

PEJLINGAR

Ön Vinga c:a 1000 m lång och 500 m. bred

Fyrens lysvidd:
47 km eller
25,5 nautiska mil



FÖRR, NU OCH FRAMTID

FRÅN FLOTTANS MÄN OCH BOJOR I GÖTEBORG

N:r 1-2016



FLOTTANS MÄN
KAMRATFÖRENING
FÖR ALLA SOM
TJÄNSTGÖR
ELLER
TJÄNSTGJORT
I MARINEN
CIVILT ELLER
MILITÄRT.
OM DU INTE ÄR
MEDLEM,
TA KONTAKT.
VI ORDNAR DET



FLOTTANS MÄN
GÖTEBORG
Örlogsvägen 6
426 71 V.a Frölunda
Tel. 031-29 07 23
www.flottansman.se

E-post:
flottansmangoteborg@telia.com



Seglingar med Falken

Ragnar Westblad berättar på sida 10

I detta nummer bland annat:

AKT SLAG

Redaktörens spalt
Sida 8

Sveriges Sjöfartsberoende.

Bo Rask
Sida 4-8

Mina marina minnen

Hans Diedricsson
sida 9

Seglingar med Falken

Ragnar Westblad
Sida 10-

Aktiviteter i Marinstugan

Ordföranden
Sida 14

Semester ombord

Torped-Nisse
Sida 15

Ventilen

Sida 15

Rapport från Maritiman.

Sida 16

Medlemssidor

Sidorna 17-20

ORDFÖRANDEN HAR ORDET

Kamrater!



Våren är på gång, båtmässan är genomförd och vi har precis haft vårt årsmöte med en del förändringar i styrelsen. Se mer på sida 3.

Verksamhetsåret i Marinstugan har, förutom två klubbafnarn, inletts med ett örlogsbesök från Royal Navy (fregatten HMS Monmoth) och besök av landshövdingen. Se vidare på sida 14 vad gäller HMS Monmoth och Landshövdingens besök.

Jag var i februari inbjuden till damklubben Bojens årsmöte där jag tacksamt mottog 3000 kronor till "Marinstugans framtid".

Vår rekrytering har hållit jämna steg med avgångarna det senaste året men det är inte bra nog. Allt för många väljer att lämna föreningen när de blivit något till åren. Det kan vara anhöriga som tycker att det kostar för mycket när man kanske är sjuk och aldrig deltar i någonting. Jag funderar över en prissänkning för de som fyllt 85 år till 150 kr, vid 90 år till hundra kronor och från 95 år gratis medlemskap förutsatt att man varit medlem under minst fem år. Vi får se vad vi kommer fram till under våren (vi ska ha med oss riksförbundet också).

Redan nu kan jag nämna att 2017 blir ett år med speciella utmaningar då vi har att fira och högtidlighålla de första 80 åren som kamratförening. Dessutom kommer vi att ha ansvaret för Riksårsmötet 2017.

Slut upp i marinstugan på vår medlemsdag den 10 april och påverka hur vi ska lägga upp nästa års verksamhet och få information om årets Nordiska Marina Kamratföreningsmöte i Kristiansand i Norge och mycket mer om planer och idéer.

Jag ser gärna att de som bor i närheten av "stugan" tittar hit lite frekventare på onsdagar och söndagar (då man gärna kan locka med sig presumtiva medlemmar och anhöriga).



Med sorg och förstämning har vi nåtts av budskapet att Bojens ordförande Laila Bruto avled i början av januari i år. Våra tankar går främst till Mats Bruto med familj.

Lars-Erik Uhlegård

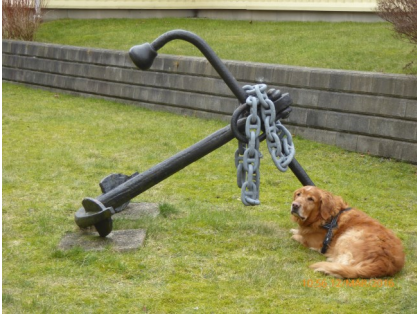
PEJLINGAR
N:r 1, MARS 2016

2:a ÅRGÅNGEN SOM POSTTIDNING EFTER NAMNÄNDRING 2015
PEJLINGAR startade som ett medlemsblad med namnet **PEJLING** 1978.

Utgivare/Ägare: Kamratföreningen FLOTTANS MÄN. Lokalföreningen i Göteborg
Ansvarig utgivare: Lars-Erik Uhlegård / 0723-97 21 86 / lars-erik@uhlegard.se
Redaktör: Karl Harry Dahl / 031-91 32 42 / 0706-91 32 42 / harry.dahl@telia.com
Distribution: FM-medlemmar och "Bojor". Vissa militära instanser och andra organisationer
Manusadress: Flottans Män, adress: se framsidan / e-post till redaktör
Sista manusdag nästa nr. Fredagen den 20 maj 2016
Planerade utgivning: Juni (före midsommar)
Prenumeration: För icke medlemmar i Flottans Män 100:-/år (4 nummer)
Lösnummerpris: För icke medlemmar i Flottans Män 30:-
Trycks hos: Sandstens Tryckeri AB Västra Frölunda

Det blir en kort ledare den här gången. Vad är det på gång i Europa - söndring ? Något som vår granne Vladimir gärna ser mer utav. Vad kan man då lita till? Enligt min mening blir Nato viktigare än någonsin då EU knakar i fogarna. Genomför världlandsavtalet och påbörja förhandlingar om Nato-medlemskap! Detta är mina råd till riksdag och regering.

L-E Uhlegård



Text:
L-E Uhlegård

Foto:
L-E Wennersten

Ankarvakt vid Marinstugan inför Årsmötet 2016 som genomfördes den 12 mars

Årets årsmöte drog 40 personer (kunde gärna ha varit fler) som inleddes kl.1000 med kaffe, fikabröd och nybredda mackor genom vår avgående klubbmästares, Boris Lundqvist, försorg.

Inbjudna från Bojen var den nye ordföranden Anne-Marie Hammarstrand, kassören Britt-Marie Karlsson och sekreteraren Anita Hogmalm.

1100 var det så dags att starta årsmötet med att hissa FM standert som sköttes av P-O Eriksson med sedvanlig nit. Sekreteraren Börje Kjellstenius ser på när standerten går i topp.

OBS! I vår elektroniska upplaga så är bilderna i färg.



I år leddes presentationen av vår 2:e kaplan, Pernilla Tapper Törnqvist då vår kaplan Bert Löverdal var kallad till annat möte i Kungl. Huvudkommunen. Elva medlemmar hade lämnat oss under 2015.



Till mötesordförande valdes vår tidigare ordförande Lars-Erik Wennersten.

Under årsmötet fick styrelsen ansvarsfrihet för det gångna året och årsavgiften bibehölls vid 300 kronor som de senaste åren. Några befattningshavare fick nya göromål vid det efterföljande konstituerande styrelsemötet då vår väl inarbetade sekreterare Börje Kjellstenius, av hälsoskäl begärt att få lämna sekreterarposten. Istället inträder nu 2.sekr Lars Janevik på sekreterarposten och styrelsemedlemmen Kjell Åsberg tar på sig 2.sekreterarrollen. Ny i styrelsen blev enligt valberedningens förslag Cars-Axel Benholm som sedan blev utsedd till Klubbmästare efter Boris Lundqvist som egentligen önskat att få lämna redan föregående år men har kvarstått med den äran i avvaktan på lämplig ersättare.

Årsmötet avslutades med utdelning av blomster till förtjänta och våra gäster samt vår kaplan Pernilla, veteran-tecken till fyra kvalificerade medlemmar.

Nedan får vår avgående revisor Curt Jubrand en blomma. Årsmötet tog cirka en timme.



SVERIGES SJÖFARTSBEROENDE – VAR ÄR SKYDDSRESURSERNA?



*Detta är ett särtryck ur
TIDSKRIFT I SJÖVÄSENDET
nr 2, 2015 med tillstånd från
författaren kommandör Bo Rask.
Bo Rask är sedan 2008 sekreterare
i Kungl. Örlogsmannasällskapet.*

”Ett enskilt militärt väpnat angrepp direkt mot Sverige är fortsatt osannolikt. Kriser eller incidenter, som även inbegriper militära maktmedel kan dock uppstå och på längre sikt kan militära angreppshot likväl aldrig utslutas”.¹

Så beskrivs övergripande vårt säkerhetspolitiska läge i den slutrapport ”Starkare försvar för en osäker tid” som Försvarsberedningen våren 2014 överlämnade till försvarsministern, statsrådet Karin Enström. Det finns nu en dimension i rapporten som tidigare har saknats. För första gången sedan försvarsbeslutet 1972 nämns åter behovet av sjöfartsskydd. Den här artikeln syftar till att beskriva bakgrunden till vårt nuvarande marina läge, redovisa vår sårbarhet för störningar i våra sjötransporter och redovisa något av vad som måste göras åt våra akuta problem.

Klassisk marin uppgift - historisk tillbakablick

Marinens raison d'être från flottans grundande 1522 fram till 1972 var att i krig hålla sjölederna till och från Sverige öppna och skydda sjöfarten kusten runt. Det är en lika tidlös som klassisk uppgift. En uppgift som måste kunna hanteras av alla sjöfartsberoende nationer. Uppgiften benämns sjöfartsskydd.

Uppgiften sjöfartsskydd är sprungen ur kustnationernas behov att skydda sina sjötransporter mot pirattack, mot stölder av dyrbara laster, mot övertagande av fartygen som verktyg för terrorattacker och under krig mot sänkningar av eller skador på fartygen i ett sjöfärtskrig under en s.k. handelsblockad.

Handelsfartygen är oöverträffade för att frakta stora volymer last på ett kostnadseffektivt och miljövänligt sätt. Sjöfarten bidrar därför på ett avgörande sätt till utvecklingen av världsekonomin genom att transportera råvaror, insatsvaror och färdiga produkter mellan råvaruleverantörer, producenter och konsumenter.

Men handelsfartygen är sårbara såväl från pirattack som från vapeninsatser med olika typer av militära stridsmedel. Det kan vara artilleribeskjutning, sjöminor, anfall från flyg eller bekämpning med torpeder.

1. Försvarsberedningens rapport DS 2014:20 sida 19.

Fartygen representerar stora ekonomiska värden och har stor strategisk betydelse vilket gör dem till naturliga målval såväl för pirater som för motståndare i en väpnad konflikt. Piraterna syftar till att pressa ägaren eller ägaren till lasten på så höga ekonomiska belopp som möjligt eller helt enkelt genom att stjäla fartyg och last. Motståndaren vid en väpnad konflikt vill utnyttja störningar och avbrott i sjötrafiken för att tvinga en nation till underkastelse (få dem att ge upp motståndet) eller för att påtvinga nationen sin vilja t.ex. som en följd av en akut livsmedelsbrist.

