



Nr 1 Januari 2021

I detta nr:

- **Ordföranden har ordet**
- **Så minns jag Håkan**
- **Slaget om Atlanten under 2.a världskriget – en kort återblick!**
- **In Memoriam**
- **Vår Marin 500 År**
- **Marinstugan**



Flottans mäns avdelning 11, Nynäshamn

Ordförande: Kjell Johansen Mob 0706-41 35 53
Vice ordf: Bengt Lind Mob 0706-68 43 72
Sekreterare: Rune Stang 08-520 305 55
Mob 0703-69 29 38
Kassör: Linda Leibing-Hedén Mob 0703-05 30 23

Ledamöter: Mob

Robert Norberg 08-524 001 03
Mob 0702-71 05 58
Björn Wideberg Mob 0702-46 41 90

Suppleanter: Tommy Lagsjö Mob 0705-49 02 87

Stig Ödmark Mob 0703-19 16 47

Registrator: Tommy Lagsjö Medlemsregisteransvarig.
0705-49 02 87 *Vid ändring av adress,
meddela registratören.*

Adress: FM avd 11 NYNÄSHAMN
c/o Kjell Johansen
Båtsmansvägen 13
149 31 NYNÄSHAMN
kjelljohansen756@gmail.com

Kassör: FM avd 11 Nynäshamn
c/o Linda Leibing-Hedén
Björnclaus väg 53
148 35 ÖSMO

Bankgironr: 863 8785

produktion: st-media
R Stang
Skogsv 4
148 30 ÖSMO
Tfn 08-520 30 555
Mob 070-369 29 38
e-mail st-media@telia.com
36rusta11@gmail.com



Ordföranden har ordet



Hallå alla vänner i Flottans Män!

Jobbigt att återigen nämna något om Coronapandemin men det är ju den som ställer till det för oss alla. Vi fick ställa in vår planerade korvgrillning i februari, vi vågade helt enkelt inte att samla folk i en större mängd p.g.a gällande restriktioner. Nu tittar vi framåt och försöker att samlas till en kaffestund ute på Muskö den 17 april, vi får avvakta och fatta beslut om detta när tiden kommer närmare.

Ytterligare tråkiga händelser måste vi notera. Vår äldste medlem Knutte Krantz 97 år avled i tystnad den 28 december, vi i styrelsen visste ingenting förrän för någon vecka sedan. Vi kommer att minnas Knutte för allt hans engagemang i föreningen och inte minst den donation som han gav till oss för medlemmarnas bästa.

Den andra medlemmen som har gått ur tiden är Leif Stenquist som avled 24 januari. Begravningen av Leif äger rum i kretsen av familjen så vi kommer inte att kunna hedra Leif med vår flaggvakt. Leif och jag seglade tillsammans på en Plejadbåt mitten av 60-talet då jag var ombord som värnpliktig motorman. Leif lärde mig att köra huvudmotorerna i aktra maskin.

Fina minnen av våra kamrater som lämnat in sin sjösäck för gott vårdar vi för alltid inom vår krets i föreningen. Kamratskapet finns kvar även om våra kamrater inte finns hos oss längre.

Vårt årsmöte kommer att genomföras i slutet av mars och då digitalt. Ni kommer alla att få underlag inför årsmötet, digitalt och med brev till er som inte har dator. Ni kommer att få rösta på samtliga årsmötespunkter enligt fastställd dagordning för årsmöte, ni sänder in era resultat till årsmötesordföranden och vi kommer att sammanställa resultaten och delge er samtliga detta.

Vi i styrelsen jobbar på och har våra möten en gång i månaden, ni får information varje månad om vad som händer – föreningen är aktiv och lever vidare. Inget yttre hot knäcker Flottans Män i Nynäshamn.
Vi ses snart.

Kjell



Så minns jag Håkan

Vid pennan Lars ÅkeSvenheden

Jag minns inte riktigt när vi sågs första gången. Håkan tog värvning i flottan 1956, tre år efter mig. På Skyddstjänstskolan (i dag Räddningstjänstskola), där man i huvudsak utbildar elever i brand-, skrovskade- och ABC-skydd, tjänstgjorde vi tillsammans under en sommarperiod kring årsskiftet av 50/60-talet tror jag det var. Det blev hårda och tuffa tag med utbildning av elever både i teoretiska och praktiska ämnen.

Under tiden på skyddstjänstskolan fick vi ett specialuppdrag att ingå i en skyddsgrupp för uppdrag i Hanöbukten. Försvaret var i upphandling av robotar och som nu skulle testas genom provskjutningar på utrangerade fartyget Kaparen. Fartyget ankrades upp i Hanöbukten och robotarna avfyrades från Ravlunda skjutfält i Skåne. Vårt uppdrag var att vid eventuell träff på fartyget, från en bogserbåt utrustad med diverse skyddsmateriel, vidta erforderliga bekämpningsåtgärder för att hålla fartyget flytande. Det var viktigt för att efteråt kunna utvärdera skador som har uppstått. Vi kämpade mot eld och inträngande vatten och lyckades med



vår målsättning. Fartyget flöt och utvärdering av skadorna kunde genomföras.



Efter tjänstgöringen på Skyddstjänstskolan skildes våra vägar. Håkan fortsatte med vidare utbildning i flottan och senare i civil verksamhet. Jag fortsatte min tjänst i flottan men hade en period av förenad tjänst. Jag återkom till flottan igen och var kvar till min pensionering 1993.

Tiden, särskilt när den är lång, gör att man glömmer bort varandra. Vid flyktiga tankar kan man undra vad just den personen sysslar med.

Efter min pensionering fick jag mera tid för mitt konstitensse. Under en utställning 2006 i samband med invigning av en glas- och ramaffär (Bjuris glas) i Nynäshamn, kommer en man fram till mig och frågar på ett försynt sätt om jag känner igen honom. Nog kände jag igen vissa drag, men vem kunde det vara?

Mannen uppfattade min tveksamhet och presenterade sig som Håkan, det räckte och jag fyllde på med Hedén. Det var fantastiskt att efter 46 år träffa en yrkeskollega, det var verkligen en överraskning. Vi kunde inte prata om minnen just då men tillfällen gavs senare.

Håkan blev snart medlem i Flottans Män i

Nynäshamn och senare invald i styrelsen där han gjorde förtjänstfulla insatser.



Tyvärr blev han drabbad av en sjukdom som ändade hans liv.

Han ringde mig ett par dagar innan han gick bort, tyvärr kunde jag inte ta emot samtalet. Jag såg att det var Håkan som hade ringt. Håkan, som ansvarig för flaggvakten i Flottans Män, ville nog ha hjälp med ett flaggvaktsuppdrag. Jag ringde tillbaka och Håkan svarade med otydlig röst, som jag tveksamt tydde

till att han var på KS i Stockholm men skulle till Handens sjukhus. Naturligtvis visste jag om hans sjukdom men att det nu var så här illa var en överraskning. Jag förstod att han hade det jobbigt och jag avslutade samtalet med att vi ses senare.

Hans fru Linda har senare berättat för mig att han ringde för att ta avsked. Det värmer i mitt hjärta hans tankar till mig i det tillståndet.

Håkan var alltid en glad person och lätt att samarbeta med. Jag har många fina minnen av honom.

När jag står där som flaggvakt vid hans begravning är det många tankar som väcks. En tanke var att han ringde mig för jag trodde han sökte flaggvakt till någons begravning, men vems? Här skildes våra vägar igen. När ses vi nästa gång?

Farväl Håkan



Nedanstående artikel skriven av medlemmen i Flottans Män i Göteborg Kent Nordström publicerades ursprungligen i tidskriften Pejlingar nr. 2/2020. Med tillstånd från föreningen i Göteborg återges den här i oavkortat form men i format anpassat för O'hoj.



Slaget om Atlanten under 2.a världskriget – en kort återblick!

I maj 2020 var det 75 år sedan 2.a världskriget avslutades i Europa efter nästan sex års strider till sjöss, till lands och i luften och kanske kan det vara intressant med en kort återblick om vad som tilldrog sig på Atlanten under kriget. Idén till dessa rader kommer från minnesboken *Marinen i kamp*, som sammanställdes och utgavs i Norge 1947. Man ville på detta sätt beskriva den norska marinens och den norska handelsflottans insatser under kriget men också hedra alla norska sjömän, förolyckade och överlevande, som bidragit till de allierades slutliga framgång.

Faktauppgifter har i huvudsak hämtats från den norska boken, som bl.a. beskriver de omfattande transporter över Atlanten från Nordamerika till Storbritannien och dåvarande Sovjetunionen som inledningsvis var en avgörande förutsättning för brittisk överlevnad och senare för att kriget skulle kunna avslutas.



Exempel på del av en konvoj som de tyska ubåtarna bekämpade i främst Nordatlanten och Ishavet (bilden från Internet)

Allehanda förnödenheter och materiel skeppades på i första hand brittiska handelsfartyg men många andra nationers handelsfartyg deltog - inte minst norska. Transporterna skedde i konvojer och skyddades av i huvudsak brittiska örlogsfartyg och i viss mån av stridsflygplan. Det största hotet utgjordes av tyska ubåtar som var i verksamhet från krigets första dag.

