

FLOTTANS MÄN

KAMRATSKAP

ÖRLOGSTRADITION

SJÖFÖRSVAR

Nr 1 2023



FLOTTANS MÄN

Tidskrift för Flottans Mäns Riksförbund

Nr 1 mars 2023

Årgång 89

ISSN 0015-4431

Förbundets Högste Beskyddare:

Amiral H.M. Carl XVI Gustaf

Rikshedersordförande:

Konteramiral Ewa Skoog Haslum, Marinchef



REDAKTÖR OCH ANSVARIG UTGIVARE:

Ingmar Elofsson – ingmar.elifsson@flottansman.se

Tel: 076-800 1600

Blåportshöjden 2E, 371 56 KARLSKRONA



GRAFISK FORMGIVARE:

Thomas Engevall – thomas.engevall@flottansman.se

Tel: 070-588 7589

Junibacken 9, 135 54 TYRESÖ

TRYCKERI: Åtta45, Järfälla

PRENUMERATION:

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

Kostnad lösnummer 60 kronor.

INFORMATION OCH ANNONSANSVARIG:

Bo Schagerberg, 070-521 44 39

bo.sch@bredband.net

ANNONSER:

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

Epost: annelouise.froding@gmail.com

KANSLI:

Teatergatan 3, 111 48 Stockholm

Tel: 076-7786870

Öppet tisdagar 09-16

Internet: www.flottansman.se

Adress e-post: riksforbundet@flottansman.se

PLUSGIRONUMMER:

Riksförbundet: 5 88 19-4

Stora Tratten 35 80 22-2

FLOTTANS MÄNS RIKSFÖRBUND

Ordförande: Konteramiral Thomas Engevall

Tel: 070-588 75 89

Vice ordförande: Örlogskapten Göran Löfgren

Tel: 070-495 80 14

Förbundssekreterare:

Krister Hansén tel 070-381 03 12

kristerh@flottansman.se

Kanslichef: Örlogskapten Lennart Bresell

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

lennartbresell8@gmail.com

STORA TRATTEN (Arrendator LoF Stockholm)

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

Telefontid juni-augusti 09-10, 17-18

Innehållsförteckning

Ledare	3
Gästskribenten.....	4-5
Redaktören har ordet.....	6
1.ubåtsflottiljen.....	7
3.sjöstridsflottiljen.....	7
4.sjöstridsflottiljen.....	8-9
Sjöstridsskolan	10
USS BB60 Alabama – ett fartyg att minnas och besöka	11-14
HM Ub Neptun brinner.....	15-17
Bygga träbåt – ett träget arbete	19-21
Värnpliktsinryckning i flottan/marinen.....	22-24
Fartyg med namnet Jarramas	25-28
Korsordslösningen till Nr 4 2022.....	29
Bokrecensioner	30
Riksårsmötet 2023	31-34
Marinen rustar upp – nya och större fartyg.....	35
Snart seglar bilarna över Atlanten.....	36-37
Brasiliens stormaktsdrömmar har sjunkit	39
Annat var det förr!	42
Kolning av örlogsfartyg var ett slitgöra	43
Hedersankare till Dag Åshage	45
Lokalföreningarna informerar.....	46-58
Vi hyllar	60-61
Nya medlemmar.....	61
Avlidna kamrater.....	62
Kontaktmän i förbundsstyrelsen och lokalföreningar	63

Omslagsbild:

Bild från inledningen av 2023 års Marinstridsdagar i Karlskrona där de marina förbandens representanter marscherar in en och en med sina flaggor, samtidigt som respektive förbands marsch spelas av Marinens Musikkår.

När det egna förbandets marsch spelas står man i en-skild ställning. Värdigt – örlogsmässigt – pampigt.

Omslagsfoto: Ingmar Elofsson

Nummer 2 2023 utkommer i juni. Manusstopp den 15 maj och för lokalföreningar den 10 maj.

Vår verksamhet – något att vara stolt över

När detta skrivs har det gått rätt precis ett år sedan Ryssland under Vladimir Putins ledarskap påbörjade sitt storskaliga anfallskrig mot Ukraina. Kriget hade visserligen startat långt tidigare i och med annekteringen av Krim 2014 och de ryska separatisternas beläring av delar av de östra delstaterna Luhansk och Donetsk i Ukraina. Nedskjutningen av MH 17 (Malaysia Airlines Flight 17) på väg från Amsterdam till Kuala Lumpur den 17 juli samma år med en avancerad rysk luftvärnsrobot som garanterat inte bemannades av några separatister var ett exempel där omvärlden påverkades. Men, för ett år sedan drog det igång på ett sätt som inte skådats i Europa sedan 1945.

Hade den Ukrainske presidenten Zelenskyj valt att acceptera det amerikanska erbjudandet om att bli evakuerad är jag helt övertygad om att Ukraina hade fallit relativt snabbt. Hans bevingade ord ”I don’t need a ride – I need ammunition!” satte dock snabbt tonen och på det viset har det fortsatt. Ett mer tydligt exempel på ledarskapets betydelse i kris- och krigstid får man leta efter. Självt får jag Margaret Thatcher i tanken efter Argentinas invasion av Falklandsöarna 1982, när hon efter att ha efterhört den brittiske marinchefens syn, tydligt deklarerade att öarna skulle återtas.

För vår egen del i Sverige har kriget som bekant inneburit en radikal ändring inom säkerhets- och försvarsområdet med Nato-ansökan och kraftigt stigande försvarsekonomi som två mycket tydliga exempel.

För våra marina förband har tempot och intensiteten i övnings- och insatsverksamheten ökat ytterligare och hela marinen går på fullvarv inom alla områden. Sakta men säkert kommer förstärkningarna i form av moderniserade fartyg och system och stora ansträngningar görs också för att successivt öka personalstyrkan.

Men, allt nytt till trots, det gäller också att vårda det man har, såväl personellt som materiellt. En ny korvett, ubåt eller stridsbåt som kommer om några år är självfallet bra, men det är med den materiel och den personal man har idag som man kan verka.

Detta förhållande gäller också verksamheten hos oss inom *Flottans Män*. Det är därför mycket glädjande att ta del av alla de beskrivningar av lokalföreningarnas verksamhet som återfinns i slutet av detta (och alla tidigare) nummer. Även om jag anar att de flesta kastar sig över och läser om ”sin egen” förening rekommenderar jag starkt att ni läser alla andras inlägg också. Dels finns det inspiration att hämta men även stolthet över vad vi gemensamt åstadkommer.

Sedan föregående nummer gavs ut har jag haft förmånen att vara på besök hos lokalföreningen i Västerås under en januarikväll. Det blev en mycket trevlig afton med bra diskussioner kring såväl dåtid, nutid och

framtid och inte minst kamratlig samvaro. I likhet med hos övriga som jag besökt såväl innan jag klev på som ordförande som efter så var den ”egna lokalen” utsmyckad och inredd på ett sätt som gör att man direkt förstår var man befinner sig någonstans. Sådana detaljer är viktiga för sammanhållning och känsla, det är jag helt övertygad om. Som kuriosas kan jag nämna att jag släpar med mig ett par mörkblå gardiner mellan tjänsterum till tjänsterum för att skapa en viss marin känsla även i det tristaste utrymme.

I slutet av februari hade jag möjlighet till ett pa timmars samtal med marinchefen Ewa Skoog Haslum och marinförvaltaren Magnus Hall kring samverkan mellan marinen och *Flottans Män* framöver. De bågge uttryckte återigen sin uppskattning över vårt stöd under fjolåret och firandet av Marinen 500 år, vilket var trevligt att höra.

Vi diskuterade en hel del kring vad som går att göra tillsammans och hur vi ska kunna nå de värnpliktiga och anställda soldaterna och sjömännen så att de för det första får klart för sig att vi existerar och vad vi gör. Även om jag inte tror att de kommer att kasta sig över ett medlemskap nu när de är mellan 20-30 år så kan vi skapa en medvetenhet som förhoppningsvis gör att de kan söka sig till oss om 10-20 år när småbarnsåren och annat är passerade. Moderna hjälpmedel i form av sociala media och annat ger ju också nya möjligheter att hålla kontakt över tiden där vi kan fylla ett behov.

Vi kommer även att via marinförvaltaren kunna ha en kanal att genom de skilda förbandsförvaltarna för att kunna jobba med frågorna mer lokalt. Mer om detta kommer vi att diskutera och presentera på det kommande riksårsmötet, se info- och anmälningssidor i mitten av detta nummer.

Utöver det så finns självfallet möjligheter till samverkan på olika sätt vid hamnbesök och andra aktiviteter som också kan utvecklas. Initiativ från vår sida, lokalt och centralt, finns det också utrymme för.

Snart kommer våren, njut av den och lycka till med kommande verksamhet inom vår förening!

Thomas
Engevall



Gästskribenten

Under denna titel kommer vi att låta ett "gästförfattare" presentera en artikel i varje nummer inom ett område som känns relevant för läsekretsen. Först ut är Fredrik Hassel från Saab.

Europas säkerhet kommer snurra moturs runt Kalixfors

När ÖB presenterade sitt militära råd nyligen föreslog han ett nytt verksamhetsställe. Kalixfors, en gammal nedlagd flygbas söder om Kiruna. En plats som är okänd för de allra flesta svenskar, så även för mig. Möjligtvis har skaran som faktiskt känner till Kalixfors ökat något i och med att *Kompani Svan* på Kanal 5 spelades in där.

Valet av Kalixfors och stora delar av ÖB:s militära råd präglas av att den militärstrategiska betydelsen av Nordkalotten och Arktis inte bara för Sveriges utan också för Europas säkerhet.

Under Kalla kriget utgjorde Fuldagapet det kanske mest militärstrategiskt intressanta området i Europa. Fuldagapet fick sitt namn efter den västtyska staden Fulda nära gränsen till Östtyskland. Här räknade man med att Warszawapaktens stridsvagnar skulle framrycka mot Rehn i inledningen av det tredje världskriget.

Efter Kalla krigets slut, Tysklands enande samt utvidgningen av EU och Nato har inte Fuldagapet samma betydelse. Istället har fokus successivt flyttats norrut först mot Östersjön och efter det ryska misslyckandet i kriget mot Ukraina i kombination med att Nato:s östersjöstater gör sitt jobb kan det komma att flyttas ännu längre norrut.

I och med Sveriges och Finlands Nato-anslutning blir Östersjön i praktiken ett Nato-innanhav med undantag av två små ryska kustrensor. Finland och Estland vidtar nu gemensamma åtgärder för att, med sjömålsrobotar, kunna förneka Ryssland passage med örlogsfartyg, på ytan, genom Finska viken. Enklaven Kaliningrad är inträngd mellan Nato-länderna Litauen och Polen och med minor och svenska ubåtar på plats kan även denna del av ryska Östersjöflottan blockeras i hamn, vilket i förlängningen kommer tvinga Ryssland att omstrukturera sina sjöstridskrafter i Östersjön mot ubåtar och autonoma farkoster.

Samtidigt ökar behovet av att kunna skydda sjötransporter till Finland och de Baltiska staterna. När våra Nato-allierade med landgräns förstärker sina markstridskrafter kan Sverige bidra genom att skydda försörjningsvägarna till dessa länder, men det slutar inte där.

När vi hanterat/stabiliserat Östersjön kommer det kanske viktigaste området för Europas säkerhet att sträcka sig i en triangel från Reykjavik via finska Salla



till Svalbard och tillbaka till den isländska huvudstaden igen. Denna förändring hade skett oavsett om Sverige och Finland är medlemmar i Nato eller inte. Medlemskapet gör dock det lättare för det samlade väst att möta utmaningen.

När den ryska markstridsförmågan mals sönder i Ukraina minskar Rysslands möjligheter att använda detta instrument för offensiva operationer en tid framöver. Ur ett ryskt perspektiv ökar betydelsen för sjö- och flygstridskrafterna i allmänhet och Norra marinen samt det strategiska bombflyget i synnerhet som en konsekvens. Norra marinens basområden i Murmanskregionen var redan tidigare den kanske viktigaste basinfrastrukturen i Ryssland, nu blir den än viktigare.

Nato har ända sedan organisationen bildades haft en uttalad strategi för att stoppa den Norra marinen från att nå ut i Atlanten. Denna strategi är fortsatt aktuell, men den utmanas av USA:s och Storbritanniens behov av att visa ökad närvaro i Sydostasien. Hur balansen mellan Nato och Ryssland i norra Atlanten utvecklas påverkar hela kalkylen för försvaret av Europa. För svensk del innebär detta att skyddet av transport till de svenska västkusthamnarna i allmänhet och Göteborg i synnerhet inte är lika självklart.

Hur man än vänder och vrider på kartan över Skandinavien så går det inte att komma ifrån att halvön i norra Atlanten är beroende av sjötransporter för att kunna fungera och utvecklas. Detta blev tydligt redan under första världskriget då den brittiska flottan blockerade Nordsjön i syfte att försvaga Tyskland även Sverige drabbades. Erfarenheterna från blockaden ledde till omfattande satsningar på försörjningstrygghet under mellankrigstiden.



Vår beredskap var därmed god, precis som Per-Albin Hansson proklamerade på Skansen, när andra världskriget bröt ut. Uttalandet har kritiserats och i vissa fall skrattats åt. Men den beredskap som Per-Albin refererade till handlade inte om att möta en invasion motsvarande den som drabbade Danmark och Norge utan att försörja landet om en liknande blockad infördes.

I och med Nato-medlemskapet så kommer Sverige, som ett bakre operationsområde, behöva säkra transportflöden från Rotterdam till Rovaniemi. Kan vi då överlåta skyddet av sjötransporterna in till Göteborg? Eller behöver även vi bidra i väster när USA och UK ombalanserar till Asien.

De ryska förlusterna på marken i Ukraina påverkar även förbanden med uppgift att skydda basområdena

i Murmansk negativt, vilket rubbar balansen på marken till Rysslands nackdel. Rysslands relativa marina styrka balanseras alltså delvis av de nordiska flyg- och markstridskrafter i denna militärstrategiska ekvation. En ekvation som beskriver motursrörelsen i rubriken. Men denna ekvation är inte den enda ekvationen som konstituerar läget. Det finns även en nukleär ekvation som handlar om att Rysslands försämrade konventionella förmåga sänker tröskeln för och ökar osäkerheten kring rysk kärnvapenanvändning. Det kanske är hög tid att damma av de gamla manualerna för strid i kontaminerad miljö, eller skriva nya.

Fredrik Hassel

Senior Public Affairs Advisor – Saab AB

Fredrik Hassel arbetar som senior rådgivare på Saab. Han har tidigare varit stf. Generaldirektör på Strålsäkerhetsmyndigheten och stabschef på Krisberedskapsmyndigheten. Under 00-talet var han expert i Försvarsberedningen och politiskt sakkunnig på Försvarsdepartementet. Han gör även kontinuerliga uppdateringar på sin LinkedIn.

Redaktören har ordet

Så har ni nu fått första numret med den nyutträdde redaktionen. Det finns alltid mycket att skriva om och vi har börjat med några nya titlar. Den ena är en gästskribent som i varje nummer ska spegla något aktuellt område. En annan återkommande titel kan sammanfattas under rubriken ”Hur blev det sen?”. Här försöker vi spegla hur livet tedde sig efter tjänsten i försvarsmakten, det kan vara efter värnplikten eller någon annan anställningsform. Vi kommer även att spegla det dagliga arbetet på våra marina förband under vad som kan kallas ”En dag på förbandet/flottiljen”. I samband med marinstridsdagarna fick jag möjlighet att träffa marinens kommunikationschefer och berätta om tidskriften men även att få framföra ett tack för deras bidrag vilka är mycket uppskattade.

Vi kommer i de följande numren i år att ha något av olika teman. I nästa nummer som kommer ut vid midsommartid är temat västkusten. Här kommer vi att berätta om de olika förbanden idag och då i perspektivet återetableringen på västkusten som marinchefen uttryckt det. Givetvis kommer vi ge ett brett perspektiv då tidningens innehåll ska spegla både dåtiden, nutiden och framtiden. Flottans män har idag sju lokalföreningar i den region vi kallar väst och alla har sin verksamhetsort antingen vid havet eller vid Sveriges största sjöar. Vi kommer att göra en presentation av de sju lokalföreningarna och deras verksamhet. En annan händelse på västkusten är ubåten *Ulvens* förlisning för 80 år sedan som du även kan läsa om.

I de återstående två numren kommer vi i nummer tre att göra motsvarande presentation av region nord. I årets sista nummer, strax före jul, är temat marinbasen och Nato. Två nya krigsförband, basbataljoner, kommer att tillföras den marina krigsorganisationen och vara operativa under hösten 2023. Att samverka med Nato är egentligen ingen nytt vare sig för försvarsmakten eller marinen men ett Natomedlemskap kan säkert visa på intressanta nyheter.

Intresset för flottan och föreningen är stort. Jag fick ett telefonsamtal från en anhörig till en man som gått bort och gjort värnplikten på en jagare i början på 1950-talet. Som medlem under många år i Flottans Män hade han sparat alla tidskrifterna vilka återfanns, en



Fartyg i Gullmarsbasen 1950-talet, mer kommer i nästa nummer.



Marinens kommunikationschefer.

smått kulturhistorisk skatt från minnenas förtöjningsplats.

Slutligen vill vi tacka alla som lämnar material till vår tidskrift. Bilderna är viktiga men det viktigaste är att de sänds separat i originalstorlek för att de ska kunna användas i tidskriften. Bilder inlagda i ett worddokument fungerar inte. Manusstopp för lokalföreningarna är för kommande nummer 2023 den 10 maj, 10 augusti och 10 november.

Ingmar Elofsson →



1.ubåtsflottiljen & 3.sjöstridsflottiljen



I takt och med stil på väg till vaktavlösning i snöryran.



Jörjan av februari gick som brukligt 3.sjöstridsflottiljen högvakt vid Kungliga slottet. Tillsammans med 1.ubåtsflottiljen visade vi de marinblå färgerna för alla turister som besökte slottet samtidigt som bevakningsuppdraget av statschefen löstes.

Vaktposten på slottsbacken lämnar av läget till marinchefen Ewa Skoog Haslum. Marinförvaltaren Magnus Hall till höger i bild.

4. sjöstridsflottiljen

Fortsatt högt tryck i beredskaps- och insatsfabriken – dessutom löser vi andra viktiga uppgifter

J skrivande stund förbereder sig flottiljens högvaktsstyrka för avgång från Stockholms slott. Kapten Rehn med 45.hgvkomp har med kraft och vilja tagit sig an uppgiften på ett föredömligt sätt. Lika föredömligt har ett antal av våra värnpliktiga under grundutbildning, under ledning av SSS, vaktat Drottningholms slott. Förstaintrycken, från sjömännen och de blivande sjömännen, som nått mig är odelat positiva och även om vaktjänst kan betraktas som en tidstjuv är den en del av vårt ceremoniella och militära värv.

Det kommer mer av engagemang i Stockholm för "The Stockholm Fleet". I år fortsätter 500-temat med 500-års högtidlighållande av Stockholms befrielse och Sveriges självständighet! Flottiljen kommer vara representerade under både nationaldagsveckan och midsommarveckan. Örlogsbasen som etablerats i slutet av 1522 hade givetvis möjlighet att transportera kungen från Djurgården till stadens södra port men över Södermalm tog han sig dock bäst på häst.

Tack för ordet,

Anders Bäckström, flottiljefef



Målning av Carl Larsson, Nationalmuseum. "Det skedde midsommarafton 1523. Ridande på en hög och ståtligt smydd häst, omgifven af riddare och unga hofmän i glänsande rustningar och följd af en oräknelig hop, nalkades Gustaf från Södermalm till staden. Vid porten mötte honom de äldsta och förnämsta af borgerskapet och lämnade honom stadens nycklar. Glada strömmade de så länge instängda och förtryckta borgarne mot friheten, sina befriare och sina kommande landsmän till mötes." – Anders Fryxells skildring av händelsen.

Vidare från flottiljen

Korvetterna HMS *Sundsvall* och HMS *Härnösand* ur 4.sjöstridsflottiljen övade i början av februari tillsammans med den franska fregatten FS *Aquitaine* i Östersjön (se bilder på nästa sida). Fokus under övningen var att testa och utveckla metoder för sambands- och stridsledningssystemet Länk 22. Länk 22 är en nyutvecklad datalänk för överföring av information mellan enheter till sjöss, på land och i luften.

– Det är smått unikt att ett litet land som Sverige kommit så här långt i hanteringen och metodutvecklingen av Länk 22, säger sambandsbefälet Tim Bjurholm på HMS *Sundsvall*.

Under veckan kunde Sverige och Frankrike utbyta information samtidigt som en ubåtsjaktövning mot en autonom undervattensfarkost genomfördes. Samarbetet och övningsutbytet var mycket uppskattat från båda länder.

Övningen genomfördes i samband med att den franska fregatten besökt Stockholm för att fylla på förråden och vila upp besättningen.



Korvetten HMS Sundsvall och den franska fregatten FS Aquitaine under metodutveckling med Länk 22.

Fakta kring Länk 22

Projekt införande Länk 22 och Länk 16 har till uppgift att integrera taktiska datalänkar i form av en multilänkförmåga ombord på ett antal fartyg för att snabbt och effektivt överföra information och lägesbild. Multilänkförmågan består av Länk 16, Länk 22 och JREAP-C. Länk 16 finns etablerat sedan tidigare i Sverige, framförallt i Flygvapnet och Luftvärnet. Detta kombineras nu med Länk 22 som är en relativt ny länk utvecklad för marina tillämpningar. Genom att kombinera dessa två har man även möjligheten att föra över information mellan datalänkarna. Länk 22 är framtagen av programmet NILE under NATO. Behovet av informationsutbyte via internationella datalänkar är baserat på de förmågor som fartygsplattformen har och de roller den ska upprätthålla tillsammans med andra enheter i Försvarsmakten och vid internationell samverkan. Källa och bild: FMV



Marinstridsdagarna tillbaka och viktigare än någonsin

Efter ett uppehåll på två år genomfördes så Marinstridsdagarna, MSDG, åter i Karlskrona i januari. De två senaste åren har arrangemanget varit inställt på grund av pandemin men trots det valde Marinchefen att förra året sprida information under MSDG-flagg genom förinspelat digitalt material.

Marinstridsdagarna är ett evenemang som har bytt kostym ett antal gånger sedan det första tillfället 2010. Då som nu var syftet att sprida och bredda kunskap inom marinens olika verksamhetsområden. Mycket är sig likt sedan dess men antalet deltagare har stigit med åren och med det arrangemanget i sin helhet. Omkring 200 seminarier på fyra dagar kräver en stor portion förberedelse och detaljplanering.

Marinchefen ägde programmet den första dagen då omkring 1200 personer deltog. Det stora flertalet fanns i Brionova Arena i Karlskrona men medarbetare satt även i såväl Stockholm som Göteborg via digital länk och hade även de möjlighet att ställa frågor.

Efter marinchefens inledning tog ett antal föreläsare vid som lyfte ämnen präglade av vår oroliga omvärld och Sveriges inträde i Nato.