Sjöfartsskydd dvs. förmågan att med militära medel skydda sjöfarten ansågs vara en viktig svensk marin uppgift ända fram till Försvarsbeslutet 1972. Men under förarbetet till försvarsbeslutet skrevs betänkande nr 17/1972 med följande text:

”Frågan om export- och importsjöfart i ett avspärrningsläge bör enligt utredningens mening lösas med andra medel än militära. Kapaciteten för skydd av sådan sjöfart kan därför starkt minska eller t.o.m. utgå. Kustsjöfart och transporter till och från Gotland måste emellertid kunna skyddas”.²

Det är anmärkningsvärt att först utredningen och sedan regering och riksdag inte tycktes vara medveten om eller vilja förstå att export- och importsjöfart alltid även är en del av vår kustsjöfart. Det är lika egendomligt att rederiindustrins representanter och övriga remissinstanser inte protesterade högljutt mot det ologiska i skrivningen. Sjöfarten, som utredningen uppenbarligen insåg var viktig, måste kunna angöra hamnar och därför också skyddas hela vägen från det fria havet över vårt territorialhav och inre vatten till eller från någon svensk hamn. Detta obegripliga beslut - att resurser för skydd av sjöfarten kan utgå - ledde till att svensk ubåtsjaktkapacitet nära nog helt utgick ur organisationen. Det är också mot den bakgrunden lätt att förstå att en potentiell angripare insåg värdet av och möjligheten att kunna operera med ubåtar på svenskt sjöterritorium. Han förstod också vikten av att under fredstid öva sina besättningar att genomföra sådana krigsförberedande operationer, vilket vi så smärtsamt fick uppleva främst under 1980-talet.

Skyddet av vår sjöfart, som under det andra världskriget genomfördes huvudsakligen som konvojverksamhet kusten runt var mycket resurskrävande. Som exempel så utnyttjade flottan under andra världskriget som mest 60 örlogsfartyg för eskorttjänst.³ Även minröjningsresurser behövdes för att skapa ett bra sjöfartsskydd. Under andra världskriget oskadliggjordes 4000 minor och i efterkrigsminsvepningen 1000 minor.

2. Försvarskommittén betänkande FöU17/1972.

3. Stig H:son-Ericson. Kuling längs kusten.

Genomsnittsträffsannolikheten i mineringar beräknades då till 2,5 % dvs. minsvepningen hade räddat ca 125 fartyg. Då hade flottan 46 minsvepare.⁴

Vid sjösättningen av jagaren Visby i oktober 1942, fällde försvarsminister Per Edvin Sköld följande ord: *"Knappast någon del av vårt försvar ha vi hittills under detta krig haft ett så påtagligt behov av som flottan. Den frågan bör aldrig mera få ställas: Behöver vi en flotta? Så länge Sverige behöver ett försvar behöver det också en flotta."*⁵

Några år senare vid ett tal vid Flottans reservofficersförbunds tioårsjubileum i mars 1945, sa försvarsministern *"Om armén och flyget tror man att de bidragit till att Sverige har hållit sig utanför kriget. Om flottan vet man, att vi icke har kunnat föra den neutralitetspolitik vi gjort utan bistånd av vår flotta"*.⁶ Örlogsfartygen sysselsattes under krigsåren i olika typer av uppdrag och tillryggalagde *en gångdistans* (min kursivering) motsvarande 155 varv runt jorden vid ekvatorn.⁷

Trots dessa starka uttalanden och en ständigt ökande sårbarhet i det industrialiserade samhället, togs försvarsbeslutet 1972 i riksdagen med följd att ubåtsjaktförmågan så tydligt prioriterades ned.

Förutom nedprioriteringen av ubåtsjaktresurserna angavs i 1972 års försvarsbeslut att försvarets operativa styrka kunde nedgå något med hänvisning till den utrikespolitiska utvecklingen (vissa tendenser fanns till avspänning). Vidare ansågs det att Sverige borde ha ett balanserat djupförsvar med kraftsamling till gränser och kuster.⁸ Uthållighet ansågs vara viktigare än initialstyrka. Fjärrstridsprogrammen nedprioriterades till förmån för en stor organisation med fler markstridsförband men med uttunnat materielinnehåll.

Sannolikt hade våra hemliga diskussioner med NATO⁹ betydelse när beslutet togs om att reducera sjöfartsskyddsresurserna både inför försvarsbeslutet 1958, men även i perioden fram till 1972. Skrivningen om uthållighet 1972 styrker detta antagande. Underförstått att sjöfartsskyddet i Västerhavet, det sköter NATO åt oss om Sverige fokuserar på verksamheten i Östersjön.

Försvarsbeslutet 1972 innebar att de marina förbanden uteslutande organiserades för att med olika former av anfalls- och mineringsföretag samt kustförsvar förhindra en angripares trupp- och materiellastade fartyg att nå svensk kust. Relativt starka sjö- och kustartilleristridskrafter skapades för denna uppgift. Men det uttrycktes även i försvarsbeslutet 1972 *"att kustsjöfarten och förbindelserna till Gotland ska kunna skyddas och viss ubåtsjaktförmåga vidmakthållas"*.¹⁰

4. Stig H:son-Ericson. Knopar på logglinan.

5. Bertil Lagvall. Flottans Neutralitetsvakt 1939-1945.

6. Stig H:son-Ericson. Knopar på logglinan.

7. Bertil Lagvall. Flottans neutralitetsvakt 1939-1945.

8. Cars, Skoglund & Zetterberg. Svensk försvarspolitik under efterkrigstiden.

9. Mikael Holmström. Den dolda alliansen.

10. Regeringen prop. 1972:15.

Satsningen på försvar mot kustinvasion var emellertid ensidig och medförde att resurser för sjöfartsskydd nedprioriterades. Det resulterade i en obalanserad marin.

Trots den uttalade politiska doktrinen om *"alliansfrihet i fred syftande till neutralitet i krig"* saknades i realiteten de resurser som skulle kunna hålla oss neutrala. Det är sett i backspegeln en märklig säkerhetspolitisk konstruktion

Under de senaste delarna av det kalla kriget rådde en relativt hög risk för kustinvasion från Warszawapakten. Marinens tydliga uppgift var att förhindra att havet utnyttjades för transporter av anfallstrupp och materiel. Det blev också den allmänna synen i landet på vilka uppgifter marinen kunde utföra. Det synes som bilden av att "knäcka den röda angriparpilen" har naglats fast hos politiker och hos allmänheten. Marinen lyckades inte övertyga försvars- och statsledningen för behovet av sjöfartsskydd.

När hotet för kustinvasion minskade genom Sovjetunionens kollaps togs detta snabbt till intäkt för att kraftigt reducera försvarsanslaget. Det medförde en dramatisk minskning av marinen och hela försvarets styrka. Några idéer om att återskapa sjöfartsskyddet lades inte fram i diskussionerna.

Idag, efter flera försvarsbeslut och ständigt återkommande reduceringar av den marina förmågan, är det resterna av ett reducerat kustinvasionsförsvar (sju ytstridsfartyg, fem minröjningsfartyg, fyra ubåtar och en amfibiebataljon) som nu har att upprätthålla det marina försvaret runt hela vår 2700 kilometer långa kust. Resurserna för sjöfartsskydd i egentlig mening är ytterst begränsade. De nödvändiga resurserna har effektivt nära nog helt avvecklats under de gångna 43 åren sedan försvarsbeslutet 1972. Men nu dyker uppgiften upp igen i Försvarsberedningens rapport "Starkare försvar för en osäker tid". Men innebär detta att vi nu skall återta förmågan och hur planerar politikerna för att få råd till detta? Vi får hoppas att frågan idag inte kommer att behandlas lika oprofessionellt som i arbetet inför 1972 års försvarsbeslut.

Vårt sjöfartsberoende

Sedan 1972 års försvarsbeslut har näringslivet genomgått en omfattande förändring. I dag bygger vår industri, handel och offentliga sektor på ett ständigt och ostört varuflöde. Logistiksystemen utgår från principen "just in time", där den traditionella lagerhållningen nu är förlagd till transportsektorn. Den här förändringen har varit helt nödvändig för att bevara näringslivets konkurrenskraft eftersom lager binder kapital. Men det har samtidigt medfört ett ökat beroende av säkra sjöförbindelser. För Sverige som idag inte är självförsörjande avseende livsmedel och läkemedel,¹¹ har sjötransporter-

11. Jordbruksaktuellt 2013-12-01. Sjunkande självförsörjningsgrad hot mot beredskap vid krisläge. *Forts. nästa sida*

na en avgörande betydelse för folkets överlevnad - folkförsörjningen. För vår tillverkningsindustri är sjötransporterna viktiga för tillförseln av rå- och insatsvaror (delkomponenter) samt för export av våra färdiga produkter till konsumenterna jorden runt. Vi importerar årligen merparten av vår konsumtion. Sjötransporterna har därmed en mycket stor betydelse för en positiv utveckling av vårt lands ekonomi.

Mer än 90 % av alla varor som transporteras till och från vårt land, transporteras på fartyg, som i allt väsentligt ägs och kontrolleras av utländska redare och stater. Vid en allvarlig kris t.ex. vid ett väpnat angrepp i vårt närområde måste vi räkna med att våra sjöförbindelser kan bli utsatta för allvarliga störningar. Sådana störningar ger redan inom några dagar allvarliga konsekvenser för näringslivet och folkförsörjningen. Säkra sjötransporter till och från vårt land är avgörande för att vårt samhälle skall fungera. Vi måste därför snabbt skapa resurser, som kan skydda våra sjötransporter.

Våra hamnar med deras in- och utloppsleder kan lätt mineras eller på andra sätt störas med ubåtar. Vi har idag uppenbarligen helt otillräckliga resurser för att hindra främmande ubåtar att operera på vårt sjöterritorium. Det framgick tydligt under den konstaterade kränkningen hösten 2014. Vid en eventuell säkerhetspolitisk kris eller i krig är våra resurser för få för att ens i godtagbar grad skydda fartyg på svenskt sjöterritorium.

De marina resurserna räcker idag endast för att hålla ett begränsat kustavsnitt av vår långa kust rimligt säkert för sjötrafik. Med nuvarande inriktning för försvaret, som verkar innebära att i stort sett all förnyelse av de marina fartygssystemen avbryts – ubåtssystemet undantaget - skapar vi snabbt i en situation, där inte ens någon av våra viktigaste hamnar kan hållas säkra för sjöfart. Det är då troligt att alla fartyg, som seglar under utländsk flagg eller har utländska ägare, snabbt lämnar oss för andra marknader. Sjötransportnäringen verkar nämligen helt efter strikt kommersiella villkor och har inget ansvar för att hålla igång transportflödena vid en kris eller i krig.

