEBORG

Sven-Gösta Swärd 1945-03-11

UDDEVALLA

Krister Hansén 1945-03-12

SOLNA

Per-Åke Strandsäter 1945-03-17

JÖNKÖPING

Bo Emilsson 1945-03-24

KRISTIANSTAD

Lennart Kallerdahl 1945-03-24

BRASTAD

Tommy Gustafsson 1945-03-29

NORRTÄLJE

Håkan Bergman 1945-03-31

SUNDSVALL

70 år

Alf Fransson 1950-01-18

ÄRYD

Kenneth Leo 1950-01-22

TRELLEBORG

Sten Reutervik 1950-01-23

VISBY

Hans Enar Ritzén 1950-01-31

SUNDBYBERG

Stig-Gunnar Bengtsson 1950-01-31

GRIMETON

Göran Kullving 1950-02-03

KARLSKRONA

Berndt Segerdahl 1950-02-09

HAVERDAL

Göte Westh 1950-02-11

HISINGS BACKA

Ove Wedin 1950-02-11

HÄRNÖSAND

Krister Jakobsson 1950-02-14

GÖTEBORG

Bo Maniette 1950-02-19

GÖTEBORG

Bertil Murray 1950-02-25

UPPSALA

Anders Mattsson 1950-03-06

SKANÖR

Dag Fredenmark 1950-03-07

NYNÄSHAMN

Ingemar Andersson 1950-03-07

SANKT ANNA

Ulf Gunnarsson 1950-03-13

VARBERG

Lars Raxell 1950-03-17

STOCKHOLM

Jonny Liljeblad 1950-03-27

NYNÄSHAMN

Nils-Göran Johansson 1950-03-29
Bengt Åkesson 1950-03-30

VÄSTERVIK
TRELLEBORG

65 år

Jan Eklund 1955-01-02
Urban Rådestad 1955-01-11
Yngve Arvidsson 1955-01-11
Tommy Saarela 1955-02-14
Lennart Malmberg 1955-02-24
Kenneth Hjalmarsson 1955-02-26
Benny Barkeskog 1955-03-14
Lars Michael Loberg 1955-03-17
Lars Bergqvist 1955-03-21
Michael Johansson 1955-03-23
Ulf Dahlgren 1955-03-25
Tommy Carlsson 1955-03-29
Conny Byquist 1955-03-31

VÄSTERÅS
STOCKHOLM
UDDEVALLA
TORSHÄLLA
UDDEVALLA
KLÄSSBOL
TÄBY
FARSTA
BROUMANA
FARSTA
DANDERYD
JÄRNA
VÄSTERÅS

60 år

Pernilla Törnqvist Tapper 1960-01-12 TIBRO
Lars-Ingvar Elofsson 1960-02-09 GÄRDS KÖPINGE
Ingo Aiff 1960-02-21 LINKÖPING
Björn Frick 1960-02-24 ENHÖRNA
Jan Hansson 1960-02-24 STOCKHOLM
Jan Petersson 1960-03-25 STALLARHOLMEN

50 år

Patrik Nicklasson 1970-01-01 SORUNDA
Johan Haglund 1970-01-13 GNESTA
Nicklas Norell 1970-01-29 HÄSSELBY
Stefan Edvardsson 1970-02-01 BOLLEBYGD
Johan Ståhl 1970-02-19 RÖNNINGE
Anders Hörnfeldt 1970-02-20 ÄLVSJÖ
Anders Norrman 1970-03-02 ÅKERSBERGA

Nya medlemmar

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

Gotland

Björn Eklöf

Göteborg

Johan Ahlgren
Bo Almström
Göran Andersson
Lars-Olof Andersson
Stefan Angelborn
Kaj Hagberg
Krister Jakobsson
Ted Knapp
Johan Leffler
Anders Levén
Kent Ljunggren
Christer Nordin
Agneta Weinclid

