



# KUST POSTEN

Organ för KA 2:s Kamratförening



Nr 3 2008 årgång 70

Utgives av KA 2:s Kamratförening



Redaktör och ansvarig utgivare: OLLE MELIN  
Adress: Författarevägen, 9 371 63 LYCKEBY  
Telefon: 0455- 239 64  
E-post: omelin@telia.com



Layout: DAG ÅSHAGE  
telefon: 0455-482 18

Tryckeri: Tryck & Reklam i Karlskrona AB

## Kamratföreningen styrelse

Ordförande: Per Engkvist  
Vice ordförande: Kent Alritzson  
Sekreterare: Kent Alritzson  
Vice sekreterare: Yvonne Wirbrand  
Kassör: Sune Persberg  
Ledamot: Göran Göransson  
Suppleanter: Peter Glimvall  
Erling Holmberg  
Klubbmästare: Lars Iger  
(adjungerad till styrelsen)

Omslagsbild:

Ostindiefrazen på  
besök i Karlskrona.  
Foto:  
Ingemar Elofsson



## Kamratföreningens adress

KA 2:s Kamratförening  
Box 527  
371 23 KARLSKRONA  
Telefon: 0455 - 866 22 (v sekr)  
Postgiro: 9 80 67 - 2  
Bankgiro: 5584-9483  
Medlemsavgift: 125 kronor

## Kamratföreningens utbud av KA-produkter

|  |       |
|--|-------|
| <b>Kavajmärke</b>  | 80:-  |
| <b>Medlemsnål</b>  | 45:-  |
| <b>Slips KA 2</b>  | 50:-  |
| <b>Slips KA</b>  | 50:-  |
| <b>Livrem</b>  | 120:- |
| <b>Manchettknappar KA</b>                                      | 150:- |
| <b>KA 2 Idrottshistoria,<br/>Nattlig patrullorientering</b>    | 30:-  |
| <b>Eskil Nyström och Marinens<br/>Hemvärnsmusikkår Kassett</b> | 60:-  |
| <b>Vykort Kungsholms fort (4 st)</b>                           | 10:-  |
| <b>Vykort Rosenholm (3 st)</b>                                 | 10:-  |
| <b>CD Karlskrona Kustartilleriregemente</b>                    | 100:- |

Ring kassören Sune Persberg för beställning  
telefon 0455-274 56

Varorna levereras, när betalning skett.

Om varorna skickas tillkommer porto minst 20 kronor.

Postgiro: 98067 -2

Bankgiro: 5584-9483



## Bildhäfte om KA 2 förläggningsplatser

Häftet kostar 60 kr och vill Du ha det  
hemskickat tillkommer porto om 10  
kronor. Du kan beställa genom att  
sätta in 70 kr på postgiro 97 05 88-0



## Gräsvik och dess historia

Boken kostar  
60 kronor plus porto



## Befästningspark Karlskrona

Boken kostar  
50 kronor plus porto



## KA 2-boken

kostar 100 kronor  
plus porto  
60 kronor

  
**I**

Så har Du åter en Kustposten i Din hand och vi hoppas, att Du ska få enstunds trevlig avkoppling tillsammans med tidningen.

Den sanne lögnaren, Fritiof Nilsson Piraten, sade en gång:

Allt har hänt, men allt har ännu inte berättats.

Vi är säkra på, att i minnets gömmor hos er alla läsare finns historier, som har hänt men inte berättats. Ta fram dessa och kom till oss med dessa.

Det finns en uppenbar risk, att tidningen annars får ett innehåll, som mer och mer fjärmar sig från vårt kära regemente KA 2. Hör av er med historier! Kan ni inte skriva ned dem, så hör av er på annat sätt, så fixar vi till det. Det här numret handlar mycket om, vad som timat i Karlskrona sommaren som gick. Karlskrona är en verklig sommarstad och evenemangen avlöser varandra. Det kan tyckas, att dessa episoder lite handlar om KA 2, men det finns dock en anknytning nog så viktig – havet och skärgården.

En skön höst tillönskas alla läsare

Olle och Dag

# HMS Västervik

## – en Kalla Krigets arbetshäst



**S**edan slutet av 1990-talet ingår robotbåten *R 136 Västervik* i Marinmusei samlingar. Fartyget avmönstrades hösten 1996 och lämnades i det skick det var med halvfulla papperskorgar, handdukar och allt annat, som hörde vardagen ombord till.

I dag ligger fartyget vid Marinmuseum tillsammans med de övriga museifartygen *HMS Bremön*, *HMS T 38* och den under reparation varande fullriggaren *Jarramas*. Snart kommer ubåten *HMS Neptun* att inlemmas i samlingarna.

*HMS Västervik* ingick som en av tolv enheter i serien robotbåt typ Norrköping. Fartygen byggdes, från början som torpedbåtar, i stål på Karlskronavarvet under åren 1972 – 1976. Serien blev en av de längsta, som anskaffats för örlogsflottan. Serien namngavs efter svenska hamnstäder – Norrköping, Nynäshamn, Norrtälje, Varberg, Västerås, Västervik, Umeå, Piteå, Luleå, Halmstad, Strömstad och Ystad.

Besättningens storlek var 12 officerare och 16 värnpliktiga.

Huvudbestyckningen var från början 6 st 53 cm torpeder, 1 st 57 mm allmålskanon och hade förmågan att medföra ett stort antal minor.

I början av 1980-talet moderniserades och ombyggdes fartygen till robotbåtar och T:et i förstäven byttes mot ett R. Fartyget bestyckades med ett antal svensktillverkade robotar, robot 15 och långräckviddiga torpeder, men behöll artilleriet och förmågan att ta ombord minor. Modern stridsledning och elledning tillfördes. Fartygen blev verkligen slagkraftiga i förhållande till storleken..

Fartygets konstruktion var mycket lyckad. Framdrivningsmaskineriet utgjordes av gasturbiner, som kunde ge en fart av över 40 knop. De har varit mycket driftsäkra till sjöss. En vissbegränsning fanns dock och det var max gångtid 8 timmar, innan det var dags för bunkring. Motorerna drog 4 000 liter dieselolja per timme.



Fartygen har varit riktiga arbetshästar och otaliga är de uppdrag fartygen haft för att bevaka svenska intressen och landets gränser. Många olika typer av underrättelseuppdrag har genomförts i vår närhet. Ett exempel var att bevaka de stora ryska flottövningarna i samband med Polenkrisen i början av 1980-talet

Västervik spelade en stor roll under de dagar U 137 stod på grund i Gåsefjärden. Fartyget låg i skydd av Almö och ombord genomfördes förhören med den ryske ubåtskaptenen Gusjin. Fartyget hade dessförinnan deltagit i bevakningen av det svenska sjöterritoriet.

Med cirka 600 gångtimmar per fartyg har det blivit många distansminuter under den aktiva tiden. Varje fartyg har säkert tillryggalagt minst ett varv runt jorden.

Många besättningar – officerare och värnpliktiga har genom åren tjänst gjort ombord och det finns många ljusa minnen för alla dem, som haft förmånen att tjänstgöra ombord på fartygstypen.

I dag finns ytterligare en robotbåt som museifartyg, *R 142 Ystad* och hon finns i Stockholm tillsammans med föregångaren *HMS T 121 Spica*.

Fartyget har också en vänförening och den kan nås på adressen

HMS Västerviks vänner  
Marinmuseum  
Stumholmen  
371 32 KARLSKRONA

*Olle Melin*

**Foto: Olle Melin**



## Biskopsvisitation i Karlskrona

I vecka 41 visiterar Lunds stifts biskop Antje Jackelén Karlskrona – Ronneby kontrakt, där bl.a. Kungl Amiralitetsförsamlingen ingår.

På onsdagskvällen den 8 oktober kl 1730 äger gudstjänst rum i Kungl Amiralitetskyrkan, där bl.a. KA 2 Kamratförening deltar med fanvakt. Vidare medverkar Marinens Musikkår under gudstjänsten samt eventuellt Marinens Hemvärnsmusikkår under samlingen. Gudstjänsten leds av biskop Antje.



*Olle Melin*

Foto: Olle Melin



*KLubbmästarna Bengt Göran Magnusson, Flottans Män och Lars Iger KA 2 Kamratförening*

## Grillfest på Skönstavik

För första gången sedan KA 2 Kamratförening flyttade till Skönstavik, anordnades i augusti en gemensam grillfest mellan föreningen och Flottans Män, Karlskrona, vilka också huserar i området.

Ett hundratal medlemmar hade mött upp. De fick börja med att se en bejublad föreställning om hunddressyr av en av Flottans Mäns medlemmar Bror Nestlander. Han gav verkligen prov på, hur man kan använda en hund i olika situationer.

## Ny ordförande i SMKR

Sveriges Militära Kamratföreningars Riksförbund fick en ny ordförande i samband med årsmötet tidigare i år. Sune Birke avgick och efterträddes av Christer Olofsson från flygvapnet.

Christer kom till flygvapnet som befälselev stridsledningslinjen på F 5 i Ljungbyhed 1969. Han har tjänstgjort vid F 5, F 2, F 13, F 13 G (Gotland), F 20 och F 16. Efter utbildning vid Allmänna programmet dåvarande Militärhögskolan blev han major 1984 och Chef F 13G. Han omskolades till intendent, blev överste 2001 och avslutade karriären som Chef F 16 2002 till 2004 och därefter som ställföreträdande chef Flygtaktiska kommandot fram till pensioneringen 2007. Han deltog i FN-insatserna i Sinai på 1970-talet

Han beskriver nedan sig själv  
”Jag har varit ansvarig för ett antal större projekt som OPIL, s flytt till Uppsala och utveckling av KRO FM till IOR FM samt lite små utredningar som naken-skjutning Amf 1. Jag har varit ersättare och ledamot i FPAN (Försvarets personalansvarsnämnd) sedan 2002.



I Krigsorganisationen har jag varit C strilbat Gotland 2 år, bataljonskvartermästare på basbataljon Fällfors i 6 år.

Jag har gått ett antal kurser som Strilundkurs, motmedels/teleskydd, rättsvårdskurs, strilbatchefskurs, presschefskurs, kurs för säkerhetschefer m. m.

Jag har också varit lärare på ett antal kurser och utbildningar, bl.a. på F 20 i Uppsala.

Jag har 5 barn, gift för andra gången 1993. Tre barn i första äktenskapet och två i det sista (är jag säker på). Den yngsta dottern har Down Syndrom. Jag bor i hus i Bälunge cirka en mil norr om Uppsala. Mitt stora intresse är idrott (fysisk träning), trädgård hus och familjen. Har köpt MC på äldre dar, hade en MC som jag körde hem från Sinai genom hela Europa 1977, så nu är det dags igen. Har också seglat en hel del på 70 talet, seglade ner en HR 342 till Medelhavet från Göteborg 1980. Är utbildad rörmokare, så nu kan man väl extraknäcka lite som hantverkare och bestämma om sin tid själv.

Det har varit en fantastisk tid i Flygvapnet och Försvarsmakten som jag inte ångrar. Min sista tid på FTK och att vara förbandschef har nog varit det mest utvecklande. Framförallt att vara med om den internationella utveckling som nu är inom FM.

Jag är oerhört tacksam för min tid som yrkesofficer och allt jag fått vara med om.”  
Kustposten önskar Lycka till i arbetet som förbundsordförande

*Olle Melin*



# Catalinaaffären



**E**n dag i april träffade jag en äldre herre, som heter Paul Eriksson och som i sitt yrkesverksamma liv tjänstgjorde som navigatör i Flygvapnet. Han flög bl.a. en av de svenska sjöflygplanen, som hette Catalina.

Detta var under det kalla kriget dagar och hans uppdrag var bl.a. att spana efter eventuella överlevande från vår DC-3, som sköts ner den 13 juni 1952 av det ryskt jaktflyg. DC-3:an, som var ett svenskt spaningsflygplan, var denna dag ute på ett rutinuppdrag, på internationellt vatten nordost om Gotland.

Paul tillhörde vid denna tid den ordinarie besättningen på ett av våra Catalinaflygplan. Han var stationerad som navigatör vid F 2 i Hägernäs, en av flygvapnets äldsta flottilljer.

### Catalinaflygplanet

Catalinaflygplanet var ett högvingat sjöflygplan, som kunde både starta och landa på vatten eller land. Flyg-



2500–3000 meters höjd och hade en marschfart på cirka 220 km/timmen.

Normalt fanns fem mans besättning ombord, två piloter, en navigatör, en signalist och en färdmekaniker. Denna dag var besättningen utökats med ytterligare två spanare, så inalles fanns det sju besättningsmän ombord.

När vår DC-3:a, den 13 juni blev nedskjuten nordost om Gotland, fanns åtta man med ombord. Flygplanet var ute på ett rutinuppdrag nordost om Gotland och befann sig på internationellt vatten. Trots det idoga letandet var och förblev DC-3:an borta.

