

Nr 4 2009

KUST- POSTEN

och RÖRLIGA BLADET



KUST POSTEN

Organ för KA 2:s Kamratförening



Nr 4 2009 årgång 71

Utges 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

Omslagsbild:



KA 2 Kamratförenings faner förvaras i
Kungl Amiralitetsskyrkan.
Se notis i tidningen. Foto: Olle Melin

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)

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

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

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



Vår ordförande har ordet

De senaste veckorna har jag skrivit två platsannonsunderlag och lämnat underlag till ytterligare två platsannonser. Det är säkert någon, som funderar över, varför jag befattar mig med sådant. Förklaringen är att jag för närvarande gör en kort kommunaltjänstemannakarriär. Under ett och ett halvt år upprätthåller jag tjänsten som fritids- och turistchef i Ronneby kommun.

Detta har medfört, att mitt engagemang som ordförande i KA 2 kamratförening under det senaste halvåret varit mycket begränsat på grund av tidsbrist och möjligheten, att detta kommer att förändras under det kommande året, finns det mycket små utsikter till.

För att KA 2 kamratförening skall fortsätta att vara en välmående förening, måste valberedningen formulera ett underlag för att rekrytera en ny ordförande inför det kommande årsmötet.

Förutom sedvanliga kvalifikationer bör också en ny ordförande tillsammans med styrelsen ha idéer och tankar om, hur vi skall behålla samt utveckla Kustposten och vår hemsida.

Jag önskar Er alla God Jul och ett Gott Nytt År!

Redaktör efterlyses

Vill Du ta över arbetet med Kustposten?

KA 2 Kamratförening söker ny redaktör för vår medlemstidning Kustposten. Är Du intresserad, ring sekreteraren Kent Alritzson, 0455-21838 eller skriv en rad via e-post: alritz@live.se

Styrelsen

Kamratföreningens höstmöte

KA 2 Kamratförenings höstmöte på Sjöofficersmässen samlade ett 40-tal deltagare, som förutom en redig krigarmiddag fick tillfälle att se en DVD-upptagning från Nordiska Militära Kamratmötet i Karlskrona i juni. Det blev också en trivsamt pratsyund kring minnen och episoder

Olle Melin



Gösta Stentorn, Astrid Herze och Börje Alphed



Lennart Heller, Arne Holgersson, Inger-May Gustafsson och Elsa Säfström



Sten Joelson och Uno Thordstein



Nils-Olof Andreasson och Edvin Pettersson

Foto: Gustav Karlsson



Lennart Lindqvist och Klas Freij



Birger Svensson och Lars Iger



Gunnar Antonsson och, ordföranden Per Engkvist



Yvonne Wirbrand, Kajsa Larsson och Ingrid Holgersson

Följande "skrivelse" kom till föreningens ordförande och den återges här i sin helhet



Herr Ordförande i KA 2 Kamratförening

Synpunkter på krigsrätt

Med anledning av att det vid föreningens årsmöte våren 2009 serverades en kötträtt i stället för de traditionella ärtsoppan, vill jag framföra följande:

Mötet ägde rum en torsdag. Därmed inträder hos deltagarna en förväntan, nämligen den, att det skall serveras ärtsoppa. Så blev inte fallet vid detta tillfälle. Detta kan enligt mitt bedömande medföra men på två olika nivåer.

- a) Besvikelsen över det förändrade utbudet kan medföra chocktillstånd, som i sin tur kan medföra akuta sjukdomstillstånd såsom psykiska blockeringar med blockering av luftvägarna etc.
- b) Hos deltagarna kommer otvetydigt en negativ förändring i näringsintaget att ske, aktuell vecka kommer att passera utan den näringstillförsel, som soppan representerar. Även detta kan medföra men i form av bristsjukdomar och magbesvär.

Med anledning av detta vädjar jag till styrelsen att noga tillse, att krigsrätt serveras vid föreningens möten. Ordnas mötet på annan veckodag står det naturligtvis styrelsen fritt att välja maträtt.

Med utmärkt högaktning

Kjell Silverbark
Sturkö

Kamratföreningens årsmöte 2010

KA 2 Kamratförenings årsmöte 2010 äger rum
torsdagen den 25 februari kl 1800
på Sjöofficersmässen, Karlskrona

Närmare detaljer om anmälningar m.m. kommer att sändas till medlemmarna i samband med det årliga utskicket av information, inbetalningskort m.m.

Boka redan nu dagen i Din almanacka!

VÄLKOMNA!

Våra gamla befästningar

Fasta minstationer – minspärtrupper

I nom flottan fanns åren 1888 – 1901 en särskild organisation, Fasta minförsvaret. Organisationen föranleddes av minvapnets utveckling och att det redan före 1888 fanns fasta mineringar bland annat vid inloppet till Karlskrona. För kommandering till Fasta minförsvaret krävdes vissa kvalifikationer och eftersom kommanderingen var förenad med särskilda ekonomiska villkor, kom mintjänsten att få en privilegierad ställning. Detta stimulerade till en snabb utveckling av minförsvaret. Fasta minförsvaret bestod av officerare och underofficerare samt av det värvade minörkompaniet från Sjömanskåren i Karlskrona. Till detta kom ett antal beväringar.

Fasta minförsvaret var en av de enheter, som den 1 januari 1902 blev Kungl Karlskrona kustartilleriregemente, KA 2.