Det stora syftet med MSDG är dock att medarbetare med maritim anknytning har tid att diskutera och dela erfarenheter inom sina befattningar, ett unikt sätt utveckla marinens olika professioner.

Enligt Marinchefen är det årliga evenemanget extra angeläget med tanke på omvärldsläget.

-Vi ska bli vassare och de här dagarna handlar mycket om att diskutera hur vi ska bli bättre. Marinstridsdagarna är uppskattade och andra förband är lite avundsjuka på oss, säger Marinchef Ewa Skoog Haslum.

För ytterligare om Marinstridsdagarna se sidan 35.

Text: Michaela Linge

Foto: Ingmar Elofsson



USS BB60 Alabama – ett fartyg att minnas och besöka



Artikelförfattaren på Alabamas fördäck med 40,6 cm trippeltornet i bakgrunden.

USS *Alabama*, BB60, är ett utranterat slagskepp från andra världskriget och idag museifartyg. *Alabama* var det fjärde och sista fartyget i South Dakota-klassen. En serie av snabba slagskepp som byggdes för den amerikanska flottan och togs i tjänst under andra världskriget. USS BB60 *Alabama* sjösattes den 16 februari 1942 och var i tjänst från den 16 augusti samma år, ett drygt år efter att USA gått med i andra världskriget efter anfallet på Pearl Harbor.

De fyra fartygen som byggdes vid olika varv blev alla insatta i tjänst mellan mars och augusti 1942. Fartygen avrustades 1947 och togs ur organisationen 1962. Två av fartygen har bevarats som museifartyg och USS BB59 *Massachusetts* är idag vid Battleship Cove i Fall River i delstaten Massachusetts och USS BB60 *Alabama* vid Battleship Memorial Park i Mobile vid delstaten Alabamas sydkust.

Efter att ha tagits i tjänst blev *Alabamas* första uppdrag att stärka den brittiska hemmaflottan och då med uppgift att skydda konvojer till Sovjetunionen. 1943 överfördes *Alabama* till Stillahavsflottan för operationer mot Japan. Under operationerna i Stilla havet var uppgiften främst eskort för olika transporter

och att skydda hangarfartygen från yt- och luftattacker. En annan ganska ofta förekommande uppgift var beskjutning av olika japanska besittningar som stöd för amfibieoperationerna. En målning på styrbords bryggvinge vittnar om 22 nedskjutna japanska flygplan och sex olika kustbeskjutningar. *Alabama* deltog i även i nio olika sjöslag.

Efter en ombyggnad i början av 1945 återvände *Alabama* till Stillahavsflottan för operationer under slaget vid Okinawa och i serien av attacker på det japanska fastlandet under juli och augusti och även i flera beskjutningar av japanska industriäggningar i kustområdena. Sista uppgiften under andra världskriget för *Alabama* var i *Operation Magic Carpet* som var en operation att transportera hem sammanlagt åtta miljoner man från olika krigsskådeplatser till USA. *Alabama* transporterade hem 700 soldater från Stillahavsområdet till USA.

Alabama avvecklades 1947 och ingick i Pacific Reserve Fleet fram till 1962. En kampanj genomfördes för att rädda fartygen från att skrotas och blev framgångsrik så *Alabama* kunde bevaras som ett av de båda museifartygen i klassen.




Sjukhytt för svårare skador.



Operationssal från 1940-talet.

17b


Doctor's Office



Comdr. L. A. Newton
Chief Medical Officer


The doctor's office was command central for the medical department aboard the *Alabama* during World War II. This was the administrative office of the ship's medical wing. All medical related plans, actions, reports, and correspondence went through this office. Three medical officers shared this space in which they consulted and discussed medical cases with each other, typed up their official reports and or reference their medical journals.

The ship's doctors were also responsible for health and sanitary inspections throughout the ship. After working, a medical officer of the day was assigned to attend any unforeseen medical emergencies and to ensure all posted medical duties continued to be carried out.



Doctors and medical assistants examining a patient's X-Ray

Did You Know?
"Doctor's" who served on U.S. Navy ships during the Second World War were ranked as commissioned officers.



En av alla informationstavlor som finns i fartyget.

Fakta

Huvudmått

Längd 210 m
Bredd 33 m
Djupgående 10,7 m
Deplacement 45 233 ton (Fullastad)

Beväpning

9 st 40,6 cm trippeltorn
20 st 12,7 cm dubbeltorn
48 st 40 mm Bofors fyrdubbla torn
52 st 20 mm
Sammanlagt 129 eldrör

Pansar

Trippeltornen 45,7 cm
Barbetter 44 cm
Fartygssidorna 31 cm
Huvuddäck 15,2 cm

Maskin

4 turbiner, 4 propellrar, 130 000 hkr
Max 28 knop (52 km/tim)
Räckvidd >15 000 NM vid 15 knop
(28 000 km)



Dubbeltolvorna, samma kaliber som på våra jagare, flankerade av Bofors fyrdubbel 40 mm automatkanon (akan).

USS BB60 *Alabama* är med sin längd på 210 meter och med de tre 40,6 cm trippeltornen ett imponerande fartyg. Minst lika imponerande är att USA kan bevara ett antal av större utrangerade örlogsfartyg där underhållet måste vara både omfattande och kostsamt. Idag är det möjligt att gå inombords och bese de olika autentiska miljöerna från *Alabamas* aktiva tid under WWII. I varje utrymme som förevisas finns informationstavlor om verksamheten och stora delar av fartygsdäcket är möjligt att vandra runt på.

Komforten och utrymmena för den 1 785 man stora besättningen, under krigstid utökad till 2 500 man, var begränsad jämfört med dagens krav och syns vara flera ljusår borta. Ett av många exempel

är toalettbasen, som var öppna fram och bara har en mellanväg, mer liknar ett foderbås i ett kostall än toalett. Fartyg i denna storleksklass är i princip ett självförsörjande samhälle och *Alabama* var utrustad med allt från skomakeri via post och bageri till operationssalar. Verkstäder och förråd möjliggjorde även lång operationstid till sjöss.

Fartygsartilleriet är imponerande med ett drygt hundratal eldrör med olika kaliber utplacerade på de olika däckena. Huvudartilleriet med kalibern 40,6 cm är placerat i två trippeltorn på fördäck, på olika höjd, vilka då medger eldöppning samtidigt. Det tredje tornet är placerat på akterdäck. Utmed fartygssidorna är 12,7 cm dubbeltornen placerade, vilkas främsta uppgift var att



Toaletter för manskap mest likt ett foderbås i ett kostall.



Förläggning för manskap.

bekämpa jagare och mindre fartyg. För luftvärnet fanns Bofors 40 mm akan och 20 mm Oerlikon-kanoner.

För framskjuten spaning medfördes tre stycken Vought OS2U Kingfisher som startades med katapult och landade som sjöflygplan för att därefter vinschas ombord. Fartyget var under operationstiden även utrustat med spaningsradar, vilket medförde att flyganfall kunde avslås med jaktflyg från hangarfartygen i styrkan.

Fartyget togs ur tjänst efter endast fem år och som i så många andra mariner runt om i världen var både tankarna och planerna flera hur man fortsättningsvis skulle utnyttja fartyget. En av planerna för *Alabama* i mitten av 1950-talet var att ersätta trippeltornen med långgräckviddiga robotar, ubåtsjaksutrustning och helikoptrarmen av detta blev inget. Under det tidiga 1980-talet och upprustningen och president Reagans 600-ships Navy återinsattes slagskeppen av Iowa-klassen. Då blev mycket av framdrivningsmaskineriet på *Alabama* återanvänt på de återinsatta fartygen.

År 1986 blev *Alabama* klassat som National Historic Landmark och är därmed officiellt erkänd av USA:s regering för sin enastående historiska betydelse. I början av 2000-talet samlade museet in pengar för att slutföra större reparationer av *Alabama*, inklusive att ta bort 2,7 miljoner liter vatten förorenat med eldningsolja inne i fartyget. En kofferdam byggdes runt fartyget och pumpades torrt, vilket också gjorde det möjligt att reparera fartygets skrov. Efter detta och en del andra arbeten och fortlöpande underhåll är det nu möjligt att få en autentisk bild av ett slagskepp från andra världskriget.

Text:

*Johan Elofsson
USAF/Air War College*

Foto:

Johan Elofsson och Madelene Elofsson



En av Alabamas åtta turbiner på sammanlagt 130 000 hkr vilka drev de fyra propellrarna.

HM Ub Neptun brinner



Besättningen på väg ut i det hårda vädret för att koppla bogsering.

Det är den 1 december 1992 strax efter klockan åtta och marinens ubåt *Neptun* är på väg ut mot sin dykpunkt. Maskinchefen Göran Johansson och vakthavande officeren Johan Hjortsberg och övriga besättningen är inte medvetna om den dramatik som väntar. Radioprogrammet "Efter tre" hade fått möjligheten att följa med då de hade ett tema som handlade om spännande jobb och då om arbetet ombord på en ubåt. Då det inte går att sända direkt från en ubåt tog reportern Paul Honkanen bara med sin bandspelare med sig i båten för att möta *Neptun* ute till sjöss.

- *Neptun* stävade ut mot sin dykpunkt strax söder om Karlskrona angränsboj och jag purrades berättar Göran, då jag skulle genomföra dykningen.

- Halva besättningen låg och sov då det fungerar så att man går vakt om vakt, jobbar sex timmar vilar sex timmar ombord. Föga anade han vad som komma skulle och inte heller Johan Hjortsberg som var vakthavande officer i manöverrummet.

Det rädde gammal sjö med en relativt hög våghöjd som mötte *Neptun* på väg ut och hon krängde något fram och tillbaka i lugna sugande tag. Dieselmotorn drog runt generator 1 som i sin tur producerade ström till propellermotorn och samtidigt gav laddning till batterierna.

- Luftkompressorn toppfylld luftförrådet och luften används för att blåsa ut vattnet i tankarna som gör

att ubåten kan inta ytläge efter dykning berättar Göran. Förberedelserna var i full gång och fortsatte för att inta u-läge. Den nyss ombordkomne, Paul Honkanen, fick instruktioner och utbildning "Hur att göra vid skyddslarm och fartygets övergivande" och allt kring detta. Fartygschefen satt, som vanligt, på periskopsstolen och drack sitt morgonkaffe samtidigt som vakthavande officer lämnade av pågående verksamhet.

- Några minuter senare, utan någon förvarning, slocknade ordinarie belysning, reservlamporna tändes, ventilationsfläktar startade, larm ljud och blinkade i maskincentralen med en ettrig frekvens berättar Göran. Någon automatisk växling från en omformare till en annan genomfördes ej. Omformarna matar el direkt från batteriet till den el som erfordras i ubåten.

- Kontakt togs med förste motorbefälet som befann sig i elcentralen Han var redan på gång att återstarta omformaren vilket inte lyckades. Han rapporterade att ljusblixtar "slog" ut från de nedre dörrarna på framdrivningstavlan samt ett oväsen hördes därifrån. Skyddslarm blåstes, förste motorbefälet beordrades att överge akterskeppet. Handgreppen för skyddslarm utfördes vilket i stort innebär att alla genomgångar (läs hål) mellan akter- och förskepp och ut till atmosfären stängs, dieselmotorn stoppas och besättningen intar positioner enligt en fastställd plan samt rökdykare kläs på vilket tränas rutinmässigt.

- Alla väntade på tillägget ”Övning ... ” efter larmet men det kom inte berättar Göran, och det var klart för var och en att nu är de allvar.

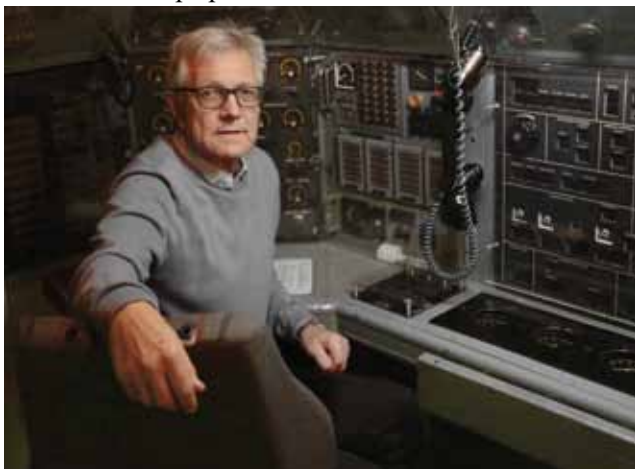
Förutbestämda platser och roller intogs snabbt. Brandsläckningssystemet (Halon) utlöses i akterskeppet. Rök tränger upp i akterkant på manöverrummet. Rökdykare rapporteras vara påklädda. Dessa beordras att inspektera akterskeppet. Skyddsgrupp För rapporterar ”ingen brand kan upptäckas Rökdykarna återkommer från akterskeppet med uppgifter om att hela akterskeppet är rökfyllt, att man inte ser handen framför sig, samt att ljud och ljussken kan antydast i riktning mot en huvudtavla.

- Loppet var kört berättar Göran, som förutom att vara maskinchef, även är brandchef. Troligtvis var det en kraftig kortslutning i huvudtavlan.

- Under tiden hade vi börjat driva i riktning mot grunden utanför Kungsholmen och Tjurkö. Ska vi nu också driva upp på grunden och kantra frågar sig Göran.

Fartygschefen beordrar störtankring. Röken som kommit genom ventilationsrören, innan de hunnit stängas, hade nu tunnats ut i förskeppet. Innehållet i röken efter en trolig bränd PVC-kabel är mycket farlig. Alla beordrades äntra upp ur förskeppet. Att gå ut på däck var inte aktuellt då vågorna hela tiden sköljde över däck. Besättningen fick tränga ihop sig som packade sillar i tornet. De som stod längst ned kunde inte undgå att bli översköljda av vattnet som trycktes in mellan form- och tryckskrov. Med jämna mellanrum utfördes ronder ned i ubåten för att bland annat kontrollera eventuell värmestegring på genomgångsluckan mot elcentralen.

Med hjälp av handbasradion lyckades ubåten komma i kontakt med Ekipaget på marinbasen som i sin tur drog igång räddningsstyrkan. Några minuter senare hördes helikopter i luften och bogserbåt anlände. Sjöhävningen gjorde att bogserbåten inte kunde gå så nära samt att vi hade problem att gå ut på däck. Bogserlinan måste anslutas på pollare som nu var nedsänkta i däck



Maskinchefen Göran Johansson vid de paneler i Ubåten Neptune som bl.a. reglerar tankarna vid dykning. Görans befattning innebar även att han var, vad som populärt kan sägas vara, brandchef ombord.



Besättningen hämtar luft i tornet under stor dramatik i ubåten. Fr.v. Peter Björk, Fredrik Frisk och Peter Olausson.

midskepps och de som arbetade på däck hade hakat sig fast i räcket runt tornet. Samtidigt hade inte ankaret tagit och fortfarande draggade *Neptun* in mot grunden.

Bogserbåten hade insett vårt svåra läge och började dra allt vad den kunde men ettusen ton ubåt i överhandsväder gjorde att bogsertrossen brast. Samtidigt påbörjades att kapa ankarwiren med hjälp av brandyxan. Nu var det inget som förhindrade att *Neptun* drev upp på grunden men till slut lyckades bogsertrossen i aktern anslutas.

- Detta var det första kopplingsförsöket berättar Johan. Bogsertrossen slets av pollarna i princip omedelbart och när jag gick ut igen för att lägga på trossen ytterligare en gång vräktes jag i havet av den överbrytande sjön, försätter Johan.

-Efter att ha hängt med bogsertrossen runt kroppen under en bedömningsvis lång tid och sett bogserbåten hissa våldsamt i sjöarna plus att dess roder knäcktes genom en kollision med ubåten bara ett par meter bort, spolades jag upp på däck och kunde koppla fast mig i tornet igen.

Det var inte nog, utan en bogsertross fick även anslutas i fören, vilket var ännu en bedrift på ett ubåtsdäck översköljt av kalla höga decembersjöar i den sydvästliga kulingen. När bogserbåten började dra ville ubåten bara lägga sig tvärs dragriktningen. *Neptun* kom ingestans.

- Draglinan måste gå igenom aktra klyset för att räta upp ubåten. Därför skulle vi ansluta även i fören berättar Johan och två man åtog sig att utföra bedriften. Det gick mycket lätt att komma ut till de inre pollarna. I försök att nå förliga klyset dubblerade den ena sin livlinelängd. De höga vågorna svepte över däck och drog då med sig den ene ner på styrbords sida.

Han klarade inte att med hjälp av den andra att ta sig upp på däck igen. Försöken pågick under lång tid och upplevdes som timmar. En tredje man tog sig ut till pollarna för att hjälpa till. Åter kom en stor våg och drog med sig den nyss utkomne ner på babords sida. Vem var det?

- Nu hade vi en på var sida!



Johan Hjortsberg vid periskopet på Näcken. Johan var vakthavande befäl då branden bröt ut och hade även han en central roll under skeendet.

Livlinan på den senare var för lång och fick till följd att han vid åtskilliga tillfällen drogs ner under ubåten. Efter en ”evighet” och av någon anledning kastades han upp på däck igen och kort därefter sköljdes även den första upp. Då hade han legat och slagits mot formskrovet uppemot 10 minuter

Bogseringen påbörjades och lugnare vatten nåddes. Även ett fartyg från Kustbevakningen assisterade. Först vid sjutiden på kvällen var vi förtöjda vid Karlskronavarvet. Besättningen togs om hand på ett sätt som präglades av den tidens debriefing, som även den utvecklats genom åren berättar de båda.

- Ett omfattande arbete börjades på marinbasen berättar Bertil Svedlund. *Neptuns* haveri den 1 december 1992 är enligt de flesta bedömare det materiellt sett allvarligaste haveriet som inträffat på en svensk ubåt, med undantag av *Ulven* under andra världskriget, fortsätter Bertil.

- Erfarenheterna från detta är därmed omfattande och många slutsatser har dragits, både initialt och i efterhand och olika åtgärder genomförts. Orsaken till haveriet har aldrig kunnat konstaterats och ett antal hypoteser har arbetats fram och utifrån dessa utarbetades och genomfördes ett omfattande åtgärds paket som täckte in alla möjligheter, avslutar han.

Efter reparation var *Neptun* återställd och åter i tjänst efter två och ett kvarts år och alla de som medverkade i det framgångsrika arbetet har fått en rad livslånga erfarenheter. *Neptun* var i tjänst under flera år fram till 1998 och ingår idag i samlingarna på Marinmuseum i Karlskrona sedan 2014.

Nästan på dagen 30 år senare är Göran tillsammans med Johan samlade framför ubåten *Neptun* på Marinmuseet för att tillsammans med Bertil Svedlund, tidigare maskinchef på *Neptun* och som vid den tiden för olyckan arbetade på marinbasen. I en nedsläckt och fullsatt ubåtshall redogör de för den dramatiska dagen med autentiska bilder, egna upplevelser och med radioreporterns intervjuer får besökarna sig till livs den dramatiska dagen under moderatorn Mats Holmers ledning.

Text och foto:

Ingmar Elofsson



Fr.v. Johan Hjortsberg, Göran Johansson, Marie Chen programkoordinator Marinmuseum, Mats Holmer moderator och Bertil Svedlund marinbasen.



STENA

Med våra 15500 anställda utvecklar Stena AB ett hållbart samhälle med säkra transporter, energiförsörjning och trygga boenden – i hela världen.

Vi verkar inom färjetrafik, offshore, drilling, rederi, fastigheter, finans och nya investeringar.



www.stena.com



Bygga träbåt – ett träget arbete



Två pensionerade sjöofficerare Erik Andersson (t.v.) och Håkan Allgurén (t.h.) går åttonde terminen på båtbyggerlinjen och bygger varsin kravellbyggd träbåt. Erik avslutade sin tjänstgöring i flottan som kommandör och marinbaschef och Håkan har till största delen varit sjökommenderad och då på träfartyg bl.a. som fartygschef på fiskeminsvepare.

Jslup- och barkasskjulet på Stumholmen i Karlskrona möter vi två före detta sjöofficerare, Erik Andersson och Håkan Allgurén, som efter avslutad tjänst ägnar sig åt att bygga klinkerbyggda båtar med traditionell teknik. Efter ett helt yrkesliv i flottan och stort intresse för sjön och ett genuint intresse för båtar är det nog ganska naturligt att på något sätt fortsätta i någon form, berättar Erik och Håkan då vi träffar dem på Litorina Folkhögskolas Båtbyggerlinje. De har kommit långt med byggandet och utbildningen är runt sex till sju terminer vilket blir närmare fyra år.

- Utbildningen börjar med att eleven under första terminen får göra en verktyglåda, berättar Michael Okmark, som är lärare på båtbyggerlinjen. Därefter byggs en flateka tillsammans med en annan kurskamrat. Kommande terminer väljer deltagarna att bygga en egen träbåt och då efter eget val och ritningar, berättar Michael. Det finns även möjlighet att reparera en äldre träbåt. Michael har en gedigen bakgrund i träbåtsbranschen och han började själv på båtbyggerlinjen 2008. Efter det drev han en egen liten båtbyggerfirma. Han var med och drev och utvecklade Saxemara Varv, för att därefter sex år senare komma tillbaka som lärare.

- Idag har vi fyra nya elever och tio som kommit olika långt i terminerna. Alla är välkomna att besöka oss på Båtbyggerlinjen.

- Vi har nu lagt ett antal terminer bakom oss och det är både utvecklande och roligt att arbeta med träbåtar berättar Erik och Håkan. Först bestämmer man sig för vilken båttyp man vill bygga och vi har för detta fått hjälp med ritningar och vi räknar fram olika underlag. Därefter upprättas ett kontrakt med Litorina, som genomför beställning av trä då det är specialvirke som inte finns på byggmarknader. Kostnaderna betalas helt av deltagarna och görs enligt en uppgjord plan med Litorina Folkhögskola, fortsätter de.

- Jag var till sjöss 22 av mina år i flottan och av dem 19 år på minsvepare byggda i trä, så för mig var det ett naturligt val att fortsätta med detta, säger Håkan.

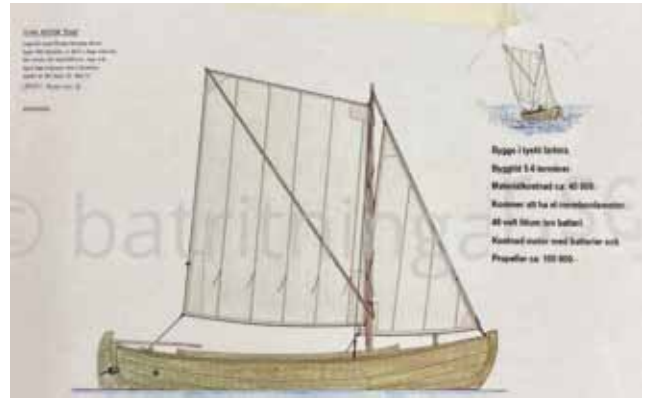
Håkans båt är en 16 fots Koster. Här har vi haft hjälp av Bertil Andersson som är oerhört kunnig på träbåtar. Han har hjälpt oss med underlag och mycket annat. Båten byggs i lärk som kommer ifrån tyska Schwarzwald.