Den 15 juni 1952 kl. 08.27 hade man dock hittat och bärgat en av DC 3:ans livbåtar. Livbåten var sönderskjuten.

När man senare efter mer än 50 år slutligen hittade flygplansvraket, konstaterades, att det skett en granatexplosion inne i flygplanet och förmodligen miste då samtliga ombordvarande livet.

I det då aktuella sökandet deltog så väl marina enheter som flyg från F 11 och F 2. Men den 16 juni 1952 avbröts allt sökande efter ytterligare en incident.

### ***Två Mig-15 anföll***

Denna dag kl. 04.09 anfölls en av Catalinorna av två Mig-15 plan från Sovjetunionen.

Catalinan befann sig då i sitt tilldelade sökområde, som var nordost om Gotska Sandön upp mot öarna Ösel och Dagö. Man hade beräknat, var DC-3 beräknats befunnit sig, när den blev beskjuten och störtade. Beräkningarna var gjorda på, hur de aktuella vindarna blåst och på beräknade avdrifter.

Cirka tre och en halv timme efter start upptäckte förarna på Catalinan två Mig 15, som närmade sig. Piloterna trodde först, att Mig-15 planen skulle försöka avvisa deras flygplan, som då befann sig på internationellt vatten, men plötsligt kl. 04.09 anföll Mig-planet. Den ena kulsprutesal-



*En besättningsman på båten Münsterland tog bilden när Catalinan sjunker*

van efter den andra haglade över Catalinan. Paul sände genast morsesignaler till hembasen, om att man blev beskjutna.

De båda Mig-planen anföll uppifrån och från sidan. Totalt gjordes sju anfall. Det sista anfallet skadade Catalinans stjärtparti, vänster vinge, höjdrodret och till sist träffades även motorn och oljetanken. Detta tvingade piloterna att försöka nödlanda Catalinan i havet.



*Löjtnant Stålhammar, t.v. och sergeant Eriksson kontrollerar omedelbart efter räddningen, att livbåtsradion fortfarande är funktionsdugli*



*ombord på Münsterland får de sårade Första Hjälpen. Kapten Dierks, världskrigsveteran, förbinder provisoriskt armen på planets förare, sergeant K O Arbin*





Under de cirka tio minuterna, som planet blivit beskjutits hade färdmekanikern Elis Eliasson insett, att man kanske skulle komma att behöva de livräddningsbåtar, som fanns med ombord och började att pumpa upp dessa. Mycket riktigt, de kom snart till användning.

Befälhavaren ombord, kapten Olof Arbin, valde att försöka nödlanda i havet. Arbin hade i samband med nödlandningen sett ett fartyg i fjärran och därför försökte han manövrera planet, så att detta skulle komma så nära detta fartyg som möjligt.

### **Mössmärke bortskjutet**

Arbin var skottsbadad i ena armen efter ett av anfallen och han hade mycket ont. En kula hade gått rakt igenom hans ena arm. Även andre piloten, sergeant Ove Engberg, trädfades i låret av en kula och fick även sitt mössmärke bortskjutet. Här kan man verkligen tala om änglavakt.

Men ännu var inte faran över. Plötsligt upptäckte besättningen efter att de kommit över på de tre gummiflottorna, att de båda Mig-planen återvände för ett nytt anfall. Anfallet kom men ingen kulspruteeld. Kanske var ammunitionen slut. I samband med detta blev den sårade andrepiloten Ove Engberg så skärrad, att han kastade sig i vattnet för att undkomma en ny kulkärve.

Eftersom hans sårskada i låret blödde kraftigt, blev kamraterna, som efter anfallet hjälpte honom upp i gummiflotten igen, mycket illa till mods, när de såg, hur vattnet runt Engberg och även livbåten färgades av Engbergs blod.

### **Såg planet sjunka**

Efter anfallet paddlade de så långt bort från Catalinan som möjligt. Efter cirka en kvart såg de hur det sönderskjutna flygplanet vände stjärtfe-nan upp i luften och försvann ner i djupet.

Men ännu visste inte besättningen, om det ska bli ett lyckligt slut.

Snart såg de, att det fartyg, de ti-

digare sätt, närma sig de nödställda. Det var inte konstigt, att de återigen fick hjärtat i halsgropen, när de upptäckte fartygets namn. Fartyget hette "Münsterland". De nödställda visste i detta ögonblick inte, om fartyget kom från Öst- eller Västtyskland.

Det visade sig senare, som tur var, att det var ett västtyskt styckegods-fartyg med fem mans besättning. Fartyget var ett familjefartyg på väg från Västtyskland till Helsingfors med styckegods. Befälhavaren Johannes Dierk hade hela sin familj med ombord.

### **Blev väl omhändertagna**

Väl ombord blev de mycket väl omhändertagna av besättningen, som såg till, att alla fick torra och varma kläder samt mat och varm dryck. De två skadade piloterna plåstrades om av sina kamrater och de fick smärtstillande medicin, som de så väl behövde. Speciellt Olof Arbin hade mycket ont.

Trots att hela besättningen sått det hela utspela sig, vågade aldrig kaptenen skriva i loggboken, vad de hade bevittnat, utan där skrev han bara "kl. 05.10" hade sju nödställda



*Münsterland lägger till vid kaj i Hangö med svenskarna ombord. De tyska besättningsmännen fick var sin svenska flygarkniv som minne*

personer plockades upp ur vattnet av fartyget.

Idag kan vi ha svårt att förstå den skräck man kände på den tiden för stormakten Sovjet.

M/S Münsterland hade vid denna tid ingen sändarutrustning ombord, så trots att Paul försökte att med hjälp av deras nödsändaren från gummiflotten fästa en antenn mellan fartygets master, för att kunna etablera kontakt med hemmabasen och meddela, att de var välbehållna lyckades han inte, utan de fick de sitta och lyssna på, när Sveriges Radio berättade om händelsen och läste upp deras namn som omkomna.



*Flygvapenchefen Bengt Nordenskiöld tillsammans med de sex besättningsmännen från den nedskjutna Catalinan, som återkom till Sverige på måndagskvällen den 16:e juni. Den sjunde, föraren, var så svårt skadad att han fick stanna för vård i Finland.*





### **Anlände till Hangö på kvällen**

Det var först vid 21-tiden, när fartyget anlänt till Hangö, som de kunde meddela sig med det svenska flygvapnet.

Besättningen fördes från Hangö vidare till Åbo, där de först efter cirka tolv timmar kunde meddela sig med sina nära och kära, som trots, att de inte längre var i livet.

Försvaret sände en annan Catalina för att hämta hem besättningen.

Olof Arbin fick dock stanna kvar på Åbo lasarett med sin sönderskjutna arm.

### **Tre dagar ledigt**

Efter sedvanlig avrapportering till berörda instanser fick besättningen som plåster på såret ledigt i tre arbetsdagar.

På den tiden fanns ingen krishantering som idag. De själva och deras anhöriga fick istället leva under mycket lång tid med mardrömmar och med skrik på nätterna. De fick hjälpa sig själva, så gott det gick.

Men ur denna händelse har en mycket stark kamratskap utvecklats, som står sig än idag 52 år senare.

### **Ersättningskrav för förlorad plånbok ifrågasattes**

Efter hemkomsten yrkade Paul ersättning för förlust av sin plånbok med 600 kr i. Den blev kvar på flot-

tiljen i hans vapenrock, som försvann under frånvaron. Pengarna motsvarade en hel månadslön. Yrkandet ifrågasattes starkt dåvarande Fortifikationsförvaltningen.

Paul och hans familj fick låna ihop pengar till sitt uppehälle den månaden. Först flera år efteråt ersatte Fortifikationsförvaltningen förlusten och **han fick då också 20 kr för förlorad plånbok.**

Än idag finns flygplanet i havet, där det störtade. Det finns dock vissa funderingar på att kanske en dag bärga flygplanet.

Idag finns på "Catalinatorget" i den nya stadsdelen i Hågernäs en minnessten, som F 2:s kamratförening låtit resa. Den har inskriptionen enligt nedan:

*Saga Åshage*

**"De älskade icke  
så sitt liv att de  
drogo sig undan  
döden"**

*Paul Eriksson vid minnesstenen*





# Briggen Tre Kronor på Karlskronabesök

**A**r 1857 byggdes på dåvarande örlogsvarvet i Karlskrona ett lastfartyg, som fick namnet Gladan. Hon gjorde bland annat en expedition till Grönland och Spetsbergen i slutet av 1800-talet och riggades därefter om till brigg för att användas som övningsfartyg för Skeppsgossekåren. Hon uttrangerades 1921 och användes därefter som omklädningsfartyg inne på varvet fram till 1942, då hon sjönk vid Oscarskajen, varefter hon sprängdes av dykare.

Ritningarna till Gladan finns i Krigsarkivet och med dessa som grund startade 1995 ett projekt att bygga en ny brigg efter gamla originalritningar.

Fartyget sjösattes den 27 augusti 2005 och namngavs av sin gudmor, Kronprinsessan Victoria, till Tre Kronor af Stockholm. Hon byggdes på Skeppsholmen, gammal klassisk marin mark.

I år gör fartyget sin jungfruresa och resan har pågått mellan den 6 juni och 8 augusti med besök på Åland, i Helsingfors, Tallinn, Riga, Bornholm och ett antal svenska östersjöhamnar. Karlskrona hedrades med besök den 30 juli till 1 augusti, då det fanns möjlighet att bese fartyget. Första kvällen var det speciellt inbjudna, som hade nöjet att ta en titt på och i fartyget.

Ett mål med byggandet av fartyget var att bevara och utveckla kunskaperna i traditionell skeppsbyggnadskonst och sjömanskap och att förmedla dessa discipliner till allmänheten.

En brigg är ett tvåmastat fartyg med fyra till fem råsegel på båda masterna. Fartygstypen var mycket populär på 1800-talet. I mitten av detta århundrade fanns omkring fyrahundra briggar registrerade i svenskt fartygsregister.



Östersjön är Tre Kronor af Stockholms hemnavatten. Det är här hon ska segla de närmaste etthundra åren. Därför är frågan om Östersjöns miljö en viktig fråga för hela verksamheten.

*Briggen Gladan under segel*

Briggen Tre Kronor driver två projekt, Baltic Sea Future och Baltic Sea Agenda med inriktning på Östersjöns framtid och miljö.

Många olika grupper kan erbjudas turer med fartyget. Under resan, där Karlskrona besöktes, fanns elever från Nacka gymnasium ombord. Verksamheten drivs av en stiftelse och stöds av en vänförening.

Det var en fantastisk upplevelse att komma ombord på detta vackra fartyg, helt byggt efter originalritningar från 1800-talet och varsamt anpassad till dagens och inte minst Sjöfartsverkets krav. Finishen var helt otrolig.

En jämn ström av besökare passade på tillfället att göra ett besök under vistelsen i Karlskrona.

*Olle Melin*



*En ström av besökare tog tillfället i akt till ett besök  
Foto: Olle Melin*

### **Fartygsfakta**

|                                |                            |
|--------------------------------|----------------------------|
| Längd över allt:               | 35 meter                   |
| Förtöjningslängd               | 45 meter (inkl bogspröt)   |
| Bredd                          | 8,25 meter                 |
| Djupgående                     | 3,25 meter                 |
| Masttoppens höjd över vattnet: | 29,5 meter                 |
| Antal segel:                   | 16                         |
| Segelyta:                      | 735 m <sup>2</sup>         |
| Skrov:                         | Ek                         |
| Däck:                          | Sibirisk lärk              |
| Rigg:                          | Lärk och furu              |
| Displacement:                  | 330 ton                    |
| Barlast:                       | 93 ton                     |
| Maskin:                        | 6-cylindrig diesel, 400 hk |
| Marschfart:                    | Cirka 8 knop               |
| Teoretisk maxfart:             | 14 knop                    |
| Besättning:                    | 8-12 personer              |



# Våra gamla befästningar

## God Natt och Kurrholmen

**D**enna gång handlar befästningsavsnittet om två välkända silhuetter på Karlskrona redd, två befästningar som aldrig kom att bli aktiva som befästningar. De tillkom också cirka 50 år före kustartilleriet, men skulle, om de hade bemannats, med säkerhet bemannas av några enheter ur kustartilleriets föregångare, kanske Nya båtsmanskåren, där en artilleribåtsmanskår hade etablerats 1845.

När ånga och propeller ersatte segel och vind som motor på krigsfartygen, blev skeppen lättare att manövrera även i trånga farvatten. Detta gjorde den yttre försvarslinjen på öarna utanför Karlskrona mera sårbar. Man befarade, att en fiende skulle lyckas bryta igenom försvarslinjen, trots befästningarna på Kungsholmsfort, Drottningstårn och Västra Hästholmen.