Redan den 3:e september 1939, samma dag som Storbritannien och Frankrike förklarade Tyskland krig, sänkte den tyska ubåten U 30 det brittiska passagerarfartyget *Athenia* på 13000 ton. Sänkningen skedde utan förvarning från ubåten 60 nautiska mil söder om klippön Rockall, som ligger i Atlanten på 230 nautiska mil nordväst om Irland, och förorsakade betydande politisk turbulens eftersom obebäpnade passagerarfartyg inte fick anfallas innan besättning och passagerare först bringats i säkerhet enligt det s.k. Londonprotokollet från

1936. 117 personer omkom varav 28 amerikanska medborgare. Under andra världskriget sänktes 2775 allierade handelsfartyg om totalt 14 500 000 ton av tyska ubåtar. Utöver dessa sänktes 2000 handelsfartyg av skilda nationaliteter av tyska flygplan, övervattensfartyg och minor. En transportkapacitet om drygt 21 miljoner ton sänktes totalt under Slaget om Atlanten. Detta innebar att de tyska ubåtarna i medeltal sänkte 50 allierade handelsfartyg om i medeltal 5000 ton varje månad under krigets 56 månader från september 1939 till maj 1945. Totalt sänktes i medeltal 90 handelsfartyg per månad. När transportverksamheten var som störst befann sig ungefär 700 handelsfartyg och 100 eskortfartyg samtidigt på Atlanten. Sammanlagt genomfördes 650 transporter i konvojform under kriget - en gigantisk transportverksamhet. Som exempel kan nämnas att till dåvarande Sovjetunionen fraktades fram till mars 1944 4700 stridsvagnar, 230 000 militära fordon jämte 33 000 jeepar förutom mycket annat.

De flesta handelsfartygen, som sänktes, var brittiska. Den brittiska handelsflottan förlorade hälften av sitt tonnage, cirka 1700 fartyg, och omkring 34000 sjömän omkom. Men också drygt 300 norska handelsfartyg sänktes motsvarande 25 % av den norska handelsflottan. Norge ställde hela sitt handelstonnage till de allierades disposition från 1940 - inalles ungefär 1200 handelsfartyg. Under Slaget om Storbritannien, som ägde rum från april till november 1940, transporterades till exempel 40 % av Royal Air Force behov av drivmedel på norska kölar från Persiska Viken till England.

Tyskland disponerade vid krigsutbrottet 57 ubåtar och hade vid krigsslutet ungefär 400 st. Sammanlagt sänktes 781 tyska ubåtar av allierade fartyg och flygplan under kriget. Siffrorna pekar på att nästan 1200 ubåtar producerades i Tyskland under krigsåren - en imponerande industriell prestation. De 20 mest framgångsrika ubåtarna genomförde i medeltal 10 uppdrag var och sänkte i



Tyska ubåten U 123 av typen IXB

medeltal ungefär 4 handelsfartyg per uppdrag. Kulmen på ubåtarnas sänkningar av handelsfartyg inträffade våren 1943. Den tyska ubåtsledningen hade succesivt under 1941-1942 utvecklat en taktik som innebar att ubåtarna angrep en konvoj i grupp snarare än individuellt. Taktiken kallades för "vargfloktaktiken" och innebar att en lokaliserad konvoj beva-

kades från alla sidor av tillströmmande ubåtar i u-läge. När tillräckligt många ubåtar befanns sig runt konvojen startade anfallet samtidigt med alla ubåtarna ofta i ytläge. Vapeninsatsen kunde då kraftsamlas mot konvojens mitt där de mest värdefulla handelsfartygen befann sig. Men ytläget gav också möjlighet att bekämpa flera handelsfartyg under förhållandevis kort tid. Efter anfallet

intog ubåtarna u-läge för att försöka undkomma eskortfartygens bekämpning med sjunkbomber och ubåtsjaktrakter (s.k. Hedgehogs).

Under 1942 försågs de allierade eskortfartygen och spaningsflygplanen med utrustning för lokalisering av tysk radiosändning på kortvågsbandet (s.k. Huff Duff, en förvanskning av High Frequency Direction and Finding). Efter sammanställning av flera enheters observerade riktningar av sådan kortvågssändning kunde ubåtars positioner bestämmas och motåtgärder planeras. Radiotrafik mellan tyska ubåtar var nödvändigt för att samordna anfall mot konvojer i de tidigare nämnda vargflockarna.

I mitten av 1943 ändrades förutsättningarna för ubåtarnas uppträdande än mer påtagligt. De allierade eskortfartygen och spaningsflygplanen hade då blivit utrustade med radar (radio detection and ranging). Möjligheten att förflytta sig i ytläge och att använda periskopet blev mer riskfyllt än tidigare. Även de allierades förmåga vid samma tidpunkt att kunna dekryptera den tyska krigsmaktens radiotrafik inklusive den tyska ubåtsledningens anvisningar över radio till sina ubåtar spelade in – den kända brittiska forceringen av det tyska Enigmakryptot. Just denna förmåga anses ha förkortat kriget med flera år. Antalet sänkningar minskade och antalet oskadliggjorda ubåtar började öka som indikeras i tabellen nedan.

År	Antal sänkta allierade handelsfartyg	Antal sänkta tyska ubåtar
1939	165	9
1940	563	24
1941	501	35
1942	1322	87
1943	582	244
1944	243	249
1945	98	120



75 % av de tyska ubåtarna oskadliggjordes av Storbritannien och samarbetande nationer. Amerikas Förenta Stater kom med i kriget sent 1941 och sänkte under tiden fram till krigsslutet 1945 de övriga 25 % av de tyska ubåtarna. Antalet eskortfartyg var under hela slaget om Atlanten otillräckligt. Enligt den norska minnesboken hade de allierade 1943 som mest 880 eskortfartyg. Av dessa var merparten korvetter och trålare ombyggda för eskort och ubåtsjakt. Den totala förlusten av eskortfartyg uppgick till cirka 20 % varav många föll offer för tyskt stridsflyg.

Dåtidens spaningshjälpmedel bestod av hydrofon (s.k. asdic), radar och kortvågsspejl på eskortfartygen och radar och kortvågsspejl på spaningsflygplanen. De tyska ubåtarna hade hydrofon som sitt viktigaste spaningsmedel men även utrustning för radiopejling. De försågs så småningom med radarvarnare för att kunna lokalisera allierad radarsändning men utrustningen verkar ha fungerat

bristfälligt. En ubåt kunde lokalisera ett snabbgående eskortfartyg på typiskt cirka 18 km med sin hydrofon. Ett eskortfartyg kunde lokalisera en ubåt på typiskt cirka 3 km med sin hydrofon och på cirka 2,5 km med sin radar mot ubåten periskop och 8-10 km mot en ubåt i övervattensläge och ännu längre med kortvågsspejl mot ubåten kortvågssändning - utan att kunna mäta avståndet. En intressant information, som kommer fram i minnesboken, är att tyskarna redan under kriget prövade olika typer av beläggningar på sina ubåtar för att reducera eskortfartygens hydrofonräckvidd - ett tidigt exempel på smyganpassning.

Hur deltog då den norska marinen under Slaget om Atlanten?

Efter den tyska invasionen av Norge 1940 överfördes ett 20-tal örlogsfartyg till Storbritannien. Med dessa följde besättningarna om totalt 400 man. Samma år övertog Storbritannien 50 äldre amerikanska jagare. Efter kompletterande utrustning överfördes fem av dessa till den norska marinen. 1942 övertog den norska marinen två moderna brittiska jagare av förbättrad Hunt-klass. Under 1940-1944 övertog den norska marinen som lån härutöver 7 korvetter från britterna. Dessa genomförde tillsammans 80 anfall mot tyska ubåtar varav 7 sänktes och 15 skadades allvarligt.



Den norska korvetten K-208 Montbretia, sänkt 1942

Vid krigslutet var personalstyrkan i den norska marinen ungefär 4000 man. Ökningen kunde ske genom att personal

från handelsflottan, både befäl och sjömän, överfördes till den norska marinen. Totalt förolyckades nästan 1000 personer. Den norska marinen och den norska handelsflottan medverkade utan tvekan framgångsrikt till att kriget i Europa kunde avslutas våren 1945. Uppoffringarna i materiel var betydande och förlusten av mänskligt liv var naturligtvis mycket smärtsamt.



In Memoriam



Börje Svaleklöv

Börje var medlem i många år i vår förening. Han var även styrelsemedlem under några år under 90-talet och var ledamot under 8 år i början av 20-talet.

Börje erhöll Flottans Mäns ankarmedalj i silver 2017 som uppskattning för hans engagemang. Börje var allvarligt sjuk under några år och sade då upp sitt medlemskap 2008.

2013 ringde Börje till mig och sa att nu är jag tillbaka i livet och vill bli medlem igen i Flottans Män. Därefter deltog Börje med sin Berit i samtliga soppkvällar vi hade på Balder. De hade alltid ett särskilt bord som var speciellt avdelat för dem. Börje och Berit älskade våra sammankomster, det var den viktigaste aktiviteten de hade varje månad.