Kriser eller krig höjer riskerna och därmed försäkringspremierna för att genomföra transporter till områden i anslutning till kris- eller krig. Det gör att vårt lands behov av sjötransporter blir behandlat efter redarnas godtycke. Är risken för hög för att förlora sina fartyg kommer redarna inte att låta befakta dem för transporter till svenska hamnar. Accepterar de riskerna, kommer kostnaden för transporten att öka markant.

Utvecklingen av den svenska handelsflottan för havsgående godstransporter är negativ. Resurserna minskar snabbt. Vi kan därför bli utsatta för en mycket allvarlig försörjningskris.

Följden av kriser eller krig är alltid störda transportflöden till sjöss med ovan nämnda konsekvenser för vårt land som följd. Var störningarna uppstår – långt bort från svensk kust eller i svenska vatten – har ingen betydelse. Det är störningarna i sig som orsakar de allvarliga konsekvenserna.

Det leder till att ingen nation idag ensam klarar att sköta sitt sjöfartsskydd. Därtill är avstånden och havsytorerna för stora och resurserna för få. Samarbeten kring öppna sjövägar är därför en absolut nödvändighet och Sverige har ett antal gånger under 2000-talet bidragit till att hålla sjövägarna öppna och skyddade mot piratattacker genom bl.a. att delta med fartyg och stabspersonal i EU Operation Atalanta.¹² Det här är mycket positivt, men några konkreta planer, än mindre tillräckliga resurser för att hantera problemen vid kriser eller krig i vårt absoluta närområde finns inte.

Ett avbrott i sjötrafiken innebär alltså att stora delar av tillverkningsindustrin stoppar, personal permitteras och arbetslösheten skjuter i höjden. I dagligvaruhandeln kommer hyllorna att vara tomma inom några dagar. Det kommer att bli en skriande brist på livs- och läkemedel. Detta är en helt oacceptabel och skrämmande situation. Att vår sårbarhet är så tydlig borde leda till eftertanke och åtgärder.

Syftet med den konstaterade ubåtskränkningen hösten 2014 är okänt. Risken är betydande för att kränkningen ingår i förberedelserna för ett militärt angrepp på vårt land. Ubåtskränkningarna kan utgöra en del i en mer långsiktig konfrontation syftande till att vi som nation inte kan svara på det klassiska militära sättet – att besegra fienden. Vi vet att de kränker oss, men vi kan inte göra något åt det. Vi saknar nämligen återigen ubåtsjaktresurser för att fullgöra den första av våra folkrättsliga skyldigheter – att hävda vårt sjöterritorium.

Omsatt till ett sjötransportperspektiv skulle ett fåtal välplacerade minor i några av våra viktigaste sjöfartsleder och hamnar eller bekämpning med ubåtstorpeder kunna sänka eller skada några handelsfartyg. Det kan till och med räcka med ett uttalat hot om minor i några leder för att stoppa sjötrafiken. Sanningshalten i ett sådant hot måste givetvis undersökas innan sjötrafiken kan börja släppas fram igen. Räcker våra resurser till för att hitta och oskadliggöra ubåtarna eller minorerna innan stoppet i sjötransporterna leder till allvarliga konsekvenser? En tydlig konsekvens av störningar i sjötransporterna kan på några dygn vara en akut livsmedelskris. Med tomma livsmedelsbutiker, hur länge kan då folkviljan att försvara landet upprätthållas mot något man inte ens kan se eller röra vid?

Den brittiske generalen Sir Rubert Smith har i sin bok ”The Utility of Force” om de moderna konflikternas

12. Forces of Operation Atalanta deter, prevent and repress acts of piracy and armed robbery of the Somali coast.

natur, skrivit att framtidens krig utkämpas bland folket. Då territorium blir mindre viktigt och det strategiska målet är folkets stöd, så kommer kriget att föras bland folket. Det handlar för politikerna om att vinna folkets stöd för att ta upp en väpnad strid.¹³

Sjöfartskriget faller på ett naturligt sätt in i denna kamp om folkets vilja. En svältande befolkning som en konsekvens av att vi inte har marina resurser för att sänka en ubåt eller röja några sjöminor, skapar inte den försvarsvilja som behövs i en kris- eller krigssituation.

Den marina dimensionen av försvaret har under många år negligerats som en följd av bristande förståelse i statsledningen. Insikten om att marina resurser efterdras både för skydd av våra sjötransporter för folkförsörjningen, för industriproduktionen och för att bevaka våra intressen till sjöss samt för att kunna möta en eventuell angripare till sjöss i anfallsföretag saknas eller har inte uppmärksamats i en strategisk kontext

Nya uppgifter – resurser?

I försvarsberedningens rapport från 2014 Försvaret av Sverige ”Starkare försvar för en osäker tid” nämns för första gången sedan 1972 behovet av sjöfartsskydd. *”Marinstridskrafterna ska ha förmåga att kontrollera och förneka annan aktör kontroll över sjöleder och att upprätthålla den territoriella integriteten. Marinstridskrafterna ska därutöver kunna genomföra sjöfartsskydd och ...”*.¹⁴ Dessa skrivningar är tecken på ett angeläget uppvaknande.

Risken för att svenskt sjöterritorium och angränsande hav kommer att beröras av krigshandlingar måste anses vara hög vid en kris eller vid krig mellan NATO och Ryssland. Genom de baltiska staternas NATO medlemskap och den ryska gasledningen till Tyskland, har dessutom Östersjöns strategiska betydelse ökat. Vi ser detta redan nu med ett ökat antal incidenter till sjöss och i luften i Östersjöområdet. Krigshandlingar runt våra kuster kommer att givetvis att störa eller helt förhindra våra sjötransporter med tidigare nämnda allvarliga konsekvenser som följd.

Skrivningarna i försvarsberedningens rapport att *”ett enskilt militärt väpnat angrepp direkt mot Sverige är fortsatt osannolikt och kriser eller incidenter, som även inbegriper militära maktmedel kan dock uppstå och på längre sikt kan militära angreppshot likväl aldrig utslutas”* Vad utredningen menar med *”på längre sikt”* är oklart. Men längre sikt än 3-5 års kan det omöjligt avse. Eftersom det tar 10-15 år att anskaffa och utbilda nya krigsförband, är det svårt att förstå meningen med beredningens skrivning. Det är dock klart att om vi överhuvudtaget skall ha någon minröjnings- och ubåtsjaktkapacitet kvar om tio år så måste beslut om anskaffning fattas i närtid.

13. General Sir Rupert Smith. The Utility of Force.

14. Försvarsberedningens rapport DS 2014:20 sidan 58.

Hur tänker sig försvarspolitikerna att framtida kriser eller incidenter som inbegriper militära maktmedel mot våra sjötransporter skall mötas? Det är ju alldeles uppenbart att ett sådana hot kommer att få ytterst allvarliga konsekvenser för folkförsörjningen och nationens uthållighet. Eventuella tankar om att återgå till lagerhållning enligt den modell som tillämpades på 1950- och 60-talet är helt orealistiska. Det är också orealistiskt att utgå från att andra nationer skall lösa problemet med sjöfartsskydd i vår kustzon och i våra angränsande hav.

Vår tidigare säkerhetspolitiska doktrin – alliansfrihet i fred syftande till neutralitet i krig – är idag ersatt av solidaritetsförklaringen och ett nära samarbete med NATO. Men vi är inte NATO medlemmar och vi har därför knappast någon anledning att räkna med att danska, norska eller övriga nordeuropeiska NATO medlemmar vare sig vill eller kan ta på sig uppgiften att skydda svensk sjöfart i kris eller krig. Det är ett rent önsketänkande. Det klargjordes tydligt av Natos generalsekreterare Anders Fogh Rasmussen i samband med Folk och Försvars Rikskonferens i Sälen i januari 2014.

Statsmakterna har sannolikt grovt underskattat vårt sjöfartsberoende. Samhällets sårbarhet vid angrepp mot vår handelssjöfart är nu så hög att situationen rimligen borde leda fram till tydliga åtgärder i vår försvarsplanering. Det duger inte att återigen kringgå frågan med hjälp av förhoppningar om att andra odefinierbara medel, organisationer eller resurser skall lösa frågan. Sannolikt är frågan ett tydligt argument varför Sverige bör söka medlemskap i NATO.

Jag bedömer att kunskaperna såväl i regering som i riksdagen om det moderna samhällets stora sårbarhet vid störningar i transportflödena har stora brister. Det samma gäller kunskaperna om behoven av marina resurser för att skydda transportflödena. Det synes dessutom råda en politisk övertro på att marknadskrafterna löser problemen om de uppstår. Det är min uppfattning att det måste till rejäla statliga resurser, förberedelser, planer och tydliga åtgärder för att säkerställa landets behov av sjötransporter (gärna genom en svensk handelsflotta) och resurser för att skydda sjötransporter vid kriser och krig. Maritim säkerhet är vitalt för Sverige.

Nödvändiga åtgärder

Samhället är som angivits ovan mycket sårbart för avbrott i sjötransporterna. Denna sårbarhet måste sättas in i en större strategisk kontext då det inte enbart är en fråga för försvarsdepartementet. Regeringen bör tydliggöra att fria handelsflöden i våra sjöförbindelser är en strategisk fråga av rang. Utnyttja detta för att skapa en bred diskussion om och formulerandet av en departementsöverskridande långsiktig maritim strategi för att förbättra vårt utsatta läge.

Forts. och slut nästa sida

Tydligt redovisa vårt lands stora sjötransportberoende. Klarlägga vilka som är de mest kritiska sjötransporterna. Vad är konsekvenserna för samhället och industrin om dessa sjötransporter inte kan genomföras? Kan sjötransporterna ersättas av andra transportslag? Analysera vilka tidsförhållanden som råder innan allvarliga störningar i samhällsfunktionerna inträder och vår ekonomi påverkas?

Samhällets sårbarhet avseende störningar i sjötransporterna måste minskas bl.a. genom att resurser för sjöfartsskydd återskapas. Ett minimum är att påbörja anskaffning av marina resurser så att det finns tillräckligt antal marina förband för att samtidigt kunna ge sjöfarten ett rimligt skydd både i Östersjön och i havsområdena väster om Sverige.

Klarlägga vad svenskflaggat tonnage innebär för regeringens handlingsfrihet i händelse av allvarliga störningar i sjötransporterna? Vilka påtryckningsmedel på redarna kan användas för att tillgodose landets behov av sjötransporter? Klarlägga hur sårbart Gotland är för störningar i sjöfarten och öppet redovisa att några ubåtsjaktresurser för att skydda sjötransporterna till ön inte längre existerar.