Karlskronaområdet

Redan på 1870-talet utlades de första fasta mineringarna i Kungsdjupet respektive Arpösund, d.v.s. sundet mellan Almö och Västra Hästholmen. Mineringarna manövrerades från Kungsholmen respektive Västra Hästholmen. Till detta kom syftstationer, som för Kungsholmens del var belägna vid Jutudden på Aspö och Hägnan på Tjurkö. På motsvarande sätt fanns syftstationer vid Hallarna på Hasslö och Österholmen öster om Almö.

Mineringarna kallades C.S. – Carlskrona syd och C:V. – Carlskrona väst. Till dessa kom en planerad minering vid Skällö, vilken dock aldrig blev utlagd. Detta förband utgick i och med 1925 års försvarsbeslut.

I slutet av 1930-talet moderniserades mineringarna och nya tillkom. Från 1840-talet fram till nedläggningsperioden 1988 – 200 fanns följande mineringar med minstationer i Karlskrona skärgård.



M4 i minstationen Östra Hästholmen (Killeberget)

Långören vid östra inloppet till Karlskrona. Detta var Sveriges minsta minering med en mina i två linjer.

Inlängan, där minstationen från början låg på ett litet skär, Vingelskär, väster om huvudön för att på 1950-talet flyttas till Inlängan. Mineringen skulle hindra framträngande mot Kållafjärden, som var en viktig s.k. ankarplats för konvojtrafiken under kriget och planerad sådan därefter.

Östra Hästholmen (Killeberget) skulle försvara inloppet till Gåsefjärden, där flottan hade ett antal krigsförtöjningsplatser. Minstationen låg från början på Torumskär och flyttades ”iland” i mitten på 1950-talet och byggdes in i ett av pjäsvärnen till batteri Torumskär, som lades ned 1955. Minspärtruppen på Östra Hästholmen var tillsammans med Kungsholmen de sista, som avvecklades strax efter försvarsbeslutet 2000. I dag arbetar Muldiv intressenter med att bevara stationen på Killeberget för att kunna visa de för allmänheten. Denna station är ju



Minstationen Östra Hästholmen (ÖH)

speciell, genom att U 137 1981 grundstötte utanför stationen.

Kungsholmen var en modernisering av de gamla mineringarna, som utgjorde C.S. Minstationen var inbyggd i Linje III. 1992 flyttades stationen till den nybyggda s-platsen i Linje II. I minstationen på linje III finns möjlighet att återskapa en station att visa för besökarna på fortet.

Västra Hästholmen. Den ursprungliga stationen manövrerade en minering som låg strax utanför försänkningen. (VH1). Den manövrerades från Västra Hästholmen och lades ned 1959. År 1940 anlades en ny minstation med minering på Kåsaskär vid smalaste delen av det västra inloppet till Karlskrona. Denna minering lades ned 1965, året efter att Hasslöbron tagits i bruk.



Syftstation Hallarna, Hasslö



Minstationen på Inlängan (IL)



Minstationen Vingelskär utanför Inlängan



Minstationen på Kåsaskär

Ronnebyområdet

Mineringarna i Ronneby tillkom i anslutning till andra världskriget och var från början två stycken, RB 1 på Gökälv och RB 2 på Yttre Stekön. Omkring 1970 sammanslogs mineringarna till en, Gökälv.



Minstationen Gökälv (RB)

Järnaviksområdet

Två mineringar täckte inloppet till flottans Järnaviksbas. JV 1 och JV 2) Minstationerna fanns på Gyön på fastlandet och på Skiftesholmen. De blev så småningom en minering, JV på Gyön.

Karlshamnsområdet

Även här fanns två mineringar, som spärrade inloppet till Karlshamns hamn. Minstationerna låg på Inre Ortholmen och Boön (KM 1 och KM 2). Dessa slogs samman till en på Inre Ortholmen (KM 1) och samtidigt tillkom en minering i Stilleryd väster om Karlshamn och det där befintliga stora hamnområdet. Denna minering övertog bebyggelsen KM 2.



Nya minstationen Inre Ortholmen (KM 1)



Gamla minstationen Inre Ortholmen (KM 1)

Sölvesborg

Sölvesborg fick sin minering med minstation på 1970-talet och denna låg grupperad på Västra Näs i anslutning till Sölvesborgs hamn.

Skåne

Mineringarna i Skåne är alla efterkrigsanläggningar tillkomna vid olika tidpunkter. Mineringar med minstationer har funnits på följande platser i Skåne.

Åhus – vid hamninloppet (ÅH)

Simrishamn – vid hamninloppet (SI)

Ystad – vid hamninloppet (YD)

Trelleborg – vid hamninloppet (TE)

Falsterbo – vid södra inloppet till Falsterbokanalen (FB)

Limhamn – två stationer, en på Ön och en i norra hamnen (LH 1 och LH 2). LH 1, som manövrerades från Ön var Sveriges största med inte mindre än 81 minor. Mineringen täckte Trindelrännan och inloppet till färjehamnen i Limhamn.

Malmö – två mineringar vid Kockums samt i Oljehamnen (MÖ 1 och MÖ 2)

Landskrona – vid hamninloppet (LA)

Råå – vid hamninloppet (RÅ)

Helsingborg – tre mineringar HB 1, HB 2 och HB 3 vid Kopperverken samt en söder och en norr om hamnen.

Höganäs – vid hamninloppet (HÖ)

Småland

I Småland fanns tre minspärrtroppar med stationer vid inloppen till Västervik (VK), Oskarshamn (OH och Kalmar (KR). Minstationen i Kalmar låg på den gamla befästningsön Grimskär, där Statens fastighetsverk idag har inrättat en museistation.