Vid LilleJul 2015 utsåg vi Börje till årets Flottans man. Den kvällen hade Börje och Berit tagit med sig en blomsteruppsättning som de överlämnade till styrelsen som tack för alla trevliga soppkvällar. Då visste inte Börje något om att han var utsedd till Årets Flottans man vilket kom som en mycket trevlig överraskning för honom. Börje och hans Berit var mycket viktiga för oss i Flottans Män, vi såg varje gång vi träffades att de tyckte om vår gemenskap och att de var uppskattade av oss.

Kjell



På sidorna 11 - - 34 har jag valt att med FM Kanslichef tillstånd publicera den marknadsföringsbrochyr för bokverket **"Vår marin 500 år"** som även går att hitta en länk till på FM hemsida under Aktuellt.

Där man även erbjuds möjlighet att beställa bokverket.

I FM Nynäshamn kan de som tidigare har anmält sig vilja att köpa bokverket anmäla endast om ni avbeställer. Övriga medlemmar som vill köpa meddelar Kjell Johansen senast 25 mars via mail, sms eller med brev.

För att kunna få med allt har anpassning till O´Hoj format varit nödvändig. De fonter som har användts i bokens/brochyrens texter har bytts ut, layout är ändrad.

För den som avser beställa boken rekommenderas att 1) söka via FM hemsida. 2) skriva in länken i er browser. 3) Klicka här. Du kommer då att få en mera korrekt bild av hur bokverket kommer att se ut.



OBS! Ej klickbar länk.

(<http://www.flottansman.se/uploads/forbundet/FM%20brochyr%2012-16.pdf>)

VÅR MARIN 500 ÅR

I EN SPECIALUPPLAGA FÖR DIG SOM
TILLHÖR FLOTTANS MÄN



UNDER DE SENASTE 200 ÅREN har livet i Örlogsflottan förändrats avsevärt. Förr i tiden var det sällan någon dans på rosor. Man fick vara glad om man fick dansa på däck vid midsommar med ombordbjudna damer. Hälsovården var inte heller så mycket att hurra för. Farsoter tog ofta en stor del av besättningen om den kom ombord.

Att tillhöra manskapet i pansarskeppen var inte så glamoröst men Sverigeskeppen, som imponerade på omvärlden var ryggraden i vår örlogsflotta, under flera decennier.

En omistlig styrka vars artilleri var det enda som kunde svara upp mot andra artillerifartyg av dignitet. Den brittiska Dreadnoughtklassens slagskepp hade dock 1906 gjort de flesta andra pansrade fartyg underlägsna. Att matcha dessa giganter var en omöjlighet för oss men en anpassad taktik och utnyttjande av snabba torpedbärande fartyg skulle kanske kunna vara en lösning på problemet.

Med jagarna kom en ny stil och »jagarchappar« med »jagarstuk« och »jagar veck« var tuffa grabbar. Stolta över att tillhöra besättningen på havets vinthundar, slagkraftiga och med stora fartresurser. Ubåtsmatroserna syntes ju inte så ofta men blev med tiden betraktade som en elit i idrottssammanhang när de dök upp. När de nya fartvidundren, motortorpedbåtarna, någon gång förtöjde vid pansarskeppen betraktades besättningen som något av marsmänniskor, bohemer och sjörövare och deras farkoster som »flygande tefat« har Prins Bertil berättat.

Det viktigaste för att ett skepp skall fungera bra och vid behov kunna besegra fienden är andan ombord. Att var man kan känna stolthet och yvas över att tillhöra en kamratkrets som han kan lita på när det gäller. Kvinnor ombord ansågs länge föra med sig otur ombord men i våra dagar har även den sista bastionen – ubåten intagits.

De senaste 200 åren och i synnerhet de senaste decennierna som dokumenteras med unikt bild- och textmaterial är berättelser och redogörelser som aldrig tidigare publice-rats. För de som själva trampat örlogsdäck kan det säkert bli en trevlig nostalgitripp och för andra en lika intressant läsning.

För de landkrabbor som aldrig tänkt på att kaffe och bananer inte växer nästgårds eller trott att bensinen tillagas på bensinstationen kan det vara bra att förstå att utan marina stridskrafter står vi oss slätt vare sig hotet kommer från terrorister eller ovänligt sinnade nationer. Det svenska samhället är sårbarare än någonsin tidigare sedan »just in time« blivit allas lösning på likviditets- och lagrings problem. Mer än 90 procent av vår import och export kommer sjövägen.

Under 500 år har Marinen försvarat våra kuster och sjöförbindelser. När de marina stridskrafterna reducerats har undergången, som 1808–1809, varit nära men när de imponerat på omvärlden har svenskarna kunnat sova lugnt.

Bokverket »Vår Marin 500 år« är ett vittnesbörd om detta och den enastående utveckling av fartygsmaterielen som ägt rum, uppbyggt på århundradens kunskaper och erfarenheter. Livet i Marinen har inte alltid varit en dans på rosor. Berättelser om livet ombord – både sorgesamma och glädjande sådana – gör boken lättläst och gripande.



I »Vår Marin 500 år« medverkar några av de allra främsta inom sina gebit i Marinen vilket borgar för en initierad och vederhäftig redogörelse. Endast de som själva upplevt livet inom skeppsbord eller på en enslig kobbe vid havet kan berätta om livet i vår marin. De berättelserna är sannskyldiga vittnesbörd från en tid fylld av både glädje och sorg men präglade av det goda kamratskapet som man bär med sig för resten av livet. I bokverket »Vår Marin 500 år« får du sanna och verkliga berättelser om en tid som flytt och den som är i dag – kunskap för att möta en oviss framtid.

Claes-Göran Dahl



Claes-Göran Dahl, huvudförfattare och redaktör för »Vår Marin 500 år«, har tjänstgjort i de flesta typerna av örlogsfartyg från 1964 samt under mer än 50 år skrivit om Marinen och medverkat i ett fyrtiotal svenska och utländska skrifter som *Warships international* och *Sveriges flotta*.

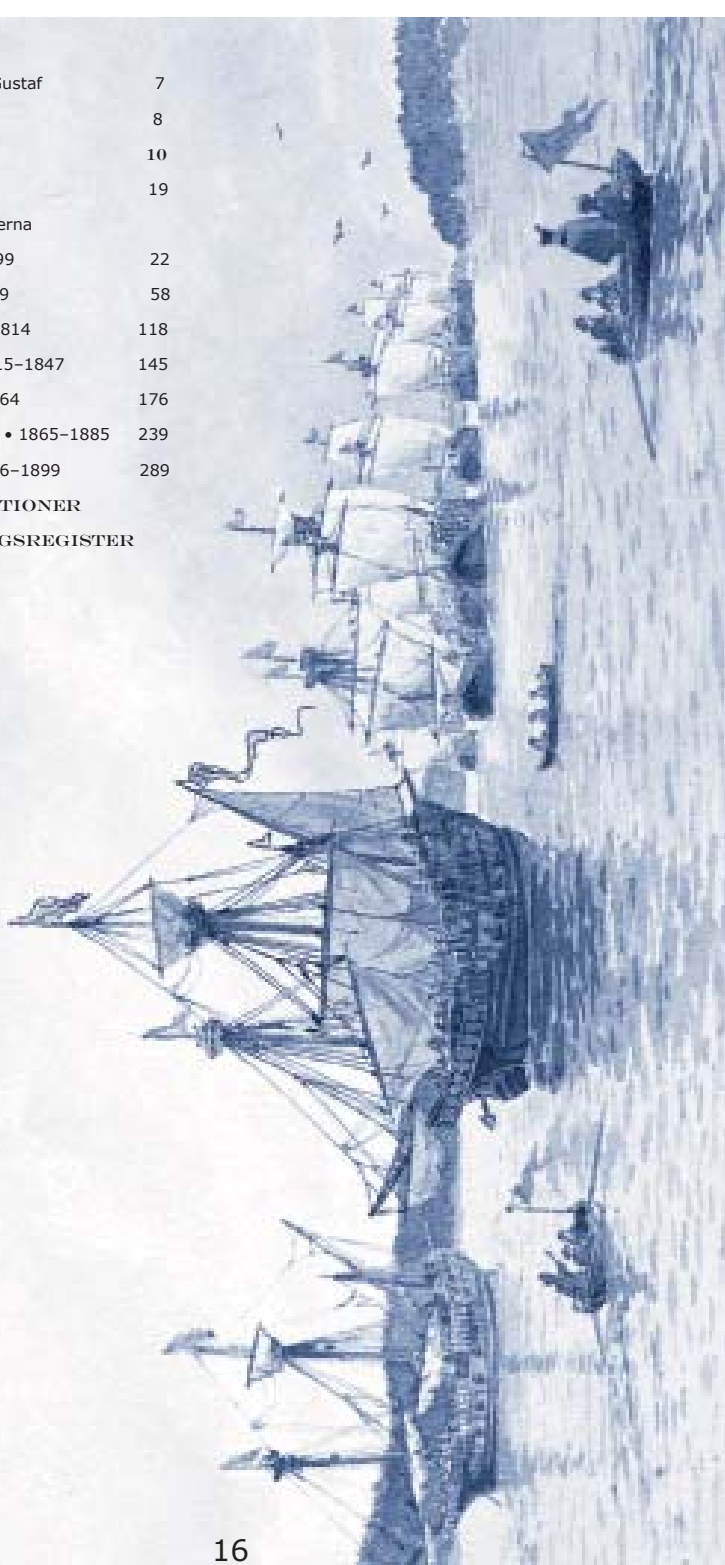
Det är vi som är Marinen





Innehåll

Förord av H.M.K. Carl XVI Gustaf	7
Örlogssång	8
INLEDNING	10
Förhistoria	19
Från Vasatiden till den moderna tidens inledning • 1522–1799	22
I stormens öga • 1800–1809	58
Stormen bedarrar • 1810–1814	118
I stiltje och dödvatten • 1815–1847	145
Åska på avstånd • 1848–1864	176
Ett moln av ånga på himlen • 1865–1885	239
En sjövind blåser upp • 1886–1899	289
FÖRFATTARPRESENTATIONER	
PERSON- OCH FARTYGSREGISTER	