Regeringen bör ta fram en sjöfartsstrategi som skapar långsiktiga förutsättningar för sjöfartsnäringen i vårt land. Naringen borde få arbeta efter samma villkor som exempelvis i Norge, Danmark och övriga stora sjöfartsnationer. Ett rimligt mål bör vara att bryta den dramatiska trenden med utflaggningen av svenskt tonnage. Tillgången på svenskflaggade fartyg är nämligen av vital nationell betydelse. Den minskar risken för att vår livsviktiga import och export i en kris- eller krigssituation blir helt avskuren.

Analysera sannolikheten av att landet i en konflikt mellan NATO och Ryssland kan hamna i ett avspärrningsläge och vad detta innebär för möjligheterna att bedriva sjöfart på svenska hamnar. Klarlägga om NATO skyddar svensk sjöfart.

Analysera om småskaliga sjöfartsstörande åtgärder eller uttalade hot från en presumtiv angripare kan användas som en effektiv psykologisk angrepps- eller betvingelsemetod (tvinga oss att ge upp) mot vårt land. Snarast ge direktiv till försvarsberedningen att komplettera slutrapporten "Starkare försvar för en osäker tid" från våren 2014 med en analys av vårt sjöfartsberoende.

Utreda frågan om det är lämpligt att återstarta en fartygsuttagnings kommission (FUK) för att snabbt skapa volym till marinens krigsorganisation.

Snarast implementera förslagen i utredningen SOU 2012:48 Maritim samverkan.

Bo Rask

AKT SLAG

ETT nytt år har börjat, även för Flottans Män och jag sitter och brottas med årets första nummer av "Pejlingar."

När vi i seklets början gav ut boken "FLOTTANS MÄN BERÄTTAR MERA" fick vi efter upprop in skildringar och berättelser från Sveriges alla hörn. Allt fick inte plats i boken, men jag har nu fått tillgång till det totala grundmaterialet. Jag börjar i detta nummer bl.a. med Ragnar Westblads berättelser om seglingar med *Falken* och en långreseberättelse med flygplanskryssaren *Gotland* 1937-38, under titeln "Mina marina minnen" Den sist nämnda är skriven av Hans Diedriksson, en f.d. medlem i FM Kristianstad. Han finns inte i livet längre så han kan tråkigt nog inte själv få se den i tryck.

Jag har en rättelse från förra numret då jag i "RAPPORT FRÅN NYA VARVET" berättade om två skonoter L' Aigle och Amiral Puke.

I efterhand har jag hittat en handskrivna rättelse angående skonoterernas segelgarderob med följande text: "*Segelarea c:a 425 m² (4729 f²) med storsegel, stortoppsegel, gaffelfock, bredflock, övre och undre fockmärssegel, fockbramsegel, sb- och bb ledsegel, stagflock och klyvare.*" Osäkerhet kvarstår dock.

På tal om det lovade jag återkomma med mer historia om Nya Varvet, men detta nummer blev ändå "fullmatat" så jag slapp anstränga mig med mer efterforskning.

Mina egna minnen därifrån, under mina fem år i Flottan, är från 1953 då den jagare, där jag var inmönstrad, låg inne för (om jag minns rätt), ett dieselbyte. Det är kanske mer på sin plats att göteborgarna berättar för mig vad som finns att skriva.

Jag har däremot många minnen från Stockholms Örlogsvarv där jag gick praktikkursen för elektriker under min utbildning. Sedan var det hemmahamn för "mina" jagare. Ett jagarminne: Vi låg förtöjda vid Dockpiren och klargjorde för avgång, alla var vi lite småsura för det var en helgdag, kanske annandag pingst? Jag hade just kommit ombord hemifrån och stod vid byssan för att få lite frukost, den var redan avdukad ombord. Plötsligt hände saker och ting, Jagaren började röra sig. virar brast och landgången gick i sjön, ett våldsamt språng föröver och kajen var plötsligt en meter in i vår för. Hade vi legat på andra sidan piren hade vi gått in i dockporten. I dockan låg två ubåtar torrlagda. Det blev ingen avgång. Jagaren fick byta plats med ubåtarna och sen hade vi nithammarmusik både dag och natt.

Karl Harry

MINA MARINA MINNEN

Följande reseberättelse fick vi i samband med uppropet till boken "FLOTTANS MÄN BERÄTTAR MERA."

Berättare är Hans Diedricsson

Se "AKT SLAG" på sidan 19

Hösten 1937 blev jag kallad till värnpliktstjänst vid flottan i Karlskrona. Efter den obligatoriska exercisen, hade jag förmånen få sjökommendering på flygplanskryssaren *Gotland*. Jag blev upppassare vid flaggkorpralsmässen hos maskinisterna och fick följaktligen förmånen att följa med på kryssningen vintern 1937-38.

Vi lämnade Karlskrona den 30 november 1937 för att påbörja vår mer än fyra månaders långresa till Västafrika. Mycket folk och anhöriga fällde många tårar vid vårt avsked. Därefter styrdes färden söderut mot betydligt mildare klimat - till Madeira, där vi låg i tre veckor och firade både jul och nyår.

Det var känt att Madeira skulle illumineras under nyårsnatten och detta evenemang blev verkligen något extra. Hela ön var upplyst av eldkaskader, det gnistrade och sprakade av fyrverkerier överallt på en gång. Hela himlen ovanför staden Funchal var upplyst och vi som stod på kajen och såg detta skådespel blev alldeles förstummade. Ett halvt dussin större kryssningsfartyg hade enbart kommit och ankrat ute på redden för att se skådespelet. Det var det verkligen värt.

Den tredje januari var vi på väg ännu längre söderut, passerade Kanarieöarna - och nu blev det varmt. Kanarieöarna tillhörde det inbördeskrigande Spanien. Under vår färd förbi dessa öar hade vi skjutövningar - kanske trodde öborna, att spanska kriget hade kommit ända fram till deras stränder. Vi färdades vidare söderut och Teneriffas snöhöljda topp försvann i fjärran bakom oss.

Vilka underbara dagar vi hade ner till Västafrika och Dakar. Att hänga på relingen under fritiden - att se tumlarna i stora stim samtidigt hoppa upp och ner i havet och följa oss under långa stunder. Sedan dessa flockar av färgsprakande flygfiskar, som ideligen gjorde sina flygfärder - och så ner i nästa våg. Efter proviantering i Dakar styrdes flygplanskryssaren *Gotland* till Kap Verdeöarna, dessa gudsförgätna öar. Här ankrade vi utanför S:t Vincent, som låg längst västerut av de tio öarna. Under flera veckor kryssade vi runt öarna och hade övningar och katapultuppskjutningar med våra flygplan, som vi hade med på kryssningen. Långt om länge åter till Dakar, som hade modernt utbyggd hamn med långa hamnpirar. Vi låg vid kaj här under en längre tid för att koppla av efter vår långa seglats ute i Atlanten.

En underbar upplevelse från vårt besök i Dakar var utan tvekan generalguvernörens besök ombord. Vi låg, som sagt vid en av Dakars jättelånga kajer och väntade på det celebra besöket. Ingen av besättningen fick

synas utöver de kommenderade. Själv befanns jag i pentryt och hade utsikt över kajen genom den lilla runda ventilen. Naturligtvis ville jag försöka se när den väntade delegationen anlände. Med min gamla bälgekamera med sitt lilla sökokular kanske jag kunde fånga en bild, när generalguvernören anlände.

Det finns i livet ögonblick, som man vill bevara - att ha kvar en liten del av en händelse, att föreviga ett ögonblick. I dag många år senare vill jag här försöka återge ett minne fångat som en saga ur Scheherazades "Tusen och en natt." Långt borta på kajen hördes hästars galopp. Vad aar det som hände? Tio svarta förridare i vackert röda uniformer kom galopperande i bredd på helt vita springare och med dragna kroksablar.

Efter dessa satt generalguvernören i ensamt majestät i en öppen stor limousin, som kördes av en kolsvart, vitklädd chaufför. Generalguvernören var sannerligen ingen skönhet precis men såg förnöjd ut där han tronade ensam i baksätet. Efter bilen följde hans livvakt - svarta och glänsande i solen och även de klädda i röda uniformer ridande på svarta fullblod och med dragna kroksablar. Det var underbart att se. Plötsligt vaknade jag upp ur sagans värld. Vår salut till generalguvernörens ära började dåna från våra Boforskanoner. De vackra ryttarna fick fullt upp att tygla sina eldiga fullblod. Detta klarade de med elegans. Det var ett vackert skådespel, helt underbart att få uppleva.

Här skall finnas en bild som jag ej lyckats hitta.

När vi lämnat Dakar för vidare kryssning norrut till den marockanska staden Casablanca, inträffade en dramatisk episod i och med det irriterande läget i Europa. Det var den mannen Hitler, som spelade herreman och hade för avsikt att göra Europa till det Tredje tyska riket. Detta föranledde stor oro och i början av 1938 var läget mycket spänt efter det att Hitler lugnt och utan förvarning och motvärn gått in i Österrike och ockuperat landet. Stöveltrampet och vapenskramlet blev allt hetsigare och nu var det Tjeckoslovakien som skulle ockuperas. Ombord på flygplanskryssaren *Gotland* spred sig ryktet, att vi skulle avbryta vår färd och omedelbart anträda hemresan. Dessbättre för oss blev det inte så. Vi fick fortsätta vår underbara långresa och kom lyckliga hem i april 1938 efter det vi legat vid kaj i Casablanca i tre veckor, besökt både Portsmouth i England och Edinburgh i Skottland som slutmål.

Epilog

Måndagen den 28 augusti 1939 kl. 08'30 fick jag expressin-kallelse om beredskapstjänst till kasern Sparre i Karlskrona och på onsdagen gick jag ombord på jagaren *Wrangel*, som låg vid Nya Varvet i Göteborg. Söndagen den 3 september kl. 12'00 hördes klockklängen från Göteborgs kyrkor - det Andra Världskriget hade inletts.

*Hans Diedricsson
FM Kristianstad*

SEGLINGAR MED SKONERTEN FALKEN 1980



Ragnar Westblad kommer i ett antal nummer att berätta om sin tid som chef på HMS FALKEN. De inledande historierna kommer inte att tas upp i PEJLINGAR. Dessa kan ni läsa i boken. FLOTTANS MÅN BERÄTTAR MERA. Vi har fortfarande ett antal ex. kvar, som ni kan köpa i Marinstugan.

Kappseglingen Gedser Rev-Gotland-Karlskrona

Efter att ha seglat ett halvt dygn i frisk vind, rundat Borgholm och kommit upp mot "Ölands Södra" avtog tyvärr vinden hastigt. Vi var dock lite stolta över att fram till gryningen hållit undan för sådana snabbseglare som chilenska *Blanca Esteila* och tyska *Queen*, Swan 65:or.