- Förebild för min båt är en 18 fots rundgattad båt byggd omkring 1910 på Joggersö i Karlshamns skärgård, fortsätter Erik. Bertil Andersson har goda kunskaper om båtmodellen och har varit till stor hjälp. Erik berättar att han bygger sin båt i svensk ek och att verktyg och maskiner finns på skolan, men de använder även mycket av sina egna verktyg.

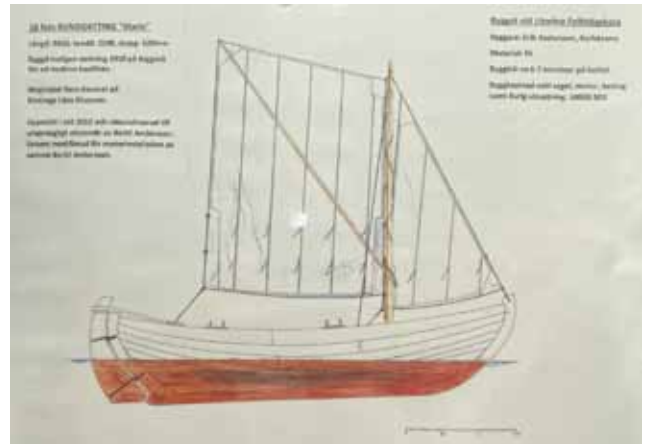
- Det fanns en gång ett 70-tal båtbyggare i Blekinge och alla är borta, så Litorina och de som byg-



Mycket precisionsarbete hela tiden och ju längre man håller på ju lättare går det tycker Håkan.



Håkan Allguréns båt är en 16 fots Koster efter förebild från Hasslö Båtvarv.



Erik Anderssons båt är rundgattad med en förebild byggd omkring 1910.



Bertil Andersson har mycket kunskap om allmogebåtar i Blekinge och har arbetat med dessa och skrivit om fiskarlivet under gångna tider.

Michael Okmark är lärare på båtbyggerlinjen på Litorina Folkhögskola. Först får eleverna göra en verktygslåda och sedan en flatbottnad eka. Katharina Probst som har tagit sabbatsår från sin veterinärutbildning i Tyskland går första året på båtbyggerlinjen.



Elmotorn som har en effekt på 3 kW (ca 4 hkr) kompletterad med fyra batterier ger en gångtid på sju till åtta timmar. Elmotorn innebär också att all olja som finns i båten bara är några centiliter vid hylsan.

ger träbåtar gör en kulturgärning och bevarar även ett hantverk, berättar Bertil Andersson som själv är båtbyggare och expert på allmogebåtar. Förlagan till Eriks båt stod som ett vrak utanför Blekinge Museum och Bertil hittade den sedermera i ett förråd.

- Jag mätte upp den och med lite forskning kunde jag bygga upp den igen. Nu finns den på Blekinge Museum och jag är glad att den nu får en efterföljare fortsätter Bertil. Bertil har även forskat om och skrivit i olika skrifter om Blekingefiskarnas historia. Hans förfäder var fiskare och de skrev dagböcker, vilket var mycket ovanligt i mitten av 1800-talet, och de ger en samtidskildring av det hårda livet som fiskare vid den tiden.

- Det var ganska krångligt i början, men ganska snart lärde vi oss att "tänka först och bygga sen", var en framkomlig väg, berättar de båda alltmedan de arbetar med olika delar av sina båtar. Skeppsbyggeri av detta slag är inget man lär sig i teorin utan det är genom praktiskt arbete moment för moment.

Att bygga träbåtar eller kanske renovera en gammal träbåt tycker Håkan och Erik är en både rolig, utvecklande och skapande verksamhet som de gärna vill rekommendera till någon som funderar på en aktiv fritidssysselsättning. Det tar dock tar mycket tid i anspråk och är inte helt gratis.

- Båtarna är ju seglande, men de utrustas även med motor och i detta fall blir det en elmotor. Motorn är på 3 kW, ca 4 hkr, och ger en fart på runt 4 knop, med en drifttid på ca 7 timmar, berättar Håkan. Grundtanken är ju att segla med båtarna men ibland behövs maskinkraft.

- Båten får fyra batterier som laddas med solceller och dessa kan riggas upp vid lämplig tidpunkt och plats ombord. Under en och en halv timme laddas batterierna upp till femtio procent av den energi som krävs för 3 timmars gång.

Det finns många fördelar med eldrift. Motorn placeras längst akterut under sittotfen, till skillnad mot mer traditionellt midskepps, vilket ger ett större utrymme ombord. Motorn är betydligt lättare och behov av service och underhåll är mycket litet mot en traditionell bensin eller dieselmotor.

- Sedan slipper man ju oljespill, tankning och mycket annat som är förknippat med traditionella båtmotorer, avslutar de.

Text och foto:
Ingmar Elofsson

Värnpliktsinryckning i marinen



Inryckning för värnplikt.

Många av våra läsare ryckte troligtvis in för en hel del år sedan. Mycket har förändrats sedan dess, men en hel del känns säkert igen. I början på året ryckte ett drygt 160-tal ungdomar i tjugoårsåldern in till Sjöstridsskolan i Karlskrona. Sjöstridsskolan är idag Försvarsmaktens viktigaste enhet för utbildning inom hela det marina området, för all marin personal. Utbildningen omfattar allt från stridsledning, navigering och signalering till elektronik, sjukvård och matlagning.

Efter avprickning i vakten vid ankomsten påbörjas utrustningen i förrådsbyggnaden med det välkända namnet Gula kvadraten.

- I denna inryckning är det i huvudsak värnpliktiga som utbildas i landbefattningar, berättar kommunikationschefen Michaela Linge vid Sjöstridsskolan.

- Av alla värnpliktiga i flottan är idag cirka en tredjedel kvinnor. Antalet varierar i de olika befattningarna beroende på de krav som ställs. Vid höstens inryckning, som var mer inriktad på sjögående befattningar, var antalet kvinnor runt hälften mot dagens ca en femtedel.

- Den befattningsspecifika delen av grundutbildningen genomförs inne på örlogsbasen medan den gemensamma militära grundutbildningen, deras första 9 veckor, får de ute på Kungsholms fort som även har genomgått en omfattande upprustning och modernisering, berättar kommunikationschefen.

En mängd utrustning ska hämtas ut och första mötet med försvaret blir att bära och känka på ett antal rygg-säckar, väskor och plastsäckar.

- Av de som rycker in i dag kommer ungefär hälften att utbildas till basskyddssoldater, berättar flottiljförvaltare Håkan Lindberg marinbasen. De kommer att krigsplaceras i basbataljonens bassäkerhetskompanier.

- Uppgiften är att skydda logistiktransport både till sjöss och i land.

- Några av de inryckande kommer att utbildas till logistiksoldater, sambandsoperatörer, mekaniker och kockar berättar Lindberg.



Mycket utrustning ska hämtas ut och här delar korpral Stefan Andersson ut kroppsskydd.



Uthämtning av sängutrustning. Notera de blå påslakarna i bakgrunden som funnits med åtminstone sen tidigt 1960-tal.

Efter att ha hämtat ut sin utrustning lastas den på bil och sedan marscheras det till hamnen för båttransport ut till Kungsholms fort där utbildningen genomförs, då kasernerna på Trolle är under ombyggnad. Första mötet med Kungsholms fort är grusplanen på Linje VII där det finns samlingsplatser för utbildningskompaniets fyra plutoner. De värnpliktiga kommer i olika omgångar och nu när de lastat sin utrustning på kärran bär det av till respektive logement, berättar det mottagande befälet.

- Därefter blir det att hämta ytterligare utrustning från förråden berättar värnpliktige Klara Martinsson.

Till vänster blivande basskyddssoldaten Fanny Boman från Öland samlar ihop sin utrustning inför transporten till Kungsholms fort.



Nu bär det iväg till logementet genom gamla brandstationens port.



Örlogskapten Max Johansson, chef för 2:a utbildningskompaniet, på Kungsholms fort.

- Vi börjar med en allmänmilitär- och grundutbildning som varar i tre månader, berättar chefen för 2:a grundutbildningskompaniet, örlogskapten Max Johansson.

- Utbildningen genomförs i stort sett helt och hållet på Kungsholms fort och vi är sammanlagt 30 befäl. Till detta kommer ett antal civilanställda vilka arbetar på Kungsholms fort i olika funktioner för att få allt att fungera. En omfattande upprustning har genomförts och pågår på Kungsholms fort, vilket gett både förläggningar och utbildningslokaler helt i linje med dagens krav.

- Vi kan förlägga 350 soldater, men då är det ganska trångt och då krävs speciella rutiner och scheman för att få det hela att fungera, men riktigt så många är vi normalt inte. Idag finns möjlighet före inryckning att besöka Kungsholms fort och bekanta sig med hur det är att bo och övernatta i kasern och den kommande utbildningen.

- Det är en möjlighet som de flesta tar och ger en trygghet. Det är ju inte så många i åldersklasserna som gör värnplikt så man har som regel ingen kompis att fråga.

Kommunikationerna med fastlandet är idag mycket goda med regelbunden trafik både med örlogshamnen och Tjurkö.

- Våra värnpliktiga trivs väldigt bra här, och även de som genomför sina utbildningar inne i ”stan” vill bo här, trots att de erbjuds förläggning på fastlandet avslutar kompanichefen.

Under hela dagen och långt in på kvällen anländer nyinryckta och de har att vänta sig några intensiva dagar och en kommande utbildning där de egentligen inte vet så mycket vad som kommer att hända. Alla vi frågade tyckte att det ska bli både spännande och intressant att påbörja sin värnplikt i marinen.

Text och foto:
Ingmar Elofsson



Klara Martinsson instruerar inryckande.



Genomgripande arbeten har genomförts och pågår. Sluphamnen har torrlagts för att kunna förstärkas.

Fartyg med namnet Jarramas

Det finns väl knappast något fartyg, som så mycket varit en symbol för Karlskrona, som skeppsgossefartyget Jarramas, idag museifartyg vid Marinmuseum och dessförinnan övningsfartyg för Skeppsgossekåren, övningsfartyg för Flottans sjömannsskola, Sjökrigsskolan, museifartyg för Karlskrona stad med kafé och underhållningskvällar och i dag en viktig symbol för Marinmuseum.



Jarramas vid sin nuvarande förtöjningsplats vid Marinmuseum i Karlskrona. Längre in längs kajen ligger HMS Västerвик och HMS Bremön. Foto: Marinmuseum/SMTM

Övningsfartyget Jarramas, nybygge nr 275

Fullriggaren Jarramas (IV) ligger idag förtöjd vid Marinmuseum i Karlskrona. Hon har blivit något av en symbol för örlogsstaden Karlskrona och förekommer på bild i alla möjliga sammanhang i syfte att locka besökare till staden.

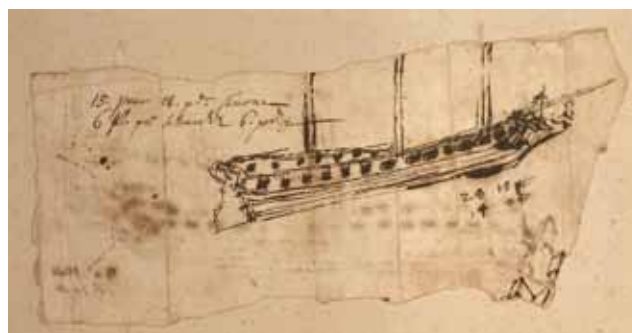
Namnet Jarramas

Enligt tradition skall namnen *Illerim* och *Jarramas* betyda "Blixt och dunder". Namnen är turkiska och översättningen stämmer, vad gäller namnet *Illerim*, som betyder "Blixt och Dunder". *Jarramas* översatt blir den elake, den ouppfostrade, den busige. Enligt sägen ska namnen ha utnyttjats som smeknamn under Karl XII:s härjningar i Bender.

Fartyg med namnet Jarramas

Fyra fartyg i svenska flottan har haft namnet *Jarramas*.

Jarramas (I) var en fregatt, som byggdes i Västervik och löpte av stapeln där den 14 juli 1716. Fartyget slopades 1754 i Karlskrona, varefter en ny fregatt byggdes, i princip efter samma modell. Konstruktör av *Jarramas I* var Charles Sheldon och sonen Jacob kan eventuellt vara den, som byggde fartyget.



Skiss på Jarramas I. Källa: Nationalmuseum

Jarramas gjorde 1721 en resa med destination Madagaskar för kontakter med en dåvarande sjöroverkoloni. Expeditionen kom dock aldrig fram, utan fick avbrytas i Cadiz på spanska atlantkusten. Systerfartyget *Illerim (I)* byggdes dock på Örlogsvarvet i Karlskrona efter samma modell och blev nybygge nr 69.

Fregatten *Jarramas (II)* byggdes på Örlogsvarvet i Karlskrona och sjösattes 1759 som nybygge nr 108. Hon var bestyckad med 34 kanoner och var enligt uppgift ett mycket välseglande fartyg.

Jarramas (III) var en korvett, som byggdes på Örlogsvarvet och sjösattes den 13 april 1821 som nybygge nr 195. Konstruktör var Johan Aron af Borneman (1768



Malmö redd. Skeppsgossars Hörens övning briggar, År 1900.

Jarramas och Najaden på Malmö redd. Jarramas är här helt nybyggd. Foto: SMTM

- 1846), som konstruerade flera betydande fartygsbyggen. Hon utrangerades som bemannat fartyg 1860 och användes sedan bl.a. som materialbod fram till 1879, då fartyget slopades och såldes. Det utrangerade fartyget köptes av tysken Frans Herrman Wolff, som sysslade med stenbrytning på olika platser i Blekinge. *Jarramas* (III) kom att fungera som kaj vid en stenbrygga på Jordö i Listerby skärgård i Blekinge. I början av första världskriget sprängde försvaret bort vraket efter *Jarramas* för att komma åt den innanför liggande stenbryggan.

Jarramas (IV) beställdes våren 1898 och konstruktionsritningen är undertecknad den 20 juni 1898 av Hjalmar Hugo Lilliehöök. Till bygget anslogs 114 796 kronor, en summa som utökades med ytterligare drygt 38 000 kronor för rigg och annan utrustning.

Fartyget byggdes på Örlogsvärvet i Karlskrona som bygge nr 275 och var varvets sista segelfartygsbygge. Fartyget sjösattes den 1 februari år 1900 kl 14.00. Befälhavande amiralen, Jacob Hägg, svarade för sjösättningen. *Jarramas* var byggd i järn till skillnad från systerfartyget *Najaden* (nybygge nr 267, 1897), som var byggd i trä på järnspant

Jarramas levererades till flottan i maj år 1900 för att kort därefter gå ut på sin första expedition med skeppsgossar.

Fartygsdata

- Längd överallt 39,15 meter
- Bredd 8,38 meter
- Djupgående 3,16 meter
- Displacement 350 ton
- Segelyta 1 002 m²

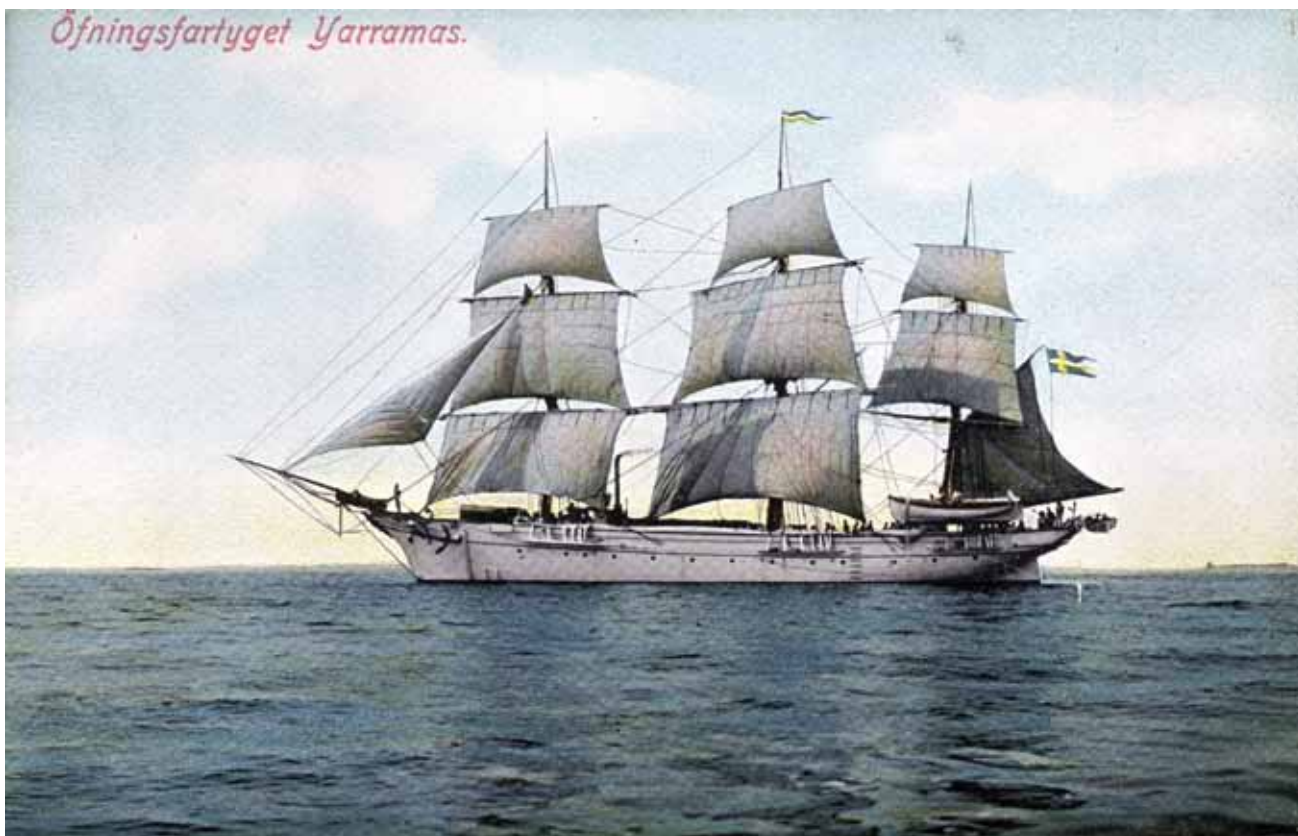
Masternas höjd över däck

- Fockmast 24 meter
- Stormast 25,5 meter
- Kryssmast 20,85 meter

Besättning (1900)

- 3 officerare
- 1 läkare
- 2 underofficerare
- 6 underofficerskorpraler
- 10 anställda sjömän
- 100 skeppsgossar

Proviant för 35 dagar och vatten för 28 dagar



Kolorerat vykort på Jarramas från tidigt 1900-tal. Källa: Marinmuseum/SMTM

Första sjöexpeditionen

Den 17 maj år 1900 hissades befälstecknet på *Jarramas*, som låg dockad på Örlogsvarvet och fyra dagar senare inmönstrade den första besättningen. Den 22 maj togs fartyget ut ur dockan och bogserades ut på redan, devierade kompassen och övade besättningen i att sätta och bärga segel. 92 man var engagerade på däck och i riggen.

Den 23 maj mönstrade fartygschefen, kapten Carl Gyllenstierna ombord och han blev den förste av alla fartygschefer genom åren.

Den 24 maj gick *Jarramas* till segels och i hemmarfarvattnen övades segelexercis fram till den 2 juni, då fartget gav sig ut på sin första sjöexpedition. Färden gick mot Öresund och ut på Västerhavet med besök i Malmö, Göteborg och Strömstad. Den 9 juli återkom *Jarramas* till hemmahamnen för att t.o.m. den 31 augusti segla på Östersjön och med ett antal hamnbesök. Med detta var första årets sjöexpedition genomförd och fartyget avrustades.

Utlandsbesök

Första gången *Jarramas* gjorde besök i utländsk hamn var 1907, då man besökte Leith, förstad till Edinburgh i Skottland.

Sommaren 1910 besökte skeppsgosseavdelningen, där *Jarramas* ingick, Libau i Ryssland, där man bl.a. imponerade på de ryska värdarna genom sitt sätt att ro fartygets gigg.

År 1924 gjordes en något längre resa. Resan gick först till Arendal i Norge och därefter till Niewendiep i Holland. Det blev en styv segling på nio dagar från Norge.

1933 besöktes Riga i det då fria Lettland, historisk mark för svenskar. Seglingen såväl dit som hem präglades av hårda vindar.



Foto: SMTM



Jarramas på Borgmästarfjärden i Karlskrona där hon låg under en lång rad av år innan hon fick sin nuvarande plats vid Marinmuseet. Foto: I Elofsson.

De sista åren

Efter 1938 års seglingssäsong låg *Jarramas* stilla under några år på Örlogsvarvet i Karlskrona. I början av 1940-talet bestämdes, att segelfartygsutbildningen skulle återupptas och *Jarramas* rustades sommartid för segling med officersaspiranter, gymnasister och elever vid Flottans sjömansskola, som 1943 hade etablerades i Karlskrona.

Jarramas gjorde sin sista resa sommaren 1946 och ersattes året därpå av de nya skonerna *Gladan* och *Falken*.

Vad hände sedan

Efter avrustningen 1946 lades fartyget i malpåse och det var oklart om hennes framtid. 1949 aktualiserades försäljning till Karlskrona stad och efter det, att *Jarramas* uttrangerats 1950, såldes fartyget till Karlskrona för 30 000 kronor. Till detta kom ytterligare 10 000 kronor för vissa rustningsarbeten. Initiativtagare var stadsfullmäktiges ordförande, rektorn för Centrala verkstads-skolan O W Andersson.

Jarramas förlades vid Borgmästarfjärden och utnyttjades under en följd av år som sommarkafé och viskvällar under ledning av den legendariske Karlskronajournalisten Vincent Rundkvist.

I samband med invigning av Marinmuseum på Stumholmen 1997, skänkte Karlskrona kommun *Jarramas* till Marinmuseum och idag ligger fartyget förtöjt utanför museet.