I stormens öga

1800-1809

*Söner av ett folk, som blött,
På Narvas hed, på Polens sand, på Leipzigs
slätter, Lützens kullar, Än har Finlands kraft
ej dött,
Än kan med oväns blod ett fält här färgas
rött!
Bort, bort, vila, rast och fred!
En storm är lös, det ljungar eld och fältkano-
nens åska rullar; Framåt, framåt led vid led!
På tappre män se tappre fäders andar ned.*

*Ädlaste mål
Oss lyser på vår bana;
Skarpt är vårt stål
Och blöda är vår vana.
Alla, alla käckt framåt!
Här är vår sekelgamla frihets sköna
stråt.
Runeberg, »Björneborgarnas marsch«*

FRANSKA REVOLUTIONEN 1789 orsakade en lång tid av oro och krig -»revolutionskrigen«, senare kallade »Napoleonskrigen«, som varade från 1792 till 1815. För Sveriges del var det främst förhållandet till Ryssland, Syrbritannien, Frankrike och Danmark som var av betydelse. I ena stunden samarbetade Sverige med Danmark, i nästa med Ryssland. I sulskedet av de krig som Sverige drogs in i blev Storbritannien Vår enda allierade. Finska kriget som inleddes utan formell krigsförklaring förde Sverige till undergångens rand och avslutades med den hårdaste fred landet någonsin tvingats till. Sverige var inte längre en stormakt utan hotades av att få dela Polens öde. Detta skulle leda till revolution även i Sverige -dessbättre ännu en oblodig sådan.

I Europa inleddes 1800-talet med ett antal mer eller mindre oheliga allianser. Kolonialiseringen av områden »overseas« fortsatte. I Amerika var en ny stormakt, som inkorporerade allt större landområden, under upp-segling och det påverkade i allt högre grad länderna i Europa. »Det långa 1800-talet« myntades av den brittiske historikern Eric Hobsbawm som ser perioden från 1789 till 1914 som en sammanhängande epok präglad av revolution, imperialism och kapitalism.

1800-talet är en omvälvande tid i världen. Ångans intåg förändrade historiens gång på ett sätt som saknar motstycke för människans levnads-betingelser. För Sveriges del var det en brydsam tid. En av de mest traumatiska händelserna i vår historia inträffade då hela den östra rikshalvan hamnade i klorna på den ryske björnen. De händelser som föregick den efterföljande hårda freden i Fredrikshamn kom under lång tid framöver att

.....



Albert Edelfelts berömda målning av Björneborgarnas trumslagarpojkar. Edelfelt, född i Borgå 1854, illustrerade många av Runebergs dikter.

Stormen bedarrar

1810–1814

*Farväl, du Sveas värn, farväl du Hjeltars land!
Se, Bottnens bölja för vår gråt intill din strand!*

—
*Välan, en högre makt Nationers öden väger.
Gråt, Svea vad du mist; men skydda hvad du äger.
Från Sundets strand längst upp till fjällhög Nord,
Der Lappen flyttar kring sin frihet och sin hjord,
Hvad skogbekrönta berg, hvad fält med skördar prydda!
O, älska vi vårt land, nog ha vi land att skydda.
Låt, Svea, dina berg fördubblad ge sin skatt,
Låt skörden blomstra opp i dina skogars natt;
Led flodens böljor kring som tända undersåter,
Och inom Sverges gräns eröfra Finland åter!*

Esaias Tegnér, »Svea«, 1812

EFTER DET OLYCKSALIGA kriget var Sverige en slagen nation vars frihet och oberoende hängde på en skör tråd. Det lilla som fanns kvar av Sveriges stridskrafter och militära förråd skulle koncentreras till en centralfästning tills militär hjälp anlände utifrån. Det var den militära huvudtesen. Som Tegnér skaldar: *Gråt, Svea vad du mist; men skydda hvad du äger.*

Försvarsfrågan kom under decennier föröver att dominera hur de begränsade resurser som kunde anslås skulle användas. Huvuddelen av flottans försvarsanslag gick till att underhålla fartyg som ruttnade bort och aldrig mer skulle få vind i seglen. Ju längre tiden led desto mindre blev Örlogsflottan och Skärgårdsflottan.

Att det stora hotet nu fanns i ost var uppenbart och de flesta av de tongivande i rikets ledning tycks ha varit övertygade om att den brittiska linjeflottan skulle komma till vår undsättning trots att det inte fanns några som helst garantier för det. Ett politiskt hattrick som vi känner igen från våra dagar. Den svenska krigsmakten bestod av fyra huvuddelar; Armén, Örlogsflottan, Arméns flotta och fästningarna, varav de flesta var kustfästningar. Linjeflottan bestod av linjeskepp med stor uthållighet till sjöss

SVEA, som Esaias Tegnér skrev redan 1812, har av de skriftlärderna ansetts vara det mästerverk som gav honom en obestridd plats på parnassen även om många av de verk som följde senare inte heller går av för hackor.

och kapacitet att bära tung bestyckning samt fartyg avsedda för kryssartjänst och underhållsfartyg av olika slag. Under den stora uppbyggnaden av Örlogsflottan under den gustavianska eran hade arbetet forcerats genom att virke som ännu inte hunnit torka använts. De linjeskepp och fregatter som byggdes kunde därför förväntas få kortare tid »på linjen«. De större kryssarna, fregatterna, byggdes för att vara snabba och bestyckades med medelsvårt artilleri. För uppträdande i skärgårdarna fanns Arméns flotta (till 1823 officiellt benämnd Arméns flotta).



MHS Victory i Karlskrona. För om henne linjeskeppet *Dristigheten*.
Målning av Christer Hägg.

Fregatten *Eugenies* världsomsegling

Eugenie var ett nytt fartyg av beprövad cert med erfarenheter från *Carlskronas* sämre stabilitet hade tagits tillvara när hon konstruerades. *Carlskronas* cert hade från början alltför hög rigg vilket kan ha bidragit till undergången. Efter nio års byggnation levererades *Eugenie* 1846. I maj samma år utrustades den nya fregatten för en jungfruresa under sommaren följd av en längre seglats till Medelhavet med beräkning återkomst först under påföljande sommar.

Bland de 16 officerarna fanns den 17 år gamle premiärlöjtnanten Oscar Fredrik, hertig av Östergötland. En ovanligt hög grad för en sjuttonåring! En »shake down cruise« i Nordsjön skakade både mast och rigg så ordentligt att prinsens svit drog en lättnadens överlevnadssuck när fartyget styrde in i Köpenhamn. Efter uppehållet i Köpenhamn startades resan mot Medelhavet den 17 september med 42 stora kistor innehållande allehanda alster från Svenska slöjdföreningen samt ett par tunnor med smidd spik. Det var ett första försök att med »långresefartyg« stödja svensk export som sedan blev regel och ett mycket uppskattat inslag – inte minst hos mötande representanter för svenska företag i utlandet.

Den fortsatta seglatsen gynnades av goda förutsättningar att pröva hennes sjöegenskaper och när det blåste dom värst krängde hon 43 grader. Spiken gick åt som smör i solsken men slöjdprodukterna rönt föga intresse. Väl framme i Pireus anslöt briggen *Nordenskjöld* som skulle delta i expeditionen. År 1851 påbörjades rustningen inför den berömda världsomseglingen då *Eugenie* sammanträffade med det första svenska handelsfartyget som gjort en världsomsegling nämligen *Mary Ann av Luleå* som seglat i väg med full last från Stockholm.

Flottans officerskår innehöll inte längre så många som kunde anförtros ett så krävande befäl. Två tänkbara kandidater – Ulner och Puke hade befordrats till amiraler och var därför inte spelbara. Nej, valet av 2:a klassen Adolf Virgin var nog ganska självklart om man såg till vem som var mest meriterad och skaran av sjöofficerare med erfarenhet av att föra befäl i linjeskepp var snabbt utdöende. Efter de två nämnda stod han först i rullan med sin fullmakt från den 6 februari 1843.

TiS skriver 1853: »*skötandet af ett linjeskepp eller annat seglande fartyg, anses för det svåraste af en sjöofficers kall ...*«.

Kommendörkaptenerna och kaptenerna var lätt räknade och av Kapten Löjtnanterna uppges högst sex ha erfarenhet av tjänstgöring ombord i större fartyg!