Halmstad

Mattias Andersson
Claes Bergman
Eskil Johansson
Kent Persson
Dag Wisjö

Haninge

Bo Hellberg

Kalmarsund

Åke Torenstam

Karlshamn

Gunnar Boman
Ing-Britt Hornfelt
Gun Svensson

Karlskrona

Lennart Andersson
Tomas Blomdahl
Lennart Jyllhed

Lysekil

Sven Hansson
Anders Isaksson
Christer Larsson

Norrtälje

Rasmus Karlsson
Roine Karlsson
Carl Erik Nordström
Sverker Nyman
Per Westerlund

Stockholm

Adam Ade
Rolf Bergelin
August Boj
Ulf Carlsson
Bertil Helmenius
Jan Lindgren
Peter Lindström

Lars Michael Loberg
Olle Offerman
Margareta Wessman

Södertälje

Mikael Hurtig
Kenth Johansson

Trelleborg

Michael Antin
Tommy Gyllin
Krister Nilsson
Jens Trogen

Varberg

Åke Haglund

Västerås

Göran Mossberg

Avlidna kamrater

Bertil Altrichter KUNGSBACKA

Född den 3 maj 1946

Karl-Gustav Andersson VÄSTERVIK

Född den 14 oktober 1929 Avliden den 11 augusti 2019

Lars Arnö LIDINGÖ

Född den 8 januari 1926 Avliden den 12 juli 2019

Christer Benedictsson STOCKHOLM

Född den 29 juli 1927 Avliden den 2 mars 2019

Stig Bengtsson TRELLEBORG

Född den 16 maj 1938 Avliden den 16 oktober 2019

Stig Bergqvist ÅKERSBERGA

Född den 1 november 1926 Avliden den 6 maj 2019

Lars Biärsjö SOLLENTUNA

Född den 17 juni 1936 Avliden den 14 november 2019

Bo Englund TRELLEBORG

Född den 25 februari 1933 Avliden den 6 september 2019

Bengt Enlund NORRTÄLJE

Född den 25 januari 1924 Avliden den 22 augusti 2019

Lennart Fröblom BLIDÖ

Född den 16 mars 1926

Åke Hallin VISBY

Född den 8 maj 1941 Avliden den 15 maj 2019

Jan-Peter Heinsen SÖLVESBORG

Född den 16 september 1944 Avliden den 25 oktober 2019

Torbjörn Hellenius GÖTEBORG

Född den 28 september 1936 Avliden den 25 augusti 2019

Åke Hörnqvist VÄSTERHANINGE

Född den 27 december 1938 Avliden den 28 oktober 2019

Jan O Johansson BRANDSTORP

Född den 2 maj 1943 Avliden den 1 september 2019

Åke Johansson KVISSLEBY

Född den 14 januari 1944 Avliden den 24 oktober 2019

Kurt G Johnson RIMBO

Född den 2 mars 1925 Avliden den 19 februari 2019

Nils Jonander ÄNGELHOLM

Född den 31 juli 1926 Avliden den 30 oktober 2019

Percy Jonasson SOLNA

Född den 3 september 1926 Avliden den 20 april 2019

Stig Karlsson LYSEKIL

Född den 5 februari 1926 Avliden den 25 september 2019

Bertil Knutsson TRELLEBORG

Född den 15 februari 1950 Avliden den 6 februari 2018

Leif Lagström VÄSTERVIK

Född den 29 september 1940 Avliden den 29 oktober 2019

Bengt Larsson VÄSTERÅS

Född den 16 oktober 1936 Avliden den 26 oktober 2019

Lars-Olof Lejon VÄLLINGBY

Född den 23 december 1932 Avliden den 3 september 2019

Ingemar Lilius JÄRFÄLLA

Född den 12 december 1923 Avliden den 7 januari 2019

Bengt Lindgren STOCKHOLM

Född den 9 oktober 1925 Avliden den 25 juli 2019

Lars-Olof Lundkvist FARSTA

Född den 9 juli 1932 Avliden den 3 september 2018

Hans Lundqvist VÄSTERVIK

Född den 23 januari 1942

Bent Madsen LYSEKIL

Född den 27 juli 1936

Börje Mattsson SÖDERTÄLJE

Född den 5 augusti 1938 Avliden den 20 juli 2019

Sten Adolf Nilsson BROMMA

Född den 6 juni 1933 Avliden den 13 augusti 2019

Per Nordgren FLODA

Född den 21 januari 1938 Avliden den 29 oktober 2019

Bengt Nordlöf JOHANNESHOV