Major Adolf Lindman, som var fortifikationsbefälhavare i Karlskrona åren 1855-59, förslog därför, att man skulle anlägga en inre befästningslinje på sex mindre skär någon kilometer utanför örlogshamnen. Som ett led i detta byggdes de båda kanontornen på skäret God Natt och en av de små Kurrholmarna.

De planerades och uppfördes enligt tidens vanliga fortifikatoriska principer som fristående torn med tjocka murar och kanoner skyddade mot kastbaneeld. Tornen skulle därmed väl kunna stå emot den tidens fartygsartilleri med slätborrade eldrör och ammunition i form av massiva järnkulor.

Tornet God Natt byggdes med källarvåning, två batterivåningar och en öppen takvåning. Formen är femsidig, men genom att hörnen är fasade, framträder tornet som en tiohörning med växelvis korta och långa sidor. Ingången placerades vid den bäst skyddade sidan i norr.



God Natt. Foto Peter Nilsson

Två parallella spiraltrappor, den ena över den andra anlades mellan våningarna. De placerades inne i tornets kärna och var därför väl skyddade. Tanken med, att de lades omlott, var att enkelrikta trafiken, när bemanningen skulle inta sina drabningsplatser. För att kunna lyfta upp kanoner och annan tyngre materiel fanns luckor i bjälklagen mellan våningarna. För uppvärmning av tornet användes gjutjärnskaaminer, men dessa finns inte längre kvar.

God Natt hade plats för åtta kanoner på var och en av de täckta våningarna. Det fanns också utrymme för ytterligare pjäser på taket. I huvudskjutriktningarna ut mot inloppen skulle det i princip varit möjligt att skjuta mellan åtta och sexton kanoner.

Tornet på Kurrholmen fick en enklare utformning än God Natt. Det är runt och har en källarvåning, en batterivåning och en takvåning. Den runda formen medger inte, att fler än tre pjäser åt gången sköt i samma eldriktning. Ritningarna över Kurrholmen anger ytterligare en våning, som aldrig byggdes.

När God Natt var färdigbyggt och Kurrholmen påbörjat i början av 1860-talet, hade det skett stora förändringar inom vapentekniken. Fartygsartilleriet hade utvecklats till räfflade kanoner med ammunition i form av spetsiga projektiler i stället för rundkulor. Detta förbättrade det enskilda skottets precision väsentligt. Genom att granaterna försågs med sprängladdning blev dessutom verkan av varje skott mycket mer förödande.

Konstruktionen av tornen svarade därmed inte längre mot tidens krav på befästning. Resultatet blev, att visserligen byggdes tornet på Kurrholmen färdigt men bara med en skyddad kanonvåning. De övriga fyra befäst-



Kurrholmen. Foto Peter Nilsson


*Bottenvåning.*

ningarna, som planerats på andra småöar, blev aldrig byggda. De skulle placeras på från öster Skallholmen, Åspeskär, Länsman och Tvillingkären. Varken God Natt eller Kurrholmen togs i bruk som befästningar och inga kanoner kom på plats.

De båda bastanta tornen tillhör i dag Karlskronas framträdande landmärken. De skulle mycket väl kunnat ha tillkommit redan i slutet av 1600-talet och då burit Erik Dahlberghs signatur på samma sätt som tornen Kronan och Lejonet i Göteborg. I stället markerar de den definitiva slutpunkten på nära tvåhundra år av svensk befästningshistoria i Karlskrona.

Kurrholmen var under 1900-talet försöksplats för kontroll av minladdningar och avslutade sin militära karriär i början av 1970-talet efter att ha varit förråd för min-svepningsmateriel.

God Natt fick dock en fortsatt användning som fyr-torn, en funktion som tornet alltjämt har. Under åren 1879 – 1921, då tornet sköttes av fyrvaktare, var den översta batterivåningen inredd för bostäder. Rumsindelningen finns fortfarande delvis kvar.

Fyren satt från början i en lanternin på takets ytterkant. Den ersattes på 1920-talet av ett antal sektorfyror placerade i de olika pjäsplatserna. På 1900-talet byggdes en ny lanternin på takets mitt.

Tornet God Natt är uppkallat efter namnet på skäret, en förvanskning av det danska ”gonar” = gå nära. Tornet


*God Natt omkring år 1900. Marinmusei bildarkiv*

*Fredstak och lanterninhus.*

på Kurrholmen kallas ibland felaktigt för God Morgon. God Morgon är ett litet obebott skär mellan Tjurkö och Kungsholmen.

Namnen God Natt och God Morgon härstammar från en historia, där två fiskare efter besök på Trossö styr hem mot Tjurkö. Den första seglar på God Natt och blir fast, varför kamraten, som kommer efter, hånfullt säger, när den nödställd begär hjälp: ”Där kan Du sitta God Natt på Dig!”

Kamraten seglar vidare, den nödställd tar sig loss med egen kraft och finner på morgonkvisten till sin glädje kamraten sittande fast på ett skär längre söderut ropande på hjälp. Svaret är givet: ”Där kan Du sitta, God Morgon på Dig!”

Att felaktigt kalla Kurrholmen för God Morgon beror förmodligen på, att någon efter att ha hört skrönan velat skapa ett parallellnamn till God Natt.

God Natt och Kurrholmen förvaltas i dag av Statens fastighetsverk och God Natt är numera ett mycket populärt besöksmål. Nya fredstak sattes upp på 1990-talet, sedan de gamla rivits på 1950-talet och tornen stått ”kala” i 4 decennier.

Fästningstornen är ett utmärkt exempel på 1800-talets



befästningskonst och ett strålande exempel på ett militärt fiasko, ett fiasko, som åtminstone vad gäller God Natt, omvandlades till en nyttig verksamhet, en verksamhet som fortfarande är aktuell.

*Olle Melin*

**Foto: Olle Melin**

*Spiraltrapporna.*

# Till flydda tider återgår....

Denna gång kommer bilderna från Evert Carlsson, välkänd profil vid BK och KA 2. Evert fyller 85 år senare i höst och jag vill gärna redan nu ställa mig bland gratulanterna.

Evert har ett långt förflutet vid BK/KA 2, bland annat vid Sjötransportcentralen, som drifttekniker vid fortifikationen och slutligen som lokalvårdsledare.

Men allra mest känd är han som facklig ordförande i Statsanställdas förbund, en av de motparter jag hade under mina år som personalchef..

Evert var oerhört kunnig inom det fackliga området och var en mycket bra förhandlingsmotpart. Jag minns inte ett enda hårt ord från alla de förhandlingar vi hade, även om vi var motparter och kanske inte alla gånger hade samma uppfattning. Jag betraktar Evert som en personlig god vän och att jag fått vara arbetskamrat med honom under många år.

*Olle Melin*



*Här syns ett gäng minörer och kortet är förmodligen taget på Almö 1912. Everts far sitter i första raden längst ut till höger.*



*Här uppvakts en avgående fortifikationsarbetare, Otto Olsson även kallad Otto i Kroken efter sitt hem på Aspö. Från vänster syns Henry Johnson, Evert Carlsson, Bengt Olovsson, fortifikationsbefälhavaren Gunnar Rufeldt och Otto Olsson*



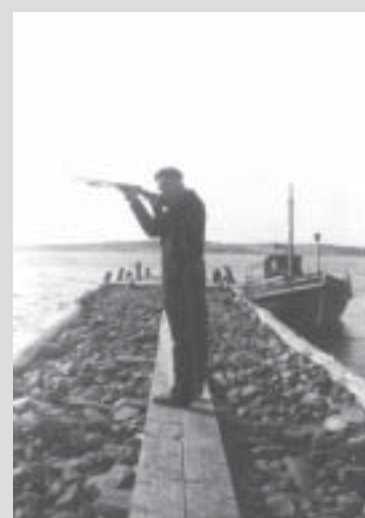
*Fortifikationens brygga på norra Stumholmen, som faktiskt fortfarande finns kvar. Fort lämnade Stumholmen på 1980-talet*



*Evert med vegamössa på A-slupen Höken under en krigsövning på Grebbegården.*



*Här tjänstgör Evert som packmästare på Bore, som just ska avgå från Aspö Mad. Clary Freij har just lämnat landgången och redo med cykeln är Carl-Johan Ekelund.*



*En B-slup körd av Evert har stannat vid Stora Hammars brygga på Torhamnslandet för att utöva luftgevärsskytte. Mannen på bilden hette Sven Pettersson.*



# Mätstation Bollö rivs

Nu påbörjas rivningen av mätstationen på Bollö, en gång ingående i batteri Ellenabben. Tidigare har anläggningen tömts på sin utrustning och nu återstår att ta bort all fast materiel ända intill betongväggarna och därefter lägga på ett pansartak och sedan låta naturen göra resten.

Jag hade möjligheten, att följa med Fortifikationsverket en sommardag, när tänkta entreprenörer skulle räkna på avvecklingen.

Och självklart blev det några bilder

*Olle Melin*



Foto: Olle Melin



# Våra sjögående trotjänare

## Bris

Om denna lilla båt vet jag ingenting.

Bilden är tagen under beredskapsåren och båten är en av alla de farkoster, som hyrdes in för att klara trafiken till alla de öar i Karlskrona skärgård, där beredskapsmän fanns.

I bakgrunden syns kruttornet på Mjölneholmen och fyren Karlskrona övre, vilket tyder på att *Bris* är på väg mot Skeppsbron.

Den något märkligt placerade maskinen väcker viss förundran. Och besättningsmannen ombord bär ännu den gamla sjömansuniformen, som 1942 byttes mot en grå uniformsvariant. Men säkert utnyttjades sjömansunifor-



men ytterligare några år, innan all omuniformering var klar.

Om någon läsare vet något mer om *Bris*, hör av Dig till redaktionen!

*Olle Melin*

## Det kom ett brev

En av våra nya medlemmar är Sten Svensson från Vadstena. Han skriver till vår kassör följande.

Hej Sune !!

Här kommer ett meddelande från "den nye medlemmen".  
Mitt personnummer är : 29 04 10 - 2650.

Detta väcker hos mej många skojiga minnen från tiden 7/7 1949 till 4/4 1950, då jag gjorde min rekryt vid KA2 i Karlskrona. Det var en stimulerande och varierande tjänstgöring, både till lands och till sjöss.

"Min båt" var motorslupen DJÄRV, där jag var motorskötare, men när frosten kom om hösten och det blev is, då var det klart för upplägning. Det var så, att kylvattenintagen på dessa båtar var så högt satta på undervattenskroppen, att när det blev is, så täppte den gärna till dessa så nödvändiga intag, därav denna "upplägning". Eftersom jag även varit eldare på ångfartyg i det civila så blev jag överförd till den gamla valfångaren "KANON". Det var en trevlig farkost med ett härligt gäng ombord från skepparn ner till den vanlige besättningsmannen. Denna tid är för mig oförglömlig. En sommar i Karlskrona skärgård det finn det nog många som skulle betala bra för. Jag fick det gratis, t.o.m. en liten peng för "besväret"! Vad mer begära ? Eftersom jag är öbo av naturen och inte sysslat med annat än sjön i hela mitt liv så var min tillvaro vid KA 2 allt, vad jag kunde önska. Jag hade bara en önskan ochdet var att slippa åka hem. Jag kan än i dag alla öarna i området Vi verkade från RONNEBY i väster till Utlängan och Inlängan ,i öster.

Jag glömde nämna min "hemö", Visingsö i södra Vettern.

*Sten*



*Trygg och Djärv*



*Kanon*

# *NSRR Laröd delvis återskapad*

**V**id Laröd vid Öresundskusten strax norr om Helsingborg hade batteri Helsingborg en närspaningsradarstation, som dessutom var utrustad med slingutrustning. Anläggningen står kvar och ingår numera i Beredskapsmuseet i Djuramåsa.

Medlemmar från KA 2 muldiv intressenter har varit på plats och monterat en slingutrustning för att få stationen komplett. Jag känner inte till, att fler radarstationer med PS 33 finns bevarade, vilket gör projektet mer spännande.

Stationen utgör en viktig del av arvet efter det Kalla Kriget.

*Olle Melin*



**Foto: Gunnar Medemyr**





# Lyckad kamratträff i Karlskrona

**S**ista helgen i augusti samlades representanter för Kustartilleriets fem kamratföreningar till den traditionella årliga kamratträffen i Karlskrona och med KA 2 Kamratförening som värd.

Inalles deltog cirka 100 medlemmar, varav cirka 75 tillresta.

Ankomstdagen ägnades åt föreläsning på klassisk KA 2 mark, kasern Jarramas på Trolle, under KA 2-tiden kallad Södra kasern. Efter middag i Trolle matsal samlades deltagarna för en drink på Sjöofficersmässen, där undertecknad berättade om mässen och sällskapet samt visade Örlogsmannasällskapets förnämliga bibliotek.