Utlagda mineringar

Samtliga mineringar i Blekinge och Småland var utlagda i fredstid. I Skåne var ett antal mineringar fredsutlagda,

men många var det inte, Färjetrafik m.m. i Öresund var en faktor, som omöjliggjorde utläggandet.

De mineringar, som inte var utlagda, var:

Simrishamn

Limhamn 2

Malmö 1

Landskrona

Helsingborg 1,2 och 3

Höganäs.

Den stora mineringen Limhamn 1 var delvis utlagd.

Avveckling

Med start efter försvarsbeslutet 1988 avvecklades samtliga fasta mineringar under en 12-årsperiod. Det generationer av minörer och fortifikatörer byggt upp under mer än 130 år skattade åt förgängelsen.

Olle Melin

Foto: **Olle Melin**



Minstationen på Grimskär utanför Kalmar (KR)

Adventsvesper i Ulrica Pia

Torsdagen den 10 december kl 1900 är det dags för årets Adventsvesper i Kungl Amiralitetskyrkan Ulrica Pia. Det är frivilligorganisationerna i Blekinge som tillsammans med Blekingegruppen inom Marinbasen svarar för arrangemanget

Årets medverkande är:

Pernilla Ingvarsdotter, sopran
Sandgrenska Manskören,
dirigent Håkan Jönsson och med
Ulrica Holmberg vid flygeln
Marinens Hemvärnsmusikkår,
dirigent Mats Landerman
Amiralitetspastor Henrik Lindén
Chef Blekingegruppen, Klas Lewin
Fanborg ur frivilligorganisationerna



Bild från tidigare Adventsvesper

Varmt välkomna!

Bilder från bogserbåten Kanon



Av Inge Isaksson har Kustposten fått två foton tagna på den gamla målbogseraren *Kanon*.

Inge är son till Kurt Isaksson, som jag minns som en av de legendariska packmästarna på gamla Bore.

På den ena bilden syns Kurt Isaksson tillsammans med Börje Alphed klargöra för målbogsering och på den andra bilden har man tagit sig en paus i bogseringsarbetet.

Här ses Börje i mitten och Kurt till höger om honom. Vilka övriga är är okänt.

Kurt dog redan på 1970-talet, medan Börje fortfarande är mycket aktiv i kamratföreningen och i Muldivisionens intressenter. Börje fyller för övrigt 90 år i januari 2010.

Olle Melin

Björkholmsmålet har fått sin egen ordlista

Så har då björkholmsmålet fått sin egen ordlista.

Under ett par års tid har en kommitté under ledning av Nils Abrahamson arbetat med projektet och nu föreligger resultatet av arbetet i form av en bok, *Björkholmsmålet. Ordlista*. Övriga i kommittén har varit Lars Haller, Michael Helgesson, Bo Lundberg och Olle Melin.

Björkholmskan är ingen dialekt i egentlig mening utan har tillkommit på en viss plats vid ett bestämt tillfälle, åren kring 1680, då Karlskrona grundades. Björkholmskan utmärker sig främst genom att den är mycket rik på diftonger och att man ofta ”sväljer” r-en, Närmast torde den vara släkt med den dialekt, som talas i Kalmar och det har sin förklaring i, att många av de första varvsarbetarna i Karlskrona kom just från Kalmar.

Björkholmskan som skrivet språk förekommer hos fyra författare. Den första var Richard Melander som 1898 gav ut ett fyrasidigt häfte med rim på björkholmska. Här dyker för första gången Frasse och Clauro upp, även om Melander kallar honom för Franse.

Den välkände Sven-Öjvind Swahn fortsatte med diktsamlingen *Björkholmsballade* och den stora begåvningen Sten Ljungcrantz kom på 1940- och 1950-talen ut med tre samlingar av *Backlagsrim*. Dessa hade tidigare varit publicerade varje vecka i Blekinge Läns Tidningar och därefter i Sydöstran.

Slutligen, Bertil Jacobsen, styrman vid flottan, gav ut boken *Sjömatrosen Fritze Pettssons dagbok* 1930. Jacobsen var skåning, men tjänstgjorde främst under Andra världskriget i Karlskrona och var då redaktör för personaltidningen Ankarposten, där också björkholmskan förekom.

Slutligen finns vid Institutet för språk och fornminnen i Lund nedtecknade exempel på björkholmsmål ursprungligen av flaggskepparen vid flottan Axel Pettersson.

Boken innehåller förutom ordlistan en beskrivning av vokaler i målet, en kort introduktion av Björkholmen som stadsdel samt exempel ur ovan angivna författares produktion. Boken avslutas med några björkholmshistorier.

Jag väljer att belysa målet med ett par exempel, ett backlagsrim av Sten Ljungcrantz och en björkholmshistoria.

Strajk oåpp the band o speila Doubbelörnen!
Binn marren Johan såu hon ej taur skein!
Blåus i basuner såu deit drau r i hörnen
o man fåur rasta sina steila bein.

Jau vaur såu god, stig baura in i skoåcken
o hör påu flöjt, troumpeit o klarinett,
såu skau du si att ounder vinterroåcken
ditt hjarta klappar såu ofantlitt lätt.

Här gåur fru Kaurllsson him meid maut i kassen
tei glaud o taktfast militärmusik.

Jaug skoulle gärna vilja si den bassen
som kliver påu meid ein såu stroång teknik

Sten Ljungcrantz

Och så en liten historia.

Det var Flottans dag i Karlskrona. I örlogshamnen och ombord på fartygen var det pyntat värre för alla väntade besök. Paradflaggning, förberedd paradbelysning och allt annat, som hör till, när man väntar mycket folk.