Korvetten *Lagerbjelke*, som senare skulle åtfölja *Eugenie* till La Plata för att där detacheras och segla hem via St. Barth ställdes under befäl av prins Oscar, nyutnämnd kapten, för en första sommarexpedition i europeiska farvatten innan befälet övertogs av kapten C E Engelhart.

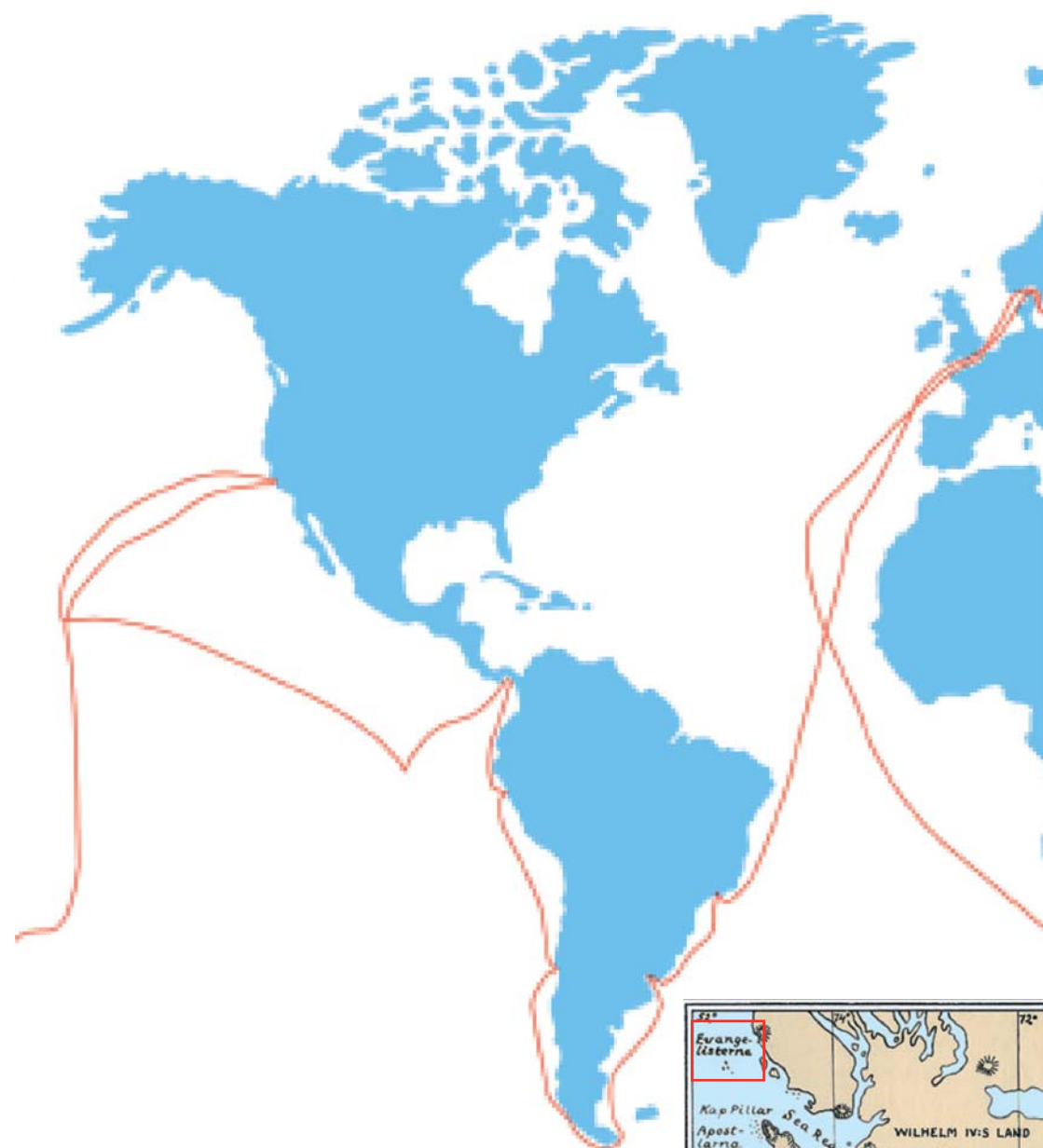
Fregatten Eugenie

Den välkända bilden på nästa sida, ett av Jacob Häggs många mästerverk, föreställer fregatten *Eugenie* efter den ovanligt djärva genomseglingen av »the first Narrow« i Magellans sund sedan hon lyckats slå sig förbi Cape Froward efter flera dagars misslyckade försök. I regn och storm, med revade undersegel och två eller tre revade märssegel genomfördes 35 stagvändningar mellan klockan två på natten till 19 på kvällen den 7 februari 1852 innan hon kunde kryssa förbi udden och därefter för första gången visa den svenska örlogsflaggan i Stilla Havet.

Genomseglingen hade totalt tagit elva dygn vilket var ett nytt rekord. Fartygschefen Christian Adolf Virgin var en varm förespråkare för linjeskeppen och hade engagerat sig hårt i den pågående debatten mellan stora och lilla flottan.

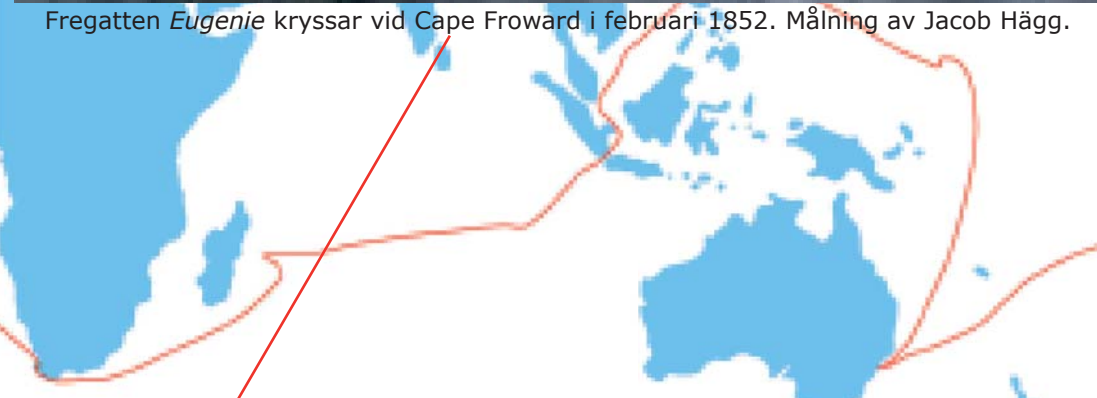
Kabelarium avskaffas

Inför den långa seglatsen utrustades *Eugenie* med en del nymodigheter. Det gamla ankarspelet, som krävde att kättingen togs hem med en grov rundsplitsad tross kallad kabelarium, ersattes av ett nytt med en tandkrans för kättinglänkarna. Undervattensroppen fick ny förhydnings och ovanpå den lades plåtar från England respektive Avesta för att utröna vilken som var bäst. Ny koppartråd från stortoppen till kopparförhydnings installerades. Några temporära hytter byggdes för läkare och skeppspräst med flera.





Fregatten *Eugenie* kryssar vid Cape Froward i februari 1852. Målning av Jacob Hägg.