## Skärgårdstur med spännande besöksmål

Lördagen ägnades åt Karlskrona skärgård och en tur med Karlskrona kommuns *Gåsefjärden*. Första anhalt var Aspö Djupvik och en promenad till Museum för Rörligt Kustartilleri på Aspöberg, där Sigvard Bengtsson och hans medhjälpare stod till tjänst med guidning och information. Deltagarna fick också njuta av kaffe och frallor, serverade av vår klubbmästare Lars Iger.

Färden gick vidare till Kungsholmsfort och lunch i den fina värnpliktsmatsalen på Linje VIII, varefter undertecknad guidade deltagarna runt på denna historiska ö, välkänd för alla kustartillerister. Här kunde man förstå på kommentarerna under promenaden, att många kände igen sig och hade minnen.

På återresan gjordes ett uppehåll på God Natt, denna märkliga befästning och fyrplats strax utanför varvet, så nära men ändå så isolerad. För de flesta av deltagarna var det första gången man steg i land på detta lilla skär.



Överläggningar ombord på *Gåsefjärden*. Från vänster Anders Berlin KA 3, Kristina Grahn KA 1, Per Engkvist KA 2, Gustav Lundberg KA 4 och Sten-Olof Eriksson KA 5.



Örjan Comstedt och Hans Willebrand på museet.



Lunch på Kungsholmen. Uno och Bo Nilsson med fruar.



Rundvandring på Kungsholmen. Donjonen i bakgrunden.

Så kom då kvällen med bankett, under hållning och dans, allt i personalmatsalen på Trolle. En utmärkt måltid signerad Kalle Kristiansson och hans medarbetare, glad stämning och många minnen präglade kvällen. KA 2-oktetten underhöll under samlingen, Visministeriet från Karlskrona under Åke Larsson underhöll till kaffet och



*KA 2-oktetten underhöll under samlingen.*

Bernt Melins kvintett spelade upp till dans. Här kände man sig återförd till den gamla fina swingepoken.

### ***Allt roligt tar slut***

Så var det söndag och dags för hemresa. Men innan dess genomfördes ytterligare en visning, nämligen av Örlogshamnen och Gamla varvet, där undertecknad på nytt beledsagade gruppen.

### ***KA 4 nästa***

På lördagskvällen inbjöd Gustav Lundberg till ny träff 2009 och då i Göteborg. Jag är övertygad om, att alla deltagarna ser fram emot detta.

Väl mött i Göteborg 2009!

*Olle Melin*



*Siv Lindström, Gösta och Gun-Britt Olsson.*



*Kristina och Kent Alritzson.*



*Bernt Melins kvintett stod för en härlig swingmusik.*



*Visministeriet underhöll till kaffet.*

**Foto: Ulla och Olle Melin**



*Gustav Lundberg inbjuder till Göteborg 2009.*



# Vallgatan ur två perspektiv

**E**n julidag hade jag förmånen att från Klockstapelns topp ta ett antal bilder över Karlskrona. Givetvis kom kasernerna på Vallgatan i blickfånget, kaserner som var KA 2 hemvist från den 1 januari 1902 till augusti 1943,

Innan Norra kasern byggdes gick längs Vallgatan den s.k. Sträckningsmuren, som startade vid Bastion Aurora och var tänkt fortsätt till bastion Drottninghall, som låg strax väster om Karlskronavarvets nya skrovhall. Muren kom aldrig att nå fram till Drottninghall, utan slutar vid kasern Ankarstierna.

Redan i slutet av 1700-talet revs den del av muren, som gick runt klockstapeln och på 1860-talet revs de delar, som låg i vägen för bygget av Flottans sjukhus omedelbart öster om Amiralitetskyrkan. Muren längs Vallgatan på bilden revs på 1890-talet. Kasernen stod färdig 1895.

*Olle Melin*

Foto: Olle Melin



*Vallgatan med gamla Sträckningsmuren  
Arkivbild*



*Sträckningsmuren bakom Sjöofficersmässan*



*Vallgatan från Klockstapeln juli 2008*



*Bastion Aurora*



**År 2006 var det 500 år sedan påvens schweizergarde sattes upp. Rolf Ahlin skildrar här gardets historia.**

# Schweizergardet

**P**åvens schweizergarde, Guardia Svizzera Pontificia, är det äldsta militära förbandet, som alltså är i aktiv tjänst. Det sattes upp 1506 av påven Julius II della Rovera. Under de 500 år, som gardet existerat, har det endast genomgått smärre förändringar.

Vatikangardet, som det också kallas, är Vatikanstatens enda militära styrka med i huvudsak distinkta uppgifter; vaktjänst, paradtjänst, bevakningstjänst och personskydd. Vatikanstaten är världens suveräna stat och utgör resterna av Kyrkostaten. Sin nuvarande status fick den 1929 genom Lateranfödraget.

Som säkerhetsstyrka anses gardet vara den mest lojala och effektiva, som finns. Deras trohet mot påven är fullständig och lydningen inom gardet total. En gardist räddade livet på påven Johannes Paulus 1981 genom att ställa sig som en sköld framför påven, när en terrorist försökte skjuta honom med pistol.

## Rekrytering

Schweizergardet omfattar 110 man inklusive befäl. Det rekryteras endast bland schweiziska medborgare. Anställningsåldern är lägst 19 och högst 30 år med krav på yrkes- eller studentexamen.



*En schweizergardist svär faneden och trohet till Påven med resta fingrar och handen på fanan*

För schweiziska medborgare är det emellertid sedan 1859 i lag förbjudet att gå i utländsk krigstjänst. Dock har tjänsten hos påven uttryckligen undantagits.

Gardet rekryteras främst från de katolska kantonerna (delstaterna) i Schweiz. Halva befolkningen är katoliker och resten protestanter. Den, som blir antagen till Gardet, skall alltså bekänna sig till den romersk-katolska läran och medgöra en rekommendation från sin sockenpräst. Vidare skall militär grundutbildning vara genomförd i den schweiziska armén, där redan från början cirka 30 procent gallras bort. Den sökandes längd skall vara minst 174 cm. Gardisterna erhåller Vatikanstatens medborgarskap.

Anställningstiden är minst två år. En del stannar längre och andra stannar för att göra karriär. Ingångslönen var 2006 cirka 13 000 kronor i månaden. Åtminstone befälet har tillåtelse att gifta sig. Inom Vatikanens köksavdelning hålls gardisterna för verkliga storätare.

## Språk

I Schweiz talas fyra olika språk; tyska, franska, italienska och rätoromanska. Den största språkgruppen är tyskan och därefter franskan. Inom armén försöker man därför sätta ihop förbanden i särskilda språkgrupper. Men eftersom övningar sker även utanför den egna kantonen, har det utvecklats vissa gemensamma militära termer. Inom gardet är tjänstespråket tyska. Historiskt sett har Sverige haft liknande språkförbistring inom krigsmakten, inte minst i Karlskrona. Här talades både finska och tyska och här fanns också finsk- och tysktalande präster.

## Organisation

Schweizergardet är organiserat på en stab och tre skvadroner med underavdelningar. En gardeskaplan ingår och han svarar för själavården. Gradbenämningarna är schweiziska och härstammar från 1500-talet.

Översten (oberst) är gardeskommandant. Överstelöjtnanten (obersleutnant) är ställföreträdande gardeskommandant och utbildningschef. Tillika är han chef för andra skvadronen, som är franskspråkig. Major (major) är stabschef och tillika chef för tredje skvadronen, som är flerspråkig (italienska m.m.). Dit hör merparten av spelet med trumslagare och pipare. Två kaptener (hauptmann) tjänstgör som kvartermästare. En av dem



*Världens största palats är Vatikanen. I förrummet till Påven står gardister på vakt, här med flintlåsgevär och långa bajonetter. Tydligt pågår vaktavlösning*

är chef för första skvadronen, som är tysktalande. Fältväbeln (felweibel) är gardesadjutant och fanförare vid gardet. Alla tjänstgör som vakthavande officerare.

Sex sergeanter (wachtmeister) tjänstgör som ställföreträdande skvadronchefer. Tio korpraler (/korporal) finns som gruppchefer och tio vicekorpraler (vize korporal) är ställföreträdande. De 77 meniga benämns hillbardärer (hillebardier) med hänsyn till stångvapnet hillebard.

### Uniformen

Den ålderdomliga uniformen har enligt traditionen komponerats av Rafael eller Michelangelo. Detta är emellertid inte sant. Till sina grunddrag kan den föras tillbaka till 1500-talets mitt. Den ursprungliga kjorteln, eller kolten, byttes ut mot vida pösiga byxor, s.k. pluderhosor med uppslitsningar i tyget, så att fodret lyste fram, vilket också gällde livrockens överarmar. Denna klädsel var på modet bland landsknektar vid denna tiden. Smärre förändringar har sedan gjorts.

Gardets grundfärger går i orangegult, mörkblått och rött. Som huvudbonad bärs en mörkblå baret, även kallad bonnet (basker) av den typ, som var förhärskande under

*En patrull ur schweizergardet med hillebardier och svärd. Men moderna skjutvapen finns i närheten*

1500-talet. Till full utstyrsel hör det blankpolerade stålarnesket med bröst- och ryggplåtar samt axel- och överarmsskydd. Hjälmens med hjälmbuske är av s.k. moriontyp. Den dagliga klädseln är emellertid betydligt enklare och går helt i blått med baretten som huvudbonad.

Officerarna och fältväbeln får använda civila kläder i tjänsten utom under exercis, parad och tjänstgöring som vakthavande befäl.

### Vapen

Schweizergardet är i princip organiserat som ett schweiziskt infanteriförband från 1500-talet. Beväpningen och traditionerna har med mindre moderniseringar bibehållits. Positionen som livvakt framhävs i betydelsen garde.

Stångvapnet är en hillebard. Den miste sin egentliga betydelse, när det pansrade kavalleriet försvann. Hillebarden behölls under lång tid som drabant- och paradvapen och i viss mån som distinktionstecken.

Som sidovapen bärs det landsknekts- eller schweizersvärd, som var allmänt bland knektar under 1500-talet. Även tvåhändssvärd ingår i vapenarsenalen och används



vid paradtjänst. 1500-talet är känt som de blanka vapnens storhetstid, både beträffande tillverkning och konstnärlig utformning. Berömd är också den italienska och spanska fäktkonsten från samma tid.

Moderna vapen har emellertid varit inom räckhåll genom tiderna. Således kan man se gardister under tjänstutövning beväpnade med flintlåsgevär och bajonetter. Men dagens skjutvapen är knappast avpassade för paralexercis.

### Utbildning

När kulsprutepistolen ersatte karbinen vid flottan försvann också flottans karbinexercis med sina mångsidiga och eleganta handgrepp. Handvapendrill väckte känsla för vapnet och var disciplinfrämjande. Vid schweizergardet bedrivs den med de vapentyper, som ingår i vakt- och paradtjänst.

Moderna skjutvapen finns emellertid inom räckhåll på förläggningarna och skjututbildningen är ett led i att uppöva och underhålla skjutskickligheten. Den grundläggande utbildningen har varje man fått under militärtjänsten i den schweiziska armén. Där lägger man stor vikt vid skjututbildningen och lika stor omsorg om inre tjänst. Det innebär våd av vapen, utrustning och beklädnad.

Alla gardister utbildas i närförsvartjänst, både i karate (självförsvarteknik) och judo (kampsport).

### Faneden

Ett viktigt inslag med högtidlig prägel ges, när gardisten svär faneden. Denna är ett personligt löfte till påven och åt påvedömet, där han lovar sitt skydd med livet som insats. Detta är inte bara tomma ord, utan tas på fullaste allvar med en religiös slutkläm. Ceremonin äger rum den 6 maj.

”Jag svär att troget, redligt och hedersamt att tjäna den regerande påven N N och hjans rättmätiga efterföljare och att sätta in min fulla kraft för honom, beredd, om

det så skulle krävas, att ge mitt liv för honom. Vid den apostoliska stolens sedisvakans tar jag på mig samma förpliktelse gent emot det heliga kardinalkollegiet.

Jag lovar vidare herr kommendanten och mina överordnade aktning, trohet och lydnad. Jag svär att iakttaga allt detta som mitt stånds ära kräver.

Jag NN svär, att troget och hedersamt hålla allt detta, som nu har blivit uppläst för mig, då hjälpe mig Gud och hans helgon”.

Faneden i Sverige hade liknande inslag. Den utbyttes omkring 1890 med en Krigsmans erinran, som principiellt hade samma innebörd.

### Epilog

Schweizergarden och hela regementen hyrdes ut till flera länder av det schweiziska Edsförbundet eller enskilda kantonen. Dessa trupper stod under Edsförbundets jurisdiktion och hade egna schweiziska officerare med egna fanor. När franska främlingslegionen sattes upp 1831, var emellertid kärnan schweiziska soldater avlönade av franska staten och under dess jurisdiktion.