Text:

Olle Melin

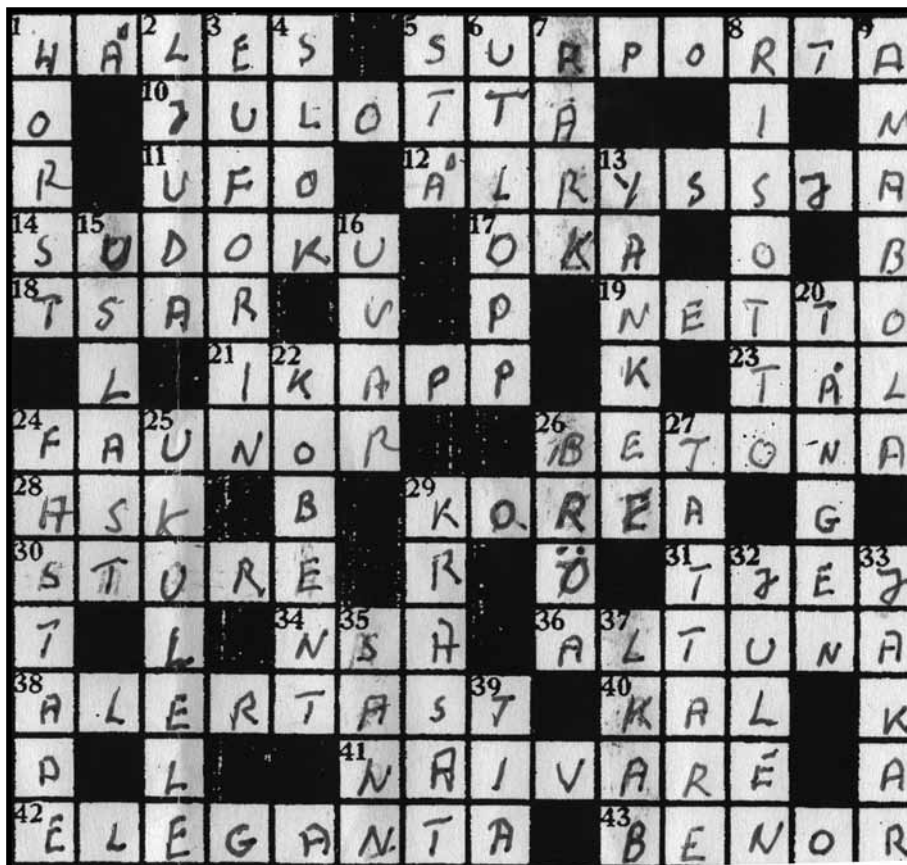
SKÅNSK GRÄDDGLASS

- sommar året runt sedan 1937




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

Korsordslösningen till Nr 4 2022



Pristagare för Nr 4 2022 blev:

Per Jonsson LUDVIKA och Bo Svenvik VÄSTERVIK

Ett stort örlogsgrattis önskar Flottans Män!

Priserna har skickats med post.



Skydda tanken och toalettsystemet

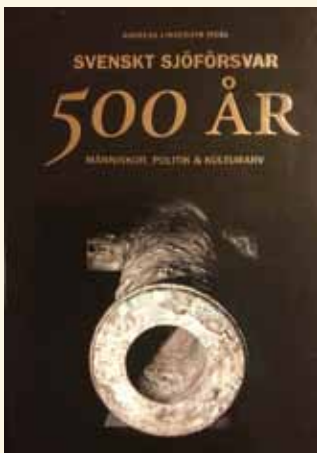
Använd Transclean 65 för rengöring. Transclean 65 är en specialvätska som löser urinsten och andra hårda avlagringar i septiktank och rörledningar samt förhindrar stopp i toalettsystemet.

Använd Tank Safe för frostskydd så kan du starta nästa säsong utan problem. Tank Safe skyddar ditt toalettsystem mot frysning, skyddar ner till minus 30 grader.

Använd Toilet Clean, en specialprodukt för rengöring av toalettutrymmen samt toalettskål, enkel att använda, bara spraya på, låt verka och torka av, skinande rent.

De tre produkterna är miljövänliga och biologiskt nedbrytbara.
Är inte skadliga för metaller, plast eller gummi. Har med framgång använts av yrkes och kryssningsfartyg under många år.

Kemiprodukter International AB www.kemiprodukter.se



Svenskt sjöförsvär 500 år – Människor, politik och kulturarv

Under 2022 utkom ett antal böcker, som på olika sätt speglade den svenska marinens historia under de 500 år, som förevarit sedan Gustav Vasas inköpta flotta ankrade upp vid Slätbaken.

Strax före jul utkom ytterligare ett verk, *Svenskt sjöförsvär 500 år* och det är Marinmuseum, som givit ut boken som sin årsbok, vilken numera utkommer vartannat år.

Boken innehåller 14 uppsatser i varierande ämnen, alltifrån kapitlet om det fasta undervattensförsvaret med en över ettusenårig historia fram till kapitlet *Marinen från 2010*, det sistnämnda skrivet av Forsvarsmaktens tidigare insatschef Jan Törnqvist, numera ordförande i Marinmusei vänner.

Många av kapitlen sätter på olika sätt människan i centrum som t.ex. kapitlen *Hur känner man igen en sjöhjälte*, *Flottans specialister*, som handlar om präster, barberare, skrivare och trumpetare ombord på flottans fartyg under 1600- och 1700-talen, *Bröderna Dyrssen och den politiska konflikten om flottans utveckling i början på 1900-talet* samt kapitlet *Kvinnoförbundet för Sveriges sjöförsvär*.

Andra avsnitt presenterar försörjning som *Utan öl – inget krig*, som beskriver Kalmar slott som underhållsbas för flottan under 1500-talet samt *Njutningsmedel ombord*, som beskriver konsumtionen av alkohol och tobak på flottans fartyg under 1600- och 1700-talen.

Även kapitlen *Flottan i 1600-talets propaganda* och *Flottan i diplomatins tjänst* speglar på olika sätt människan i verksamheten.

Till detta kommer ett antal kapitel av mera ”teknisk karaktär” men för den skull inte mindre intressanta.

Redaktör för boken är Andreas Linderöth, till vardags historiker och forskningssamordnare vid Statens maritima och transporttekniska museer.

Boken är mycket välskriven och läsvärd. Ett stort antal bilder av hög kvalitet gör boken extra intressant.

Statens maritima och transporttekniska museer. ISBN 978-91-982134-7

Recensent: Olle Melin

Bokrecensioner

”...det ser illa ut”

Den här boken är skriven av Sara Hedrenius som blev något av en representant för passagerarna som överlevde Estoniakatastrofen. Tillsammans med Kent Härstedt lyckades hon överleva och de två blev omskrivna och

avbildade som något av en symbol för katastrofen. De kände inte varandra förrän dess att fartyget höll på att sjunka men kom då överens om att försöka hjälpa varandra, ett samarbete som nog gjorde att de båda överlevde katastrofen.

Boken har nio kapitel och de första tre behandlar katastrofen och vad som hände sett ur ett passagerarperspektiv. I de tre därefter följande behandlas samhällets agerande efter olyckan och de sista tre kapitlen de många obesvarade frågorna.

Skildringen av olyckan är en intensiv och nära beskrivning av vad som hände. Författaren berättar om de egna upplevelsorna både med omgivningen, medpassagerarna, och vad som hände med henne. Hon träffar också Kent och de bestämmer sig för att samarbeta och ta vara på varandra. Hennes skildring är nära och mycket realistisk. Den tar verkligen tag i en och det är som om man själv är närvarande. Mycket är nyttig läsning och bra att känna till om man skulle råka komma i en liknande situation. Så kommer man in på vad som hände i vårt land efter katastrofen. De första löftena om bärgning och att de omkomna skulle få komma hem och få en begravning i närvaro av sina nära och kära, Och så motbudet om att Estonia skulle ligga kvar, vara en skyddad gravplats. Fartyget fridlystes och skulle täckas över. Ja, ingjutas i betong. Flera grupper tillsattes för att följa processen och vara rådgivande. Författaren ingick i några av dem.

De sista tre kapitlen i boken behandlar alla de frågor som fortfarande är obesvarade. Som varför sjönk Estonia? De många anmärkningar som gjordes vid den lektion som svenska besiktningsmän hade med blivande estniska. Anmärkningarna var av så grova att Estonia inte skulle fått lämna hamn. Men fartyget hade en dispens så någon åtgärd vidtogs inte. Så skildras den mystiska militära transporten. Vad innehöll och var kom den ifrån? Sara såg själv när lastbilarna kördes ombord. De oförklarade hålen i skrovet, ja, frågetecknen är många och svaren få. Detta är en engagerande bok och titeln ”... det ser illa ut” är en bra beskrivning på hela processen.

Recensent: Christer Warfvinge

”...det ser illa ut”

Estoniakatastrofen 28 september 1994, Författare: Sara Hedrenius, Andreassons Förlag, ISBN978-91-3811-5





KAMRATFÖRENINGEN
FLOTTANS MÄN
Göteborg



FM lokalförening i Göteborg har fått uppgiften att arrangera Riksårsmötet 2023 och hälsar alla medlemmar hjärtligt välkomna till Riksårsmötet 7 – 9 maj ombord m/s Silja Symphony till Helsingfors.

Det kommer att bli en fin tur genom Stockholms skärgård, över ett förhoppningsfullt soligt hav, till Helsingfors och där finns möjligheter att delta i en guidad stadsrundtur.

Ombord finns olika hyttalternativ att välja på och givetvis finns också handikapphytter för er som behöver det.

Rederiet har ännu inte tagit upp trafiken med anslutningsbussar till Värtaterminalen. Resande från Stockholmsområdet kan ta tunnelbana linje 13 till Ropsten och där byta till buss nummer 76. Bussen stannar i anslutning till terminalen vid Värtahamnens färjeterminal. Alternativt kan man promenera från Gärdets tunnelbanestation, skyltad väg, ca 750 meter till terminalen.

När ni kommit till Tallink-Siljaterminalen så beger ni er till biljettluckorna 29 - 30 i avgångshallen. Där får ni biljetter, programfolder, m.m.

Våra värdar från Göteborgsföreningen kommer att vara synliga såväl i terminalen som ombord. Bara fråga dessa om ni får problem eller inte hittar lokalerna ombord.

Fartyget kastar loss 16:45.

Viktigt! Vid embarkering måste samtliga deltagare visa pass eller nationellt id-kort.

Svenska pengar kan användas ombord. I Finland används euro och det finns möjlighet att växla valuta i terminalen eller ombord. Pengar kan man ta ut i bankomat i Värtaterminalen, både i euro och i kronor men ombord kan man enbart växla pengar, inte ta ut.

Flottans Män i Göteborg hälsar dig välkommen ombord och hoppas att du ska få en fin upplevelse i goda vänners lag!

Lars-Erik Uhlegård
ordförande



Flottans Män - Riksårsmötesdagarna 2023

2023-05-07--09

Söndag 07 maj

svensk tid

12.30 – 13.00	Förbundsstyrelsen embarkerar och går till Konferensen
13.30 – 15.00	Förbundsstyrelsemöte, Konferensen
15.00 – 15.30	Inmönstring av lokalföreningsdelegater inför Lof-mötet i Konferensen
15.30 – 17.30	Lokalföreningskonferens
16.00	Ombordstigning börjar övriga. Hytterna klara
16:45	Fartyget kastar loss
18.00	Välkomstdrink, information
19.30	Förbrödringsmiddag
	Buffé, Vin/öl och en snaps ingår
21.00 – 22.30	Egen underhållning i senare preciserad lokal
22.30	Fartygets egen underhållning

Måndag 08 maj

finsk tid

07.30 – 10.00	Bufféfrukost
09.00 – 11.00	Riksårsmöte, Konferensen (paus under förtöjningen – ca 15 minuter)
10.30	Fartyget förtöjer vid terminalen i Helsingfors
11.00 – 16.00	Fria aktiviteter för de som inte deltar i annan planerad verksamhet
11.00 – 12.00	Försvarsavdelningen från Sveriges ambassad i Helsingfors orienterar i Konferensen om läget Sv/Fi och Nato. Frågestund
12.15 – 14.45	Sightseeing. Stadsrundtur (för de som föranmält sig för detta)
14:45 – 16.00	Fria aktiviteter efter stadsrundturen
16.00	Åter ombord i fartyget
17.00	Fartyget kastar loss
21.00	Bankett – 3-rätters meny inkl. drycker
22.30	Fartygets egen underhållning

Tisdag 09 maj

svensk tid

07.00 – 09.30	Bufféfrukost
10.00	Fartyget förtöjer vid terminalen i Stockholm



Anmälan till Riksårsmötet 2023



Namn..... Födelsedata (ÅÅMMDD).....
Postadress..... Lokalavdelning.....
Postnummer..... Telefon.....
Postort..... E-postadress.....
Medresenär..... Födelsedata (ÅÅMMDD).....
För singelresenär: Jag vill dela hytt med

I priserna ingår: Resa, två nätter i vald hyttkategori, välkomstdrink, förbrödringsmiddag med öl eller vin och en snaps, två bufféfrukostar och bankett med vin eller öl. Vi bor i något av nedanstående hyttalternativ och du/ni kan delta i vår stadsrundtur.

I nedanstående tabell anges priserna /person

Hyttkategori	Singelhytt	Dubbelhytt	Kostnad
Delux-hytt	4 820	6 950	
A-hytt	2 910	4 950	
Promenad	2 850	4 800	
B-hytt	2 750	4 600	
Handikapp A-hytt	2 900	5 100	
Stadsrundtur	180		
Summa kr			

Anm:

Hyttkategori "B-hytt" är insides, Promenadhytt har fönster mot "gågatan".

På Banketten vill jag/vi ha

Kött	Fisk	Vegetariskt

Skriv här om det är något du är allergisk mot.

Vi ser helst att du/ni bokar via föreningens hemsida www.flottansman.se/riksårsmöte
Saknas denna möjlighet ska ifyllt formulär skickas till Riksförbundet Flottans Män,
Teatergatan 3, 111 48 Stockholm

Vi vill att ni bokar tidigt. **Tisdag 4 april är sista dag för bokning och betalning till Plusgiro 4 47 48 – 2, Flottans Män, Göteborg**

Förslag till dagordning vid Riksårsmötet med Flottans Män den 8 maj 2023 kl 10.00

1. Parentation. Årsmötet öppnas
2. Fastställande av den fortsatta dagordningen
3. Fråga om årsmötets stadgeenliga utlysande
4. Val av årsmötespresidium (ordförande och sekreterare)
5. Val av två justeringsmän att jämte mötesordförande justera protokollet
6. Val av två rösträknare (kan vara samma som i punkt 5 ovan)
7. Fastställande av röstlängd
8. Styrelsens verksamhetsberättelse (årsberättelse)
9. Ekonomisk årsredovisning
10. Revisorernas berättelse
11. Beslut angående ansvarsfrihet
12. Beslut
 - att fastställa de framlagda resultat- och balansräkningarna
 - att resultatet enligt styrelsens förslag i verksamhetsberättelsen överförs till kontot "Eget kapital föreningen"
13. Beslut angående slutlig budget för år 2023 och preliminär budget för år 2024, samt årsavgift till riksförbundet för år 2025
14. Val av förbundsstyrelse, revisorer och valberedning
15. Förslag från lokalförening enl. § 15 i stadgarna
16. Avtackningar och avslutning.

Flottans Män Riksförbundet, Valberedningens förslag till styrelseledamöter och revisorer för 2023.

Ordförande

Thomas Engevall lof Haninge M Omval 1år 2023-2024

Ledamöter

Krister Hansén lof Stockholm M Omval 2 år 2023-2025

Cawe Johansson lof Sundsvall N Omval 2 år 2023-2025

Ersättare

Kjell Johansen, lof Nynäshamn M Omval 1år 2023-2024

Lars I Elofsson, lof Kristianstad S Omval 1år 2023-2024

Bengt Randevåg, lof Härnösand N Omval 1år 2023-2024

Ulf Ängemo, lof Halmstad V Omval 1år 2023-2024

Pers. ersättare för

Hansén

Löfgren

Johansson

Uhlegård

Revisorer

Bo Johansson lof Stockholm M Omval 2 år 2023-2025

Revisorerersättare

Lennart Persson lof Södertälje M Nyval 2 år 2023-2025

Kvarstående/"överlappande" representation

Ledamöter

Göran Löfgren lof Karlskrona S Vald 2022 Kvarstår till 2024

Lars-Erik Uhlegård lof Göteborg V Vald 2022 Kvarstår till 2024

Revisorer

Jöran Westling lof Norrtälje M Vald 2022 Kvarstår till 2024

Revisorerersättare

Maud Biärsjö lof Stockholm M Vald 2022 Kvarstår till 2024

På uppdrag av riksårsmötet

Göran Andersson

Sammanställande

Valberedningen

Under 2022 har Valberedningen bestått av följande medlemmar Åke Semb, Sewe Lindberg, Stieg Andersson och

Göran Andersson. Om Riksårsmötet så önskar kan Åke Semb, Sewe Lindberg och Stieg Andersson ställa upp för omval, Göran Andersson avgår och föreslås ersättas av Lars-Erik Wennersten FM Göteborg.

Marinen rustar upp – nya och större fartyg

Sedan ett tiotal år tillbaka genomför marinen traditionsenliga Marinstridsdagar i Karlskrona. Här kommer över tusen anställda i marinen, myndighetspersoner och inbjudna samlas under tre dagar för att lyssna på föreläsningar, utbyta erfarenheter och idéer med varandra.

Den första av dessa tre dagarna ägnades åt föreläsningar, vilka även sändes via länk så att personal både i Göteborgs- och Stockholmsområdet kunde följa dem i realtid. I sitt inledningsanförande berättade marinchefen Ewa Skoog Haslum att föreläsningarna skulle ha en stark prägel av Sveriges förestående inträde i Nato. Förbereder för ett svenskt Nato-medlemskap, och tillsammans med Rysslands invasion av Ukraina, är något som dagligen märks och påverkar hela marinen.

Detta har fått till följd att Försvarsmakten, och därmed även marinen, är inne i en tillväxtresa som de flesta av läsarna nog inte varit med om. Många års kämpande från marinchefen och personalen i marinen börjar nu ge resultat. Medlemskapet i Nato kommer även att innebära att fler utländska örlogsfartyg kommer att förtöja och finnas i våra basområden.

Ett Nato-medlemskap ställer krav på att Sverige både ska kunna försvara sina egna territoriella gränser och hjälpa andra medlemsländer att försvara sina. Som ett led i detta planeras nu för nästa generations ytstridsfartyg, vilka både kommer att vara större och ha en bättre uthållighet än de befintliga Visbykorvetterna. Enligt planen kommer två av dem vara klara 2030, ytterligare två efter år 2030. Marinen arbetar även för att på sikt stationera ytstridsfartyg på västkusten. På flera andra områden förnyas och utvecklas materielen och då bland annat långräckviddiga luftvärnsrobotar. Detta för att kunna bidra till det gemensamma luftförsvaret i Nato.

Det är första gången sedan tre år som Marinstridsdagarna, på grund av pandemin, kunnat genomföras på plats. Ett år fick de ställas in helt och det andra året genomfördes de digitalt. Det fysiska mötet, samtalen och diskussionerna är trots allt viktiga.

Både marinchefen Ewa Skoog Haslum och chefen för Sjöstridsskolan, kommendör Jonas Källestedt, betonar att det är viktigt att marinstridsdagarna genomförs, och även att så många från olika marina förband runt om i Sverige kan samlas.



Marinchefen, konteramiral Ewa Skoog Haslum.

- För oss är det även väsentligt och ett sätt att utveckla en verksamhet som snabbt kan förändras, säger Jonas Källestedt.

- Vi får möjlighet att träffas och utbyta erfarenheter från olika delar av marinen och kan både dra nytta av detta och utveckla vår verksamhet. Samtidigt vill Källestedt tacka alla de på Sjöstridsskolan och marinen vilka på olika sätt medverkat för att Marinstridsdagarna kunnat genomföras.

Text och foto:
Ingmar Elofsson

Snart seglar bilarna över Atlanten



Ocean Bird under gång. Wallenius planerar att beställa fartyget från lämpligt varv under 2024.

Ja, inte på egen hand, men parkerade ombord på något av Wallenius projekterade seglande PCTC-fartyg (Pure Car and Truck Carrier).

Torsdagen den 8 december hade Chapmansällskapet i Stockholm bjudit in Wallenius Marine projektledare Carl Fagergren till Sjöfartsklubben för att berätta om vad som händer med arbetet att ta fram seglande fartyg. Carl har en bakgrund som mariningenjör och har bland annat arbetat med våra Visbykorvetter. Sedan 2009 är han dock verksam vid Walleniusrederierna och arbetar med fartygsdesign och nybyggnad.

Walleniusrederierna räknar sin historia tillbaka till år 1934, då Olof Wallenius med rederiaktiebolaget Soya började frakta vegetabilisk olja med små kusttankfartyg mellan svenska och nordeuropeiska hamnar. Verksamheten har därefter växt till att bli ett av världens största rederier med specialisering på fartyg byggda för fordonstransporter. Efter sammanslagning med Wilhelmsen 1999 är det vi i dagligt tal kallar Wallenius moderbolag för ett kluster av dotterföretag med olika inriktning. Till exempel har Wallenius Sol ett antal isklassade fartyg byggda för Ro-ro-trafik mellan våra mest nordliga hamnar och Nordsjön.

Dagens föredrag handlade dock om hur man med "nollutsläpp" ska kunna transportera tusentals fordon mellan Europa och USA eller Asien. Då ska man veta att de största oceangående fordonstransportfartygen är ca 230 meter långa, kan lasta 8 000 bilar eller vad som helst som kan rulla ombord, mobilkranar, lastbilar eller traktorer med mera. Fartygen drivs framåt av en dieselmotor som utvecklar 19 megawatt för en marchfart på 17 - 18 knop. Dessa fartyg trafikerar ett fåtal större

hamnar där lasten flyttas över till mindre feeders som tar lasten till eller från exempelvis Göteborg.

År 2009 började Wallenius titta på alternativa energikällor för fartygens framdrift. Studier gjordes för vätgas, LNG (Liquid Natural Gas/flytande naturgas), etanol, batteridrift, med mera. Allt har sedan länge varit möjligt, men det möjliga skulle ha gjort transporterna dyra och bilproducenterna har inte varit villiga att betala en dollar extra för att få fartygen att släppa ut mindre mängder växthusgaser och dessutom har kraven varit att transporten ska genomföras på så kort tid som möjligt och med bestämda ankomst- och avgångstider. 2009 var det helt orealistiskt att byta ut den billiga bunkeroljan mot något mer miljövänligt bränsle. Nu har dock saken kommit i ett helt annat läge. Oljan har blivit dyr och rederierna kommer att behöva lägga stora summor på olika miljöavgifter och dessutom betala för de stora utsläppsfartygen orsakar. Näringen har därför fått förnyat intresse för fartyg som drivs fram med alternativa bränslen.

Carl Fagergren visade exempel på lösningar. Allt från batterier och solceller till vätgas har varit föremål för noggranna utredningar. Att driva ett biltransportfartyg med litiumbatterier skulle kräva 1200 kubikmeter bara för "batteripaketet". Att "klä" fartyget med solceller skulle inte ens ge så mycket energi att fartygets elbehov för pumpar, fläktar, m.m. skulle kunna tillgodoses, än mindre att driva propellermotorer. Vätgas skulle kräva enorma tankar för att lagra gasen, som därutöver måste vara nerkyld. Det återstår bara ett realistiskt alternativ till oljan, det urgamla seglet, men hur utrustar man ett fartyg med flera tusen fordon i lasten med master och segel? Inom Wallenius inledde man tillsammans med



Mastarrangemanget sett ovan ifrån.

KTH seriös forskning på området. Hur skulle upp till 115 meter höga master med 6 000 kvm segel utformas? En flytande rigg konstruerades för att på sjön med hjälp av laser kunna mäta vindstyrkor och vindriktningar på upp till 200 meters höjd. Det visade sig att det kan blåsa i en vindriktning på 70 meters höjd och i en annan riktning på 100 meters höjd.