Till och med den lilla ångslupen Carl, där korpral K var båtchef, hade dagen till ära hissats signalflaggorna C A L. En löjtnant, som passerar, vänder sig till korpralen ombord på slupen och säger lite överlägset:

- Hur f-n stavar korpralen till Carl
- Jo si löjtnanten, när jaug kom neir till förrådet, hade di jäkla roåttorna äitit upp U:et!

Eller som eldarekorpralen sa, när han läste en maskinhandbok och såg ordet hydraulolja.

”Äntligen ett ord som är rättstavat!”

Foto: Ulla Melin

Olle Melin





Nils Abrahamson signerare en bok åt Björn-Ejvind Swahn



Nils Abrahamson i berättartagen



Bokkommittén från vänster Bo Lundberg, Olle Melin, Nils Abrahamson, Lars Haller och Michael Helgesson

Gert Kaffa (Hansson)

Den här gången handlar Gert Kaffas bild om konsten att bädda en säng och sträcka ett överkast.

Sparrling, som Kaffa skriver, är förmodligen dåvarande chefen för 1.batteriet Sperling Leijonhufvud.

Olle Melin





Ankarvakt

Journalisten och författaren Terje W. Fredh i Lysekil vilar inte på lagrarna. Sedan 1975 har han givit ut ett 40-tal böcker. Ankarvakt heter den senaste och som vanligt är det ett antal olika ämnen, som författaren behandlar. I boken kan vi bl.a. läsa om bohuslänsk sommartrafik till Danmark och Norge, om kullagerbåtar, om långafiske vid Shetland, om en äventyrlig bogserbåtsredare m.m.

Boken bygger som vanligt, när det gäller Terje Fredhs böcker, på ett omfattande faktaunderlag, som han samlat i många år. Det är alltid lika spännande att sig an en bok av Terje och man väntar med spänning på nästa.

Boken ges ut på eget förlag.



Havet Minnet Slaget

Den här boken är ett resultat av två seminarier, som hölls hösten 2008. Historiker från Sverige och Finland diskuterade mindre kända aspekter av kriget, som splittrade det gamla svenska riket.

Vilka minnen är bestående efter 1808-1809 års krig. Förlusten av Finland, kung Gustav IV Adolfs avsättning och 1809 års regeringsform är några påtaliga exempel.

Vad gäller havet är kampen om underhållet och underhållsvägarna ett exempel. Havets betydelse för krigshändelserna i form av sjöslag och sjötransporter är andra delar av boken.

Slaget vid Oravais 1808 beskrivs också, eftersom det i mångt och mycket kom att avgöra kriget mellan Sverige och Ryssland.

Boken ges ut av Sagalunds museistiftelse och ingår i Forum Navales skriftserie med nr33.



Radiostationen Grimeton

I samband med ett besök vid Radiostationen Grimeton i somras hittade jag en bok med titeln "Radiostationen Grimeton. En etnologisk studie över verksamhet och vardag. Boken kom redan 2005 och är skriven av Britta Nyström vid Länsstyrelsen i Halland. Författaren har i boken helt koncentrerat sig på människan i sammanhanget. Materialet till boken bygger på studier av handlingar men framför allt på intervjuer av de, som var med. Arbetet i stationen, stationen under Andra världskriget och dygnet-runtverksamheten, mastarbete och inte minst livet i stationsbyn har varit föremål för studier.

Radiostationen Grimeton är ett av landets 14 världsarv och stationen har utan tvekan en mycket intressant historia, som Britta Nyström väl beskrivit i sin bok.

Boken är utgiven av Länsstyrelsen i Hallands län.

Bokpresentatör Olle Melin

Häftena om storvarven i Göteborg

Varvshistoriska föreningen i Göteborg har gett ut tre häften om Göteborgs storvarv, Eriksberg, Götaverkan och Lindholmen. Häftena är en kortfattad krönika från de olika etableringarna på Hisingen fram till varvskrisen, då de flesta stora svenska varv försvann. Men även perioden efter varvskrisen finns beskriven.

Häftena ger en bra bild av den världsledande roll, som de svenska varven spelade. Häftena innehåller också ett stort antal intressanta bilder.



Flottan och kalla kriget

Försvarshögskolan, Kungl Örlogsmannasällskapet och Kungl Krigsvetenskapsakademien har gemensamt utgivit ett antal publikationer i serien "Försvaret och det kalla kriget (FOKK)". Bok nummer 20 i serien har namnet "Flottan och kalla kriget" och är skriven av f.d. kommandörkaptenen Magnus Haglund. Han har lagt till en undertitel, "Ett personligt perspektiv" och det är verkligen Flottan och kalla kriget ur en mera personlig än vetenskaplig synvinkel. Magnus Haglund berättar om sina erfarenheter som fartygschef, som medlem i sjögående förbandsstab men kanske framför allt från verksamheten som försvarsattaché i Moskva under 5 år.

Författaren beskriver på ett mycket initierat sätt flottan under perioden 1945 till sekelskiftet 2000. En intressant och spännande läsning väntar läsaren.



Fyra fyrplatser – En lärarinna

Historien om Alma Dörning är mer än bara skildringen av en skolfröken på avlägsna fyrplatser med där befintliga lotsbarnskolorna. Det handlar om Gotska Sandön, Östergarnsholm, Stora Karlsö och Valar-Burgsvik, samtliga på Gotland. På dessa platser var Alma ensam lärarinna i en typisk manlig värld.

Författarinnan Inga-Lisa Hedin skildrar med inlevelse Almas livsöde. Hon har besökt platserna, där Alma levde och var verksam. Hon har besökt verk, myndigheter och arkiv. Hon har talat med personer, som levde på fyrplatserna. Fyrplatslivet är numera historia och inga familjer bor längre på fyrplatserna.