*Träsnitt från 1541. Slagsvärdsbärare hos högre befälhavare. Sådana svärd ingår i schweizergardets vapenarsenal. Med tiden blev de värdighetstecken, bl.a. på större örlogsfartyg. I mitten av 1700-talet ingick ett eller två slagsvärd i inventarieförteckningen*

*Rolf Ahlin*

## ***Inbjudan till höstmöte***

Kamratföreningens höstmöte äger rum

torsdagen den 6 november kl. 1800

på sjöofficersmässen vid Amiralitetsslätten

Traditionell Krigarmiddag serveras.

Till kaffet kommer Ingemar Elofsson att berätta om

Blekinges järnvägars historia

Pris: Medlem 150 kronor, icke medlem 250 kronor

Anmälan senast fredagen den 31 oktober till

Yvonne Wirbrand

0455-86622 eller yvonne.wirbrand@mil.se



# Från förlisning till ny seglats

**D**en 12 september år 1745 förliser ostindiefararen Götheborg vid Göteborgs hamnlopp. Efter sju år och tre lönande Kinaresor blev hon vrak.

Ingen människa verkar ha drunknat och den största delen av lasten skall ha bärgats, något mycket märkligt vid denna tid. Haveriet var en första klassens skandal och skedde mitt framför ögonen på de förväntansfulla Göteborgska köpmännen. Åren går och 1984 återupptäcks vraket av dykare från marinarknologiska sällskapet. Utgrävningar börjar två år senare och varar fram till 1993.

Stiftelsen Ostindiefararen "Götheborg" bildades 1986 för utgrävningen. En insamlingsstiftelse med det helägda dotterbolaget Svenska Ostindiska Companiet AB bildades 1993. Första steget i byggprojektet togs i juni 1995. Då sträcktes kölen och blev en symbol för starten på själva skeppsbygget. Mycket av kunskaperna för att bygga den nya Götheborg hämtades från Karlskrona och Marinmuseum. Många av kompaniets skepp byggdes också i Karlskrona.

## Nytt och gammalt

Ostindiefararen Götheborg, som är en rekonstruktion av ett skepp från mitten av 1700-talet, är i dag ett av världens största seglande fullriggade träskepp. Hon uppfyller internationella säkerhetskrav för oceangående fartyg. De tre översta däck ser i stort sett ut som originalet, men under dessa finner man all den moderna utrustning, som behövs för att vara godkänd för dagens sjöfart.

## Gamla traden

Den 2 oktober 2005 lämnade Götheborg hemmahamnen för en seglats till Kina på den gamla traden runt Afrika och med den kortare vi Suezkanalen på hemvägen. Två år tog det och längsta sträckan till sjöss var de 49 dygnen från Sydafrika till västra Australien och detta utmed med en av världens blåsigaste traden, den 40:e och 50:e sydliga breddgraden, allmänt kallade roaring forties.

- Vi försöker alltid att undvika dåligt väder och få bra vindar, säger den norske kaptenen Gunnar Siverberg Utgaard. Han har ett helt yrkesliv bakom sig till sjöss både i traditionella handelsfartyg och segelfartyg. Guldringen, som han har i örat, är en kvarleva från äldre tider, då alla sjömän hade detta. Om de drunknade och flöt i land, skulle ringen täcka kostnaderna för en "kristerlig begravning i vigd jord".

Till musik av Marinens Musikkår och salut möttes Götheborg vid ankomsten till örlogsstaden. Närmare 7 000 passade på att besöka fartyget under helgen i Karlskrona.

*Ingemar Elofsson*



Ostindiefararen utanför Kungshall. Foto Olle Melin



Foto: Ingemar Elofsson

## Skeppsfakta

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| Längd                             | 40,9 meter  |
| Längd totalt med bogspröt         | 58,5 meter  |
| Bredd                             | 11 meter  |
| Höjd över vattenlinje             | 47 meter  |
| Djupgående Akter:                 | 5,25 meter  |
| Barlast                           | Drygt 292 ton bly   |
| Deplacement (vikt skepp och last) | 1 150 ton   |
| Besättning                        | Ca 80 personer ombord;<br>ca 20 fast besättning,<br>ca 50 elever och 10 platser för forskare, journalister etc. |
| Motorer                           | Framdrivning 1 100 hästkrafter  |

# I Karlskrona sommaren 2008

**K**arlskrona är en sommarstad och sommartid avlöser evenemangen och verksamheterna avlös varandra. Här följer en liten bildkavalkad över evenemang med marin anknytning.

Sedan början på 1800-talet äger den traditionella Lövmarknaden rum på Stortorget i Karlskrona dagen före midsommarafton. Från början var detta en marknad, där folk från landsbygden åkte till staden för att sälja blommor och andra produkter från naturen. Idag är det fullt



med krims-krams och den traditionella Lövmarknaden har förpassats till Amiralitetsparken. Där konserterar sedan många år KA 2-oktetten. Marinens Hemvärnsmusikkår har sedan cirka 20 år tagit upp Flottans Musikkårs tradition med en spelning på torget. Foto: Ingemar Elofsson och P O Sandberg

I månadsskiftet juni – juli ägde den traditionella aspirantutbildningen inom



Sjövärnsskåren rum med bas på Kungsholmsfort. Här en bild från segelutbildningen. Foto: P-O Sandberg

Ett antal kvällar samlas Karlskronabor och tillresta för allsång i

Hoglands park. Denna kväll i juli var det fullt och dragplåstret denna kväll var Bröderna Rongedal. Foto: Olle Melin



Sista helgen i juni var det traditionell veteranbåtsdag i Marinmusei regi. Veteranbåtar från hela landet samlades och visades upp för en stor allmänhet, Barksegling och tävlingsrodd i valbåt stod också på programmet.



Lördagen den 26 juli mötte T38 "systerfartyget" T56 vid Klotet sydost om Karlskrona och gick med henne in till Karlskrona. T56 förtöjde i Ör-

logshamnen och därefter samlades besättningarna i Galjonslunden på Lindholmen för en gemensam skeppsaf-ton. Vädret var verkligen till sin fördel med strålände sol, mycket varmt och dessutom en trevlig stämning. Foto: Mathias Hagberg.

Helgen vid månads-skiftet juli – augusti är det traditionellt Sail-fest i Karlskrona. Även om de stora fartygen numera uteblir, så finns det chans att se en del olika flytetyg mellan nasarestånden Flottan representerades av skonerten Gladan, som lockade många besökare. Andra celebra besök i samband med Sålet var briggen *Tre Kronor* och statsisbrytaren *Ymer*. Se särskilda artiklar.

Kungsholmsfort är ett av Karlskronas mest besökta turistmål. Så gott som dagligen går båtar från turistbyrå och Marinmuseum ut till fortet med besökare, som får en guidad tur och möjlighet till en stunds skön avkoppling i fortparken. I mitten av juli skedde inryckning på fortet av cirka 200 sjömän, som nu utbildas för vakt- och skyddstjänst. Foto: Peter Nilsson. Bild sidan 36.

Varvshistoriska föreningen i Karlskrona driver sedan några år repslugeri i varvets gamla repslugarebana från 1697. Så gott som dagligen går buss från Karlskrona centrum ut till banan, där hugade turister aktivt får delta i repslugeriet. På bilden syns en av initiativtagarna och eldsjälarna, amiralen Sten Swedlund. Foto: Olle Melin Bild sid 36.

De 19 augusti var de 200 år sedan amiralen och skeppsbyggmästaren Fredrik Henrik af Chapman gick ur tiden. Minnet av detta hugfästes den 17 augusti med verksamheter på Skärva, besök i varvschefsbostället och i Örlogsmannasällskapets bibliotek, utställningar på Blekinge Museum och Marinmuseum m.m. Tyvärr drabbades evenemanget av dåligt väder, vilket klart minskade antalet besökare. På bilden syns Varvschefsbostället i Gröna Gången. Foto Olle Melin Bild sid 36

Olle Melin

## Berghangarer



För första gången presenteras en detaljerad genomgång av Sveriges berghangarer för flygvapnet. Bernt Törnell, pensionerad flygvapenofficer, har efter publikationer inom flygbas- och strilområdet denna gång forskat fram information, hur flygvapnets flygplan skyddades i olika typer av hangarer och verkstäder. Boken är försedd med en mängd arkivbilder samt nytagna fotografier från fyra olika berghangarer. Följ hangarernas utveckling från den första, som stod klar under andra världskriget, till dagens nedläggningar och i ett fall konvertering till museum. I ett separat kapitel beskrivs utvecklingen utomlands.

Boken har beteckningen ISBN:978-91-977297-1-0 och kan beställas direkt via [www.bunkertours.se](http://www.bunkertours.se)

## Försvarets marscher och signaler förr och nu



Är man intresserad av militär musik är denna boken ett måste. Här finns alla Sveriges förbandsmarscher och signaler samlade i en nyutkommen publikation utgiven av Militärmusiksamfundet med svenskt marscharkiv. Sammanställningen har gjorts av Bo Sandberg musikerforskare och musiker. Noter för signalerna, kort presentation av marscherna och deras kompositörer gör boken till ett oslagbart uppslagsverk, vad gäller vår Försvarmakts musik.

Boken kan köpas direkt från Militärmusiksamfundet.

## Kasernerna på Galgberget 100 år

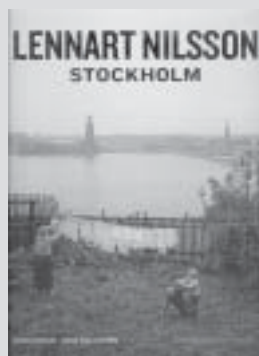


Den här boken handlar om kasernerna i Halmstad, en gång plats för nedlagda Hallands regemente (I 16) – 91:ans regemente tillika – och nu plats för Luftvärnregementet. En grupp ur I 16 Kamratförening har svarat för en trevlig bok med många fina bilder från då och nu. Boken är ett fint tillskott i raden av skrifter från olika förband (de flesta nedlagda) runt om i landet.

Boken har beteckningen ISBN 978-91-633-1439-1 och kan beställas direkt från I 16 Kamratförening, telefon 0733-147582



**Bokpresentatör:  
Olle Melin**



## Lennart Nilsson Stockholm

Den här praktboken har kanske inte så mycket med försvaret eller sjön att göra, men är ändå i allra högsta grad värd att ta upp. Vår världsberömda fotograf Lennart Nilsson tog under 1940-, 1950- och 1960-talen en stor serie bilder från det Stockholm, som inte längre finns.

Självklart är det bilder av världsklass, som här presenteras och med tillhörande text signerad Johan Erséus och Anne Fjellström. Boken ges ut av Bokförlaget Max Ström med säte på Skeppsholmen ([www.maxstrom.se](http://www.maxstrom.se)) och har beteckningen ISBN 978-91-7126-083-3



## Svenska skärgårdsflottan 1756-1791



**S**jöhistoriska Samfundet har en omfattande bokproduktion av såväl gammal som ny litteratur. Ett exempel på äldre litteratur är nyutgåvan av Svenska skärgårdsflottan, ursprungligen från 1933. Boken är den finländske historikern Oscar Nikulas doktorsavhandling Svenska Skärgårdsflottan 1756-1791, som var en vetenskaplig pionjärinsats och ett standardverk, som inte har ersatts och inte behöver ersättas. Den är fortfarande ett verk för att förstå 1700-talets svenska militära historia och vilken avgörande roll den finska skärgården spelade i detta sammanhang.

Boken ges ut som faksimilutgåva med förord av professor Jan Glete, historiker vid Stockholms universitet och Samfundets vice ordförande.

Boken har beteckningen ISBN 978-91-975942-2-9

## Ubåtsoperationer och kränkningar under det kalla kriget



**F**orskningsprogrammet Försvaret och det kalla kriget (FOKK) drivs av Forsvarshögskolan i samverkan med Kungl Örlogsmannasällskapet och Kungl Krigsvetenskapsakademien. Boken Ubåtsoperationer och kränkningar under det kalla kriget är bok nr 15 i en serie skrifter i ämnet Kalla kriget. Boken utgör en sammanfattning över det seminarium, som ägde rum vid Forsvarshögskolan och där skriftliga anföranden sammanställs tillsammans med de diskussionsinlägg, som förekom under seminariet. Kända forskare, lärare och militärer finns med i författarelistan och som debattörer.