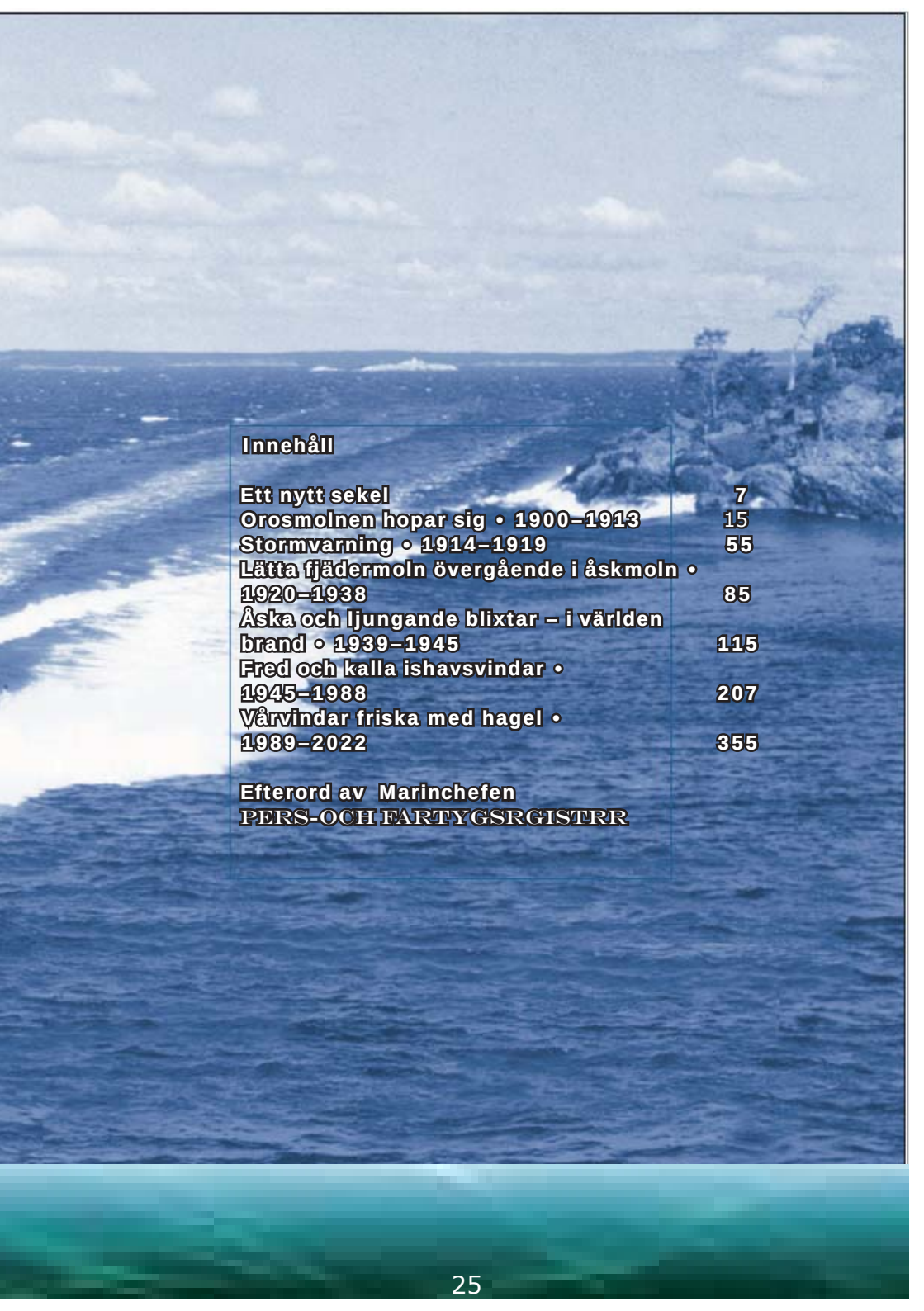


Evangelisterna är fyra klippor i sundets västra inlopp där Stilla Havets dyning och strömmen genom sundet samverkar till att göra det till den farligaste delen av passagen.

I J. A. Micheners »Hawaii« finns en dramatisk berättelse om hur en brigg med amerikanska missionärer på väg till Hawaii försöker runda Hornet, drivs tillbaka och sedan efter outhärliga vedermöror och många veckors segling lyckas ta sig igenom sundet och passera Evangelisterna med minsta möjliga marginal. Befälhavaren blev kristen på kuppen.

Kap Virgenes (K.V.), omtalad i Jules Vernes bok »Fyrtornet vid världens ände«.





Innehåll

Ett nytt sekel	7
Orosmolnen hopar sig • 1900–1913	15
Stormvarning • 1914–1919	55
Lätta fjädermoln övergående i åskmoln • 1920–1938	85
Åska och ljungande blixtar – i världen brand • 1939–1945	115
Fred och kalla ishavsvindar • 1945–1988	207
Vårvindar friska med hagel • 1989–2022	355

Efterord av Marinchefen
PERS-OCH FARTYGSREGISTR



Stormvarning

1914 - 1919

»Det skall aldrig kunna sägas, att en svensk konung förgäves vänt sig till sitt folk, när han icke skytt att själv träda fram, då det gäller rikets vidmakthållande och vården om dess höghet.«

»Följ och stödj mig därför allt framgent!«

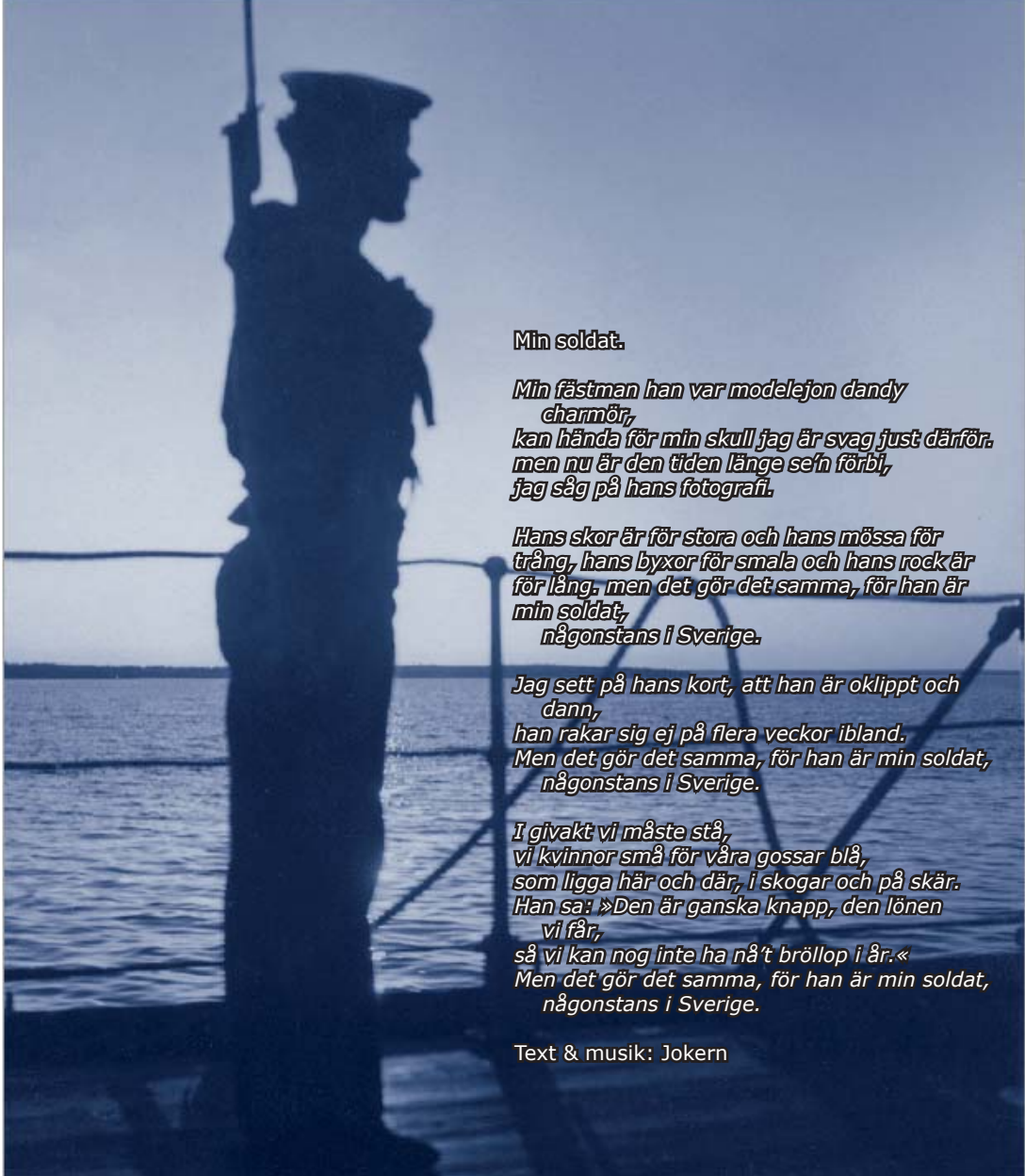
Gustaf V:s borggårdstal

INLEDNINGEN PÅ DET tjugonde seklet hade varit nog så dramatisk: Unions krisen 1905, Amaltheadådet 1908, storstrejken 1909 och därtill ecklesiastikminister Fridtjuf Bergs stafningsreform! 1911 hade en civil sjöförsvarsminister tillträtt för första gången.

Ett hänfört folk hade sett kronprins Gustaf hemföra prinsessan Victoria från Tyskland år 1881. En viljestark kvinna som skulle skriva in sig i Sveriges historia. Hon var nära släkt med den tyske kejsaren så att det svenska kungahuset hade starka band till Tyskland behövde ingen sväva i tvivelsmål om. Victoria var dessutom hedersöverste vid Stettiner Füsilieregemente nr 34, »Königin von Schweden«, med anor från den svenska tiden och de tre kronorna på sina axelklaffar. Hon spelade som vi sett en ledande roll när föreningen Sveriges Flotta grundades 1906.

Den svenska örlogsflottan, som enligt ett första meddelande från föreningen alltsedan Gustaf Vasas dagar räknats som den fjärde eller femte bland världens örlogsflottor, hade nu fallit tillbaka till under det tionde rummet. Inte heller handelssjöfar-ten kunde betecknas som särskilt betydande. Att föreningens verksamhet kan »blifva af den största betydelse, därpå lämna de resultat, som den tyska Flotten-Verein i sitt land ernått, ett talande exempel« fortsatte meddelandet.

En tysk tidning skrev att Sverige för sitt anseende är beroende av sin styrka i Östersjön. Att Sverige i händelse av en konflikt skulle sluta upp på tysk sida tycks för många ha varit en självklarhet. Man skall då ha i åtanke att den stora faran fanns i ost och att Royal Navy inte längre kunde förväntas uppträda i Östersjön.



Min soldat.