Hur skulle seglen konstrueras och av vilket material? Modeller byggdes och kördes i vind- och vågtunnlar. Hur skulle ett fartyg med 100 meter höga master uppträda i storm och hög sjö? Vilken skrovform skulle vara optimal för ett seglande jättefartyg? Av vilket material skulle seglen konstrueras? Utmaningarna och frågeställningarna var många och en av slutsatserna blev att vingsegel skulle vara det optimala. Arbetet gick vidare och ett skalenligt sju meter långt "testfartyg" byggdes och kunde ses segla i Trosas och Stockholms skärgårdar. Tekniken fungerade, men den ursprungliga tanken på teleskopiska 115 meter höga master övergavs. I stället valdes 105 meter höga fällbara master med sex hopfällbara vingar. I hårt väder och vid bropassager fälls dessa master bakåt och läggs på däck.



Ocean Bird fäller segel.

Så långt allt väl, men skulle fartyget kunna ta sig över Atlanten på rimlig tid? Dagens biltransportfartyg har bestämda ankomsttider att passa och marschhastigheten ligger runt 18 knop. Det seglande fartyget kan inte räkna med högre fart än 10 knop och svag eller ingen vind skulle innebära att fartyget inte skulle kunna gå efter tidtabell. Alltså måste en kompromiss till. Fartyget utrustas därför också med en konventionell maskin som ska kunna användas när vind saknas och propellern kommer att bli vridbar för att minska vattenmotståndet vid segling.

Ja, så ser det ut på pappret, men hur ser verkligheten ut? Kommer det att byggas något seglande biltransportfartyg? Ja, det gör det. Konceptet *Ocean Bird* anses vara färdigt och Wallenius räknar med att kunna lägga en beställning till ett nybyggnadsvarv 2024. Arbetet har således kommit långt men det krävs också ett avtal med beställarna av frakt innan kölen börjar sträckas på dessa nya "fullriggare".

Text: Krister Hansén

Bilder: Wallenius



Framtidens armada – åter under segel?

Välkommen att boka din vinterförvaring hos oss i Öregrund!

Vi erbjuder vinterförvaring kallt utomhus eller varmt inomhus för båtar upp till 90 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 Stockholmsområdet om så önskas.

Öregrund Marine Service AB
www.oregrundsvaret.se
info@oregrundsmarine.se
0173-168 00

Öregrund Marine Service AB | **ÖREGRUNDS VARVET**



RENT TVÄTT AB

KAPELLTVÄTT • IMPREGNERING

LAGNING • NYTILLVERKNING

“När resultatet får avgöra”

Vi har 30 års erfarenhet och är Sveriges största båtkapelltvätter. Vi tvättar och impregnerar alla typer av båtkapell m.m.

Besök oss eller få fraktsäck hemskickad.

Vi utför sömnadsarbete såsom byte av rutor och dragkedjor, tryckknappar, kardborrband och öljetter. Dessutom tillverkar vi alla typer av båtkapell samt båtdynor m.m.



Högsta kvalitet till rimliga priser.
Välkommen!

Grindstuvägen 40,167 33 BROMMA 08-28 85 34
www.rentvatt.com

Brasiliens stormaktsdrömmar har sjunkit



År 2000 köpte Brasilien det franska hangarfartyget *Foch* för 12 miljoner USD. Hon hade då i Frankrike ersatts av det nya och kärnkraftsdrivna hangarfartyget *Charles de Gaulle*. Man kan fråga sig vilka drivkrafter som låg bakom köpet. Fanns det år 2000 risk för att Brasilien skulle angripas militärt av något av sina



grannländer, och om till exempel någon general i Argentina skulle få för sig att utvidga sitt redan stora territorium med en bit av Brasilien, skulle det då bli ett sjökrig i Atlanten? Frågan borde ha besvarats nekande av såväl de brasilianska generalerna som den socialistiska presidenten Fernando Henrique Cardoso. Det var nog snarare så att Brasilien ville tillhöra "De stora pojkarnas klubb" och att det då passade självbilden att operera ett hangarfartyg på 30 000 ton.

Med tiden blev dock *São Paulo*, som hon hette under brasiliansk flagg, alltmer omodern och oekonomisk. Februari 2017 avrustades hon och regeringen försökte sälja henne som skrot. Det var inte lätt, men så småningom dök det upp en köpare som tänkte hugga upp henne i Turkiet. Under augusti 2022 bogserades hon till Medelhavet, men turkarna vägrade släppa in henne, då protesterna från miljörörelsen hade blivit för starka. Inget annat återstod än att dra henne tillbaka över Atlanten för att försöka finna en annan lösning. Någon sådan uppenbarade sig inte och den brasilianska regeringen beslutade sänka henne på 5 000 meters djup 350 km utanför Brasiliens kust. Den 3 februari 2023 drogs hon ut till sin avrättningsplats och sänktes. Brasiliens flotta blev av med ett problem men skapade ett annat. Miljörörelsen protesterar nu högljutt, för med *São Paulo*, ex. *Foch*, i djupet följde bland annat 600 ton asbest och 170 ton blybaserad färg, något som kan bli en katastrof för de organismer som lever på dessa stora djup.



São Paulos sista resa, hon sänktes vid den "vita prick".

Fakta

Foch sjösattes 1957 och var systerfartyg med hangarfartyget *Clemenceau*. Ursprungligen hade den franska regeringen beslutat att bygga en serie om fyra hangarfartyg, men av de planerna blev det bara *Foch* och *Clemenceau* som byggdes.

Foch deplacerade 24 200 ton utan last och 32 780 ton med vapenlast. Mått i vattenlinjen var 238 x 31,7 meter och hon stack 8,6 meter. Farten uppgick till imponerande 32 knop.

São Paulo blev inte något "Happy ship". Hon förföll snabbt tekniskt, bland annat beroende på att det inte gick att få tag på reservdelar. Eld utbröt vid sex tillfällen ombord varvid fyra besättningsmän omkom. Sammanlagt seglade hon under 17 år bara 206 dagar under brasiliansk flagg.

Text: Krister Hansén

Specialist på båtjuridik!

Kostnadsfri kortare telefonrådgivning
www.halleradvokatbyra.se
www.batjuristen.se

+46 (0)520-22 10 20 Häller Advokatbyrå AB, Box 68, 461 22 Trollhättan

HÄLLER
 ADVOKATBYRÅ

Har du svårt att få ekonomin att gå ihop?

***Eller känner du någon efterlevande till en sjöofficer, änkor o barn,
som har det tufft ekonomiskt?***

Sök då understöd hos SEU – Sjöofficerarnas Enskilda Understödsfond!

Vem kan söka?

Sjöofficerare samt ordinarie medlemmar i Sjöofficerssällskapet i Stockholm, Karlskrona eller Göteborg samt änkor och barn till sjöofficerare och till ordinarie medlemmar i ovan nämnda sällskap.

För vad kan man söka?

Stiftelsens ändamål är i första hand att hjälpa änkor och barn till sjöofficerare som är i behov av ekonomiskt stöd, antingen som akut punktinsats eller av mer regelbunden art. Fonden har exempelvis gett understöd till destinatärer som behöver medel för att kunna överbrygga en svår period i livet eller för återkommande läkemedelskostnader.

Därutöver så kan också sjöofficerare och ordinarie medlemmar i sällskapen söka ekonomiskt understöd.

Stiftelsens tredje ändamål är ge ut stipendier för studier vid skola och läroanstalt i såväl Sverige som utomlands. T.ex. vid ett utbytesår på gymnasiet eller exempelvis vid studier på universitet utomlands eller i Sverige.

Hur söker man? Ansökan med ifyllt ansökningsformulär och efterfrågade intyg/bilagor skickas per post till:

SEU – Sjöofficerarnas Enskilda Understödsfond

C/O Drottning Victorias Örlogshem

Teatergatan 3

111 48 Stockholm

samt till kansli@soss.se

Ansökningsformulär återfinns på hemsidan: www.soss.se

Ansökningar kan skickas in under hela året.

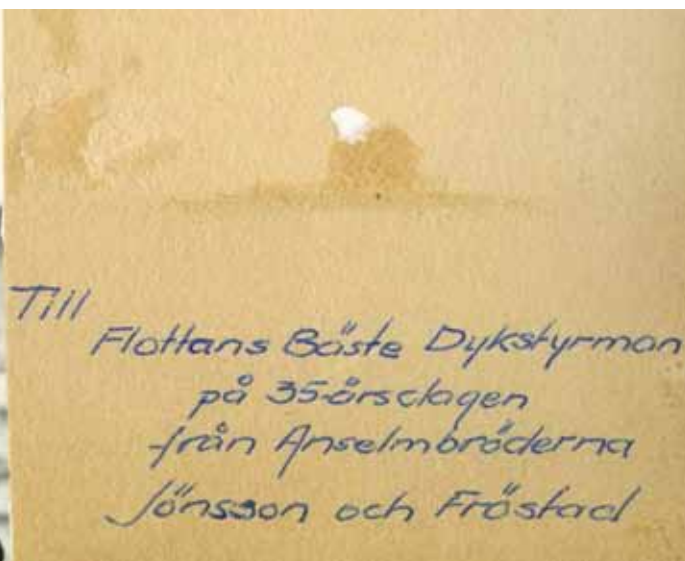
Frågor ställes till: kansli@soss.se eller 08-611 31 60

Välkommen med din ansökan!



Annat var det förr!

Det finns många både berättelser, bilder och gamla foton hos våra läsare och ofta då kopplat till någon dråplig episod eller kanske bara en ögonblicksbild hur det var en gång i försvaret och marinen. Vi har fått bilder oss till-sända till redaktionen genom åren och vi tar gärna emot fler.



Dykstyrman Birger Rosén

Flaggstyrman - dykstyrman sedermera kaptenen Birger Rosén var en tidig pionjär inom röjdykarnas verksamhet och i samband med utgivningen av röjdykarboken "Röjdykarna – i vått och torrt" fick vi ett antal bilder från hans röjdykarliv. Birger var mycket kompetent inom sitt område och var både respekterad och uppskattad som chef och kollega.

Kapten Rolf Hamilton är pionjär inom grodmansutbildningen och under sin utbildning i USA köpte han en gummigroda, vilken sedermera kom att bli grodan Anselm. Hans riktiga och fullständiga namn är Anselm Zacharias Dykén. Anselm har från början kommit att bli något av en röjdykarnas maskot. Efter genomgången utbildning har röjdykaren rätt att bära en maskot som halssmycke i form av en liten groda i silver eller guld. Innan utbildningstecknet för röjdykare togs fram, delades en silvergroda ut, då röjdykaren var klar och godkänd. När man fått denna var man en riktig röjdykare. Numera delas röjdykarnas utbildningstecken ut tillsammans med dykarboken vid röjdykarexamen och har då ersatt silvergrodan, men många röjdykare skaffar fortfarande för egna pengar även Anselm-maskoten.

Klädsel och säkerhetstänket har utvecklats genom åren och bilden, troligtvis från 1960-talet, talar sitt tydliga språk. Visst är det flott med vit skjorta, slips och kavaj samt skärmmössa men med dagens mått kanske inte så praktiskt och även handkraft gällde för det mesta.

Signallinan runt midjan används fortfarande vid de tillfällen dykning genomförs med en ensam dykare i vattnet och en reservdykare på ytan, beredd att assistera vid behov. Reservdykaren sitter på bilden i båten. Dykarskötaren har signallinan runt midjan säkrad med en råbandsknop och därpå en pålstek, som reglementet



Längst akterut dykstyrman Birger Rosén.

föreskriver. Dykarledaren är sannolikt den som sitter ner längst fram i jollen. Jolle var för övrigt det flytetyg som oftast användes innan gummibåten togs i bruk på bredden.

Dykapparaten är: Luftdykapparat 1805, till vilken både bitmunstycke och cyklop eller helmask kunde användas. Torrdräkten är tvådelad – byxor och jacka – och av gummi (jfr. cykelslang). Jacka och byxa rullades ihop i midjan och säkrades med ett kraftigt gummi-band. Sist satte dykaren på sig en lös huva, också den av gummi.

Text: Jan Thörnqvist och Ingmar Elofsson

Foto: Arkiv Birger Rosén

Kolning av örlogsfartyg var ett slitgöra

Att ta ombord kol på flottans fartyg var ett slitjobb. Under en tid, då vi hade många fartyg, fanns det inte alltid plats vid kajen utan kolning fick ske ute på redde med hjälp av pråmar.

I Karlskrona skulle först pråmarna fyllas med kol och detta skedde på Mobiliseringskajen, varefter de skulle bogseras ut till fartyget på redde.

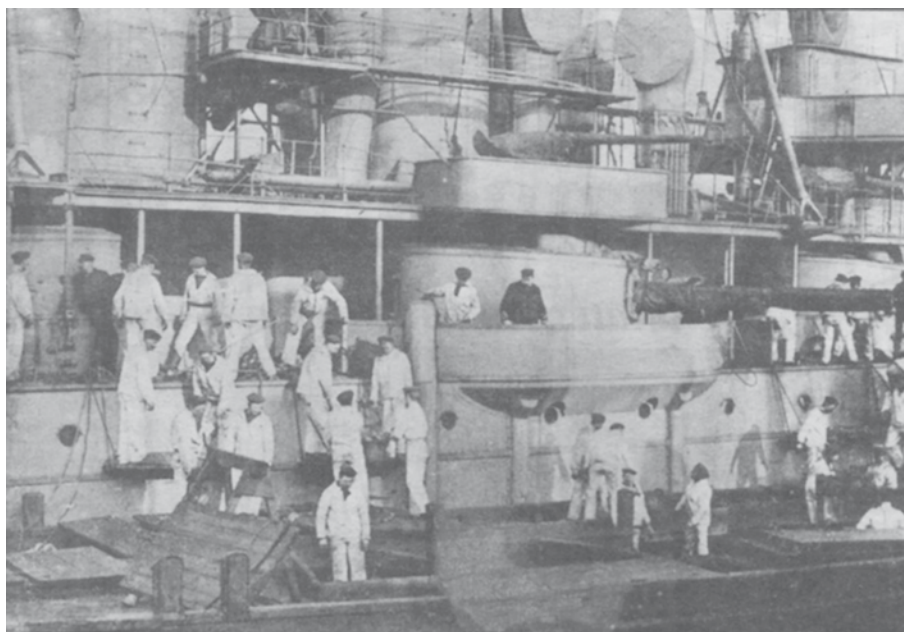
De äldsta pråmarna var byggda av trä, men efterhand byggdes pråmarna av plåt och när Sverigeskeppen kom, byggdes några stora Karlskronaplacerade kolpråmar, som fick lokala namn som *Sturkö* och *Senoren*. De mindre pansarbåtarna kunde ta emot 300 ton kol, pansarskeppen 800 ton, men ”värst” var kryssaren *Fylgia*, som kunde ta emot 850 ton. *Fylgia* var under många år långresefartyg och då kunde man behöva extra kolförråd, eftersom det kunde hända, att man i utländska hamnar kunde få kol av dålig kvalitet. Ofta togs extra kolsäckar ombord i hemmahamnen, vilka surrades på olika platser ombord.

Stig Wennerström

Vid *Fylgias* långresa 1927 - 1928 togs kol ombord i Karlskrona och som kadett var Stig Wennerström kommanderad som kollämpare i en av kolboxarna. Kollämparens viktigaste uppgift var att fördela kolen någorlunda jämnt, så att boxen inte bara blev fylld vid fyllnadsluckan. Det sägs, att Stig Wennerström inte klarade jobbet, utan fick bytas ut mot en van kollämpare. Wennerström övergick senare till Flygvapnet och var tydligen skickligare på att avslöja försvarshemligheter än att lämpa kol på *Fylgia*.

Text: Olle Melin

Bild: Ur Olle Melins arkiv



Kolning av pansarskepp från kolpråm. Avdelad besättning är uppställda i olika langningsstationer och några kolkorgar kan ses i vimlet av besättningsmän.



Hotell Drottning Victorias Örlogshem

Bo som en Drottning men betala som en sjöman.

Du som tillhör Försvarsmakten och någon av alla dess frivilligorganisationer är extra välkommen, det är för dig vi finns till.

Vi är ett litet familjärt hotell på ett av de bästa lägena i Stockholm. Vi erbjuder flera olika rumstyper, enkel, dubbel till sviter. Frukost och gratis wifi ingår.



En del av naturens tystnad

Våra banbrytande innovationer är en del av försvarets förmåga att inte synas eller höras – när det verkligen behövs



SAAB | En del av Sverige

saab.com/endelav

Hedersankare till Dag Åshage

Tidskriftens tidigare redaktör Olle Melin och d:o redigeraren Dag Åshage har tilldelats Flottans Mäns Hedersankare för sitt mångåriga arbete. Flottans Mäns Hedersankare utdelas för mångårig avsevärd insats till fromma för verksamheten inom Flottans Män och/eller för gagnande verksamhet i samarbete mellan de nordiska marina kamratföreningarna. Hedersankaret kan även utdelas till svensk man eller kvinna, som utfört en synnerligen framstående gärning för eller i flottan (marinen). Hedersankaret är den finaste utmärkelse som kan delas ut av Flottans Män. Då Dag inte hade möjlighet att närvara vid Riksårsmötet delades medaljen ut på uppdrag av förbundsstyrelsen av Flottans Män ordförande i Karlskrona, Lars Sager.



Dag Åshage (till vänster i bild) tilldelas Hedersankaret av förbundsstyrelsen genom försorg av Lars Sager, ordförande i Flottans Män, Karlskrona.

Genomtänkta elinköp med Boo-portföljen

Lägre och jämnare genomsnittspris än rörligt sedan starten 2015.





Lokalföreningarna informerar

Region Nord



Sundsvall

Nu har det varit tyst länge från oss i Sundsvall. Det innebär dock inte att vi varit inaktiva, tvärtom blev 2022 en nystart efter de dystra pandemiåren.

Efter en senareläggning kunde vi, i maj, genomföra årsmötet. Årsmötesförhandlingarna klarades av under säker ledning av ordförande, Cawe Johansson. Mötet inleddes med en parentation till minne av under året avlidna medlemmar. Föreningens kaplan, Jan Brännström, höll, stämningsfullt, i parentationen.

Efter årsmötesförhandlingarna intogs en sedvanlig, välsmakande, fläskfilé-middag.

Efter ett längre uppehåll kunde vi, i oktober, åter bjuda in till ärtmiddag. Middagen, som var välbesökt, inleddes med sedvanlig SOS och därefter varmrätt.

Efter måltiden fick vi njuta av ett mycket intressant föredrag av vår medlem, Mats Andersson, som berättade om minsveparen *M 20*. Minsveparen som räddades till eftervärlden av Föreningen *M 20*. Numera återfinns *M 20* vid museipiren framför Vasamuseet.

Det gångna verksamhetsåret avslutades med den årligt återkommande julfesten, "Lille Jul".

Ett välbesökt samarrangemang mellan Flottans Män i Sundsvall och Skeppargillet i Sundsvall. Ett välsmakande julbord dukades upp och intogs tillsammans med god förbrödning och många intressanta meningsutbyten. Under måltiden fick vi även njuta av musikunderhållning. Sture Nordlund spelade keyboard och Gunilla Häljeryd stod för skönsången.

Carl Martinsson



M 20 till sjöss. Foto: M 20 pressbilder C-G Wallin

Region Mitt



Gotland

Överst:

24 november ärtmiddag. Vår medlem Eugén Charyschak föredrar om så kallade "Supervapen". Tankeväckande i rådande läge. 8 december, vi är inbjudna till P 18 julavslutning. Högtidligt i Visby domkyrka.

Mitten:

10 december, jullunch med god mat, underhållning av trubaduren Lennart Walman och ett överflöd av kamratskap.

Nederst:

20 januari var vi inbjudna till SVK PUB-afton. Christian Allerman kåserar om "Kriget i Ukraina". Intressant och trovärdigt. 1 februari gästade flottiljförvaltare Peter Hagelin, Marinstaben oss. Medlemmar och inbjudna från SVK informeras vid PUB-afton om Marinen i framtiden. Intressant och hoppfullt om marin utveckling



Norrköping

I Norrköping händer det mycket. Ni som varit med båt till Norrköping skulle inte känna igen er. Hamnen har flyttat så nu ligger den utanför Lindökanalen. Hela norra sidan av gamla hamnen är rensad från alla gamla magasin och allt som brukar finnas i en gammal hamn. Där fanns även gasverkets kontor. Det hade ju blivit vårt paradiset. Men alla paradiser har visst en orm. I vårt fall var det gastillverkning i 137 år och de föroreningar som det medförde. Man rev alla hus i området, även paradiset. Det var föroreningar ner till tre meters djup. Nu blev det lättare att acceptera att paradiset var borta. Men tyvärr har vi en död hamn inne i staden, inte ett fartyg. Saltängen är nu sanerad och ska bli bostadsområde. Det planerades en gästhamn och den gamla hamnen skulle vara perfekt för alla dom örlogsbesök som vi saknar. Men nu skulle man bygga en ny bro längst ut i gamla

hamnen men den skulle bli öppningsbar. Så gamla hamnen skulle kunna leva kvar. Men det blev för dyrt så det skulle bli en fast bro. Det blev en del protester men ett av kommunalråden kom med lösningen, båtar med fällbar mast kan ju komma in. Det är inte en Norgehistoria men kommunalrådet är norrman.

Vi hade vår månadsträff i mitten av november. Det var 33 anmälda men som vanligt så dök det upp ett antal till. Vi fick ärtsoppa och pannkaka. Ingmar Åström och Bo Dahlgren fick med beröm godkänt. Månadens föredrag fick vi av Tomas Kuntze från Frivilliga Radioorganisationen. Han verkade kunna det mesta inom kommunikation. Det enda som inte fanns med var kommunikation med ubåtar i uläge.

Flottans Män hade årets julgröt den 14 december med full lokal runt 59 personer som ville äta julgröt och skinksmörgåsar.

En person som bara ville ha skinksmörgåsar och det var jag. Alla blev mätta och nöjda. I samband med kaffet hade vi dragning i skinklotteriet och det var en spännande stund. De som gick hem med en skinka från en Östgötagräs var mycket nöjda. Grisen var nog inte lika glad. Sedan fortsatte det med underhållning av vår medlem Sven Erik Mars och han hade en hel del klurigheter. I sitt jobb som dykare hade han ju mött en hel del olika fiskar. Kattfisken är otroligt ful men en god matfisk. Man tar bort det otroligt fula huvudet och så har den helt plötsligt blivit kotlett-fisk. Lite allsång och mycket prat avslutade en uppskattad kväll.

Den 18 januari fick vi besök av Örjan Sterner och Krister Hansén på vår lokal i Norrköping. Örjan höll ett föredrag om kommande båtmässa i Stockholm. För Örjan var det första besöket hos oss men

Krister har tidigare varit på besök och han har alltid spännande saker att berätta om vad han varit med om under sin aktiva karriär i kontraspionaget. I dag fick vi höra en historia om hur man förföljer och spanar på en eventuell spion i Sverige. Vi får en inblick i hur man går tillväga på förföljandet och se hur man till slut kan gripa mannen. En inblick i hur tullen och passkontrollen kan se om passet är förfalskat eller inte i detta fall var passet förfalskat och spionen kunde gripas så småningom. Det är alltid spännande att få en verklighetsberättelse om hur det går till.