Boken har beteckningen ISBN 978-91-97072-48-3

## Blandat blod



**N**u ska jag för första gången ta med en roman i Bokhörnan. Historiska Media, som i alla år gett ut faktaböcker i historia, har startat ett romanprojekt, där olika författare inom en autentisk historisk inramning får röra sig fritt. Vi får följa en släkts öden från vikingatiden fram till våra dagar. Historien startar i Blekinge och det är Blekingefödde Katarina Mazetti, som börjar. Blandat blod är en oförglömlig släktsaga om egensinnig kärlek och gåtfulla försvinnanden. Katarina Mazettis berättarkonst gör, att man sträckläser boken. Hon har tidigare gjort succé bl.a. med boken Grabben i graven bredvid, som också blev en stor framgång på bioograferna.

Boken finns i den allmänna bokhandeln.



## Sjöfartsstaden Göteborg

**S**veriges största sjöfartsstad har fått en ny egen bok av många i ämnet. Fotografen och textförfattaren Sten Zackrisson tar oss med på en fotografisk resa från 1961 fram till våra dagar med bilder från centrala Göteborg, olika stadsdelar, hamnen och stadens trafik.

Att Sten är en förnämlig fotograf råder ingen tvekan om och tillhörande texter gör att även en utomstående hänger med.

Boken ges ut av Gullers förlag ([www.gullersforlag.se](http://www.gullersforlag.se)) och har beteckningen ISBN 978-91-88238-86-3

# Stående ovationer för Marinens Musikkår

**I** augusti 1994 spelade Marinens Musikkår första gången i Wasaskjul på Lindholmen inne i Örlogshamnen. Detta blev en tradition och sedan dess har motsvarande konsert genomförts årligen.

Wasaskjul, eller Stora skeppsskjulet, som det hette från början, stod klart 1763 efter ritningar av Carl Johan Cronstedt. Nuvarande namn fick skjulet efter det år 1778 sjösatta linjeskeppet Wasa, ett av Chapmans bygge. I cirka 100 år byggdes fartyg i skjulet och därefter har det använts som kolförråd och sedan 1910-talet som båtförråd. Från början saknade huset väggar och utgjordes av stenpelare med ett enormt tak över. Väggarna kom till, när huset blev kolförråd.

I år gjordes konserten två kvällar, där den första till största delen var reserverade för marinbaschefen Ola Truedsson, hans gäster och anställda vid Marinbasen. Några biljetter var reserverade för allmänheten. Den andra kvällen var allmänhetens och Wasaskjul var denna kväll fullsatt, så långt brandmyndigheterna hade medgivit.

Musikkårens dirigent, Andreas Hanson, kunde presentera ett omväxlande program av gammalt och nytt. Konserten inleddes med uvertyren till Mikhail Glinkas opera "Russian & Ludmilla, en synnerligen pampig inledning med musik av den ryska musikens fader.

Peter Stolpestad, slagverkare i kåren, gjorde en strålande insats i ett vibrafonsolo, signerat av den brasilianska tonsättaren Ney Rosauro.

Första akten avslutades med en svit ur "La boutique fastasque, byggd på musik av Rossini och omvandlad till balettmusik av Ottorino Respiggi.

Andra akten inleddes med en "A Maritime Overture" av den engelska tonsättaren John Ireland. Detta är ett stycke skriven direkt för blåsorkester, vilket inte är så vanligt. Den mesta musiken, som en blåsorkester spelar, är omskriven musik, om man undantar alla marscher.

Leroy Anderson är en av Sveriges mest populära kompositörer. Han var dock verksam i Boston, USA, dit hans föräldrar en gång emigrerade. Familjen kom ursprungligen från Kristianstadstrakten. Han skulle i år fyllt 100 år och han har en enorm produktion bakom sig. Han hade för vana att komponera stycken mellan 2.45 och 3 minuter långa, d.v.s. aldeles lagom för att få plats på ena sidan av en stenkaka. På så sätt fick han sin musik spridd. Han skrev lite udda musik som The Typewriter (solo för skrivmaskin) och Sandpaper Balet (solo för sandpapper, grovlek 3). Man kan undra hur The Computer skulle låtit, om han gjort ett sådant stycke.

Den här kvällen framfördes en svit om tre stycken.

Marschen HM Fylgia följde och därefter avslutades konserten med musik ur Richard Wagners "Lohengrin",

Elsas procession till katedralen, ett oerhört känsligt och mycket pampigt stycke, som startar i pianissimo och avslutas i fortissimo. Efter detta fick musikkåren stående ovationer, som tog så lång tid, att man undrade, om det var tid för några extranummer. Det blev det och här bjöds på några kända marscher och sådant går alltid hem hos Karlskronapubliken.

Musikkårens dirigent, Andreas Hanson, var själv presenterator av programmet och detta gjorde han på ett mycket trevligt sätt, som verkligen väckte nyfikenhet hos publiken.

Som framgått tidigare i denna tidning, är musikkåren hotad av nedläggning. I landet finns ett tiotal symfoniorkestrar men endast tre professionella blåsorkestrar, varav en i Karlskrona och inom Försvarsmakten. Marinens Musikkår räknar sina anor från de amiralitetsmusikanter, som kom till Karlskrona i samband med stadens grundande och flottans etablering.

När detta skrivs, har mer än 27 000 människor skrivit på appropet om att bevara musikkåren. Har Du ännu inte gjort det, så passa på nu. Du gör det genom att gå in på [www.bevaramarinensmusikkar.se](http://www.bevaramarinensmusikkar.se)

Du kan också via internet skriva "vykort" till försvarsministern – [registrator@defence.ministry.se](mailto:registrator@defence.ministry.se) – eller till Överbefälhavaren Håkan Syrén – [hakan.syren@mil.se](mailto:hakan.syren@mil.se)

Självklart ska vi ha en professionell blåsorkester i Sverige – Marinens Musikkår – och självklart, där Marinens huvudstation ligger!

*Olle Melin*

**Foto: Håkan Jönsson**





# RÖRLIGA BLADET

Nr 3 - 2008

MUSEIFÖRENINGEN FÖR  
RÖRLIGT KUSTARTILLERI



## Vår adress

KA 2 Museiföreningen för Rörligt Kustartilleri  
Marinbasen  
Box 527  
371 23 KARLSKRONA

## Adressändringar

Vid adressändring glöm inte att vi behöver den för att nå Dig med Rörliga Bladet m m

## Redaktör

Sigvard Bengtsson

## Att vara medlem

Vill Du bli medlem eller veta om vår förening, ring Sigvard Bengtsson tel 0455/33 60 20 eller Hans Willebrand tel 0480/ 33056

## Medlemsavgifter

Vi har mycket humana medlemsavgifter:

- Årsavgift 20:-
- Ständig medlem 200:-

Vi uppskattar om Du hjälper föreningen med Ditt medlemskap, men behöver all ekonomisk hjälp och tackar i förhand för eventuell gåva

**För att vi skall veta vem som betalt in pengar vill vi att Du meddelar namn och adress**

Hans Willebrand tfn 0480 / 33056 eller  
Sigvard Bengtsson tfn 0455 / 33 60 20

## Inbetalning av medlemsavgifter

Föreningen har öppnat ett bankkonto där medlemsavgifter samt eventuella gåvor kan sättas in.

Clearingnr = 6741 (Handelsbanken)

Kontonummer = 152 252 088

Adress: KA 2 Museiförening för Rörligt Kustartilleri

c/o Hans Willebrand

Gräsgårde 4327

338 96 Ljungbyholm

## Innehåll

Del 3 av: Öv Sobeus bok  
Det rörliga kustartilleriet 1902 -1945

## Gåvor

Vi uppskattar om Du hjälper föreningen med Ditt medlemskap, men behöver all ekonomisk hjälp och tackar i förhand för eventuell gåva

## Meddelande

**Kamratträffarna** på Militärhemmet i Karlskrona fortsätter under 2008 med följande dagar, som är **första tisdagen** i

varje månad. **kl 0930**

**7 oktober, 4 november och 2 december.**

## Väl mött till kamratlig samvaro

**Bild: 10,5 cm haubits m/1910**

## Museet

### Öppettider:

**6 maj - 18 september:**

**Tisdagar och torsdagar kl 1000 -1400**

KA 2 Museiförening för Rörligt Kustartilleri har fått tillåtelse av författaren Urban Sobéus och av Militärhistoriska Förlaget att som följetong återge boken *DET RÖRLIGA SVENSKA KUSTARTILLERIET 1902-1945* i Rörliga Bladet

## Del 3

### *30,5 cm kustbatteri på järnväg 1921*

Marinberedningen hänvisar till erfarenheterna från 1:a världskriget och påpekade att en "säregen art av kustartilleri" kommit till användning på delar av Italiens östra kust och för skydd av främst kusttrafiken, nämligen järnvägsbatterier. Under krigets gång anskaffades "ett rätt stort antal" batterier för att skydda konvojer längs kusterna – detta trots att Italien hade kvar sitt fasta kustartilleri för vissa kustorter. Marinberedningen, som skulle föreslå marinens nya organisation, anser trots att vårt järnvägsnät i Sverige inte är lika utbyggt som i Italien, så kan vi mycket väl utnyttja samma principer. Dessutom måste något göras, eftersom det svåra artilleriet i Hemsö fästning har avbeställts. Man anser vidare att det "krävs stöd av svårt artilleri i befintliga spärrar". Detta understryks bl a av att flyttningen av 24 cm haubits m/94 från Vaxholm till Hörningsholms fästning ej blir av.

Den av chefernas utredning föreslagna anskaffningen av 30,5 cm haubits till Stockholms norra skärgård (Ranken) kommer ej heller till stånd. 24



*30,5 cm haubits m/16 i pjäsbrunn*

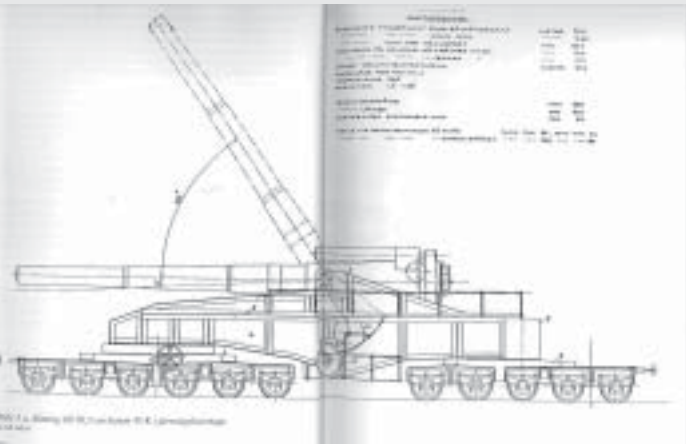


cm haubitserna på Lagnöberg ”är för detta ändamål väl svaga”. Både Hörningsholm och Stockholms norra skärgård skulle kunna få ett gott stöd av ett 30,5 cm batteri i järnvägslavettage uppställt i ”denna trakt”. En uppställningsplats utmed järnvägen Älvsjö – Nynäshamn innebär att man kan skjuta dels i Södertäljeinloppen, dels i skärgården öster om Södertörn, och dessutom ge stöd åt spärrarna kring Hörningsholm. Kostnaden för denna uppställningsplats beräknas till 383 000 kr, varav huvuddelen till mätstationen och telefonlinjer. Järnvägs kustartilleri bör utnyttjas även i Öresund speciellt då en tillfällig replipunkt för flottan upprättas. Åtgärderna bör vidta redan i fred och både Öresunds norra och södra delar (Helsingborg och syd Malmö). Kostnad totalt 500 000 kr. Dammanlagt bör fem sådana platser byggas i fred: Karlskrona, Älvsborg, Södertörn, Helsingborg och Malmö. Marinberedningen anser att två batterier och två pjäser med all kringutrustning erfordras. Som grund för detta behov låg följande resonemang. Man såg inte något krigsfall där det förelåg ett hot mot alla kustfästningar samtidigt. Vid ett krig i Östersjön är Älvsborgs fästning ej samtidigt hotad. Vid ett krig i Västerhavet är troligen ej Vaxholms och Hörningsholms fästningar hotade. Vid krigsfara i Östersjön bör man utgångsgruppera i Karlskrona – Södertörn eller Karlskrona – Helsingborg eller Helsingborg – Malmö. Huvuddelen av kostnaderna för uppställningsplatserna ligger i fasta mätstationer och telefonledningar; dock bör man inom Karlskrona och Älvsborgs fästningar kunna utnyttja befintliga mätstationer och ledningar. Kostnaderna för bäddningar och spårplaneringar är totalt 125 000 kr, medan uppställningsplatserna utanför kustfästningarna beräknas till totalt 883 000 kr.

## Beskrivning av 30,5 cm järnvägsartilleri

### Beskrivning enligt utredningen

Järnvägslavettaget för grövre pjäser kan utföras på en mängd olika sätt. För att kunna göra jämförelser mellan olika konstruktioner och fastslå den lämpligaste typen är det nödvändigt att både ur konstruktiv och taktisk synpunkt mera ingående studera hela frågan. Då emellertid tiden icke medgivit uppritande av mer än ett förslag, får föreliggande förslag icke anses som annat en lösning av uppgiften.