Resultatet av det arbete har blivit en mycket intressant bok om de villkor, som präglade fyrplatslivet för 100 år sedan.



År av uppgång år av nedgång

Under beredningsåren från 1940 och under det kalla krigets början ägde i Sverige en uppseendeväckande snabb och omfattande upprustning rum. Krigsmakten (från 1975 Försvarmakten) växte i omfattning och dess operativa förmåga ökade. Därefter följde en period av nedgång, utan att strukturen förändrades. Redan 1958 gjordes en omfördelning av anslagen. Marinen minskade till förmån för Flygvapnet,

Carl Björem, pensionerad general upplevde händelseförloppet på parkett och han kom att nära samarbeta med tre ÖB, Rapp, Synnergren och Ljung. Han skildrar spelet bakom kulisserna och samspelet men också spänningarna mellan politikerna och den militära ledningen.

En synnerligen läsvärd bok. Boken är publikation nr 20 i serien Försvaret och det kalla kriget (FOKK)



Svenska sjöslag

Svenska sjöslag heter en påkostad och väl-skriven bok av Lars Ericson Wolke, professor i militärhistoria vid Försvårshögskolan. Den följer den svenska flottan från Gustav Vasas tid till de nutida uppdragen vid Afrikas kust. Boken beskriver såväl slagen som de större sjöoperationer de var en del av. Svenska fartyg under 500 år presenteras i detaljerade illustrationer.

De stora sjöslagen utkämpades i första hand mot Danmark och Ryssland, men även mot Nederländerna, England och Tyskland. Ibland var 100-tals fartyg och 10 000-tals människor inblandade.

Särskilda avsnitt handlar om marina sevärdheter runt Östersjön. Sankt Petersburg, Kronstadt, Köpenhamn, Sveaborg, Stockholm och Karlskrona återfinns i dessa avsnitt.

Boke ges ut på Medströms förlag och är en riktig pärla för den marint historiskt intresserade.

Ny bok om folkrätt

Havens frihet, Freedom of navigation, mänsklighetens gemensamma arvedel det fria havet—ord och uttryckt som många vant sig gäller på havet. Vi minns ibland romantiken att vara till sjöss och att gå iland i varje hamn på ett enkelt och otvunget sätt, ta en öl eller två. Och havet är ju stort. 75% av jordens yta är hav och resten är ju bara till för att förtöja vid. Och människan bor till stor del vid kusten och har lärt sig att kommunicera över havet för sin överlevnad, för sin sociala kompetens och ibland för att av någon anledning föra krigshandlingar.



Havs rätt är ett gammalt begrepp. Vi talar om, att dagens havs rätt har sina rötter från 1600-talet. Från då till nu har regler och uppträdande reglerats i olika konventioner eller över-

enskommelser, bilaterala eller globala. Även folkrätten har följt samma spår. Efter VK II och i med att FN bildas, ökas arbetet med att ta fram havsrättskonventioner. Vår senaste havsrättskonvention är från 1982, *United Nations Convention on law of the sea*, UNCLOS 1982. Det är inte speciellt många år sedan, men utvecklingen har gått fort och en del saker tänkte man inte på den tiden. I den talar man om kuststatens och flaggstatens ansvar för uppträdande till sjöss och jurisdiktionen, skyldigheter och rättigheter.

Vi kan konstatera, att utvecklingen går fort. Det händer saker i världen, som påverkar oss. Man inser, att kanske olja och gas finns under havsytan, alltså gäller det se till, att man har mycket havsbotten som tillhör ett lands intresse, Vi vet, att industrins lager finns ombord på fartyg, som går i trafik, Då blir ju lastägare orolig, om fartyget tas in till kontroller m.m. i en hamn. Terrorister och pirater har i ökad omfattning börjat operera på världshaven och i och för sig är pirater ett gammalt yrke. Och att för sjömannen att gå iland i främmande hamn är nästan att betrakta som en kriminell handling. Resultat av ingripande från kuststater blir, att den

enskilda människan hamnar i konflikt med havsrätten och folkrätten. För hur skall medborgares hemmation kunna komma in på arenan och lösa uppkomna konflikter.

Marie Jacobsson, får jag säga Sveriges meste expert på området havsrätt folkrätt, vill i sin bok visa på denna intressekonflikt, som uppstår på senare år. Då nu inte bara kuststater och flaggstater agerar utan även organisationer, t ex IMO, ILO och där människan, hemmation och mänskliga rättigheter, allt kommer in på arenan.

Boken innehåller såväl en bred beskrivning av grunderna i havsrätten och folkrätten och sedan visar författaren på ett antal exempel, som uppstår i de beskrivna intressekonflikterna. En bok för juristen men även för befälhavare och andra aktörer, som jobbar med havet och på havet.

Rolf Edwardson

Folkrätten, havet och den enskilda människan
Marie Jacobsson
Liber AB, Malmö
128 s, ill
ISBN 91-47-09073-0

Carlskrona Båteskader en av Sveriges äldsta båtsällskap

Höstmörkret ligger tungt över Carlskrona och Marinmuseum. Det är dags för anrika Carlskrona Båteskader att summera året och dela ut priser för årets seglingar. Vilken lokal kan väl vara lämpligare än Galjonshallen på museet.

Torbjörn Haraldsson, örlogskapten i Flottan och ordförande i Carlskrona Båteskader, CBE, berättar: - Eskadern bildades år 1867 som en sammanslutning inom marinens officerskårer, jämte vederlikar, som det heter, för bedrivande av kappsegling med marinens barkar. - CBE är i ålder det tredje i ordningen av segelsällskap i Sverige. De två som är äldre är Kungliga Svenska Segelsällskapet och Göteborgs Kungliga Segelsällskap.