Intill oss på förmiddagen seglade en engelsk Bermudaketch, *Donald Searl*. Artiga hälsningsfraser utväxlades över relingarna och de sjöng vackra sjömansvisor för oss, ackompanjerade av dragspelsmusik. Vi följdes åt med trevliga samtal och visor ända upp till Gotlands nordspets och det var vi glada för - hon hade nämligen ett mycket sämre handicap än vi.

I en god SO-lig morgonbris seglade vi sydvart mot Östergarn (fyr mitt på Gotlands ostkust). Dimman rullade in och vi kom ifrån varandra. *Donald Searl* hade ingen radar och när vi efter några timmar närmade oss Östergarn såg VO i vår radar att *Donald Searl* var på väg in i bukten nord om Östergarn. Vi ropade upp henne på VHF och kunde med radarledning dirigera henne runt Östergarn, vilket de var mycket tacksamma för och sände oss ett följande bibelcitat: And Ruth said: Entreat me not to leave thee, or return from following thee; for whither thou goest, I will go; and where thou lodgest, I will lodge: thy people shall be my people, and thy God my God.

Intala mig inte att övergiva dig eller vända tillbaka från dig. Ty dit du går vill jag gå och där du stannar vill jag stanna. Ditt folk skall vara mitt folk och din gud är min gud.

I halvvind och nio knop passerade vi som 5:e fartyg mållinjen vid Utklippan. Vi ankrade och besättningen på *Donald Searl* bjöds över på öl från "vårt egna" bryggeri, "Falcon". De lärde oss en "old Scottish toast":

"Here's to you, as good as you are; and here's to me, as bad as I am. But as good as you are and as bad as I am, I'm as good as you are, you as bad as I am."

Spänningen i målområdet var enormt. Den fördelaktiga vinden dog helt 30 minuter efter vår målpassage för att ett par timmar senare komma från väst med 3-4 m/s. Vi måste slå *Belle Poule* och *Etoile* med c:a 6-7 timmar för att ta hem segern i klass B II. Av de båda märsssegelskonarna, som hela tiden seglat sida vid sida, syntes nu, vid 8-tiden, toppseglen vid horisonten i ett "race i racet" som det heter. På deras sista korta kryssben kom *Belle Poule* för högt i vind och fick back i märsen varvid *Etoile* enkelt gled förbi och vann med mindre än en fartygslängd. Det var inte mycket kvar av våra naglar men *Falkens* segermarginal, om jag minns rätt, blev bara 19 minuter.

Anm. Klassindelning:

- A; Råtaacklade segelfartyg
- B I; Segelfartyg utan spinnaker och med hcp <0.6500
- B II; Segelfartyg utan spinnaker och med hcp >0.6501
- B III; Segelfartyg med spinnaker.

Varje fartyg har tilldelats en Time Correction Factor, en form av LYS-tal, mht till fartygets segelyta, längd, bredd, ålder m.m. Då kan man jämföra fartygets inbördes placering dels inom egen klass och dels jämfört med alla deltagare. Om jag minns rätt, så hade *Falken* 0,7500 och *Donald Searl* 1,000, dvs om *Falken* under ett dygn seglar 75 M mot målet så måste *Donald Searl* segla 100 M mot målet för att hålla samma placering som vi skulle få.

Karlskrona - Fredrikshamn



Cruise in company

Under kappseglingen fanns vissa misstankar, framförallt från *Gorch Foch* att *Guayas* använde sin motor natetid. På kvällarna låg hon långt bak i fältet bland A-klassarna, för att vid gryningen tillhöra de främsta. Det gick ju inte att bevisa något och att lämna in protest var inte att tänka på. Det hade aldrig tidigare gjorts inom "Tall Ships Race".

Ryktet spred sig i lokalpressen om att oljedistributörerna i staden ville dela ut ett "Diesel-prize". Efter paraden, under perfekta vindförhållanden, avverkades Hanöbukten snabbt. På kvällen syd Skåne seglade *Falken*, *Gorch Foch* och *Guayas* parallellt ett par timmar i c:a åtta knop. FC *Gorch Foch* fick lite dåligt samvete för sina misstankar så han ropade upp *Guayas* och sade "You are sailing very well, captain". "Thank you captain, the same to you - but we are using our engine as well". "Tablå".

Kappseglingen Fredrikshamn - Amsterdam



Efter relativt svaga vindar under de första timmarna låg vi i stiltje c:a 15-20 m väst

Hansthalm med bl.a. holländska flottans ketch *Urania* och engelska *Master Builder*, en hög enmastare, inom 2-3 M. Havet låg verkligen som en spegel. Jag har aldrig sett Nordsjön sådan - och inte ens en antydning till dyning fanns det. Detta var vi tacksamma för, för då kunde vi bibehåll underriggen och toppseglen satta.

Prognosen lovade ökande sydvind först inom ett par dagar. Pust, stön! Då helt oväntat, så här långt ut från land, när en landbris och det är en riktig höjdare bokstavligt talat. Den fångas av våra toppar och vi skjuter fart. *Urania* når inte upp och ligger helt stilla. Vi ropar upp *Urania* för ett "important message" följt av "I am sailing" med Rod Stuart. En protest från henne hade jag haft förståelse för, men *Master Builder* hade också börjat fylla sin spinnaker så *Urania* insåg nog såväl det lönlösa i sin begränsning. Vi fick i alla fall några timmar i 5-6 knop uppleva segling på ett spegelblankt hav. I den SV-kuling som sedan kom över oss gällde det bl.a. att bärga jagaren. Under icke kappsegling går det till så att man tillfälligt slöar med vinden - ut med pekegastarna som lätt fångar seglet när fallet lossats. "Sjöberg" brukar heller inte hälsa på. Jagaren beslås, pekegastarna äntrar in och *Falken* kan åter lova upp på kryssbenet igen.

Nu var det kappsegling - även om det inte var lördag - och jagaren skulle ner. Det var kväll men *Falken* var upplyst av alla blixtrar som korsade himlen. För att inte förlora distans i kryssen lovade vi upp till 20-30 grader från vindögat, lagom för att dels seglen inte skulle slå och dels för att minska omegaringarnas (litsringar av stål) tryck på jagers lejare. Det farliga i denna



situation är att pekegastarna kan bli spolade överbord om de inte är säkrade även under förflyttning ut och in från peket. Nåväl, *Falken* red vackert på vågtopparna under bärgningen och lite "doppade" blev gastarna. Inäntringen hade just börjat, och längst ut på peket var mastkorpralen "apan" C-G Norlin (epitetet hade han tidigare skaffat sig efter snabba och skickliga arbeten i riggen), då kom vågen "Sjöberg med stort S". *Falken* stegrade sig i hela sin längd och sen dök hon "i lodrät pike". Två man hade hunnit in men C-G försvann med peket ner i havets djup. Jag stirrade som förhäxad på situationen och anade

redan det värsta. *Falken* reste sig igen med "hela havet" på peket, skummet spreds först när peket var som högst igen och där, som en nybadad hund, lösgjorde sig figuren av C-G. Tack och lov. Jag ångrar än idag att jag inte gav C-G en ordentlig whisky direkt efter äventyret. Ingen alkohol till sjöss gällde och jag var för ung FC för att göra ett undantag. Så om du läser detta C-G så har du den fortfarande tillgodo

Av 100 deltagare var det bara tre seglare, yachter, som hann passera mållinjen innan tävlingen avblästes.

Forts. nästa sida

Falken fortsättning

Respektive fartygs distans kvar till mål ger en liten faktor som ändå gör det möjligt för alla deltagare att få en placering. *Falken* kom trea i B II efter *Peter von Danzig* (bermudaslup) och *Etoile*. *Peter von Danzig* hade tur i oturen genom att bryta masten - efter målpas-sage.

Vid den här tiden hade digitalklockor funnits på mark-naden bara ett par år och just till julen 1979 kunde man köpa den revolutionerande klockan med räknedosor. Andreofficeren Anders Grenstad hade en sådan. I Am-sterdam låg vi förtöjda på utsidan av *Malcolm Miller* och en brittisk styrman ropar över relingen "What a nice watch you have got Anders" "Yes of course. I am the officer on watch" svarade Anders och pekade på sin VO-bricka.

Parad med förhinder



Mina "mardrömssituationer" inträffar alltid vid in- och ut-löpande med maskin i kombination med stark vind. Följande hände vid "Parad of Sail" under utlöpande från Amsterdam.

Förutsättning: En järnvägsbro 3-4 M från hamnen tillät passage under 10 minuter varje halvtimme varför konvojer om cirka 10 fartyg forme-rades. *Falken* ingick som nr fem i första konvojen. Det hade varit sol och stiltje under hela besöket för att un-der paraddagen "självklat" öka till västlig styv kuling med kraftiga regnbyar.

Då vår konvoj kastade loss på förmiddagen ha-de vinden redan ökat till 6-7 m/s och vi påbörjade för-flyttningen i den 0,1 M breda kanalen. Utmed sidorna står det tätt med dykdalber. På strandvallarna hade 100.000-tals människor samlats och stod nu tappert i sina regnkläder. Inga fritidsbåtar som störde men ett stort antal flatbottnade kanalsegelskutor följde para-den. Knappt 1 M från bron började problemen då kon-vojen drog sig SB i leden för att bereda passage för svängbron med sitt vridcentrum midwaters. Vinden var nu W 8-10 m/s.

En flatbottnad segelskuta, en fartygslängd för om oss fick motorstopp och lade sig tvärs. SB dikt och back full fart begränsade kollisionen, midskepps *Fal-ken*, till att hans storbom skjuvades av från masten. Vi hade kurs och fart rakt mot publiken. BB-dikt och full fart fram runt - på fel sida - en dykalb. Marginalerna var på vår sida. Med ett par knop över grund försökte vi hinna ikapp konvojen som just påbörjat bropassa-gen. Efter några minuter inser vi att vi inte kommer att hinna igenom.

Vi meddelar paradledningen (Bernard Heppener) detta, girar runt till kontrakurs för att ansluta nästa konvoj.

Nytt direktiv från Bernard: "Bron öppen till Fal-ken passerat." "Tack" -runt till västlig kurs igen. 0,3 M från bron ropar VO, flkd Flemström till mig där jag står halvvägs ner i tamburen vid förbindelseofficeren (LO) och VHF. "Chefen rött ljus från bron". "Skit i det och fortsätt, vi har klartecken på VHF" blir mitt svar. LO får order att klara ut med brovakten att det är det vita fartyget som är *Falken* -inte den svarta *Malcolm Miller* som just passerar.