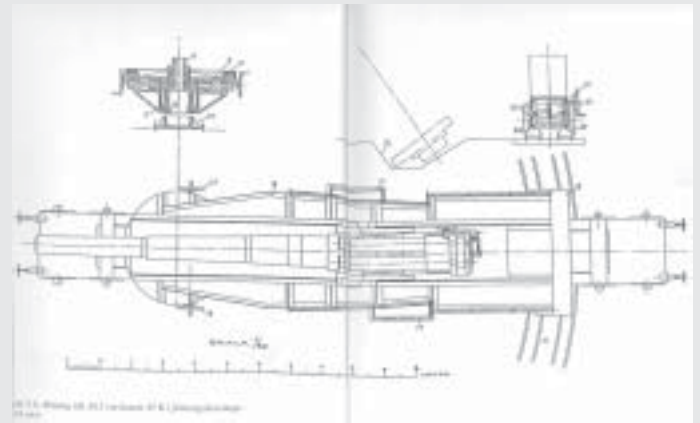
gör som plattform för laddare och observatörer, är vid bakre delen förbundna med en tvärgående stödbalk (9). I yttre vinkeln mellan lavettbalkarna och stödbalken (9) är anordnade två domkrafter (ej utritade på ritningen), medelst vilka lavettens bakre del kan upplyftas, då transportvagnen bortkörs.

På yttersidorna av lavettbalkarna är anordnade fällbara plattformar (10 och 11), den vänstra (10) för höjdriktningens manövrering (12) och den högra (11) för kanonens uppläggning i laddläge, vilket är vid horisontal kanon. Plattformarna är under transporten uppfällda. På vänstra sidan är anordnad en uppsättningskala

### Uppställningsplatsen

Denna utgörs av ett armerat betongblock, i vilket pivålagret (14) är förankrat, och ett runt skjutplatsen gående sidriktspår (15) samt två mitt under de ovannämnda domkrafterna placerade stödpelare. Spåret (15) består av 4 st på trä- eller järnsyllar lagda och stagade räls av omkring 40 kg vikt. Spåret, vars rälsunderkant ligger ovanpå huvudspårets överkant, är försett med lösa fastskruvade delar mitt för huvudspåret. För att bereda

utrymme för kanon utrymme vid högsta elevation är runt uppställningsplatsen upptagen en urgrävning (16). Utanför spåret (15) är anordnat ett klenare spår för ammunitionsvagnarna (ej utritade på ritningen).



### Lavettaget i skottställning

Sedan lavettaget körts in på huvudspåret och pivåhylsan (3) kommit mitt över pivålagret (17) nedskruvas den inuti pivåhylsan lagrade pivåtappen (17) medelst rattarna eller vevarna (18). Det på främre vagnen kommande trycket kommer därvid att delvis avlastas på pivålagret.

Medelst ovan nämnda domkrafter upplyftes därefter lavettagens bakre del så mycket, att bakre vagnen kan bortköras. Därefter inskjuts de på sidospåret löpande vagnarna (19) under stödbalken (9), lavettaget sänks och vilar nu på vagnarna (19). Dessa vagnars hjul, som sitter på en gemensam axel, har en diameterskillnad motsvarande spårvidden och avståndet till pivålagret. Mellan hjulen är anordnade stödbackar (20), vilka manövreras genom sk knähävarmar (21) och ratt (22). Då stödbackarna är nedfällda, vilar de på var sitt par av de 4 rälsen av spåret (15). Vid skottlösningen överförs största delen av trycket genom stödbackarna till spåret.

Lavettaget sidriktas endera för hand genom vevar eller genom elektrisk motor på varje vagn. Rörelsen överförs genom kuggutväxling till hjulen. Under riktning är stödbackarnas upplyfta från spåret. Sidrikthastighet för hand  $\frac{1}{4}$  grad per sekund och med elektrisk motor 4-5 grader per sekund.

Ammunitionstillförelsen sker på särskilda vagnar, löpande på det förut nämnda yttre klenare spåret. Projektilerna hissas genom en på lavettaget anordnad dävert och läggs ned på den på stödbalken (9) anordnade laddbryggan. Dessa anordningar är ej utritade

### Tidsuppgifter

|  |       |
|--|-------|
| Inkörning och inriktning av lavettaget | 3 min |
| Nedskruvning av pivåtapp               | 4 min |

### Lavettaget

Lavetten upp bärs av två särskilt konstruerade järnvägsvagnar. För att åstadkomma en mera fri och jämn rörelse i kurvor är båda vagnarna uppdelade i två särskilda vagnar, vardera förenade med en bärbalk (1 och 2). Bärbalken (1) upp bärs ett till pivåhylsa (3) utbildad horisontalt kullager (4). Förbindelsen mellan kullageret och bärbalken är i dennas längdled så utförd, att ojämnheter i banan icke åstadkommer brytning på kullageret. Övre kulbanan (5) är fast förbunden med lavettbalkarna (6). Bakre bärbalken är försedd med en kort pivåtapp och två glidytor

Kanonens med rekylhämningens elevationstappar är lagrad i två martingjutna lavettsidor (7), vilka är förskruvade till två lavettbalkar av plåtkonstruktion. Lavettbalkarna som inbördes är stagade till varandra och på yttersidorna försedda med långsgående stag (8), vilka även tjänst-

|  |               |
|--|---------------|
| Lyftning av lavettaget och bortkörning av bakre vagnen | 8 min         |
| Nedlyftning av vagnarna (19) från redskapsvagnen       | 10 min        |
| Oförutsedda hinder                                     | 10 min        |
| <b>Summa tid</b>                                       | <b>45 min</b> |

Pjäsen kan borttagas från skjutplatsen på samma tid

#### Tillbehör

|   |        |
|---|--------|
| För ett batteri av två pjäser erfordras En halvpansarprojektil med laddning och rör | 800 kr |
| En laddning ca 125 kg   | 500 kr |

#### Materiel och arbeten för en uppställningsplats

|  |          |
|--|----------|
| 302 m räls av 40,5 kg vikt till riktspår   |          |
| 190 st syllar till d:o   |          |
| 180 m räls ca 20 kg vikt till ammunitionsspåret  |          |
| 120 st syllar till d:o   |          |
| 480 m grävning   |          |
| 280 m <sup>3</sup> makadam för rikt- och huvudspåren   |          |
| 110 m <sup>3</sup> grus för ammunitionsspår  |          |
| 100 m <sup>3</sup> betong  |          |
| 1 500 kg armeringsjärn   |          |
| Pivålager med förankring   | 7 000 kr |
| Huvudspår från uppställningsplats,   |          |
| 100 m fri spårlängd  |          |
| 300 m räls av 40,5 kg  |          |
| en växel till banhuvudspåret och en från huvudspåret till ett bispår avsedd för observationsvagn- och maskinvagn |          |
| 250 st syllar  |          |
| en vagn för instrument och elldedningsbord, lastförmåga 10 ton   |          |
| en vagn för maskineri, lastförmåga   | 20ton    |
| (denna vagn är även avsedd för transport av vagnarna (19) samt elektriska kablar)                                |          |
| två särskilda ammunitionsvagnar med hissanordning  |          |
| lastförmåga  | 12 ton   |
| en vanlig lastvagn för hjälpverktyg,   |          |

#### Kostnader efter 1914 års priser

|                                    |                   |
|------------------------------------|-------------------|
| Kanon med mekanism och rekylmantel | 315 000 kr        |
| Vagnlavettaget                     | 245 000 kr        |
| <b>Summa</b>                       | <b>560 000 kr</b> |

|  |           |
|--|-----------|
| Ovan upptagna vagnar kompletta med full utrustning | 70 000 kr |
|--|-----------|

#### Transportmöjligheter

Statens järnvägar. Vad bärligheten av banornas överbyggnad och broarna beträffar, kan lavettaget transporteras på huvudlinjerna Stockholm-Malmö, Stockholm-Göteborg, Stockholm-Krylbo samt Mjölby-Örebro med en hastighet av högst 40 km/tim. Beträffande dessa linjers fria utrymme, dvs största förekommande vagns- eller lastprofils höjd och bredd kan lavettaget icke transporteras genom tunnel under Södermalm samt under vissa vägbroar på linjen i övrigt på grund av tunnels och broarnas för ringa höjd. Lavettaget är nämligen konstruerat enligt de uppgifter jag år 1919 erhöi av dåvarande förste byråingenjören i järnvägsstyrelsens banbyrå. Nuvarande byråingenjören har emellertid upplyst att det av mig åberopade fria utrymmet visserligen är avsett att så småningom tillämpas på alla linjer, men att ännu en del arbeten återstår, innan det blir fullt tillämpligt. Lavettagets höjd bör därför minskas så att det inte blir hindrande för transporten. Någon svårighet att minska lavettagets höjd med erforderliga 500 mm förefinns icke. Vid högsta elevationerna behöver redan nu skjutplatsen utgrävas för utrekylad kanon. En fördjupning av denna utgrävning kommer icke att medföra någon som helst olägenhet för pjäsens betjänande. På linjerna Laxå-Charlottenberg, Örebro-Krylbo-Boden, Bräcke-Storlien samt de norrländska bibanorna till kusten finns inga direkta hinder att framföra lavettaget om än i ringa hastighet. Broarnas bärlighet kommer dock antagligen att lägga hinder i vägen för transporten.

#### Varför blev det inget järnvägsartilleri

Idén om kustartilleri på järnväg är okonventionell och frisk. Redan 1921 har man övergett tanken på haubitser, som man så sent som 1915 tecknat avtal på. De 30,5 cm pjäser som köptes 1915 borde ha varit kanoner i stället för haubitser, vilket är lätt att konstatera i efterhand.

Det var troligen två saker som innebar att riksdagen 1921-1922 sade nej till beslut om anskaffning. Kostnaderna för anskaffning av två batterier låg på ca 5 mkr. Sveriges ekonomi var 1921 mycket utsatt. Galopperande priser och hög inflation, samtidigt som kostnaderna för mobilisering och neutralitetsskydd skulle betalas inom försvarsramen, innebar att det inte fanns något ekonomiskt utrymme för ett stort projekt. Den andra anledningen torde ha varit den tekniska osäkerheten. Bofors och Sverige hade inga teknisk erfarenhet av denna typ av kanoner. Tanken att stå någonstans norr Nynäshamn och skjuta bl a i Skansundet vid Hörningsholm är mycket tilltalande men torde ha stött på stora tekniska problem när det gäller precisionen mot små rörliga mål.

Riksdagen 1921-1922 sade nej till projektet. Det var nog rätt beslut ty kustartilleri på järnväg blev internationellt enbart ett stickspår i utvecklingen inför andra världskriget.

#### 1928 nytt förslag om järnvägsartilleri

I och med att försvarsrevisionen ej tog upp frågan om anskaffning av 30,5 cm järnvägsartilleri har jag tidigare trott att frågan var avgjord. Så var emellertid ej fallet vilket framgår av en utredning "Några ord om anskaffning av svårt järnvägsartilleri för kustförsvaret i Sverige" från 1928. Utredningen är gjord av överste Edström i Göteborg och ställd till översten H Malmberg och skulle även användas som inträdesanförande i Krigsvetenskapsakademien

I utredningen refereras hela förloppet som ledde fram till 1914 års försvarsbeslut och behovet av svårt artilleri för kustartilleriet och främst Karlskrona fästning. Önskemålet vad gäller kaliber var från början 40 cm men vis 35,6 cm i chefernas utredning stannade man för 30,5 cm av kostnads- och elldedningstekniska skäl. Vid eldgivning på avstånd över 23 000 m erfordrades flygplan för att fastställa nedslagsobservationerna, vilket i sin tur skulle dra för höga kostnader för systemet. När det gällde utländska erfarenheter tas även erfarenheter från USA upp samt från tyskt järnvägsartilleri i Flandern.

Den stora fördelen med järnvägsartilleri är enligt utredningen att batterierna kan avses för olika platser när krigsläget så erfordrar samt att dyrbara fortifikatoriska anordningar kan undvikas helt och hållet. Det senare troligen en erfarenhet från utbyggnaden av 1914 Enligt utredarens uppfattning var det den höga anskaffningskostnaden som innebar att förslaget om anskaffning av två 30,5 cm järnvägs-kustbatterier ej fick gehör hos försvarsrevisionen. "Samtliga myndigheter hava emellertid insett och godkänt behovet av dylikt artilleri men ansett kostnaderna för stora."