Historik

Den seglande flottan hade få fartyg i tjänst under den här tiden, mitten av 1800-talet och de var på eskortuppdrag i medelhavsområdet, seglade till S:t Barthélemy m.m., vilket gjorde, att det var få rustade fartyg i hemmafartvatten. Officerarna fick därför inte tillräcklig träning i evolutioner, segel- och signalexercis. För att råda bot på detta, utnyttjades barkarna för denna träning och utbildning. För att öka intresset bildades Carlskrona Båt Eskader, där officerare även på fritiden kunde utnyttja barkarna och därmed öka sin seglingsförmåga och intresset för segling.

I de ursprungliga stadgarna står, att sällskapets ändamål var att: befrämja båtsegling, öva evolutioner samt i allmänhet bereda dess medlemmar en angenäm och nyttig sysselsättning, alltså i angenäma former bedriva övningar, som i möjligast mån liknade och var till nytta för den sjömilitära verksamheten.

Dagens verksamhet

Ändamålet med föreningen har givetvis ändrats och anpassats för att idag både främja seglingskonsten och inte minst bevara konsten att segla gamla skeppsåtar. Verksamheten bedrevs i Marinens regi fram till 1992, då Stumholmen upphörde som militärt basområde och blev bostadsområde. Slup och Barkasskjulet, som ligger på Stumholmen och barkarna överlämnades då till Marinmuseum i Carlskrona. Barkarna är idag seglande museibåtar och sköts av museet och seglas fortfarande bara av CBE.

- Sällskapet som har ett drygt femtiotal medlemmar, är numera öppet för alla, som är intresserade av att bevara ett gammalt arv av seglande skeppsåtar och att lära sig segla dessa under vår, sommar och höst berättar Torbjörn Haraldsson.

Carlskrona Båteskaders båtar och i förgrunden ligger följbåten Molly. Foto Ingmar Elofsson



Tävlingsseglingar

Båteskadern tävlingsseglar varje torsdag från mitten av maj till mitten av september. - Dagens prisutdelning är för de två tävlingsformer vi genomför säger Torbjörn. - Det är dels en poängsegling, där årets alla seglingar räknas in och en distanstävling. Distanstävlingen är en särskild dag och genomförs under tre timmar på en speciell bana. Den som seglar längst på de tre timmarna och därigenom kanske är skickligast, vinner **distansseglingen**.

År 2009 poängsegling vanns av Lag Sjöstridsskolan med Torbjörn Haraldsson, tvåa blev lag ABB med Benny Forsberg och tredjepris gick till Lag Lars-Erik Afzelius.

Vinnaren av distanstävlingen får en inteckning som är en Generalmajor Alf Nymans pokal och vanns av Lag Lars-Erik Afzelius med Lag Sjöstridsskolan som tvåa följt av Lag ABB på tredjeplats.

Ingmar Elofsson

Foto: Ingmar Elofsson

ingmar@comsek.se



Pristagarna i Carlskrona Båteskader år 2009 framför ett välfyllt prisbord. Fr.v. Britt-Margreth Haraldsson Lundin, Karsten Hanewinkel, Lars Larsson, Roland Löfvenberg, Lars-Erik Afzelius, Ingemar Palm, Anders Nygård, Katarina Nilsson, Richard Bauer, chef Marinmuseum, Benny Lundin, Lars Haller, Torbjörn Haraldsson, ordförande i CBE och Per BergFoto Ingmar Elofsson



Ordföranden i CBE Torbjörn Haraldsson får även han del av prisbordet av chefen för Marinmuseum, Richard BauerFoto Ingmar Elofsson

Försvarsmusikcentrum läggs ned

Försvarsmusikcentrum läggs ned som egen enhet inom Försvarsmakten. Centrat har sedan en tid varit placerat inom Livgardet i Kungsängen, dit de flyttade från Strängnäs i samband med nedläggande av Södermanlands regemente P 10.

Nu blir försvarsmusiken en enhet inom Livgardet och på detta sätt sparar man in ett antal administrativa tjänster. Musikverksamheten påverkas inte.

Förändringarna inom musikverksamheten har redan genomförts. För några år sedan lades Arméns musikkår Norrland ner, i år har trumkåren lagts ned och i år har också kontraktet med Göteborgsmusiken upphört, vilket i sin tur inneburit, att denna högklassiga musikkår inte längre finns.

De senaste åren har det också varit en stor turbulens kring Sveriges enda militära musikkår med anställda musiker, Marinens Musikkår i Karlskrona. Det har funnits nedläggningshot, hot om omstationering till Stockholm m.m. Nu blev det inte så, utan musikkåren fortsätter sin verksamhet med utgångspunkt i örlogsstaden, men också som en såväl internationell som nationell resurs. Med tanke på de ovan beskrivna nedläggningarna har det för Marinens Musikkår bl.a. inneburit betydligt flera uppdrag i Kungl huvudstaden.



1.majrevelj i Karlskrona. I täten flaggtrumslagare Karin Svensson. Foto Håkan Jönsson

Det lär också vara så, att Göteborgsmusiken är på väg att återuppstå. De vore en välgärning för blåsmusiken i landet. Om så blir fallet, finns i alla fall två musikkårer i riket, som kan föra de stolta blåsmusiktraditionerna vidare och samtidigt delta i utvecklingen av denna musiktyp.