Innan svar erhålles, mindre än en kabellängd från bron, ropar VO: "Chefen, nu stänger bron." Back högsta möj-liga och BB-dikt.

Att *Falken* varken kolliderade med bron, eller dykdalber, fastnade i BB-stranden eller fångade åskå-dare med peket är saker som jag än idag inte förstår.

Eftersom det varit så svårt för oss tidigare att få bogserbåt förstod nu Bernard att "paniken var på hel." Han fixade en flodspruta som tog oss på bogsering till slussarna i Ijmuiden. Hur vi sedan med högsjöbogse-rare, i slagregn och styv kuling, tog oss ut på fritt vatten är en annan historia.

Säsongens sista örlogsbesök avlades i den lilla, vackra staden Køge, som ligger strax söder om Köpen-hamn. Skonerterna hade aldrig tidigare varit där och det enda svenska örlogsbesöket man minns var en minsve-pardivision för ett 10-tal år sedan.

Ett par *historiska sjöslag* har dock utspelats mel-lan våra länder, 1677* och 1710,** varvid vi båda gångerna drog det kortaste strået. I svensk uppslagsbok står det dock att 1710 avbröts striden p.g.a. dåligt väder.

Ett storartat och vänligt mottagande mötte oss. Vi sköt "svensk lösen" med vår nyvunna salutkanon, vilket besvarades av Marineföreningen, med Preben Lundgren i spetsen, alltmedan musikkåren spelade.

Besättningen bjöds på guidad vandring genom den pittoreska, gamla och genuina staden, vilket avslu-tades med öl på stadens torg mitt bland alla torghand-lare. Gott om öl fanns det också på FAXE-bryggeriet. Staden bjöd, vilket inte hör till vanligheterna, större de-len av besättningen på en riktig dansk lunch.

De historiska händelserna 300 år tillbaka fanns med som en röd tråd under hela besöket - naturligtvis med glimten i ögat. Vi vann dock ett "slag" och det var en fotbollsmatch mot polisen. Sedan dess har det blivit flera populära besök, även med hela divisionen. Sed-vanligt program med strålände sol, avkoppling och dansk gemytlighet gör Køge till en favorithamn.

Ragnar Westblad

*/** se "*Historiska sjöslag*" nästa sida

Forts. från föregående sida

Historiska sjöslag

***Fartygsförluster 1677**

31 maj under Lolland: Av sex kofferdiskepp blev ett taget av danskarna och Kalmar Kastell förlorades. Skeppet *Amarant* (50 kanoner) togs av danskarna samt en brännare självförstördes. Skeppen tillhörde Göteborgseskadern och hade passerat Stora Bält på väg ut i Östersjön.

1:a juni 1677

Skeppen *Draken* (64 kanoner), *Mars* (72 kanoner) *Cesar* (56 kanoner) samt ett kofferdiskepp uppbringades av danskarna sedan *Draken* gått på grund. Senare under svenskarnas flykt uppbringades även skeppet *Svenska Lejonet* (52 kanoner)

Detta var Danmarks största sjöseger och säkrade deras sjöherravälde resten av det skånska kriget.

Skeppet *Kalmar* (60 kanoner) brändes i Malmö hamn för att ej falla i danskarnas händer. Malmö var i svenskarnas händer men var belägrat av danskarna.

****Fartygsförluster 1710**

Skeppen *Tre Kronor* och *Ulrika Eleonora* (båda 80 kanoner) gick på grund vid en tvingad vändning undan vind och brändes sedan besättningarna räddats. Inga andra svenska förluster men danska skeppet *Dannebrogen* sprang i luften, den 24 september, med krigskassan och hela besättningen utom tre man. När vädret blev så hårt att de undre kanonportarna ej kunde användas bröt båda parter striden, skingrades och ankrade på lämpligt avstånd från varandra. Den 27 bedarrade stormen ,men någon ny strid togs ej upp.

Upptakten till denna händelse var att förhindra en transportflotta från Danzig med 6000 ryssar som tsaren lovat till Danmark för invasion av Skåne. Detta kom nu på skam. Svensk befälhavare var amirallöjtnant Wachtmeister på skeppet *Göta Lejon*.

Ovanstående hände i september. Men den 5 mars 1710 hade resterna av den danska armén lämnat Helsingborg och Sverige och nu blev det "för gott".

Källor:

Svensk sjökrigshistoria. Gunnar Unger
Svenska Flottans historia P. O. Bäckström
Svenska slagfält W.W

Red.



Amarant byggdes på Skeppsholmen av byggmästare Gerdt Croon. Löpte av stapeln den 18 augusti 1653 och var färdigbyggd i maj 1654.

Amarant är kanske det enda svenska skepp från denna tid där en fullständig beskrivning finns bevarad inklusive fullständig "levnadsbeskrivning".

Beväpning:

Undre batteriet 18 st. 12- och 4 st. 8- pundskanoner.
Övre batteriet: 20 st. 6- och 8 st. 3- pundskanoner.
Samtliga kanoner av koppar.

Amarant togs av danskarna vid Möen 1677 och tjänade under *dannebrogen* tills hon slopades 1684.

40 sidor finns att läsa i "Tidskrift för Sjöväsendet" 5:e häftet 1903.

Ovanstående är taget ur min bok:

"SVENSKA ÖRLOGSFARTYG under 300 år" (2011)

Karl Harry

LANDSHÖVDINGEN BESÖKTE MARINSTUGAN

Den 24 februari fick vi besök av Landshövding Lars Bäckström som åtföljdes av Henrik Frykman från Länsstyrelsen. Ett tiotal ur föreningen deltog i besöket.



Landshövdingen samtalar med ordföranden Lars-Erik Uhlegård och andra i Marinstugan under intagande av landgångar, lättöl, kaffe och kakor. På ordförandens högra sida sitter Karl-Harry Dahl, Sture Magnusson och Kjell Åsberg.

Lars Bäckström var väl påläst om Flottans Män och ställde många kloka frågor om vår verksamhet och ekonomi mm. En nyhet för Lars var att Evert Taube varit styrelsemedlem i Flottans Män och förärat, den något tidigare diktade, snapsvisan "Ån en gång därän" till Flottans Män vid dess bildande 1935.

Vi konstaterade att ett studiebesök på residenset bör inplaneras för att få en inblick i en av Göteborgs bäst bevarade 1600-talsmiljöer.

Text: L-E U Bilder: Lars-Erik Wennersten



Ordföranden tar emot länsstyrelsens standar och informationsmapp från Landshövdingen



På bilden ovan syns från vänster Lars Frykman och ur FM P-O Eriksson, Boris Lundqvist samt Gunnar Ekblad vid lunchen

BESÖK FRÅN ROYAL NAVY I MARINSTUGAN

Den 16 februari tog vi emot ett dussin sjömän ur fregatten HMS Monmouth besättning på lunch och visning av våra samlingar. Monmouth är ett 25 år gammalt fartyg med ubåtsjaktförmåga genom ombordbaserade helikoptrar. Inredningsmässigt liknar hon våra egna jagare från 50-talet men med modernare vapen och teknik. Vi bjöd på pyttipanna, stekta ägg, rödbetor, samt öl och snaps. Måltiden, samtalen och den goda stämningen uppskattades å det präktigaste av briterna. På bilden ovan till höger tar ordföranden emot en gåva från fregatten efter lunchen. På bilden nederst till höger ses besökarna tillsammans med några värdar utanför stugan strax före avfärd mot fregatten vid Stigbergskajen.



Ett svarsbesök gjordes ombord i fregatten på söndag eftermiddag av en del av värdarna från fredagen. Besöket innebar ordentlig rundvandring och besök av allt från maskinrum till manöverbryggan och det mesta däremellan.

På bilden till vänster avslutas besöket med överlämnande av vår sköld till besättningen.

Text: L-E U Bilder C-A Benholm



SEMESTER OMBORD

Denna berättelse hittade Alf Martinsson i tidningen "SVERIGES FLOTTA" från år 194?

Det var något särskilt med H.M. Vb Pegasus år 1925. Överallt var vi kom blåstes det givakt t.o.m. från amiralens flaggskepp. Vad kunde det betyda? Jo från vår sotiga stortopp blåste en mycket förnämre flagga med försvarsministerns två korslagda stavar i inre övre fältet. Vi hade försvarsministern ombord under några veckor, det var sedermera stadsmministern P. A. Hansson.

Han tillbringade sin semester hos sin vän, vår fartygschef. Chefen flyttade in i gnisthytten och stadsrådet bodde i chefens hytt.

Man skulle kunna tro att hela besättningen var uppfylld av vördnad och respekt för det höga besöket. Visst fanns det respekt och aktning, men ingen nervositet kunde förmärkas för det, statsrådet var ju högst civil och kunde väl inte anmärka på oss. Visst var vi en smula "dammiga" som alla torpedchappar, men vi kunde vårt jobb och utförde det med fart och kläm. Och någon mer gemytlig man har jag aldrig träffat. Någon anmärkning gjorde aldrig stadsrådet, tvärtom, någon som på så kort tid blev populär ombord har jag aldrig sett.

Han tillbringade sin mesta tid hos chefen på bryggan. Jag gjorde en specialkonstruerad pall i ett hörn av bryggan, så att han kunde sitta bekvämt och följa övningarna. Där blev hans kala huvud allt brunare och brunare, då han alltid satt barhuvad och njöt av det flödande solskenet. Med stort intresse deltog han i våra övningar, frågade om allting och lät sig allt förklaras. Jag var däckskorpral då och utsågs till statsrådets specielle upppassare. Vi hade en liten kontrovers första morgonen, då jag förklarade att det var tid att stiga upp. Statsrådet menade, att det var väl inte så noga när han hade semester. Men jag stod på mig och tvisten kom inför chefen som till skeppstjänstens fromma förklarade att det var bäst att följa skeppsrutin. Ja, sade jag, någon ordning får det vara. Vi hade alla många goda skratt åt det efteråt. Sedan trivdes vi och statsrådet storartat med varandra hela tiden.

Med lust och intresse deltog statsrådet under den sommaren i flottans övningar och överallt var vår lilla sotiga Pegasus drog fram blåstes det givakt och gavs stram honnör för vår flagga.

Många gånger var statsrådet inbjuden på middag ombord på de stora skeppen. Då drog han suckande på sig högtidskläder och stärksaker. Vi hade det intrycket att han trivdes bäst hos oss. Där han kunde

gå i trivsamma vardagskläder och utan krage och vara som han ville.

Jag minns när vi tog adjö av statsrådet på Södertälje station. Då sa han, att det var med sorg och saknad han skildes från oss för han hade trivts så bra ombord i Pegasus.

Se, det var en riktig försvarsminister.