För att minska kostnaderna föreslår utredaren att man skall använda befintlig materiel som skall moderniseras. En undersökning har gjorts som visar att man bör ta eldrören till batteri 02 d.v.s. 24 cm kanon m/96 i själv-sänkande vallavettage på över verket Oscar-Fredriksborgs fästning i Vaxholm som vid mobilisering inte längre skall bemannas. Genom att höja utgångshastigheten från 685 m/s till 725 m/s och använda långspetsprojektil skulle skottvidden kunna ökas från 12 300 m till 24 500 m. 1928 sattes en utredning igång för att undersöka realismen i projektet. AB Bofors fick i uppdrag att bl a undersöka kostnaderna och järnvägsstyrelsen att undersöka framkomligheten på vissa järnvägslinjer Samtidigt kom frågan upp genom motioner till riksdagen. Ryttmästare Fjellman och kyrkoherde Pehrson motionerade om: "omorganisation av det nu fasta kustartilleriet till rörligt kustförsvaret". Det var inte frågan om någon genomgripande omorganisation av KA utan blott och bart ett stärkande av kustförsvaret genom montera kanonmateriel i reserv på järnvägs-lavettage. I den följande debatten i riksdagen tog Löfgren i Nyborg till orda och framhöll att man snarast borde avskaffa det dyrbara lavettage som flottans F-båtar utgjorde. I stället borde man satsa på kustartilleri på järnväg. Härigenom skulle pengar friställas som skulle kunna användas för fortsatt utbyggnad av de svenska järnvägarna.

En av utredarna gjorde kostnadsjämförelse i 1928 års priser visar att ett järnvägsbatteri om två pjäser 24 cm kanoner skulle kosta 1,36 mkr medan motsvarande för 30,5 cm är 3,5 mkr.

Överste Malmberg har med bläck skrivit att kostanden för 30,5 cm alternativet troligen är över 5 mkr. I utredningen redovisas också ett stort antal alternativ för förbandens operativa utnyttjande. Alternativen redovisas här i sammandrag.

#### **LULEÅ**

Uppgift att hindra landstigning i Luleå hamn och riktad mot Bodens fästning och förbindelserna till övre Norrland.

Batteriet når ej utanför de yttersta skären

Batteriplats på Luleå järnvägsstation och platser för mätstationer på öarna utanför Luleå.

#### **HÄRNÖSAND**

Uppgift att förhindra framträngande mot och i Ångermanälven och skydda flottand bas i Gustavsvik samt övergångarna över älven. Dessutom skydda Härnösands stad och de viktiga industrianläggningarna vid älvmyningen.

Batteriplats i trakten av Veda station och platser för mätstationer på Lungö, Hemsö m fl.

Batteriet når utanför Dalombatteriets verkansområde.

#### **HARGSHAMN**

Uppgift att skydda en sjöstyrka baserad Signö-Hargshamn samt skydda våra fartygs in- och utlöpande till Hargshamn.

Batteriplats i trakten av Hargshamn och platser för mätstationer på Signö m fl.

Batteriplatsen är tillbakadragen men man når ut till de yttersta öarna.

#### **NYNÄSHAMN**

Uppgift att skydda våra fartygs in- och utlöpande på ömse sidor om Mellsten och hindra landstigning på Södertörn samt hindra fientligt framträngande i Södertäljeinloppen.

OBS! Hörningsholms fästning var nu nedlagd sedan 1926 och detta är första gången uppgiften löses i Nynäshamnsområdet.

Batteriplats i trakten av Kullsta eventuellt Valsjö station och platser för mätstationer på öarna utanför Nynäs, på Järflotta och Torö m fl.

Batteriet når från Kullsta station 15 000 m utanför Mellsten och basängen väst och sydväst om Landsort.

#### **OXELÖSUND**

Uppgift att hindra fientligt framträngande till Bråviken och hindra fientlig landstigning på Vikbolandet samt skydda våra fartyg i Oxelösunds hamn.

Batteriplats i trakten av Oxelösunds järnvägsstation och platser för mätstationer på fastlandet och öarna utanför Oxelösund.

Batteriet når från Oxelösund ca 10 000 m utanför de yttersta skären.





## Lösning korsord 2/2008

Denna gång korar vi två pristagare och Fru  
Fortuna har gynnat: gynnat

Anita Hellström  
Torkövägen 47  
372 94 LISTERBY

Bengt Pettersson  
Rönnstigen 18  
432 46 VARBERG

GRATTIS! Pris kommer.



## Korsord 3/2008

har som vanligt tillverkats av Gustav Karlsson.

Lösningen insänds till: Redaktören Kustposten Författarevägen 9, 371 63 LYCKEBY

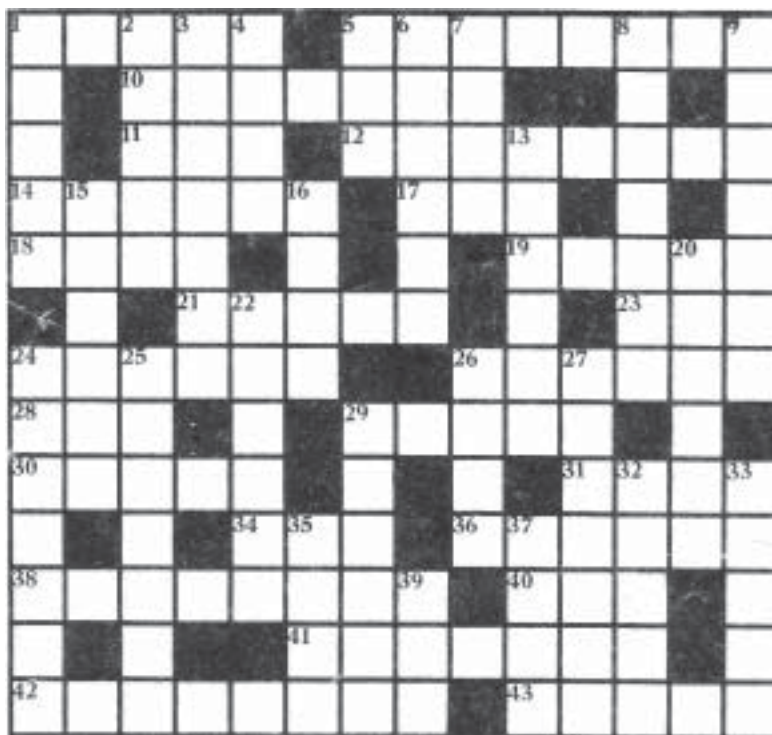
Senast den 1 november 2008 vill vi ha Din lösning.

### Vågräta ord.

1. Solida.
5. Öva eller "harva".
10. As eller åtel.
11. Isländsk historieskildrare.
43. Pigg och uppmärksam.

### Lodräta ord.

1. Hitta.
2. Nöta.
3. Väger omslag.
4. Fint folk.
5. Prima donnan.
6. Persisk kung.



## Storfrämmat i Verköhamnen



**Den 31 juli och 1 augusti fick Karlskrona storfrämmat i Verköhamnen. Det var statsisbrytaren Ymer, som kom på besök.**

**S**jöfartsverket och Sveriges Redareförening stod bakom besöket, som omfattade mellan tio och 15 städer runt svenska kusten. Syftet med detta sjötåg var att försöka få fram intresserade elever till gymnasieskolornas sjöfatsprogram. Sjöfartsnäringsen lider nämligen av stor personalbrist.

Med på sjötåget var bland andra Kjell Ståhl, studievägledare vid Törnströmska gymnasiet i Karlskrona och han berättar att 2008 gick endast fyra elever ut från denna utbildning. I år har man dock ett relativt stort antal sökande till denna utbildning. Karlskrona är en av de orter, som har sjöfatsprogram i sitt gymnasieutbud.

Med på sjötåget fanns också styrman Dan Svensson från Aspö. Han finns normalt på Siljaline och sträckan Karlskrona – Gdynia. Hans uppgift var att göra reklam för yrken inom sjöfarten liksom representanterna från Chalmers Tekniska Högskola hade. Sjöbefälsutbildningen sorterar numera under Chalmers.

Isbrytaren Ymer är en av de tre isbrytare som byggdes för Sverige i mitten av 1970-talet. Systerfartygen heter Atle och Frej. När dessa stora kraftiga isbrytare var klara, gavs möjlighet att hålla sjöfarten i gång i Östersjön, Bottenhavet och Bottenviken hela året. Fartygen är byggda på Wärtsilä varv i Finland.

Den svenska isbrytarflottan består förutom av de tre ovan nämnda av Oden från 1988, Ale från 1973 samt de kombinerade isbrytarna och fraktfartygen Tor Viking, Balder Viking och Vidar Viking från 2000 och 2001. Ale byggdes för tjänst i Väneren men används även i Östersjön. Hon fungerar också som sjömättningsfartyg.

Fram till år 2000 bemannades de svenska isbrytarna med personal ur flottan, befäl och värnpliktiga. Fartygen hade då också en krigsuppgift som minfartyg. Idag har fartygen en helt civil besättning.

År 1980 deltog Ymer i expeditionen Ymer 80, en forskningsexpedition i Arktis med anledning av hundraårsjubileet av Nordenskjölds expedition med Vega.

Foto: Olle Melin

*Olle Melin*



*Ymer utanför Trelleborg. Foto Göte Lindberg*

### Fakta Ymer (Atle, Frej)

|               |                                |
|---------------|--------------------------------|
| Levererade:   | 1977<br>(1974, 1975)           |
| Längd:        | 104,6 meter                    |
| Bredd:        | 23,8 meter                     |
| Djupgående:   | 7,3 meter                      |
| Displacement: | 8 000 ton                      |
| Maskinstyrka: | 16 200 kW<br>(cirka 25 000 hk) |

## *Födelsedagar m.m.*

### *Vi gratulerar*

#### **90 år !**

|               |            |       |
|---------------|------------|-------|
| Sven Holmberg | Karlskrona | 23/12 |
|---------------|------------|-------|

#### **85 år**

|                |            |       |
|----------------|------------|-------|
| Alve Held      | Karlskrona | 8/11  |
| Stig Herneling | Södertälje | 23/11 |
| Evert Carlsson | Torhamn    | 25/11 |

#### **80 år**

|                        |             |       |
|------------------------|-------------|-------|
| Gunvor Grahl jennegren | Lidingö     | 11/10 |
| Sigurd Karlsson        | Johannishus | 18/10 |
| Karl-Erik Gustavsson   | Torsås      | 4/12  |
| Olof Wessman           | Landskrona  | 21/12 |

#### **75 år**

|                     |            |       |
|---------------------|------------|-------|
| Karl Mauritzson     | Sollentuna | 13/10 |
| Bert Svensson       | Sjöbo      | 19/11 |
| Nils-Erik Strömberg | Holmsjö    | 31/12 |

#### **70 år**

|                   |          |       |
|-------------------|----------|-------|
| Torsten Björnsson | Täby     | 8/10  |
| Sven Hammarstedt  | Hässelby | 26/11 |
| Paul Wihlborg     | Rödeby   | 29/12 |

#### **65 år**

|                      |            |       |
|----------------------|------------|-------|
| Bengt-Arne Johansson | Karlskrona | 1/10  |
| Jan-Erik Holmberg    | Haslö      | 25/10 |
| Christer Holgersson  | Karlskrona | 25/11 |

#### **60 år**

|                 |       |       |
|-----------------|-------|-------|
| Hans Mårtensson | Haslö | 14/11 |
|-----------------|-------|-------|

#### **55 år**

|                  |              |       |
|------------------|--------------|-------|
| Kent Törnqvist   | Rödeby       | 12/11 |
| Anders Hyllander | Hisingsbacka | 30/12 |

#### **45 år**

|                   |            |       |
|-------------------|------------|-------|
| Per-Olow Sandberg | Karlskrona | 17/10 |
|-------------------|------------|-------|

#### **30 år**

|               |                 |       |
|---------------|-----------------|-------|
| Viktor Olsson | Västra Frölunda | 13/11 |
|---------------|-----------------|-------|

## *Nya medlemmar*

Vi hälsar våra nya medlemmar

Anders Gummesson, Norrköping  
Sten Svensson, Vadstena och  
Karl Wilthorn, Karlskrona  
Anders Eriksson, V Nöbböle

Välkomna i föreningen!

## *Avlidna kamrater*

|               |            |          |
|---------------|------------|----------|
| Sune Bjulemar | Karlskrona | 8/6 2008 |
| Hans Lilja    | Ronneby    | 3/9 2008 |

## *Second hand*

Nu har jag fyllt mitt värv  
är inte ens reserv  
avdankad arm och grå  
förr soldat på KA 2

Det kom ett brev, jag blev dekorerad  
efter år i kronans tjänst, räcker ej min spänst  
inga hot att slåss emot,  
till "köttberget" deporterad

Ej mer för kung och fosterland  
inte ens i "second hand"  
glad ändå att ha kvar  
vilja till ett eget självförsvar

Måtte partnerskap bestå  
annars ingenting vi rår på  
om inte, gärna ring nån gång  
ännu klingar  
regementets marsch och sång

Bengt-Göran Lexhagen



# *Karlskrona sommaren 2008*

*Se artikel på sidan 25*