Olle Melin

Ny bok om Kustflottan

Under nästan hela 1900-talet var huvuddelen sjöstridskrafterna organiserade i ett förband, **Kustflottan**. 1900-talet kännetecknas av stora säkerhetspolitiska händelser och skeenden i våra farvatten och utomlands, skeenden, som påverkade vårt uppträdande till sjöss. Ofta sattes Sveriges militära styrkor på prov, då vi hade att agera med att skydda vårt lands intressen. Förbandet kustflottan hade att främst utbilda värnpliktiga ombord, men fartygen utgjorde samtidigt de kölar, som behövdes, när Sverige mobiliserade eller då skarpa uppgifter måste lösas.

Boken om Kustflottan är en antologi från 1905, då förbandet organiserades, till tiden då förbandet lades ner 1998. Ett antal författare, sjöofficerare, har beskrivit det historiska skeendet och till det kopplat kustflottans uppgifter och utveckling. Tiden efter andra världskriget har man i boken kraftsamlat till och gett ett större utrymme. Inte bara stora händelser i världen skedde utan också stora tekniska framsteg och omvälvningar genomfördes ombord på fartygen. Om detta har man valt att i en särskild bilaga beskriva teknik- och taktikutveckling. Boken vänder sig naturligtvis till dem, som i någon befattning

seglat ombord på flottans fartyg under denna period, men, som redaktören säger i sin inledning, även till andra marint intresserade, som vill rekapitulera eller fördjupa sina marina kunskaper. Boken bör också kunna utgöra en grund för dem, som vill genomföra fortsatt och fördjupad forskning om de svenska sjöstridskrafterna. Till boken medföljer en DVD med filmer, som visar flottan under olika historiska händelser.

Rolf Edwardson

Kustflottan – de svenska sjöstridskrafterna under 1900-talet

Gustav von Hofsten och Frank Rosenius / red/

Kungl Örlogsmannasällskapet 420 s, ill ISBN 978-91-977973-1-3



Marinens Musikkår på DVD

Sedan 1994 genomför Marinens Musikkår i slutet av sommaren en konsert i det anrika Wasaskjul på Lindholmen inom örlogshamnen i Karlskrona.

Konserten från 2008 finns nu återgiven på DVD och har i dagarna sänts till medlemmarna i Marinens Musikkåres vänner som årets julgåva. Det har varit tradition sedan vänföreningen bildades att ge medlemmarna en present som tack för året som gått.

Vänföreningen bildades i början på 1990-talet, när musikkårens existens var hotad. Kåren var vid detta tillfälle en del av Musik i Blekinge och denna stiftelse ansågs sig inte ha råd med en egen musikkår.

Ett idogt arbete inleddes med att övertyga beslutsfattare på olika nivåer om behovet av en militärmusikkår med yrkesmusiker. Och föreningens arbete gav resultat. Den 1 juli 1993 återfördes musikkåren till försvaret efter 17 år i den civila världen.

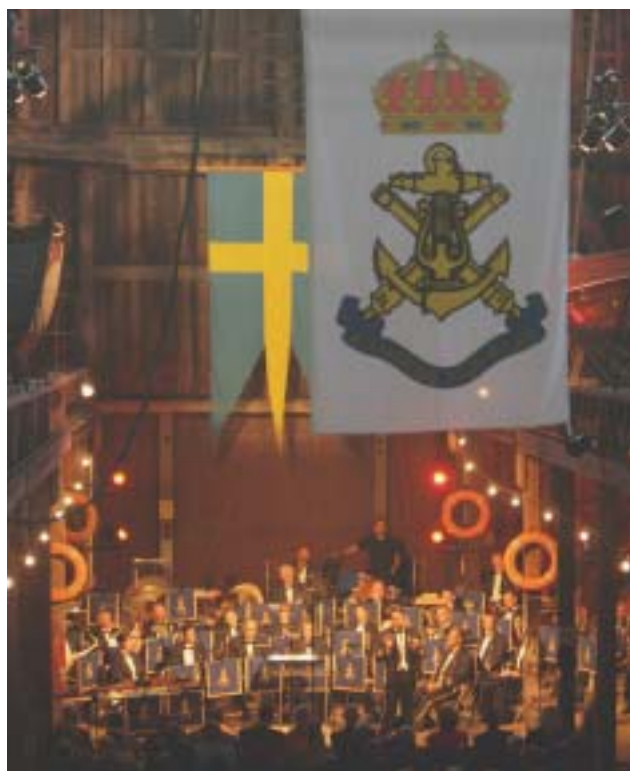
Vänföreningen har i dag drygt 2000 medlemmar spridda över hela landet och det finns plats för ännu fler. Föreningen har till uppgift att sprida information om musikkåren, att stödja musikkåren i dess verksamhet samt vara medarrangörer vid vissa av kårens konserter.

Om Du vill bli medlem i föreningen, kan du kontakta kassören Sven Nilsson, telefon 0455/27884 eller via epost mmv@telia.com. Medlemsavgiften är 100 kr/år.

Utöver Wasaskjulsconserten innehåller DVD:n även ett kort avsnitt om Ostindiefararen Götheborg.

Utgivningen av skivan har möjliggjorts genom generösa bidrag från Kockums AB, Region Blekinge och Länsstyrelsen i Blekinge län.

Olle Melin



Wasaskjulsconserten 2008. Foto Håkan Jönsson



Wasaskjul. Foto Olle Melin

KA 2 Kamratförenings fana förvaras i Kungl Amiralitetskyrkan

Kamratföreningens styrelse har tagit beslut, att föreningens fana tills vidare skall förvaras i Kungl Amiralitetskyrkan Ulrica Pia. Självklart får den tas därifrån vid de tillfällen, då den ska användas vid någon av föreningens ceremonier.