Willy



Fullsatt vid julgrötträffen 14/12.

Flottans Mäns före förbundsordförande Örjan Sterner gästade oss 18/1.



Norrtälje

Roslagen en seglande sjöregion

Sista programpunkten före jul hos Flottans Män i Norrtälje var Lars Nylén som höll ett intressant föredrag om redare i Roslagen. Ett stort antal redare fanns i Roslagen och de seglade inte bara på kusten utan över alla oceaner och kunde vara borta under flera år.

Som första programpunkt vid våra torsdagsrättsoppor på det nya året fick vi ta del av knep och omständigheter när man, med egensågat lärk- och ekvirke, bygger en familjesnipa på ett gammalt träskrov. Därefter berättade medlemmen Lennart Staaf intressant om när man 1893 i Amerika firade 400-årsminnet av Columbus upptäckt. Lennart hade grävt efter information i svårfunna källor då historien i stora drag mörklagts.

Utförligare reportage om Roslagens redare, bygga träskrov, vikingarnas resor och navigeringskonst kommer du att läsa om i kommande nummer av Flottans Mäns tidskrift.

Göran Hedberg

Lennart Staaf berättar överst till höger och snipbygget därunder.





Nynäshamn



Flottans Män i Nynäshamn mår bra! Coronaproblemet har vi lagt bakom oss och vi kör nu alla våra aktiviteter som vi gjorde före epidemin. Just nu vet vi inte om vintern är igång eller slut, nu i februari så har vi ganska ofta sol och lagom temperatur men vi håller igång våra medlemmar ordentligt.

Sista torsdagen varje månad håller vi våra soppkvällar i en fin lokal i Nynäshamn. Vid varje sådan soppkväll så brukar vi ofta vara cirka 30 personer, vi tar alltid med oss våra damer på dessa soppkvällar. Vi uppskattar våra sjömanshustrur som under vår karriär skötte om barnen och hemmet då vi låg ute till sjöss. Vid soppkväl-

larna har vi alltid en föreläsare som håller någon trevlig berättelse under rubriken "Livets resa". Vid septembers soppkväll berättade Nynäshamns sjömanspräst om sin tid ute i värden och vilka uppgifter han hade då han stöttade sjömännen. I oktober höll undertecknad en berättelse om mina år i Östafrika där jag jobbade med sjösäkerheten i Victoriasjön.

I oktober besökte vi även "Vrakmuseet" vid Flottans gamla skeppsvarv på Djurgården. Där visas bilder på alla gamla skeppsvrak som är upptäckta runt våra kuster. Ett duktigt gäng var med, syns på vår bild. Vi gamla vrakgubbar passade bra in på det muséet. Vi kan rekommendera ett besök på

Vrakmuseet. Strax nära muséet finns minnesplatsen för Estoniaolyckan. En del av oss kände igen en del namn som var ingravade i minnesstenen där, kändes tungt.

I november hade vi som vanligt en samling med glöggmingel och trevlig samvaro. Lillejulen genomfördes som vanligt i december med bra uppslutning, god julmat med goda drycker och härliga historier från många av våra deltagare.

Vid den första soppkvällen i år i januari fick vi besök av en "gammal" tungdykare som berättade om sin tid som tungdykare. Han hade bl a varit med om dykningar inför sprängningar i dockorna i Musköberget och även vid Bergakajernas bygge.

Detta året började med korvgrillning ute vid vår Marinstuga utanför gaten till Musköbasen. Vår fina Marinstuga håller vi ordentligt i ordning och under ständig renovering. Vi tycker att Marinstugan ger ett fint marint intryck till Musköbasens infart. På infarten till stugan finns två gamla minor uppställda, ett gammalt ankare på en bergknall och en gammal kanon från 15-1600-talet står riktad ut mot fjärden för att bevaka Musköhamnen, lånad av Marinemuseet i Karlskrona.

Nu ser vi framåt mot vårt årsmöte i slutet av februari och alla aktiviteter under året framöver. Lördagen den 9 december i år kommer vi att fira FM Nynäshamns 85-årsjubileum, det känns tryggt att vi håller igång vår förening som startade upp 1938.

Kjell Johansen



Stockholm

Lille Jul och Luciakaffe FM Stockholm 2022

Söndagen den 4 december begav sig 38 Flottans män och kvinnor av på kryssning för att som brukligt är fira Lille Jul.

Väl ombord välkomnade Örjan alla deltagare med en skål i bubbel. Därefter visades ett par klipp från Youtube med Robert Gustafsson i högform. Inte helt fel att börja festen med ett gott skratt.

I år var vi åter ombord på m/s *Cinderella* och avnjöt julbordet i à la carterestaurangen Seaview där det serverades alla tänkbara läckerheter. Drycker och snapsvisor förhöjde stämningen.

Deltagarna roade sig därefter med olika underhållning i utbudet som fartyget erbjöd under kvällen.

På måndagsmorgonen var det frågesport och lotteridragning som Sven och Lena hade ordnat. Därefter njöt vi av att blicka ut över en frostig skärgård så länge solen var uppe. I hamninloppet sågs juldekorationer lysa upp staden. Snart kunde vi åter trampa fast mark i huvudstaden och återvända hem efter en glad och trivsamt kryssning tillsammans med kamraterna i Flottans Män.

Åtta dagar senare bjöd föreningen på Luciakaffe som i år inföll på rätt dag. Trots bitande kyla utomhus lockades ca 35 personer att delta i denna tradition och hälsades välkomna av Örjan. Paret Eva och Lasse Gahmberg hade inhandlat allt som behövdes för bjudningen. Eva hade dessutom bakat allt bröd själv. Många hjälptes åt med glatt humör och borden var dekorerade

med ett flertal tända led-ljus som lyste upp lokalen. Det blev en trevlig stund i kamratlig anda och med en skål i glögg kunde vi önska varandra God Jul och Gott Nytt år.

Birgitta Nordenbris



m/s Cinderella



Västerås

Besök av ordförande

Flottans Män sedan i maj tillträdde riksordförande Thomas Engevall besökte Flottans Män Västerås den 18 januari i Marinlokalen. Ett tjugotal av FM Västerås medlemmar slöt upp för att lyssna på Thomas anförande. Efter en fika med tårta där alla fick presentera sig startade Thomas sitt föredrag med rubriken "Marin utveckling och Flottans Män" med inledning av en kort info av sig själv och sin karriär i Försvarsmakten. Därefter följde en kort beskrivning av det nuvarande säkerhetspolitiska omvärldsläget i Ryssland och Kina och fortsatte sedan med Marinens utveckling idag och vad som planerats inom den närmaste framtiden. Thomas avslutade anförandet med lite egna tankar om Flottans Män av idag och några frågor att ställa sig om framtiden inte minst om hur vi ska attrahera nya medlemmar. Föredraget var välbesökt och de flesta tyckte nog att det de tagit del av var mycket intressant.

Ordförande i FM Västerås tackade för ett givande föredrag med en flaska rött och en T-shirt. Thomas besök var det tredje besöket i ambitionen av att hälsa på samtliga utav Flottans Män lokalföreningar inom den närmaste tiden.

Årsmöte i FM Västerås

Den 11 februari gick Flottans Män Västerås ordinarie årsmöte av stapeln på plats i Marinlokalen. Mötet öppnades kl 14 och det slogs fyra glas på föreningens skeppsklocka som från början är skänkt från den ryska ambassaden (!) långt före kriget i Ukraina. En tyst minut följdes därpå för de medlemmar som lämnat oss under året och ordförande läste en dikt skriven av poeten Per Lagerkvist. Till mötesordförande valdes Örjan Sterner ordförande FM Stockholm som kommit på besök till Västerås. Mötet gav inga överraskningar och inga förändringar gjordes i styrelsen. Örjan tackades av för ett föredömligt lett

årsmötet traditionsenligt med en flaska rött och en T-shirt.

Magnus Leuchovius



Bilder från föredraget "Marinens utveckling och Flottans Män" den 18 januari.

Region Väst



Göteborg



Kamrater inom Flottans Män!

Nytt år och nya tag såväl lokalt som regionalt och centralt inom förbundet. I världen utanför pågår sedan ett år det förödande kriget i Ukraina. Nya och tyngre vapen samt den ukrainska ihärdigheten bör kunna få fram ett slut på kriget under året. De ryska förlusterna är skyhöga och så småningom

står det nog klart för många i den ryska ledningen att man likt USA i Vietnam och Sovjet i Afghanistan måste dra sig ur och få ett slut på vansinnet. Nu beror mycket på om det finns sansade människor i den ryska toppen som inser att det här inte kan fortgå. Putin är här en osäker faktor om han hellre än att "bita i det sura äpplet" vill ta med sig

världen i total katastrof. Vi är se. Turkiet allt oersonligare till svenskt Nato-medlemskap. Det kanske bättrar sig efter det turkiska presidentvalet. Och Ungern då?? Nog om detta i denna spalt.

Inom föreningen har sedan föregående nummer av Flottans Män en hel del hänt. Söndagen den 13:e november 10.00 till 13.00 ägde höstens medlemmöte rum i stugan. Ett trettiotal kamrater hade infunnit sig. Det bjöds på kaffe med tilltugg och en god stämning även om fler borde varit med. Medlemsmötena är ju till för medlemmarna som får höra styrelsens syn på verksamheten samt har möjlighet att föreslå andra evenemang och förbättringar. Särskilt viktigt är det därför att våra nya medlemmar är med och tycker till.

Den 26:e november genomfördes ett begränsat 85-årsjubileum i Marinistugan. då vi gästades av ett par från Marineforeningen i Frederikshavn, Esben och Heidi Jensen. Ett drygt 30-tal medlemmar och gäster deltog. Kvällen innehöll även en virtuos i form av pianisten och entertainern David Carbe som sjöng och flyhänt spelade på ett fantastiskt sätt. Detta blev klon på jubileumsfirandet. Vi har dock beslutat att 90-årsfirandet om cirka fem år kommer att bli mer storslaget.

Den 27:e november genomfördes traditionsenligt adventsfirande i stugan mellan 10 och 13. Stämmingsfullt och det bjöds på kaffe och kaffebröd. Ett 20-tal medlemmar var på plats denna 1:a advent.

Taube-kväll den 9:e december med ett fyrtiotal närvarande kamrater och gäster. Det blev en succé med Taubekännaren och litteraturkritikern Martin Nyström som berättade och lät oss smaka på Everts musik. Detta tillsammans med supé och lämpliga drycker gjorde kvällen till en fin helhetsupplevelse.

Den 15:e december avslutades året i Marinstugan med Lillejulsfirandet för FM Gbg och Bojen. Mycket uppskattat av deltagarna. En stor del av Sånggruppen deltog och bidrog till den goda stämningen. Dock blev det endast ett 30-tal som deltog på grund av besvärigheter med Evenemangsutskicket.

Den 26 januari hade vi årets första klubbafon med en toppnotering på 65 medlemmar och gäster i stugan. Även om ärtsoppan är populär så var det ingen slump att så många var intresserade då kvällens föredrag handlade om kriget i Ukraina med den från TV kände underrättelseexperter Jörgen Elfving (pensionerad överstelöjtnant

ur armén). Föredraget blev mycket uppskattat med frågestund som fick avbrytas. En mycket lyckad kväll där alla trots trängseln var mätta och nöjda. Det hade varit fler med en större lokal men vi var tvungna att sätta stopp tidigare än normalt.

Vintern har hälsat på några gånger med en del kyla, snö och blåst, men bättre tider kommer.

Vi deltar nu i Båtmässan i Göteborg 3–12 februari med egen monter och gör reklam för Flottans Män i allmänhet och för Göteborg i synnerhet förstas. Vi har vår monter intill modellbåtsbyggarföreningen La Skala med Maritiman strax intill. Vi är 18 man som bemannar montern med tre per pass. En del av oss är på plats större delen av mässan. Vi är ju främst på plats för att visa att vi finns och rekrytera nya medlemmar samt kunna hjälpa till vid frågor om Försvarsmakten och då främst om Marinen.

Givetvis är vi i gång med förberedelserna inför Riksårsmötet den 7–9 maj varav mera på annan plats i denna tidning.

Nästa klubbafon den 23:e februari väntar vi stort deltagande då Krister Hansén från FM Stockholm och förbundsstyrelsen gästar oss och berättar om sina upplevelser



Jörgen Elfving i talartagen

inom Säpo där Krister slutade som polisintendent. Men mer om detta och vad som händer vid årsmötet den 4:e mars samt resten av mars och april i nästa nummer av Flottans Män.

Till dess lev väl så ses vi förhoppningsvis under Riksårsmötet den 7:e till 9:e maj.

Med örlogshälsningar
Lars-Erik Uhlegård
Ordförande FM Gbg



Halmstad

Föredrag om veteranflottiljen mm

På Kamratafton i januari 2023 höll vår medlem Björn Gustavsson ett mycket intressant föredrag om entusiasterna i Veteranflottiljen.

Veteranflottiljen bildades av en samling entusiaster i syfte att bevara historiken om MTB-vapnet och utvecklingen i Sverige. Idén föddes kring motortorpedbåten T26 som överförts till FMV 1962 som snabb målbgosare i Karlsborg till 1979 då hon lades upp på land. Där hittades hon 1985 och köptes av en entusiast med målsättning att återställas i så nära originalskick som möjligt och fungera som levande museifartyg. 1986 köpte Kung Carl XVI Gustaf T46 från 1956 som låg upplagd på Musköbasen i syfte att bevara även en MTB ur den sista serien. Arbetet med de båda fartygen samlade ett 40-tal eldsjälur som 1987 beslutade att bilda intresseföreningen "MTB-veteraner". Fartygen kunde redan efter något år göra flera resor till olika hamnar och medlemsantalet i föreningen ökade stadigt.

År 1994 skulle Kungen inviga Göteborgs Maritima Centrum, gärna med motortorpedbåtarna på plats. Man gick då först via Göta kanal till Väneren, där Kungen embarkerade på sin T46 inför resan till Göteborg. Efter invigningen fortsatte man till Karlskrona och en filminspelning med sju ytstridsfartyg ur olika generationer.



Björn Gustavsson föredragshållare om Veteranflottiljen och det eminenta byssagänget i de övre bilderna, ärtmiddag samt årsmötet 2023 undertill. Foto: Leif Leihed.

Därefter gick man till Västervik, där Kungen debarkerade och flögs hem. Dagen därpå avslutades på hemmabasen Gälö efter en väl utförd resa under 9 dygn.

Vid Malmö museum låg sedan 1978 motortorpedbåten T38 från 1951 på land. När Marinmuseum i Karlskrona skulle få en ny museibyggnad väcktes idén att överföra

T38 dit. 1994 flyttades hon till Karlskrona och ett antal entusiaster satte igång att renovera och återställa fartyget i syfte att hon skulle bli körklar till invigningen. Efter 2,5 år sjösattes hon i maj 1997. T26 och T46 kördes ner från Gälö och vid invigningen deltog tre MTB med Kungen ombord på T38.

Torpedbåten T121 *Spica* utrangerades 1989 och överfördes till Marinmuseum som tappade intresset för henne. 2002 var hon i så dåligt skick att arbete inleddes för att överföra henne till en stiftelse. Samma år bogserades hon till sin nya hemmahamn på Gålö, där hon 6 år och ca 30.000 arbetstimmar senare kunde kasta loss igen för egen maskin.

År 2003 upptäcktes T56 liggande bortglömd i en vassrugge på Ekerö. Flera eldsjälare i föreningen bildade en stiftelse som köpte loss T56 och körde hem henne till Gålö och ett omfattande arbete startade. Efter bara något år kunde hon köras till sjöss i över 40 knop igen tillsammans med systerfartyget T46.

År 2005 utrangerades de sista robotbåtarna och tidigt fanns planer på att spara en som körbart museifartyg. R142 *Ystad* överfördes då till Sjöhistoriska museet med Gålö som hemmahamn, där fartyget drivs av en vänförening. Tillsammans med *Spica* genomförs regelbundet populära passagerarkörningar på temat "Kalla kriget". Då föreningen efter 12 år kommit att omfatta även andra fartyg än MTB, beslöt årsmötet 2009 att ändra namnet till det mer rättvisande "Veteranflottiljen".

Sedan dess har fler fartyg tillkommit. År 2016 utrangerades vedettbåten *Jägaren*, ursprungligen prototyp för de patrullbåtar som levererades på 1970-talet. Efter många år på västkusten överfördes hon då till Sjöhistoriska museet och fick i likhet med *Spica* och *Ystad* hemmahamn på Gålö där hon nu ofta deltar i temakörningarna.

År 1912 startades en folkinsamling för att bygga ett pansarskepp. På knappt fyra månader samlades medel in som räckte till att bygga pansarskeppet *Sverige*. Det blev pengar över till de tre minsveparna *Sökaren*, *Sprängaren* och *Sveparen*. Dessa mångsidiga fartyg omklassades till vedettbåtar, utrangerades 1962 och såldes till civila ägare. *Sprängaren* köptes av Varbergs kommun och användes som ångdriven bogserare under namnet *Klåback* till 1975, då hon såldes till nya ägare i Stockholm. Hon skänktes 2009 till "Föreningen vedettbåten *Sprängaren*" som startade renoveringsarbetena. Efter bl.a. totalrenovering av ångmaskin och ångpanna kunde hon i september 2022 gå för egen maskin för första gången på många år.

År 2020 hittades motortorpedbåten T28 efter 50 år på land. Ägaren hade avlidit och arvingarna hade inget intresse av att fortsätta ombyggnadsarbetet. 2021 övertogs hon

av stiftelsen som äger T26 och bogserades till Gålö där arbetet att återställa henne pågår för fullt. Går allt som planerat kan man om några år få se fem MTB till sjöss igen.

Veteranflottiljen har med tiden utvecklats till en paraplyorganisation för veteranfartyg och deras föreningar. Efter hand har ytterligare ett antal fartyg tillkommit, bl.a. minsveparna M20 och M21. Medlemsantalet är idag ca 600 och glädjande nog har många yngre entusiaster tillkommit, så återväxten ser lovande ut.

Årsmöte 2023

Flottans Män i Halmstad avhöll årsmötet söndag 5 februari, 15 personer var närvarande. Ordf. Ulf Ångemo svingade klubban. Bland flertal punkter var ekonomin den stora frågan. Vi har ju haft en pandemi som ställt till det, både vad gäller uthyrning av lokalerna samt stora elkostnader.

Vi hakade på vad andra föreningar redan gjort, höjde medlemsavgiften samt uthyrningavgiften för lokalerna. Kamarataftnarna har under en längre tid varit mycket gles besökta p.g.a. pandemin, men som de senaste gångerna nu är uppe i normal närvaro.

Efter väl förrättat ordförandejobb, bjöd Mats i kabyssen på äppelkaka med vaniljsås till kaffet.



Jönköping

Höstterminen 2022 avslutades med den sedvanliga studieresan i adventstid till Fästningskyrkan i Karlsborg där ett 25-tal medlemmar från vår Förening deltog för att lyssna på Marinens Musikkår från Karlskrona. Dirigenten var Michelle Rakers, Senior Assistant Director for "The president's Own" dvs United States Marine Band" i Washington. Dirigenten förde orkestern till musikaliska höjder. Dessförinnan hade gruppen från S:a Vätterbygden njutit av god Thailändsk mat på restaurangen Sunny Thai i Karlsborg. Sammantaget är utflykten varje år till Karlsborg en trevlig upplevelse för medlemmarna.

Vårterminen 2023 inleddes med Årsmöte i utmärkta Domsands Båtklubb, belägen invid Vättern strax utanför Bankeryd. Samlingen inleddes med att f.d. kommandörkapten Leif R. Karlsson från Karlskrona redogjorde för 1.ubåtsflottiljen i Marinen, som är placerad i Marinbasen i Karlskrona. Han berättade om sin egen mönstring i Skövde och om hur han på ett ganska självklart sätt kom att tillhöra den svenska ubåtsflottan.

Leif R. Karlsson redogjorde också för hur den svenska marinen sedan många år tillbaka samverkar med NATO och med the US Navy. I början av 2000-talet med-



Nya styrelsen från vänster: Thorleif Rubin, Bottnaryd, Leif Berglund, Nässjö, Thomas Lehnér, Bankeryd, Sven-Anders Nyström, Habo, Thorwald Alfredsson, Tranemo, Bengt Granrot, Taberg, Sittande: Leif Aljered, Jönköping och nyvalde ordförande Stig Karlén, som fått sin befälsutbildning på HMS Prins Carl, segelfartyget HMS Falken, där Karlén var toppgäst samt på kryssaren Tre Kronor. Karlén har haft flera chefsbefattningar och styrelseuppdrag i Munksjökoncernen.

verkade den svenska ubåten *Gotland* i övningar med US Navy i vattnen utanför flottbasen San Diego. Amerikanerna hade stora bekymmer att upptäcka den svenska ubåten, som var världsberömd för sin tysta gång tack vare Sterlingmotorerna – en svensk uppfinning.

Fördragshållaren berättade också om hur de nya ubåtarna typ A 26 ska ersätta äldre svenska ubåtar. De nya undervattenfarkosterna, som nu byggs av SAAB i Karlskrona och Malmö, kommer att heta *Skåne* och *Blekinge*, de landskap där de har tillverkats. Kommandörkaptenen



T.v. Kommendörkapten Leif R. Karlsson fick ta emot en välsmakande gåva av nyvalde ordförande för Jönköpingsföreningen Stig Karlén. T.h. god stämning för Flottans Män med respektive på restaurang Sunny Thai i Karlsborg.

berättade om det nya "spionfartyget" *Artermis*, som nu provkörs vid marinbasen och som kommer att efterträda underrättelsefartyget *Orion*. Ordförande Stig Karlén gav föreläsaren en välsmakande gåva för sin medverkan och han fick också ta emot applåder av de närvarande sjömännen. Ärtsoppa, varma pannkakor med sylt och gräddor stod på menyn vid sammankomsten som lockade ett 25-tal vilket är mer än hälften av medlemmarna i Jönköpingsföreningen.

Leif Aljered, Jönköping



Karlstad - Värmland

Så här vid slutet av året, konstaterar vi att verksamheten under hösten i vår förening har kommit i gång igen. Tre sammankomster har det i blivit. I september fick vi ett föredrag om Jazzens historia. Den obligatoriska Oktoberfesten gick av stapeln den 27 okt, god mat med gott öl och därtill hög stämning, en mycket trevlig kväll i goda vänners lag. Den 12 december var det så dags för "Lussefirande". På grund av svårigheter att hitta en lämplig Lucia blev det ingen sång eller Luciatåg, men vad fögnaden anbelangar fattades inget.

Några nya medlemmar har "mönstrat på" och två kamrater har "Hängt upp Sjösäcken för gott".



Oktoberfest respektive pubkväll.