*Min fästman han var modelejon dandy
charmör,
kan hånda för min skull jag är svag just därför.
men nu är den tiden länge se'n förbi,
jag såg på hans fotografi.*

*Hans skor är för stora och hans mössa för
trång, hans byxor för smala och hans rock är
för lång, men det gör det samma, för han är
min soldat,
någonstans i Sverige.*

*Jag sett på hans kort, att han är oklippt och
dann,
han rakar sig ej på flera veckor ibland.
Men det gör det samma, för han är min soldat,
någonstans i Sverige.*

*I givakt vi måste stå,
vi kvinnor små för våra gossar blå,
som ligga här och där, i skogar och på skär.
Han sa: »Den är ganska knapp, den lönen
vi får,
så vi kan nog inte ha nå't bröllop i år.«
Men det gör det samma, för han är min soldat,
någonstans i Sverige.*

Text & musik: Jokern

Åska och ljungande blixtar -världen i brand

1939–1945

Varen svenske, visa besinning ...

Vår beredskap är god.

Landsfadern Per Albin Hansson i ett tal på Skansen till Sveriges folk den 27 augusti 1939

ARET 1939 VAR ETT HÄNDELSERIKT ÅR på många sätt innan det annalkande kriget kom att dominera bilden och efter den 1 september skulle världen aldrig bli sig lik igen. Olle Tandberg, i blåkrage, blev europamästare och den lille sluggern Pelle Svanslös kom ut för första gången. »Borta med vinden« hade världspremiär liksom Kar de Mummas nyårsrevy »Honnör för 39«.

Världen hade just räddats undan ett nytt krig – trodde man – när Chamberlain viftade med sin lapp och deklarerade »Peace for our time«! (ett uttryck från böneboken). Winston Churchill var misstänksam men ingen ville lyssna på honom och Hitler kallade honom krigshetsare.

När Hitler i mars tog resten av Tjeckoslovakien närmade sig sanningens minut.

Den 3 september sammanträffade Churchill med premiärminister Chamberlain som erbjöd honom att bli First Lord of the Admiralty; marinminister. Klockan 6 påföljande morgon var han tillbaka i sitt gamla rum som han lämnat ett kvartssekel tidigare och Royal Navy nåddes av signalen: »Winston is back!« Han skulle förr än han nog själv anat flytta in efter Chamberlain på Downing Street 10.

Vid krigsutbrottet höll statsminister Per Albin Hansson ett radiotal till svenska folket där han förklarade att främsta strävan var att hålla nationen samlad kring en politik som undvek utrikespolitiska förvecklingar. Samtidigt beordrade regeringen »förstärkt försvarsberedskap«, FF, vilket för Marinen och Flygvapnet betydde full mobilisering.

Bo Westins dagbok ger oss en bild av hur det annalkande kriget tedde sig på förbandsnivå i Marinen under dessa oroliga dagar.



Jagarepoken

Den nya fartygstyp som konstruerades för att kunna jaga ifatt och förstöra torpedbåtarna (jfr eng. »Destroyer«) vid sekelskiftet 1800–1900 utvecklades till en mycket användbar typ och under Första världskriget byggdes 283 stycken jagare i Storbritannien, 101 i Tyskland, 55 i USA och 30 i Ryssland.

Standarddeplacementet ökade under mellankrigsåren till 2 500 ton då Storbritannien byggde 103 jagare och Italien 67.

Under Andra världskriget färdigställdes 409 jagare i USA, 138 i Storbritannien och 18 i Tyskland. De flesta var då av en större typ medan den mindre jagartypen övergick till att bli fregatt. På bilder från de uppbringade italienska jagarna sida vid sida med de brittiska ser man att de senare är minst dubbelt så stora. Jagarnas stora användbarhet framgår av att när Churchill vände sig till presidenten i USA med begäran om hjälp så var det just jagare han ville låna.

Jagarepoken i Sverige varade i 80 år och under den tiden ökade jagarens deplacement kontinuerligt. Epoken avslutades den 1 oktober 1982 då jagaren *Småland*, det sista övervattensfartyget med ubåtsjaktutrustning, utgick ur organisationen. Otroligt nog var det samma dag som ett ubåtsperiskop iaktogs vid Musköanläggningen och den stora ubåtsjakten i Hårsfjärdsområdet drog igång.

De första jagarna var de i England byggda *Mode* och *Magne* som därefter under hela

epoken följdes av svenskbyggda jagare, bortsett från »Italienjagarna«. Den första serien omfattade *Wale*, *Ragnar*, *Sigurd* och *Vidar* bestyckade med 7,5 cm kanoner och fyra 57 mm pjäser. Som den uppmärksamme läsaren kunnat se var särskilt *Vidar* inblandad i många händelser varav vi endast kunnat återge några. *Torsten Hagman*, mest känd i samband med hemfärden för de inköpta Italienjagarna, var som *FC Vidar* vid jultid 1939 på väg mot Landsort i hårt väder och nedsatt sikt. I sista minuten hördes bränningarna föröver och genom att slå full back lyckades han rädda jagaren från en säker undergång. Besättningen fick den julen vid ÖVS en särskilt förstärkt kronportion.

De följande *Hugin* och *Munin* fick turbinmaskiner som gav en något högre fart och större aktionsradie, *Wrangel* och *Wachtmeister* fick bara fyra 7,5 cm kanoner men gjorde 34 knop. Utomlands hade jagarna vid den tiden fått avsevärt större deplacement bortsett från de tyska motsvarigheterna som dock officiellt benämndes stora torpedbåtar. När *Ehrensköld* och *Nordenskjöld* levererades 1927 med ett deplacement på 940 ton hade brittiska och polska motsvarigheter ett deplacement på runt 1500 ton. Från och med dessa jagare var dock de svenskbyggda jagarna bestyckade med 12 cm pjäser. Italien byggde långa serier av stora torpedbåtar och jagare. Benämningarna i marinkalendrarna varierade under åren och de två minsta jagarna av Spicaklass, *Romulus* och *Remus*,

Jagare typ Öland

Byggd vid Kockums i Malmö. Sjösatt den 15 dec 1945, levererad 5 dec 1947, utrangerad 1978. Levererad i samma klass *Uppland* 1949 från ÖVK.

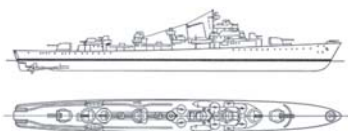
Deplacement 1 880/2 250 ton

Dimensioner 107,0/111,8 x 11,2 x 3,4 m

Maskineri 2 de Laval vxl ångturbiner, 44 000 hk, 2 oljepannor. Fart Kontrakterad fart 35 knop med två propellrar.

Bestyckning fyra 12 cm kan M/44 i två dubbelörn, sju 40 mm lvakan M/36, i tre dubbel- och ett enkellavettage. 8-20 mm lvakan M/40, 6-53 cm TT M/30-43 i trippelställ. 2 sjbf M/44, 2 sjbk M/33. (Möjlig vapenlast 60 sjb M/33, 40 minor, samt torpeder i skrå på däck.)

Besättning 231 man



Malmö

JAGARVISAN

*Hör maskinernas dova sus och
vattnets plaskande brus.*

*När jagarna ila på havet omkring att
spänna kring fienderna sin ring.*

Hallå! Vad ha vi väl där?

Fientliga slagskepp det är. Gören

genast klar var tub och torped,

passen på vid kanonerna med! Ah! Vi

älska den starka

vibrationen,

när divisionen

till anfall rusar!

Fast av strålkastarljusen starkt

omgjutna

och skarpt beskjutna

vi störta fram.



Jagarflottiljen i samtidig gir styrbord. Närmast jagaren Uppland, MPD.

som köpes i Italien var länge klassade som stora torpedbåtar i hemlandet. »Klasjagarna« följde så ett språng i utvecklingen med »stadsjagarna« som kunde nå farter runt 40 knop tack vare överhettad ånga. Göteborg, den första i den nya serien, som skulle visa sig mycket lyckad, sjösattes 1935. Med ny teknik kunde maskineriet leverera tillräckligt med kraft för en toppfart av 41 knop. En mycket hög fart för så stora fartyg vid denna tid och endast överträffad av en fransk klass större jagare. Leve-ranserna av de sista enheterna; jagarna *Gävle* respektive *Norrköping* skedde 1941. De kustjagare av Modeklass som levererades 1942 kan närmast jämföras med den italienska Spicaklassen och norska *Sleipner*. Efter jagarolyckan gällde det att snabbt bygga ersättare för de förlorade jagarna och endast mindre ändringar gjordes i ritningarna. Till följd av ökad svetsanvändning fick en del skeppsbyggnadstekniska omkonstruktioner göras men i stort kunde de gamla ritningarna användas. Arbetsritningarna gjordes vid Götaverkens marinkontor i samverkan med Marinförvaltningens ingenjörer. Till 95 procent upphandlades ingående material och komponenter genom Marinens Nybyggnadscentral i Göteborg,

som under ledning av mariningenjör Harald Qvistgaard också fungerade som kontrol-lanter av bygget. När Qvistgaard med pas-serande av alla marindirektörer utsågs till marinöverdirektör 1942 (och senare gd i ÖEF) blev förste mariningenjör Oldenburg chef och biträdde av mariningenjörerna Ingvar Jung samt Gösta Kaudern. Chefen för Götaverken Hugo Hammar engagerade sig i projektet för att göra jagarna så bra som möjligt och för att få ner byggnadstiden. Mest påfallande till det yttre var att kryssaraktern ersattes med tvärskuren akterspegel. Uppställningen av 12 cm kanonen ändrades för att öka bestrykningsvinklarna och fyra luftvärnspjäser M 40/36 tillkom. De svenska jagarna var dock fortfarande relativt små i förhållande till stormakternas men utmärkta som eskortfartyg. Den första jagaren i serien döptes till *Visby* och gick av stapeln vid Götaverken den 16 oktober 1942. I samma månad sjösattes systerfartyget *Sundsvall* och då höll statsminister Per Albin Hansson det ofta citerade talet: »så länge Sverige behöver ett försvar behöver det också en örlogsflotta«. Jagarna var noterade för en fart av 39,3 knop.