Född den 11 november 1928 Avliden den 10 september 2019

Evert Reis NORSBORG

Född den 16 mars 1925 Avliden den 5 mars 2019

Lars Sjöfält HUNNEBOSTRAND

Född den 14 oktober 1943

Åke Stark NORRTÄLJE

Född den 29 december 1931 Avliden den 16 oktober 2019

Hilmer Sundqvist STOCKHOLM

Född den 30 augusti 1928 Avliden den 24 augusti 2019

Barbro Svensson NORRKÖPING

Född den 1 december 1941 Avliden den 13 maj 2019

Rolf Thorsell ANGERED

Född den 16 november 1936 Avliden den 16 augusti 2019

Lars Wallner STÅNGA

Född den 16 juni 1950 Avliden den 14 december 2018

Carl Wilhelm Westin FARSTA

Född den 29 oktober 1929 Avliden den 14 augusti 2019

Ivar Claes Virgin LUNDSBRUNN

Född den 29 februari 1936 Avliden den 3 augusti 2019

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



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

Kontaktmän i förbundsstyrelsen och lokalföreningar

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

Förbundsstyrelse och kansli

Förbundsordförande	Örjan Sterner	070-627 53 97	Marknadsvägen 179	183 78	TÄBY	orjansterner77@gmail.com
Vice förb.ordf	Göran Löfgren	070-495 80 14	Saltö Torg 2 B lgh 1303	371 37	KARLSKRONA	goran.lofgren@tele2.se
Sekreterare	Bo Schagerberg	070-521 44 39	Månbergsvägen 4	140 39	NYNÄSHAMN	bo.sch@bredband.net
Kanslichef	Lennart Bresell	070-774 31 83	Balingsnäs vägen 92	141 34	HUDDINGE	lennart.bresell@telia.com
Medlemsregister	Lennart Bresell	070-774 31 83	Balingsnäs vägen 92	141 34	HUDDINGE	lennart.bresell@telia.com
Infoansvarig	Bo Schagerberg	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	BERGEFORSÉN	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	Robert Hillgren	070-836 59 92	Utsätter 9	610 28	VIKBO LANDET	robert.hillgren41@gmail.com
Föreningslokal:	Marinlokalen		Lansengatan 38	602 09	NORRKÖPING.	flottansman@telia.com
Norrälje	Olle Jansson	070-587 03 44	Kristoffers väg 1	760 15	GRÄDDÖ	olle.jansson@live.se
Föreningslokal:	FOS-huset		Regementsgatan 22		NORRTÄLJE.	(ej postmottagning)
Nynäshamn	Kjell Johansen	070-641 35 53	Båtsmansvägen 13	149 31	NYNÄSHAMN	kjelljohansen756@gmail.com
Stockholm	Örjan Sterner	070-627 53 97	Marknadsvägen 179	183 78	TÄBY	orjansterner77@gmail.com
Kansli	Flottans Män	072-363 855 4	Teatergatan 3	111 48	STOCKHOLM.	sthlm@flottansman.se
Södertälje	Thomas Westerberg	073-746 36 69	Ekenbergsgatan 30	152 43	SÖDERTÄLJE	t_westerberg@hotmail.com
Föreningslokal:	Notholmen		Hörningsholm,		MÖRKÖ	(ej postmottagning),
Västerås	Tommy Blomqvist	070-768 61 10	Stadshagsvägen 50	724 65	VÄSTERÅS	bm.k.b@tele2.se
Föreningslokal:	Flottans Män		Slakterigatan 10	721 32	VÄSTERÅS	vasteras@flottansman.se

Region Syd

Representant i förbundsstyrelsen: Göran Löfgren

Kalmar sund	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	Vendelsfrids gatan 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	Lars Linde	072-200 17 01	Lupigatan 9	262 62	ÄNGELHOLM	
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

Symposiet 2019



Stig Wessman lf Stockholm, vice förbundsordförande Göran Löfgren och kanslichefen Lennart Bresell i en paus under symposiet



Patrik Gardesten håller tacktal



Huvudfästningen vid Bomarsund