Måndagskaffet eller "gubbdagis" som det ibland kallas, rullar på hela året, bara med några enstaka uppehåll. I samband med måndagskaffet, penetreras minnen från våra



tjänstgöringar i Flottan och Kustartilleriet. Och hur vi kan stärka vår förening som att utse en "stödperson".

Under 2023 planerar vi pubkvällar och andra medlemsaktiviteter.



Lysekil

Nu när helgerna är över och dagarna bli allt längre blickar vi framåt mot ett nytt verksamhetsår. Årets första aktivitet blir årsmötet i mars med ärtsoppa och ett intressant föredrag av Martin Harnevie. Han kommer att berätta om Briggarna *Blue Bird* och *Nymph*. Marinen har aviserat att de tänker använda Lysekils Hamn under den internationella övningen Aurora 23 i mars - april. Den ska bli mycket intressant att följa.

Efter det stora intresset i fjol, kör vi en repris på pistolskytte i år igen. Vi har

fått bidrag från Källvikenstiftelsen till nya flaggstänger vid Klubbstugan. De ska monteras när vädret så tillåter.

Då vår "räkkryssningsbåt" Windros tyvärr är till salu, står vi utan båt till årets resa. Förhandlingar pågår med en ny redare. Vi ska även få till en invigning av den så kallade Tyskestenen under våren.

För 147 år sedan, julafton 1872 förliste Briggen *Blue Bird* utanför Smögen. Med nedisad rigg, dömd att bli vrak, krossades fartyget mot den bohuslänska graniten. En

tragedi som mest blivit känd genom Evert Taubes *Balladen om Blue Bird av Hull* och en del undrar om historien verkligen är sann. *Briggen Nymph* förliste vid Sandön den 26 augusti 1871. Hos Flottans Män i Lysekil får du veta mer om detta och förhoppningsvis även i kommande nummer av Flottans Mäns tidskrift.

Leif Lysberg



Ängelholm

Så har vi kommit till ett nytt år. Som det ser ut blir det fyllt med problem i hela världen. Trots att det är kaninens år. Kaniner som ska vara snälla och förståndiga. Min tro är att FM och dess medlemmar lever upp till det. Kajutan är som van-

ligt varm och hemtrevlig. Det har anlänt några nya medlemmar som har medfört samtalsämnen av annan karaktär än den vanliga. Inte så mycket om "gamla Ängelholmare" utan av mer teknisk karaktär. Torpeder till exempel. Till och med vår

vördade ordförande har plockat fram Kajutans pinaler och ska tydligen hålla föredrag om dessa. Vi har inte kommit till AI ännu men det står nog för dörren.

Utanför dörren är det barmark och under gårdagens samling inför frukosten var

det minus tre. Snön besökte oss under ett dygn men är nu borta.

Trädgården väntar på Joakims vårdade hand inför vårens ankomst, men redan nu ser det prydligt ut. Jag önskar att jag hade lika gröna fingrar som han.

Frukostarna under Uffes skickliga händer kan inte kallas frugala, och heller har inte inflationen påverkat priset nämnvärt.

Vi har det varmt och behagligt inne under den tid vi är samlade vilket vi kan tacka vår kassör för. Ny teknik styr komforten inne, hur det går till vet jag inte riktigt, men behöver heller inte.

Utöver frukostarna sker det då och då andra orsaker till samling. Senast var det en föredragshållare som berättade om Ukraina. Det kom så många som 100 så samlingen var flyttad till F 10 där lämplig lokal finns. Ett bra och informativt föredrag. Det är nog bara Vår Herre som vet hur det eländet ska sluta. Apropå samtalsämnen i Kajutan är det sällan eller aldrig som de påträngande problemen diskuteras. Vår för pratlar vi inte om kriget, inflationen, energipriser eller kärnkraften? Och maten som är så dyr? Och om upprustningen av marinen, som borde ligga oss varmt om hjärtat?



T.v. julfest och 85-årsjubileum. Linys, "far & son" underhöll oss. Far Benny är medlem i vår förening. T.h. honnörsbordet vid 85 års-jubileet. F.d. sekreteraren C-G Lindström till vänster samt f.d. ordförandena Kjell Värnbrink och Lars Linde flankerar sina respektive. Längst till vänster Barbro Nerhagen.

Det är kanske för husfridens skull. Men dessa behagliga frukostsamlingar borde kunna generera många åsikter, men kanske blir de för högljudda. Antalet under de första frukostarna har varit runt tio, allt från "de gamle" Lars och Kurt till yngre, ännu ej pensionerade. Tror jag, några ser väldigt unga ut. Som överallt går livet vidare. Vi ser fram emot vår med förtröstan. Det blir nog någon vårfest eller annan fest innan vår traditionsenliga orkester kommer marscherande och bjuds på sillfrukost. Det brukar

vara en minnesvärd tillställning med musik och uniformer i arla morgonstund.

Om någon FM-medlem från när och fjärran kommer till det förtjusande Skåne är vederbörande välkommen till vår Kajuta. Kontakt kan tas med vår ordförande vars namn och telefonnummer finns i vår tidning. Lev väl, håll i skärmössan om sådan finnes och var som kaninen, trygg och med ett gott samvete försedd!

Hans Otto Nilsson

Region Syd



Karlshamn

Flottans Män och Kvinnor i Karlshamn

Vår lokal, går att hyra för olika evenemang. Efter det att Coronareglerna har tagits bort, har ett uppdämt behov av fester, bröllop och sammankomster gjort att lokalen är mycket uthyrd. Stugan har fått en uppräschning av bland annat nya bord och belysning. I oktober fick vi ett mycket intressant föredrag angående Sveriges elförsörjning, kärnkraft, prisområden, m.m. och föredragshållare var från "Kölöverket" i Karlshamn.

I november hölls ett föredrag av före detta riksdagsledamoten Annicka Engblom, hur riksdag och regering arbetar/fungerar vilket var mycket intressant. I december blev det äntligen en julfest med Luciatåg från 4-6 klass, jullandgång och musikunderhållning av Jens U Nilsson.

I ett försök att värva nya medlemmar har föreningen börjat med "vänaftnar" det vill säga ta med en vän vid ett möte vilket har resulterat i nya medlemmar. Karlshamn FM önskar Ingmar Elofsson, den nya redaktören för FM tidning lycka till!



Luciatåg vid vår traditionella Luciafest.

Hälsningar,

Ordförande Sewe Lindberg



Karlskrona

Aktiviteten har varit hög i vår lokalförening under hösten 2022. En av våra målsättningar är att ha föredrag och försvarsinformation minst en gång per år.

Den 17 november hade vi förmånen att välkomna förvaltare Mikael Hultzén Bank, 3.sjöstridsflottiljen, till vårt medlemsmöte. Vi fick en förnämlig föreläsning över läget i Marinen vad avser fartyg, förmågor, personal, utbildning, ÖB:s krav till politiken fram till 2030 samt de utmaningar Försvarsmakten har i rådande försämrade världsläge tillsammans med utmaningarna att inpassas i Nato-samarbetet samt att samtidigt uppnå 2 procentmålet. Även attentatet med gasledningen Nord Stream berördes. En verkligt eminent föreläsning av en kunnig officer!

Den 27 november, 1:a advent, deltog FM Karlskrona med flaggvakt i Amiralitetetskyrkan. Som flaggvakter tjänstgjorde Bo-Inge Andersson och Lennart Håkansson.

Traditionsenligt hade vi vårt Julsamkväm i Fylgia den 3 december. Ett stort antal deltagare var på plats och såg fram emot en trevlig kväll. Klubbmästaren Ingvar Stenmark med assistans av Elving Gustafsson hade ordnat ett välförsett julbord. Kalla rätter med olika sillsorter, rätter med lax, småvarma rätter såsom revben, köttbullar, prinskorv, stekta kroppkakor. Avslutning med ris á la Malta, ostbricka, frukt och godisbord samt kaffe. Kan konstateras att: ”Kocken är ännu idag den läkare som grundligt botar åtminstone



Förvaltare Mikael Hultzén Bank, 3.sjöstridsflottiljen.

två dödliga sjukdomar: hungern och törsten.” Detta besannades under kvällen.

Den 15 december deltog Lars Sager vid SOU examen i Amiralitetetskyrkan. Vid den högtidliga ceremonin överräckte Lars Sager Flottans Mäns boggåva till kapten Kristoffer Lindqvist.

Vi kan summera år 2022 som ett lyckat verksamhetsår med intressant lokalprogram. Vår lokalförening har varit värd för Nordiska Militära Kamratföreningsmötet i Karlskrona den 10-12 Juni. Vi hade ett besök med 36 kamrater från vår vänförening i Tyskland, MK Peenemünde, den 19 - 23 september. Vi rekryterade 18 nya medlemmar under året till vår förening!

Året 2023 inleddes med ett välbesökt medlemsmöte den 19 januari. Då hade vi förmånen att välkomna FM tidskrifts redaktör, Ingmar Elofsson, för en föreläsning om Järnvägshistoria från järnvägens början på 1850-talet fram till 1960-talet. Fokus på södra Sverige och då Karlskrona



Lars Sager tackar Ingmar Elofsson.

Wäxiö Jernväg och Krösnabanan. Även hur järnvägen började användas för transporter till marinen och Varvet i Karlskrona. Ett mycket intressant föredrag av en kunnig föreläsare.

Vårt verksamhetsprogram för 2023 har sänts ut till alla medlemmar och vi ser fram emot ett stort deltagande i våra kommande aktiviteter.

För vidare aktuell information om våra aktiviteter gå in på <https://flottansman.se/karlskrona>, för att hitta dagsaktuell information eller kontakta någon i styrelsen för att få senaste information.

Stellan Andersson



Kristianstad

Vi har haft ett kämpigt år men vi jobbar på. Vår föreningslokal har varit under renovering en stor del av gångna året och vi har nu varit och tittat på de nyrenoverade lokalerna. Närmast ska vi börja återställa vårt lilla rum som vi har som vårt eget. Möblera och hänga tillbaka en del av våra artefakter. Jag har jobbat från mitt eget ”bibliotek” så länge (se bild).

Några av våra träffar har vi haft i Järnvägmuseets lokaler där de har bland annat en kanonfin modelljärnväg som täcker ett helt väningsplan. Vid ett av våra möten fick vi en genomgång av denna fantastiska anläggning (bifogad bild på ett av våra möten).

En av våra nyaste medlemmar, Micke Andersson, som jobbar på järnvägmuseet men även kör en av MTB båtarna i veteranflottiljen hade med sig några båtar från sin modellbåtssamling. Något vi ser

fram emot är att genom kontakt med vårt regionmuseum ska vi få till en utställning med några montrar om flottan/marinen och vår anknytning från Kristianstad till detta. Nu ser vi med tillförsikt fram emot att vi kan flytta tillbaka till våra gamla lokaler igen.



Möte i järnvägmuseets lokal.



Ordförande i Kristianstad Lars-Ingvar Elofsson i sitt eget bibliotek-mäss.



Malmö

Höstens tredje möte hölls den 28 november. Göran i byssan såg som vanligt till att vi fick skaffning genom att bl.a. värma ärtsoppan från cateringfirman. Efter föredraget fick vi varma pannkakor med sylt. Kvällens föredrag stod Hans Carlsson för. Han började med att upplysa oss om att det i år (2022) faktiskt är 85 år sedan FM Malmö bildades! Och så berättade han att de flesta andra lokalföreningar inte brukar fira sina "5-jubileum", utan bara vid jämna 10-talsårtal. Och det gör ju inte vi heller... men det var nästan försent att detta gick upp för oss, 85 år i Malmö! Tänka sig!

Det hela började ju med en stor träff 1937 i Siriuslogens lokaler i Malmö, där beslut togs att bilda lokalföreningen som blev en av de första i Sverige. Faktiskt den näst äldsta efter Stockholm, eftersom Jönköping, som var den andra att bildas, upphörde och inte återuppstod igen förrän flera år efter Malmö. Detta berättade vår eminenta gäst Lennart Bresell vid vårt 80-årsfirande i Malmö 2017.

Hans föredrag handlade om andra jubileum inom flottan. Eftersom Hans mest håller sig "under ytan" blev det mest olika ubåtsjubileum vi fick höra om. T.ex. ubåtsvapnets 50- och 100-årsjubileum. Men sedan gled Hans in på sitt favoritämne, ubåtar i allmänhet. Och vi andra hade inget emot det. Alltid intressant när Hans är i berättartagen och visar sina oftast unika bilder. Vi fick bl.a. höra att hela torpedtillverkningen i Karlskrona fick flyttas, av säkerhetsskäl, till Motala under krigsåren med all personal som de byggde nya bostäder till i Motala. Sedan började de provskjuta torpeder i Vättern istället.

Vi avslutar alltid året med ett gemensamt julbord i vår lokal. Denna gång den 12 december. Förr, när vi var fler aktiva, brukade vi ha riktiga julfester med våra damer i större lokaler. Men vår tappra aktiva skara som kommer till mötena minskar mer och mer. Fast vi som anmält oss fick njuta av ett läckert julbord från restaurang "Kniv och Gaffel" här i Malmö. Det fattades inget, förutom någon form av ål som vi skåningar gillar och är vana vid att äta till jul. Det fanns ingen lutfisk heller, men den ska ju serveras varm med senapssås, så det hade blivit svårt att få till. Drycker av alla sorter fanns att välja, och som vanligt, de som kom körandes och inte kunde njuta alkoholdryckerna på plats kunde ta med sig dessa hem. En alldeles utmärkt tradition som vår ordförande infört sen ett par år tillbaka.

Vår medlem Evert Bengtsson sjöng en gammal snapsvisa som han lärde sig på 60-talet hos FM Malmö när de hade



Ubåtsvapnet fyller snart 120 år.

sina träffar i sitt egna hus på Klaragatan i Malmö. Curt Borgenstam och Stefan Leo framförde också var sin speciell visa som också framkallade allmänt jubel.

Efter att ha avnjutit vår mat och dryck och flera snapsvisor blev det Ris à la Malta med sylt och pepparkakor till kaffet. Plötsligt släcktes ljuset i lokalen ner och en stilig, manlig, Lucia kom sjungandes in. Han gick runt vårt bord med ljuskrona i håret och alla som satt ner sjöng med i sången. Det var vår egen Stefan som överraskade oss som Lucia. Stefan är van vid manligt luciafirande från sin Älvsnabbenresa där man alltid utsåg en sådan ombord på varje långresa. Mikael Westerberg blev så inspirerad av detta att han skrev ner sin egna

version av "Natten går tunga fjät" på en papptallrik som han sedan sjöng tillsammans med Stefan. Till sist blev det vårt traditionella lotteri som denna gång även hade trevliga drycker som pris, så lottpriset var högre. Och så ställde vi iordning i lokalen och önskade varandra en God Jul innan vi skildes.

Stefan Leo



Först och främst vill Flottans Män i Västervik rikta ett stort tack till Christer Warfvinge, som under de senaste fem åren, på sitt fantastiska sätt, skrivit i Flottans Mäns tidning om vad som hänt i vår lokalförening och i vår fantastiska stad Västervik – tack Christer!

Under hela sommaren 2022 låg *Gotlandia 1* standby vid Skeppsbrokajen i Västervik i händelse av att det skulle behövas en reservfärja för trafiken mellan Gotland och fastlandet (vilket Christer skrev om i nr 2/22). En placering som vållade många och omfattande protester från inte minst närboende som ansåg att den tog allt för stor plats med sina dryga 100 meter och dessutom försvårade för andra, större båtar att angöra hamnen. I augusti 2022 lade färjan ut för att gå en oviss framtid tillmötes. Sista budet är, enligt reportage i lokaltidningen, att hon kommer att skrotas/återvinnas.

Några av de båtar som under många år tillbaka valt Västerviks inre hamn som natthamn har varit Skoldivisionens fartyg från Karlskrona. Under 2022 fanns inte möjlighet för deras fartyg att angöra hamnen just till följd av att *Gotlandia 1* upptog i princip hela hamnområdet, så nu hoppas vi att Skoldivisionens fartyg kan återuppta sina tidigare rutiner och söka sig till vår hamn på sina resor mellan hemmahamnen i Karlskrona och Berga örlogsbas. Det är säkert många Västerviksbor som ser fram mot dessa besök igen.

I Västervik, har vi sedan 35 år tillbaka även haft ett annat "fartyg" som legat för ankar – nämligen restaurangfartyget *Simson*, undantaget två dygn i januari 2000, då hon låg på botten pga en sönderfrusen bottenventil. *Simson* har varit en del av stadsbilden och Fiskarhamnen under alla dessa år och även här råder det, som vanligt, delade åsikter om huruvida hon förskönar eller förfular vår stadsbild. Oavsett åsikt, så är hon från och med i hösten 2022 förpassad till en ny plats vid Skeppsbrokajen, då stenpiren där hon tillbringat sina senaste 35 år har stängts av för allmänheten efter att man, från kommunens sida, konstaterat att piren inte är en säker plats att vistas på. Ryktet säger att *Simson* är såld men till vem/vilka och i vilket syfte är i skrivande stund oklart.

Kort sammanfattning om Simsons historia

Hon byggdes 1914 på Bergsunds mekaniska verkstad i Stockholm för att prova den första brännoljedrivna tändkulemotorn. Från början sattes hon i persontrafik på ruten mellan Nacka och Slussen i Stockholm, med plats för 336 passagerare. 1941 köptes båten av Marinen och ka-



Fiskarhamnen under och efter Simsons 35 år som restaurangfartyg vid stenpiren. Huruvida Simson förskönat eller "förfulat" vår stadsbild under de åren som hon legat där är upp till var och en att avgöra - bland oss i Västervik råder som vanligt delade meningar. Fastslaget är dock att stenpiren där Simson legat under alla dessa år behöver renoveras för att den ska bli en säker plats för för allmänheten att beträda.

mouflagemålades för att transportera värmpfiktiga och civil personal till befästningarna på bland annat Utö och Muskö i Stockholms skärgård. Därefter gick hon i trafik på Mälaren och Väneren i rederi Waxholm, och sedan 1987 har hon alltså tjänat som restaurangfartyg i Fiskarhamnen i Västervik.

En regnig, kall och blåsigt söndag i början av december -22 hade vår förening den årliga julfesten. I år beslutade vi att ha den i föreningslokalen där vår ordförande, Åke Revelj bor. Vår Marinstuga är ganska liten och trång och vi bedömde att det skulle bli ont om plats för

både deltagare och mat om vi skulle hålla till där. Ett beslut som visade sig vara bra, det kom 32 personer till festen och alla verkade vara nöjda med valet av lokal. Beträffande julmaten så var den som vanligt väl tilltagen och när alla ätit sig mätta så fanns det fortfarande en hel del över (som vanligt!). Nu föddes idén att vi skulle "auktionera" ut de kvarvarande varmrätterna – en idé som inbringade några välkomna kronor till föreningskassan och ingen mat gick till spillo. För mellan 10 och 20 kr fick inroparen en stor folieform full med "Janssons", köttbullar, prinskorvar och annat smått & gott - dvs win-win.

Måndag 16 januari hade vi vårt första medlemsmöte för 2023. Kvällens gästföreläsare var energirådgivaren i Västerviks kommun, Mikael Nyman. Han gav oss smarta tips om hur man med enkla medel kan sänka sin elförbrukning i den egna bostaden. Det var en del närvarande som förvånades över att man kan få gratis



Julfest – en regnig, kall och blåsigt söndag i början av december 2022, men inomhus var det värme, god mat och gemenskap som gällde...

genomgång i sin bostad för att hitta lösningar och spartips i dessa elpristider och förhoppningsvis sitter "tänket" kvar även i framtiden.

Just nu har föreningen fokus på det kommande årsmötet i mars, men så vitt vi kan se så kommer vi att få till en väl fungerande och målinriktad styrelse och som det ser ut i just nu har vi inte tappat fler medlemmar än vad som tillkommit. Vi ser med anvarksamhetsåret 2023 med tillförsikt och hoppas på fortsatt gott kamratskap, härlig gemenskap och trevliga träffar. Väl mött!!

Utöver detta ser vi naturligtvis fram mot en härlig sommar med många olika evenemang och i bästa fall återtar Västervik utmärkelsen "Årets sommarstad" likt den vi fick 2020 & 2021. Vi förlorade titeln till Kalmar 2022 – Grattis Kalmar, men i år tar vi den tillbaka!

Barbro Bewernick



En av höjdpunkterna hos Flottans Män i Växjö är alltid Lillejul i december och denna gång hade 26 gäster med respektive infunnit sig och lät sig väl smaka av den hemlagade julmaten. Klubbmästarna hade startat arbetet i byssan i gryningen för att få julbordet färdigt innan gästerna anlände. Glädjen stod högt i tak och snapsvisorna avlöste varandra när glada sjömän tog ton. ”Än en gång därän”, ”Röda havet” och ”Fjärden” med flera kunde höras under aftonen. Glada och mätta gäster kunde framåt kvällen styra kosan mot hembasen.

Vi startade vårterminen med årets första tisdagsträff som genomfördes den 10 januari och förutom sedvanlig fika stod också korsordslösning på programmet. Alla drog sitt strå till stacken och vi fick nog ihop en lösning på korsordet.

Den 28 januari var det kallat till årsmöte och 23 deltagare hade infunnit sig för att välja bland kandidaterna till de olika posterna. Mötet började dock med en parentation över vår FM-kamrat Bosse Carlsson som gick bort den 21 november 2022 och som var den som varit medlem näst längst i föreningen, nämligen i 43 år.

Dagordningen för övrigt blev godkänd och punkterna avverkades efterhand och revisorerna hade lämnat sin berättelse och gett sin välsignelse till ansvarsfrihet för styrelsen. På punkten val av ordförande så hade vår ordförande Sten Svensson av sagt sig och valberedningen föreslog därför Ove Engkvist till ny ordförande vilket årsmötet accepterade. Tyvärr kunde inte Sten delta i årsmötet varför det inte blev någon avtackning av honom efter hans elva år som ordförande utan vi får göra det vid ett senare tillfälle. Förutom ny ordförande fick vi både ny kassör och sekreterare då Mats Friman blev kassör och Karin Friman blev sekreterare. Det valdes även en ny ledamot efter Ove som blev ordförande. Tommy Andersson fick förtroendet att ersätta honom som ledamot. I övrigt blev det omval på alla poster förutom att avgående ordföranden Sten gick in i valberedningen.

Efter årsmötet intogs traditionsenligt pytt med ägg, rödbetor och andra behöv-



Nyvalde ordföranden Ove Engkvist tar emot ordförandeklubban av Leif Carlsson.



Välbesökt årsmöte.

liga tillbehör. Efter maten serverades kaffe och semla också det med tillbehör för de som så önskade.

Vi känner att efter ha fört en tynande tillvaro under pandemiåren börjar vi få

tillbaka krafterna så att vi kan återta positionerna som de var innan pandemin drabbade oss.

Bengt Carlsson



Sveriges modernaste verkstad för propellrar och båttrailer

PROPELLERTEKNIK

METALLDESIGN AB

Efter mer än **10 000** reparationer av propellrar har vi idag Sveriges modernaste propellerverkstad. Där reparerar vi större impellrar och propellrar upp till 2 meter i diameter i alla material.