Jag växte upp i Vänersborg där mitt intresse för båtologi, dvs. fotografering av fartyg eller shipspotting väcktes. Jag fotograferade mängder av fartyg och bl.a. även ubåten Hajen när hon låg vid kaj i Vänersborg, den enda ubåten som mig veterligen gått upp i Vänern. Är även medlem i Klubb Maritim och samlar på foton av i stort sett alla svens-ka frakt- och örlogsfartyg. Det kommande bokverket kommer att vara »marinbibel« för alla intresserade av militär- och fartygshistoria. Förefaller även som mitt intresse för fartygens tekniska prestanda och historia blir väl tillgodosett i bokverket.

Jan-Erik Andersson, Skummeslövsstrand



Jag har tjänstgjort på Marinbasen, Första ubåtsflottiljen och nu tillfälligt på Högkvarteret där jag fått möjlighet att tjänstgöra i operation Irini i Italien. Där ska olika kulturer och organisationer från olika länder samarbeta för att lösa samma uppgift, vilket ställer höga krav på ledarskap och samarbetsförmåga.

Jag tycker det här bokverket är intressant. Det är viktigt att veta historien för att kunna förstå nuet och framtiden. Flottan består av många traditioner som är viktiga att förstå och som vi tar oss tid att påminnas om för att kunna blicka framåt och utveckla vår framtid.

Amanda Liljeqvist, Karlskrona



Vid mönstringen sökte jag flottan och hade tur. Signalist, 1980, provturskommandot Gbg. Gröntjänst på Trolle, Karlskrona. Vi testade patrullbåtar innan de levererades ut till förbanden. Min första tur som optisk signalist var en upplevelse och efter den hårda skolan förstod jag att det gäller att klä sig för hårt väder och gropig sjö även om det är soligt och lugnt inomskärs. Jag lärde mig sjövätt och att fungera i grupp och hur man som ledare behandlar medarbetare. Jag har fortfarande kontakt med kocken Strand. Vi ses när Rög-le spelar hemmamatch. Den här jubileumsboken är en häftig bok. Det finns något för alla – oavsett bakgrund och intresse.

Göran Bengtsson, Laholm



Jag har verkat i flottan hela mitt yrkesliv och varit trogen ubåtsvapnet hela tiden. Det var många spännande och hemliga uppdrag ombord på ubåt under ubåtsjakten och kalla kriget som har etsat sig fast i minnet. Jag har dessutom fått vara med om att bygga upp ett ubåtsvapen i Singapore under 15 år. Jag har även haft förmånen att vara projekt-ledare för det kommande jubileet »Marinen 500 år« fram till min pension.

Hela bokverket »Vår Marin 500 år« är intressant att läsa från pärm till pärm men även att ha som referensverk i framtiden. Personligen tycker jag den moderna historien ca 100 år tillbaka är mest intressant. Jag tror att studera historia är bra för all bildning, men från ett militärt perspektiv är det nyttigt att kunna förstå de stora skeendena och samhällets förändring.

Per-Erik Nyström, Karlskrona



»Det kommer att bli ett imponerande och mycket läsvärt översiktsverk, det är jag övertygad om. Verket står på en säker grund och öser ur rika källor och den omfattande litteraturen. Det ger en fin och mycket levande bild av utvecklingen av den svenska flottan och marinen sedan dess begynnelse med Gustav Vasa år 1522. Det kommer att bli ett populärvetenskapligt verk av hög klass. Jag kan varmt rekommendera stöd till utgivningen av detta storverk.«

Professor Kent Zetterberg
FÖRSVARSHÖGSKOLAN



Jag började redan som 2 kl sjöman 1956 och har sedan dess varit marinen och övriga delar av Försvarsmakten trogen under hela mitt liv, bland annat som chef för Muskö Örlogsvärv 1984–89 samt förvaltningschef och bataljonschef vid Ostkustens Marinkommando 1989–94. Min utbildning, yrkesfarenheter och det nätverk som jag varit en del av, har varit till stor nytta för mitt uppdrag som Förbundsordförande i Flottans Män. Uppdragen där innebär ett nära samarbete med Marinens olika delar, bland annat planeringen inför 500 årsjubileet 2022. Inför jubileet kommer ett bokverk över de 500 åren. Flottans Män har varit med och lämnat en del bidrag. Efter att fått se några avsnitt av vad som har färdigställts är jag mycket imponerad över kvaliteten såväl innehålls- som layoutmässigt. Det kommer att bli ett standardverk som jag tror många kommer att uppskatta.

Örjan Sterner, Täby



- UTKOMMER FEBRUARI 2022 -

Om bokverket »Vår Marin 500 år«

Utgiv av Attunda Skeppsförlag AB på uppdrag av Marinen med anledning av Marinens 500 års jubileum 2022. Utkommer februari 2022

INNEHÅLL Populärvetenskaplig beskrivning på 800 sidor av den Svenska Marinens historia, fartygs- och materielutveckling, organisation och förhållande till händelseutvecklingen i omvärlden, statsmakten och samhället. Innehållet är tänkt att intressera både den initie rade och den stora gruppen historiskt intresserade allmänheten. Rikt illustrerad med både bilder och teckningar.

HUVDFÖRFATTARE

Magnus Haglund 1522–1800
Claes-Göran Dahl 1801–2022

ARTIKELFÖRFATTARE

Flertal sakkunniga medverkar med artiklar inom olika specialområden och namnges vid respektive artiklar.

REDAKTÖR Claes-Göran Dahl

GRAFISK FORM Carl Åkesson

FORMAT OCH OMFÅNG 220x280 mm stående

Band 1 (1522–1899) 400 sidor Band 2 (1900–2022) 400 sidor

TRYCK Fyrfärgstryck som utförs i Sverige av TMG Stockholm.

BINDNING Linnetrådshäftas med hård pärm. Bokverket kan mot tillägg levereras i exklusiv box.

PAPPER 115 gr matt the Arctic från Grycksbo pappersbruk

MILJÖ Bokverket kommer att märkas med Nordiska Svanen samt FSC.

Bokverket måste förbeställas och det gör du via Riksförbundets kansli. OBS att Flottans Mäns version av »Vår Marin 500 år« kan endast köpas på detta sätt. Böckerna levereras fraktfritt till din lokalavdelning där de sedan hämtas ut. Priset för bokverket är 450:- inkl. moms Tillägg för exklusiv box 60:- inkl. moms

Attunda Skeppsförlag AB
Thomas Borggren 070-5556107
info@attundaskeppsforlag.se
www.attundaskeppsforlag.se

MARINSTUGAN

Marinstugan mår bra och klarar ut vintern bra ute på Muskö. Vi ser till stugan då och då.

En medlem har plogat upp vägen in till stugan så det går bra att köra in bilen på tomten.

Planeringen för renovering av Lillstugans tak är i full gång och "tak-gänget" ser fram emot jobbet framåt våren. Kanske man skulle ta detta i samband med vår vårfest? Vi får se hur det går med möjligheterna att samlas då.

Som vi alltid säger, stugan är som vanligt öppen för er medlemmar när som helst. Kom dit och trivs och känn av den marina miljön som vi alla gillar. Det är varmt o gött inne i stugan, kaffe smakar alltid gott, ta med eget kaffe.

Ring stugfogden Björn på 070-6363215 så får ni koden till larmet och han meddelar även var nyckeln finns.

Björn och Kjell

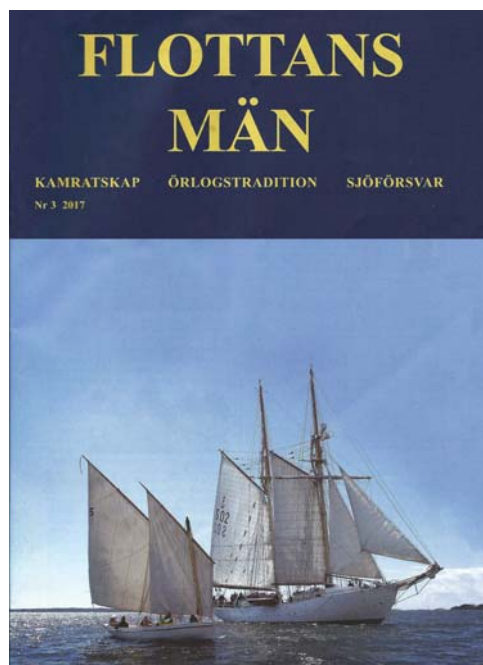


Ni är alltid att *Välkomna* besöka stugan

FLOTTANS MÄNS LOKALFÖRENING 11

I NYNÄSHAMN





*Vi tackar alla medlemmar
som har gett och ger bidrag till
tryckningen av tidningen
Flottans Män*