Utan vår stolta flagga var det sedan ingen som tog den minsta notis om oss, tvärtom var det vi, som fick blåsa givakt för de flesta. Men vi tröstade oss, det var i all fall hos oss han ville vara på sin semester.

Undertecknat *Torped-Nisse*


 VENTILEN

Marinstugan har blivit fattigare. Det fina modellbygget av Ostindiefararen Götheborg finns ej i lokalen. Åke Carlberg, som var en skicklig modellbyggare, avsåg givetvis med gåvan att den skulle bli kvar i Marinstugan till glädje för medlemmar och besökare.

Övriga modeller av Götheborg finns i såväl Kina som på Drottningholms slott.

Att avyttra denna klenod är helt ofattbart dåligt.

Rune Jansson

Eftersom jag sitter med "pennan" kan jag omedelbart vara med i diskussionen.

Det Rune skriver är ju helt korrekt utom sista meningen, där får man istället fråga, varför? "Ofattbart dåligt" är subjektivt. Jag kan inte tro att styrelsen fattar ett sådant beslut på grund av girighet, men det får vi troligen besked om nu i efterhand när frågan är ställd.

Jag själv vet bara att mycket som har större samhörighet med vår nostalgi finns som på många museer, undanstoppat på vind och i förråd på grund av platsbrist. Oavsett om jag håller med Rune i hans ordval ang. museivärdet anser jag nog att Götheborg inte har med vår verksamhet att göra och jag protesterade inte när försäljningen kom på tal

Karl Harry

Svar till Rune Janssons inlägg i Ventilen.

Ja, det kan tyckas märkligt att vi sålt vår fina modell av Götheborg. Under en längre tid har styrelsen övervägt hur modellen skulle kunna placeras utan att vara i vägen för annat.

Forts. på nästa sida

Forts. VENTILEN

Vi talade om att höra med institutioner som museer om att deponera modellen. Men så, av en slump, fick vi kontakt med en köpare som var villig att överta modellen mot en rimlig köpesumma. En enad styrelse stod bakom beslutet att sälja modellen. Intäkterna möjliggjorde bland annat att vår parkering fick en välbehövlig upprustning med L-stöd på norra sidan.

I gåvohandlingen från Åke Carlberg angav han att vi fick disponera modellen som vi fann lämpligt och även sälja den om vi fann det lämpligt. Vi hade vidare konstaterat att modellen inte passade riktigt in i våra samlingar och att dess storlek gjorde den svårplacerad i ett begränsat utrymme.

Slutligen, Rune, vill jag tillägga att vi uppskattade vår medlem Åkes storslagna gåva som pryddes vår lokal i femton år men nu har Göteborg fått ett nytt hem i Bohuslän.

Se även bild på sista sidan

*Lars-Erik Uhlegård
Ordförande*

RAPPORT FRÅN MARITIMAN



Efter en hektisk period är det äntligen snart dags för premiäröppning på Maritiman. Traditionsenligt faller vi ner landgången till vår anläggning för allmänheten i anslutning till påsk närmare bestämt fredag 25 mars. Då vi har bestämt oss för att öka antalet besökare till 2016 och därför också lagt ett program som inte går av för hackor och inlett samarbeten med flera olika aktörer för att ha intressanta nyheter att kommunicera under säsongen. Vi öppnar alltså fredag 25 mars och har sedan öppet under hela påsklovet. Våra värdar är då på plats och tar hand om guidningar, likaså är Virvelina beredd att få umgås med alla små rekryter som besöker oss. Vi kommer även ha Svenska Sjöräddningssällskapet på plats som informera om vikten av att bära flytväst och vilka olika flytvästar som finns. Sedan under april har vi öppet samtliga helger och här håller vi på att boka upp olika föreningar och intresseorganisationer som vill vara på Maritiman för att visa och berätta om sin verksamhet (vet Du någon sådan förening eller organisation som du tycker borde gästa Maritiman

så tveka inte att kontakta undertecknad, alla tips, förslag, idéer tas emot tacksamt).

Första maj öppnar vi helt för säsongen vilket innebära att vi har öppet alla dagar i veckan och då presenterar vi Maritiman stora nyhet 2016 – Maritiman's Havslaboratorium! Genom 14 olika stationer får man på ett spännande och inspirerande sätt lära sig mer om vattnets egenskaper allt kopplat till sjöfart, båtliv och miljö. Utställningen vänder främst till skolungdomar och barn mellan 4-14 år men är lika kul för vuxna. Redan märker vi en ökad förfrågan och bokningar från våra grundskolor.

Vi har också engagerat Annelie Pompe, svensk fridykare med världsrekord på 126 meter (utan annan luft än lungornas), som kommer att gästa oss under säsongen och berätta om sina äventyr. Hon kommer också delge våra besökare problematiken med plaster i våra hav som Maritiman kommer att fokusera på under året tillsammans med bland annat Naturskyddsföreningen.

Helgen 27-29 maj gästas vi av föreningen "Flaskskepparna" från Stockholm som kommer att visa hur man bygger flaskskepp och alla barn kommer att få material för att bygga sitt egna flaskskepp.

Vi kommer även lägga stort fokus på vårt fina Fyrskäpp nr. 29 Fladen under temat "Rädda Fladen". Däcket på Fladen är i sådant dåligt skick att det måste renoveras och detta kostar mycket pengar så vi kommer att starta en insamling kring detta och jag väddar till dig och alla andra att besöka hemsidan www.raddafladen.nu där man som företag eller privatperson kan vara med att bidra så vi kan återställa Fladens däck för att därefter börja med invändig renovering – hjälp oss!

Nytt för i år är också att vi kommer att satsa på radioreklam istället för traditionell annonsering så från den 21 mars får du spärra upp öronen och lyssna på Mix Megapol eller NRJ.

Vi räknar med att du besöker oss i sommar och tar med man, fru, sambo, barn, barnbarn, vänner och bekanta till vår fina anläggning och upplever Maritiman och Göteborg från sin bästa sida. Aktuellt dagsprogram med tidpunkter för guidade turer och familjeaktiviteter finns på www.maritiman.se eller gå in på App Store eller Google Play och ladda ner vår app.



Läs gärna mer om oss på www.maritiman.se och/eller gå in och gilla oss på Facebook. Välkomna till Maritiman och gå till sjöss i hjärtat av Göteborg!

*SveppeLjunggren
Sveppe.ljunggren@maritiman.se*

RAPPORT FRÅN
avgående
KLUBBMÄSTAREN



Maj

Dag: Torsdag 26 maj kl. 18'00

Föredragshållare: Swen Emanuel

Ämne: Vinprovning

Övrigt: Swen Emanuel är född i december 1947 i Alingsås. Han är författare till boken Isens fånge som handlar om S/S Dicksons haveri i Nordostpassagen år 1881. Han besökte Flottan Män under våren 2015 och höll då ett intressant föredrag om sin bok.

Swen E. har gett vinprovningar sedan början av 1990-talet. Startade SWENBOSS VIN ihop med en kollega och importerade viner från Frankrike och Italien som såldes via Systembolaget. Verksamheten pågick mellan 2003 och 2011.

Swen E. som är en mångsysslare är utbildad civilekonom, avslutade sin karriär som personalchef i ett internationellt företag, har skrivit en bok och sjunger i körer.

Kvällen inleds med lite vinkunskap och frågor till deltagarna, bl.a. om blå och gröna druvor, olika druvsocker, t.ex. Carbernet Sauvignon Syrah, fyllighet, strävhet och fruktsyra.

Boris Lundqvist

MINNEN OM BERTIL IVARSSON

Bertil kom till Flottans Mäns Sånggrupp som vi hette då, året var 2005. Vi behövde då en reserv för vår vanliga dragspelare Rune Martinsson som inte alltid kunde ställa upp på grund av sjukdom.

Bertil och undertecknad passade varandra musikaliskt och det skänkte spelglädje som smittade av sig på både sångmedlemmar och publik.

Jag lärde mig ganska snart hur Bertil fungerade både musikaliskt och som kompis..

Musikaliskt var Bertil en riktig musikartist, spelade flera olika instrument och kunde spela efter noter. Han fick ofta höra en låt eller se noter som han aldrig hört eller sett förut och efter en kort stund så kunde han spela låten. Vi kanske aldrig hade hört den men vi lärde oss samtidigt.

Under åren så samlade vi på oss många låtar i vårt arkiv. Bertil kunde lyssna av en melodi och skrev ned noter och ackord, la in den på en CD skiva och då kunde alla i gruppen få en kopia och kunde träna in den och texten hemma.

För några år sedan började Bertils hälsa svikta och han blev med tiden så sjuk att han måste lämna gruppen.

Bertil är nu borta för alltid men i våra minnen lever han kvar.

Må Du vila i frid Bertil

R.I.P

Leif Andersson Ledare för Flottans Män Sångkör

Not. Bertils hustru, Damklubbens Bojens sekreterare, Käthe (se Bojens artikel på nästa sida) avled oväntat endast några månader före honom.

Red.

FÖREDRAG OCH UNDERHÅLLNING HOS FLOTTANS MÄN I GÖTEBORG SISTA TORS DAGEN I MÅNADEN, VÅREN 2016

Mars

Dag: Torsdag 31 Mars kl. 18'00

Föredragshållare: Lennart Palm.

Ämne: Från gravvalvsvarligt till dödskul

Övrigt: Lerums-musikern **Lennart Palm** mest känd för sin medverkan i Melodikrysset tillsammans med Anders Eldeman och för sitt turnerande med en rad kända artister bl.a. Stefan Ljungqvist, Kicki Danielsson och Lill Babs m.fl.

Lennart Palm föreläser på ett lättsamt, humoristiskt sätt och med stor kunskap om det gravallvarliga ämnet om svenska adelsmän och kvinnor som ligger begravda i pampiga kistor i våra svenska kyrkors gravvalv.

Han berättar om många intressanta episoder som dessa adelsmän/-kvinnor upplevde, samtidigt är det tragiskt att så många av dessa vackra kistor och personer glöms bort för att kyrkan inte bryr sig om dessa gravvalv på många platser. Många kyrkor och nu levande ättlingar tar väl hand om sina gravvalv, medan andra fullständigt förfaller.

Lennart Palm kommer att berätta hur och varför han började med sitt udda fritidsintresse.

April

Dag: Torsdag 28 april kl. 18'00

Underhållare:

VILDROSBARN (Paulina Hall och Anders Norberg)

Underhållning:

Musik och berättelser om och av Evert Taube.

Övrigt: Till Vinga och Sommarlandet. *En resa i Evert Taubes barndomslandskap*

Fram till sitt fjortonde år bodde Evert Taube på Vinga. Det var år som präglade hans konstnärsskap. Havet, skärgården, sjöfolket, orkaner, vrakgods, berättelser om äventyr i främmande länder och den vackra naturen.