Vi använder oss av den senaste utrustningen såsom Propress 360, MRI scanning och dynamisk balansering. Reparation, kontroll och försäljning av propellrar för både sjöfart och fritidsbåtar, med snabba ledtider.



Konstruktion och produktion av mer än 1 000 st Båtvagnar /Trailers 3-30 ton

MD 3000

Lastvikt: 3 000 kg
22.900 kr



MD 4000
Lastvikt: 4 000 kg
28.000 kr

MD 5000

Lastvikt: 5 000 kg
38.900 kr



MD 7000

Lastvikt: 7 000 kg
46.900 kr



MD 5500

Lastvikt: 5 500 kg



48.900 kr

MD 10000
MD 15000
MD 20000
MD 30000



från 59.900 kr

Hydraulvagn



MD 5T 196.900 kr
MD 8T 306.900 kr
MD 10T 589.000 kr
MD 17T 545.000 kr

Alla priser är exklusive moms.



MD Trailer



Propellerteknik AB // Flygfältsgatan 16 B // 423 37 Torslanda // www.propellerteknik.se
telefon: 031-14 40 40 // mail: tom@propellerteknik.se

Födelsedagar

Vi hyllar



100 år

Algot Jönsson 1923-05-27 LIMHAMN

90 år

Jan Sonden 1933-04-04 NACKA
Kjell Gunnarsson 1933-04-17 KARLSKRONA
Göran Wallén 1933-04-18 STOCKHOLM
Jan Ringbom 1933-04-21 HALMSTAD

85 år

Lennart Juhlin 1938-04-01 TORSLANDA
Björn Andersson 1938-04-02 KARLSKRONA
Bengt Granung 1938-04-18 V FRÖLUNDA
Ingemar Karlsson 1938-04-19 LYSEKIL
Per Andersson 1938-04-21 VÄSTERVIK
Kaj Dämbäck 1938-04-22 MÖLNDAL
Jan Steimer 1938-04-24 MALMÖ
Jan Willy Persson 1938-04-27 ÄNGELHOLM
Arnold Söderqvist 1938-04-30 NORRTÄLJE
Ture Anderberg 1938-04-30 HJÄRUP

80 år

Karl-Erik Andersson 1943-04-04 SÖDERKÖPING
Birger Rydberg 1943-04-06 GAMLEBY
Ingvar Valter Stenmark 1943-04-09 KARLSKRONA
Rolf Johansson 1943-04-14 VARBERG
Anders Agnevald 1943-04-17 FÄRJESTADEN
Britt-Marie Karlsson 1943-04-17 VÄSTRA FRÖLUNDA
Håkan Rosell 1943-04-24 GÖTEBORG
Jan Johansson 1943-04-25 Växjö
Ove Strömberg 1943-04-27 HÄRNÖSAND
Sture Larsson 1943-04-30 VÄSTRA FRÖLUNDA
Bruno Johansson 1943-05-02 HALMSTAD
Lars T Jacobsson 1943-05-06 VIKBOLANDET
Gunnar Bergljung 1943-05-07 LÖDDEKÖPINGE
Silva Andersson 1943-05-10 VÄSTRA FRÖLUNDA
Bernt Wilander 1943-05-13 KISTA
Claes Von Sivers 1943-05-13 GRÄNNA
Rolf Brehmer 1943-05-14 HANDEN
Göran Maniette 1943-05-17 VÄXJÖ
Bo Månsson 1943-05-18 HÄRNÖSAND
Lars-Åke Johansson 1943-05-20 VÄSTRA FRÖLUNDA
Bror Svanberg 1943-05-22 UDDEVALLA
Hans Ljungberg 1943-05-22 STENHAMRA
Hans Odeen 1943-05-26 NYNÄSHAMN
Lars Landström 1943-05-30 LINDOME
Lars Engvall 1943-06-03 HANINGE
Bill Johansson 1943-06-06 LINDOME
Eva Gahmberg 1943-06-10 SKOGÅS
Ulf Allringer 1943-06-10 SUNDSBRUK
Gunnar Segerholm 1943-06-11 TORSLANDA
Torbjörn Lundahl 1943-06-11 SOLLENTUNA
Göran Svensson 1943-06-15 HALMSTAD
Kerstin Erlandsson 1943-06-18 KARLSTAD
Leif Holmström 1943-06-18 JOHANNESHÖV
Agneta Weinelid 1943-06-19 BOHUS-BJÖRKÖ
Lennart Andersson 1943-06-21 KARLSKRONA
Yngve Gottlow 1943-06-23 RONNEBY

Åke Nellmer 1943-06-25 VÄSTERHANINGE
Ingemar Henningsson 1943-06-30 GÖTEBORG

75 år

Gert Andersson 1948-04-06 NYNÄSHAMN
Sture Magnusson 1948-04-06 HISINGS BACKA
Jonas F Montgomery 1948-04-07 ÅKERSBERGA
Bertil Gutö 1948-04-08 GÄLÖ
Lars Bornius 1948-04-11 PARTILLE
Ulf Rönnqvist 1948-04-11 SÖDERTÄLJE
Björn L Andersson 1948-04-14 VISBY
Hans Pettersson 1948-04-20 SKUMMESLÖVSSTRAND
Mats Edberg 1948-04-22 NORRTÄLJE
Jan Lindqvist 1948-04-23 VÄSTRA FRÖLUNDA
Thomas R Olsson 1948-04-23 KARLSTAD
Sven-Olof Nilsson 1948-04-25 HALMSTAD
Hans Wikman 1948-04-27 HÄRNÖSAND
Per Birkefall 1948-04-28 KARLSTAD
Bo Johansson 1948-05-01 VÄSTERVIK
Åke Dagnevik 1948-05-01 KARLSKRONA
Sven Montan 1948-05-03 ÄNGELHOLM
Britt-Marie Andersson 1948-05-13 FRIDLEVSTAD
Per Axel Uhlin 1948-05-13 ÄNGELHOLM
Thommy Helmersson 1948-05-14 BROBY
Eva Kihlkrans 1948-05-18 VÄSTERVIK
Torbjörn Nilsson 1948-05-18 LINDOME
Roland Johansson 1948-05-19 VÄSTERVIK
Christer Hjorth 1948-05-22 LINKÖPING
Lennart Axelsson 1948-05-22 STOCKHOLM
Bengt-Olof Nilsson 1948-06-01 ÅKERSBERGA
Björn Persson 1948-06-05 KINNA
Anna-Lena Engström Hallgren 1948-06-08 NYNÄSHAMN
Bertil Lundvall 1948-06-11 ÄNGELHOLM
Ingrid Hansson 1948-06-18 HÄRNÖSAND
Håkan Sigurd 1948-06-20 SÖDERKÖPING
Lars-Erik Ohlsson 1948-06-25 HISINGS KÄRRA
Bo Olofsson 1948-06-27 GÖTEBORG
Peedu Hell 1948-06-29 LYSEKIL

70 år

Leif Mähler 1953-02-26 HÄRNÖSAND
Jan-Ole Loman 1953-03-09 MALMKÖPING
Bo Ingesson 1953-03-10 JÖNKÖPING
Åke Jansson 1953-03-21 HÄRNÖSAND
Peter Lodhag 1953-03-22 KARLSKRONA
Tommy Karlsson 1953-03-23 BLOMSTERMÅLA
Carl-Olof Nordbäck 1953-03-29 TVING
Ingemar Ask 1953-04-05 LYSEKIL
Lars Sager 1953-04-06 RONNEBY
Bengt Jarvid 1953-04-10 HOVÅS
Håkan Löwberg 1953-04-14 JÖNKÖPING
Birger Ekdahl 1953-04-19 HALMSTAD
Jan Tunsund 1953-04-30 VARBERG
Carl Rosberg 1953-05-06 GENARP
Nagamon Andersson 1953-05-07 SKUTSKÄR
Sören Hedlund 1953-05-07 NORRTÄLJE
Stefan Larsén 1953-05-14 LINDOME
Leif Jungert 1953-05-15 ASKIM
Jörgen Striem 1953-05-18 STOCKHOLM

Åke Revelj 1953-05-27 VÄSTERVIK
Inge Davidsson 1953-05-30 ÖJERSJÖ
Peter Carlsson 1953-06-10 ÅRSTA HAVSBAD
Michael Antin 1953-06-12 TRELLEBORG
Anders Brandt 1953-06-21 VARBERG
Mats Kristensson 1953-06-23 VÄSTERÅS
Jan Fäger 1953-06-25 VÄSTERÅS
Kjell-Arne Glöck 1953-06-27 SÖDRA SANDBY
Thomas Skogsmo 1953-06-29 JÖNKÖPING

65 år

Anders Mohlén 1958-03-30 DANDERYD
Örjan Wikström 1958-04-03 ÖSTERSUND
Göran Karlström 1958-04-08 KARLSKRONA
Tonny Hillberg 1958-04-19 HANDEN
Roger Tännström 1958-04-27 KARLSTAD
Håkan Cronholm 1958-04-28 GÖTEBORG
Lars Nilsson 1958-04-28 OSBY
Åke Ohlsson 1958-04-30 VENDELSÖ
Per Graune 1958-05-10 LYSEKIL
Pia Berg 1958-05-28 VAXHOLM
Ulf Wikström 1958-06-07 FÄRJESTADEN
Richard De Garay Vazquez 1958-06-15 SLÄTTÅKRA
Lars Larsson 1958-06-18 JORDBRO
Rena Büchert 1958-06-20 VARBERG

Jan Gnojek 1958-06-22 SUNDBORN
Christer Carlsson 1958-06-29 SUNDBYBERG

60 år

Per-Ola Tingström 1963-04-05 VÄLLINGBY
Jan Lindström 1963-04-20 JOHANNESHOV
Stefan Norström 1963-04-21 VÄSE
Anders Malm 1963-04-24 SÖDERTÄLJE
Mats Saetre 1963-05-04 KNIVSTA
Christian Sandström 1963-05-18 UPPSALA
Tomas Sjöström 1963-05-23 SALTSJÖ-BOO
Per Nilsson 1963-06-02 HALMSTAD
Stefan Nilsson 1963-06-12 NORRKÖPING
Thomas Bäcker 1963-06-13 STOCKHOLM

50 år

Fredrik Wennerholm 1973-04-23 HALMSTAD
Elin Rosenberg 1973-05-19 ÖREBRO
Helene Sjöblom 1973-05-24 SÖDERTÄLJE
Magnus Lagerborg 1973-05-31 TRELLEBORG
Magnus Olander 1973-06-13 ÅBY

40 år

Dan Lindberg 1983-04-19 GENARP

Nya medlemmar

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

Gotland

Svante Ståhl

Göteborg

Christer Rydén

Evert Andersson

Finn Siggelkow

Hans Utstrand

Lasse Nilsson

Mattias Edvardsson

Halmstad

Tangrett Larsson

Thomas Jakobsson

Thomas Pihlqvist

Haninge

Mats Edin

Karlshamn

Lisa Mars

Karlskrona

Jan Gnojek

Lennart Gustafsson

Rolf Prag

Kristianstad

Maria Hoffer

Norrköping

Bo Westman

Norrtälje

Bo Liljegren

Ulf Björkman

Nynäshamn

Stig Forking

Stockholm

Björn Sundblad

Jan-Erik Johansson

Johan Westman

Sundsvall

Andreas Lithén

William Rosenholm

Västerås

Hakan Pellbrink

Michael Liljestrand

Växjö

Alexander Pontén

Bengt Aschenbrenner

Johanna Branje Pontén

Thomas Wenkel



Avlidna kamrater

Per Andersson, VÄSTERVIK
Född den 21 april 1938 Avliden den 18 januari 2023

Tage Andersson, VÄSTRA FRÖLUNDA
Född den 27 december 1933 Avliden den 5 januari 2023

Gösta Björck, NORRTÄLJE
Född den 19 januari 1923 Avliden den 29 februari 2023

Rune Delemark, DANDERYD
Född den 28 maj 1930 Avliden den 29 december 2022

Carl-Axel Falk, BROMMA
Född den 19 mars 1935 Avliden den 20 november 2022

Karl-Erik Hamrén, HÄSSELBY
Född den 23 mars 1929 Avliden den 2 januari 2023

Einar Hessel, GÖTEBORG
Född den 27 januari 1953 Avliden den 7 november 2022

Lars Roland Iger, KARLSKRONA
Född den 4 maj 1941 Avliden den 8 november 2022

Göran Janblad, HOVÅS
Född den 27 augusti 1941 Avliden den 5 december 2022

Per Joelsson, NORRTÄLJE
Född den 20 juli 1949 Avliden den 2 november 2022

Bengt Johansson, HANDEN
Född den 10 april 1942 Avliden den 16 november 2022

Evert Johansson, ENSKEDE
Född den 16 maj 1935 Avliden den 20 november 2022

Jarl-Erik Johansson, LYCKEBY
Född den 29 september 1931 Avliden den 8 oktober 2022

Jurgen Lagerblad, KARLSHAMN
Född den 28 mars 1937 Avliden den 15 november 2022

Per-Erik Lagerström, NORRKÖPING
Född den 11 september 1931 Avliden den 27 januari 2023

Åke Magnusson, NORRKÖPING
Född den 14 oktober 1945 Avliden den 20 november 2022

Anders Mark, STRÖMSHOLM
Född den 1 juli 1941 Avliden den 2 november 2022

Nils Melin, VÄSTRA FRÖLUNDA
Född den den 6 mars 1935 Avliden den 15 januari 2023

Glenn Milger, BLANKAHOLM
Född den 1 april 1955 Avliden den 3 augusti 2022

Birgitta Nordenbris, STOCKHOLM
Född den 13 juni 1944 Avliden den 22 januari 2023

Carl Axel Pearson, STOCKHOLM
Född den 4 september 1928 Avliden den 25 februari 1922

Göran Pousette, SALTSJÖBADEN
Född den 31 januari 1947 Avliden den 5 september 2022

Nils Svahn, ÅKERSBERGA
Född den 2 maj 1936 Avliden den 4 november 2022

Bertil Vesterlund, ALNÖ
Född den 11 juni 1933 Avliden den 1 november 2022

Sigrid Zetterström, SOLLENTUNA
Född den 27 mars 1940 Avliden den 25 januari 2023

**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	Thomas Engevall	070-588 75 89	Junibacken 9	135 54	TYRESÖ	thomas.engevall@flottansman.se
Vice förb.ordf	Göran Löfgren	070-495 80 14	Saltö Torg 2 B lgh 1303	371 37	KARLSKRONA	goran.lofgren1@gmail.com
Sekreterare	Krister Hansén	070-381 03 12	Ripstigen 4	170 74	SOLNA	kristerh@flottansman.se
Kanslichef	Lennart Bresell	070-774 31 83	Balingsnäs vägen 92	141 34	HUDDINGE	lennartbresell8@gmail.com
Medlemsregister	Lennart Bresell	070-774 31 83	Balingsnäs vägen 92	141 34	HUDDINGE	lennartbresell8@gmail.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@telia.com
Sundsvall	Cawe Johansson	070-659 54 65	Backvägen 6	861 38	BERGEFORSÉN	cawejohansson3@gmail.com sundsvall@flottansman.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 Larsson	079-334 18 98	Kullerstensvägen 63	137 61	JORDBRO	haninge@flottansman.se
Norrköping	Ove Kumlov	073-156 10 35	Tallvägen 10	616 34	ÅBY	kumlov49@outlook.com
Föreningslokal:	Marinlokalen		Lansengatan 38	602 09	NORRKÖPING.	flottansman@telia.com
Norrköping	Olle Jansson	070-587 03 44	Kristoffers väg 1	760 15	GRÄDDÖ	olle-jansson@live.se
Föreningslokal:	FOS-huset		Regementsgatan 22		NORRTÄLJE.	(ej postmottagning)
Nynäshamn	Kjell Johansen	070-641 35 53	Båtsmansvägen 13	149 31	NYNÄSHAMN	kjelljohansen756@gmail.com
Stockholm	Örjan Sterner	070-627 53 97	Marknadsvägen 179	183 78	TÄBY	orjansterner77@gmail.com
Kansli	Flottans Män	072-363 855 4	Teatergatan 3	111 48	STOCKHOLM.	sthlm@flottansman.se
Södertälje	Thomas Westerberg	070-441 311 8	Oaxen 24	153 93	MÖRKÖ	t_westerberg@hotmail.com
Föreningslokal:	Notholmen		Hörningsholm,		MÖRKÖ	(ej postmottagning),
Västerås	Magnus Leucovius	070-332 01 15	Uniformsgatan 12	723 50	VÄSTERÅS	magnus.leu@gmail.com
Föreningslokal:	Flottans Män		Slakterigatan 10	721 32	VÄSTERÅS	vasteras@flottansman.se

Region Syd

Representant i förbundsstyrelsen: *Göran Löfgren*

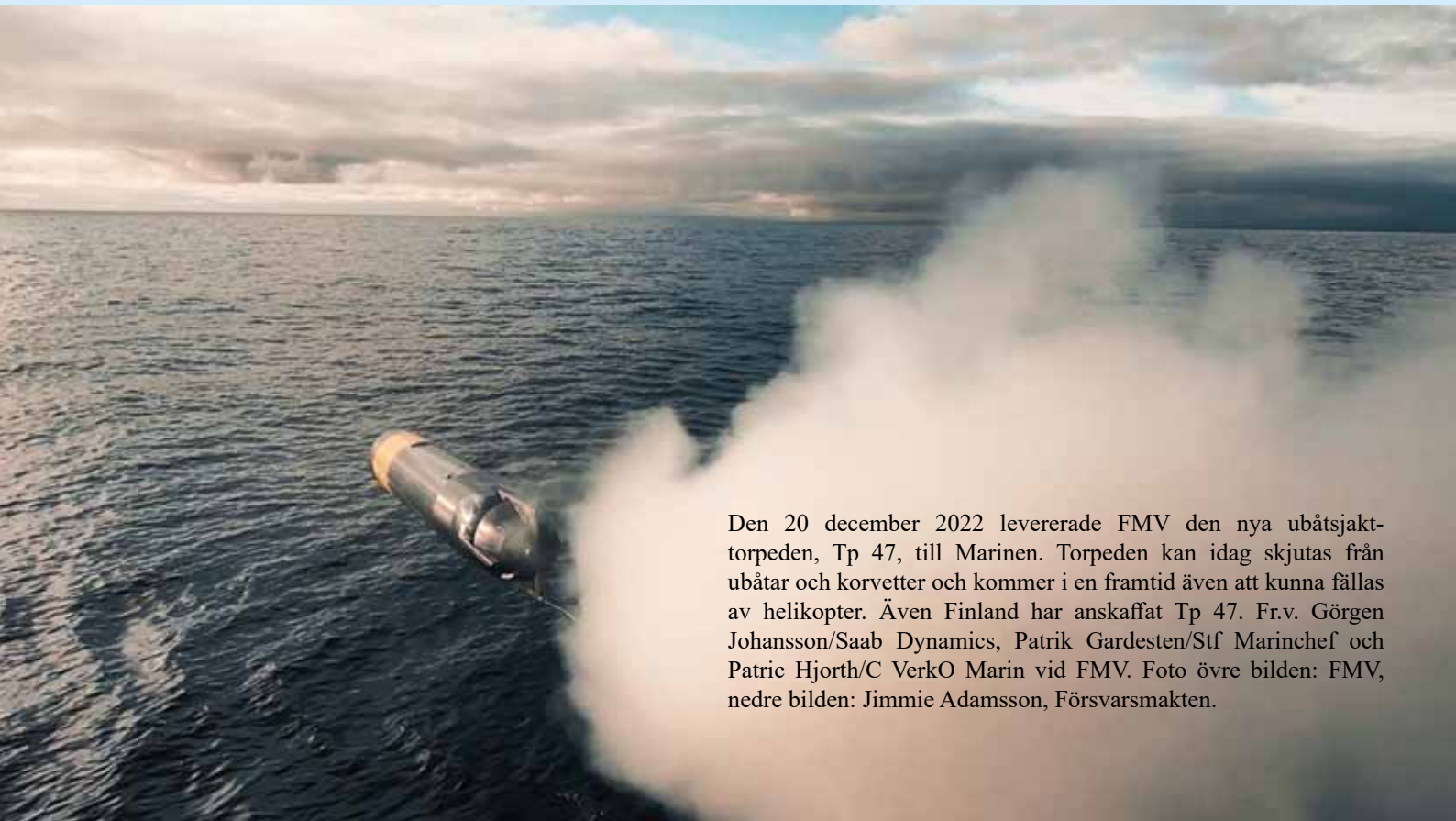
Kalmar	Stefan Horndahl	070-554 41 80	Värdshusvägen 14	394 77	KALMAR	stefan.horndahl44@outlook.com
Karlshamn	Sewe Lindberg	070-625 60 92	Ronnebyvägen 260	374 30	KARLSHAMN	sewe@sewe.se
Föreningslokal:	Flottans män	0454-163 40	Lärkgatan 2	374 34	KARLSHAMN	
Karlskrona	Lars Saager	0702-815096	Varvsvägen 23	372 97	RONNEBY	lars.saager@telia.com
Kristianstad	Lars-Ingvar Elofsson	0765-10 04 72	Byastensvägen 10	291 77	GÄRDS KÖPINGE	navymanelof@gmail.com
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	thomasohlsson@gmail.com
Västervik	Åke Revelj	079-341 14 26	Hornsvägen 15 M	593 54	VÄSTERVIK	akerevelj@hotmail.com
Växjö	Ove Engkvist	073-351 48 15	Lobeliovägen 7	352 51	VÄXJÖ	vaxjo@flottansman.se

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	Stig Karlén	070-530 91 51	Fortunagatan 44	553 23	JÖNKÖPING	stig.karlen@tele2.se
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	lysekil@flottansman.se
Varberg	Jan Steinbach	070-632 24 46	Göthriks väg 8	432 98	GRIMETON	varberg@flottansman.se
Föreningslokal:	Gamla Tullhuset	070-391 04 26	Otto Torelles gata 3	432 43	VARBERG.	
Ängelholm	Bertil Lundvall	070-257 23 66	Sven Brocks gata 4A	262 64	ÄNGELHOLM	b.lundvall@gmail.com
Föreningslokal:	Flottans Män	0768-49 48 61.	Östergatan 89	262 33	ÄNGELHOLM.	angelholm@flottansman.se

Returadress:
FLOTTANS MÄN
Teatergatan 3, 1 tr
111 48 STOCKHOLM



Den 20 december 2022 levererade FMV den nya ubåtsjakt-torpeden, Tp 47, till Marinen. Torpeden kan idag skjutas från ubåtar och korvetter och kommer i en framtid även att kunna fällas av helikopter. Även Finland har anskaffat Tp 47. Fr.v. Görgen Johansson/Saab Dynamics, Patrik Gardesten/Stf Marinchef och Patric Hjorth/C VerkO Marin vid FMV. Foto övre bilden: FMV, nedre bilden: Jimmie Adamsson, Försvarsmakten.