Anders Norberg och Paulina Hall presenterar en vardande nationalskald under dessa uppväxtår på Vinga och runt om i Bohuslän genom visor (både kända och mer okända) och berättelser till gitarr och tvärflöjt.

Vildrosbarn debuterade på Rosenkaféets utescen 2005. Då hette de ännu inte vildrosbarn, det namnet kom till något senare.


DAMKLUBBEN BOJEN


Kära Bojor

Så har vi då återigen gått in i ett nytt år, upplevt regn snö och tö. När detta författas skiner solen i all sin glans.

Vi har redan klarat av en klubbafton i januari och nu senast årsmötet sista onsdagen i februari. Det är en decimerad skara i båda fallen. Sjukdom, väder (och ålder) sätter P ibland.

God mat och det vanliga trevliga umgänget har blandats med förstämning efter två tragiska dödsfall som drabbat både kamratgänget och styrelsen.



I slutet av föregående år avled vår sekreterare Käthe Ivarsson efter en kort tids sjukdom. Strax före årsmötet fick vi ännu ett dödsbud.

Vår ordförande Laila Bruto hade alldeles för tidigt och helt oväntat lämnat oss.



Båda var omtyckta kamrater och drivande krafter i vår lilla förening och är svåra att ersätta. Där kanske vår höga medelålder med många livserfarna krafter kan vara till hjälp. Frågan är ju alltid vilka som orkar och vågar både fysiskt och psykiskt. Anita Hogmalm vågade och har axlat sekreterarens mantel. Ordförandefrågan har tills vidare lösts interimsvägen och valberedningen får ta till sig lite övertidsarbete i vår.

Jag hoppas vi ses på vår klubbaftonen den 30 mars!
Vårhälsningar till alla medlemmar från styrelsen.

Bojens Vårprogram 2016:

ONSDAGEN DEN 30 MARS, KL 18.30

MODEVISNING blir temat för denna klubbafton. Inte att förglömma god förtäring till ett bra pris av klubbmästarna.
Föranmälan senast den 23 mars.

ONSDAGEN DEN 27 APRIL, KL 18.30

Dags för VÅRSUPÉN där vi hyllar våren och äter en god supé tillagad av våra klubbmästare till ett bra pris.
Föranmälan senast den 20 april.

SÖNDAGEN DEN 8 MAJ

Firar Flottans Män Marinstugans Dag.
Förberedelser den 7- 8 maj.

MÅNDAGEN DEN 6 JUNI

Firar Flottans Män Nationaldagen i Marinstugan.
Intresserade ”Bojor” är välkomna.

Anita Hogmalm
Sekreterare


**FÖDELSEDAGAR
VI GRATULERAR**



April

- 6 039172 Karl Gustav Lanzén Stenungsund 80 år
- 11 039515 Johan Nathorst-Westfelt Västra Frölunda 70 år
- 17 030210 Lars Jönsson Göteborg 80 år
- 27 131311 Allan Karlsson Borås 65 år

Maj

- 3 030321 Bertil Altricher Kungälv 70 år
- 6 030708 Roger Bengtsson Torslanda 75 år
- 10 1601 Agneta Österlund Bojen 65 år
- 10 030528 Rolf Gamborg Västra Frölunda 80 år
- 15 031104 Leif Lindenhag Kullavik 80 år
- 18 030007 Göte Mattsson Göteborg 85 år
- 30 030219 Rune Carlsson Göteborg 75 år
- 31 039509 Jan Berglund Stenungsund 80 år

Juni

- 9 039821 Leif Algevi Västra Frölunda 85 år
- 13 031307 Lars Janevik Göteborg 70 år
- 16 039671 Björner Andersson Kärna 65 år
- 18 030723 Leif Wersén Gråbo 85 år
- 23 031517 Lars Nyberg Västra Frölunda 65 år
- 24 030228 Göran Carrby Hisings Kärra 85 år
- 29 038189 Lars Zimmermann Göteborg 75 år


**VI HÄLSAR NYA
MEDLEMMAR VÄLKOMNA**


- | | |
|------------------------------|-------------|
| 031518 Johan Björklund | Göteborg |
| 031519 Krister Backman | V. Frölunda |
| 031520 Larry Olsson | Ytterby |
| 031521 Bengt Arne Henriksson | Vallda |
| 031522 Lars Nydén | Askim |
| 031601 Jan Hammarström | Göteborg |
| 031602 Kent Nordström | V. Frölunda |
| 031603 Mikael Jansson | Askim |



FLOTTANS MÄN GÖTEBORG - STYRELSEN 2016

1	Ordförande	Lars-Erik Uhlegård		072-397 21 86	lars-erik@uhlegard.se
2	Vice Ordförande	Jan Eric Knutas	0300-217 62	070-672 17 62	jan.eric.knutas@tele2.se
3	Sekreterare/BWM	Lars Janevik	031-91 66 56	070-594 54 82	janevik@bredband.net
4	2:e Sekreterare	Kjell Åsberg	031-29 10 07	073-207 30 02	kjellasberg@hotmail.com
5	Kassör	Leif Lindenhag		070-443 44 29	leif.lindenhag@gmail.com
6	Klubbmästare	Carl-Axel Benholm	031-69 34 37	070-569 34 37	ingela.benholm@telia.com
7	Stugfogde	Tore Nyblom	031-29 97 06	070-629 18 43	jaroslava@spray.se
8	Medlemsregistrator	Sture Magnusson	031-52 30 52	073-801 23 80	sture.magnusson@comhem.se
9	Ledamot/Bibliotek	Hans Fredriksson	031-29 05 18	070-269 05 18	hans.fredriksson@hotmail.com
10	Webmaster (WM)	Anders Andersson	031-16 98 98	072-720 98 98	aa@anina.dinstudio.se
11	Ledamot/Sångkören	Leif Andersson	031-29 06 84	070-320 63 15	leian@telia.com
12	Ledamot	Börje Kjellstenius		070-581 07 21	bkjellstenius@gmail.com
13	Ledamot	Peder Josefsson	031-69 06 11	070-689 41 65	peder.josephson@gmail.com
		BWM = biträdande Webmaster			

Revisorer

Revisor	Tommy Bergman	031-24 33 80		
Revisor	Janeric Mårtensson	031-92 17 03	070-760 40 95	janeric.martensson@tele2.se
Revisorssuppleant	Mats Bruto	031-54 10 68	070-949 91 00	tillbruto@gmail.com

Valberedning

Sammankallande	Gunnar Ekblad	070-232 89 27		gunnar2328927@hotmail.com
Ledamot	Hans Nilsson	031-23 33 83		hans.nilsson36@hotmail.com
Ledamot	Boris Lundqvist	031-99 27 43	070-939 06 52	bb_lundqvist@bredband.net

Föreningskaplaner: 1. Bert Löverdal tel. 031-98 18 16/072-731 18 16 2. Pernilla Törnqvist Tapper tel. 070-629 06 17



DAMKLUBBEN BOJEN



STYRELSEN 2016

Ordförande	Anne-Marie Hammarstrand	031-29 97 95	0706-29 97 30	
Vice ordförande	Vakant			
Sekreterare	Anita Hogmalm		070-839 02 51	anita@hogmalm.com
Kassör	Britt-Marie Karlsson	031-45 51 17	0761 74 04 17	
Klubbmästare	Jarka Nyblom	031-29 97 06	0736-48 05 87	jaroslava@spray.se
Ledamot	Inga-Lill Dahl	031-91 32 42	0722-43 56 69	harry.dahl@telia.com
Ledamot	Britt-Marie Detterberg		070-230 40 06	

A K T I V I T E T E R I M A R I N S T U G A N 2016

FLOTTANS MÄN	SÖNDAGSÖPPET	ONSDAGSÖPPET	DAMKLUBBEN BOJEN
APRIL 10 Sö MEDLEMSMÖTE 28 To KLUBBAFTON *	APRIL 03, 17 och 24	APRIL 06, 13, 20 och 27	APRIL 27 On VÅRSUPÉ *
MAJ 08 Sö MARINSTUGANS DAG 26 To GRILLAFTON *	MAJ 01, 08, 15, 22 och 29	MAJ 04, 11, 18 och 25	MAJ 08 Sö MARINSTUGANS DAG 26 To GRILLAFTON *
JUNI 06 M NATIONALDAGEN	JUNI 05	JUNI 01 och 08	JUNI -

** Var snäll och föranmäl Er till klubbafnarna (motsv.) så att klubbmästarna kan planera sina inköp. Det finns anmälningslistor i Marinstugan om Ni har vägarna förbi. Ring annars respektive klubbmästare. För FM Klubbmästaren Calle Benholm 031-69 34 37 alt 0705-69 34 37 eller Stugfogden Tore Nyblom 031-29 97 06 alt 0706-29 18 43. **OBS!** Anmälan är bindande på grund av gjorda inköp. För Bojen Klubbmästare Jarka Nyblom 031-29 97 06 alt 0736-48 05 87*

**GLÖM INTE MARINSTUGANS DAG,
KOM OCH DELTAG I FOLKMYLLRET
LOPPMARKNAD, KAFFESERVERING,
SÅNGKÖREN UNDERHALLER kl. 12'00**

VI SES SÖNDAGEN DEN 8 MAJ kl. 10'00--14'00

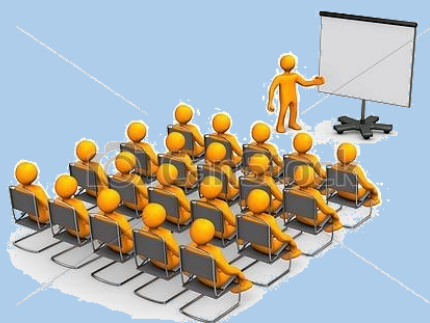
OBS! Datumet 8 MAJ kl. 10'00-14'00

MEDLEMSDAGEN!

Anteckna redan nu tiden för nästa medlemsmöte som äger rum 2016-04-10 klockan 1200-1330. Slut upp vid vårens medlemsdag och få förstahandsinformation av styrelsen i Marinstugan. Ta med egna frågor och funderingar samt förslag till nya aktiviteter.

Ni bjuds på kaffe och tillugg. Stugan är öppen från 1000.

Varmt välkomna!
Styrelsen



K ä n s ö

Den traditionella Käsö-utflykten blir i år **Torsdagen 5 maj** (Kristi himmelfärdsdag) Samling vid FömedC vakt, Kåringberget (f.d. Amf 4/KA 4) kl. 09'00. Åter c:a 15'00

I priset 100:- ingår
Båtresa, Guidning
Fältmässig lunch
Försvarsinformation
Anmälan på lista i Marinstuga eller
P-O Eriksson tel. 0706 092314



GÖTHEBORG se sida 15 och 16