På sätt och vis skedde premiär vid högmässan första advent i kyrkan, då föreningens fana fördes i en gemensam fanvakt med Flottans Mäns fana och den svenska örlogsflaggan. Fanförare var Kent och Kristina Alritzson.

Olle Melin



Foto: Olle Melin



HMS Carlskrona tar över stafettpinnen

Försvarmakten deltog med tre fartyg i EU:s operation Atalanta, mellan den 15 maj och 15 september. Nu planeras för en fortsättning av insatsen under 2010. HMS Carlskrona rustas just nu för att vara redo. Tanken är att Sverige ska ta över ledningsansvaret för operationen i april och fyra månader framåt.

Anvisningarna om en förlängning av insatsen kom från regeringen i somras. Sedan dess har arbetet med förberedelser och planläggning pågått. En del av det svenska bidraget utgörs av det tidigare minfartyget *HMS Carlskrona*, som förutom att vara patrullfartyg planeras vara ledningsfartyg för hela EU:s operation i Adenviken. Sammanlagt kommer ungefär 2000 personer från olika europeiska länder att stå under svenskt befäl.

– *HMS Carlskrona* är ett mycket lämpligt fartyg för uppgiften, säger fartygschefen Håkan Nilsson. Hon kan ligga ute länge till sjöss och kommer att ha möjlighet till ombordbaserad helikopter.

Just nu görs anpassningar av fartyget inom bland annat sjukvård, ledningssystem och samband. Det svenska bidraget består av cirka 160 personer. Ett mycket stort intresse fanns för att delta i operationen. Över 2500 sökan-

de fanns till de 160 platserna. I skrivande stund, första veckan av november, har merparten av HMS Carlskronas besättning ryckt in. Det formella beslutet tas av regeringen efter årsskiftet.

Jimmie Adamsson

Foto: Jimmie Adamsson Håkan Nyström



Håkan Nilsson



**Neptuni-Ordens
brudgåva**

Neptuni-Ordens utdelar på sin högtidsdag förlaggen den 20 mars 2010 en penninggåva (10 000,-) såsom brudgåva samt ledning till utrustning och resa till "en frisk, dugglig och intelligenta flicka i åldern 18-30 år, som står i begrepp att gifta sig och vars fäder tjänat i Svenska örlogsflotta".

Ansökningsblanketten, som ska vara inlämnad för 2010-01-07, erhålles från Ordens kansli, Skoppsåsen 30, 111 30 STOCKHOLM. Tel. 08-30 13 34 • Fax: 08-10 63 17 • Epost: neptunioorden@telia.com

Till flydda tider återgår...

I juni 1977 firade KA 2 sitt 75-årsjubileum. Arrangemanget blev en stor succé och man beräknar, att mellan 8 000 och 10 000 människor besökte Kungsholmen den dagen. Huvuddelen av arrangemangen ägde rum här ute och inte minst transportorganisationen sattes på hårda prov.

Innan man började festligheterna på fortet, hade viss verksamhet genomförts på Gräsvik, bl.a. marsch med musikkår, fanvakter och trupp, som marscherade till handelshamnen och vidare transport. Bilderna i reportaget talar för sig själva

Foto: Gunnar Ekström och Bengt Jacobsson

Olle Melin



Barkar i Finskan



Mitt i bilen förre regementschefen Olle Gäfvert



De sammanslagna musikkärerna under Birger Lundbergs ledning



Ett lätt robotbatteri grupperar på Södra verket



Fanvakt m ny med regementets fana



Fanvakt m äldre med kamratföreningens fana



Flottans musikkår och KA 2 gamla musikkår under gemensam marsch mot handelshamnen



KA 2 gamla musikkår underhåll i fortsparken



Korum med förre regementspastorn Arne Randolfsson och musikkåren.



Kommunfullmäktiges dåvarande ordförande Göte Telleborn framför Karlskrona kommuns hyllningar



Lennart Ahrén, chef Sydkustens örlogsbas framför hyllningar och Chefen Karlskrona örlogsskolor Viktor Tornerhjelm väntar på sin tur



Regementschefen Lars Hansson välkomsttalar på Gula barackens trappa, Kungsholmen



Minutläggning i Finskan



Mottagning vid Officersmässen. Generla Henrik Lange och KA 2 Kamratförenings förre och mångåriga kassör Gustf Hanson



Dagen avslutades med kamratföreningens middag på Greäsvik, där KA 2 musikkår underhöll



Utmarsch



Stora människomassor väntade tålmodigt på transport

Våra sjögående trotjänare

Tre varianter av A-slupen

A-slupen var en legendarisk båt inom kustartilleriet. De första A-sluparna levererades 1934 och var avsedda som en form av allroundbåt med personaltransporter som främsta uppgift.

Inalles fanns tio A-slupar vid BK/KA 2. De var omkring 17 meter långa, 3,7 meter breda och hade ett djupgående på 1,7 meter. De var byggda i stål och hade från början tändkulemotorer som i slutet av 1950-talet ersattes av dieselmotorer. Båtarna gjorde omkring 10 knop.

När 200-båten gjorde entré i kustartilleriet avvecklade A-sluparna efterhand.

Bilderna visar tre olika varianter av KA 2 slupar. *Kuriren*, som jämte *Alert* var de första och kännetecknades av att skorstenen stod framför styrhytten, som var öppen.

Stormarn tillhörde tillsammans med *Snappopp* och *Stålnabb* generation 2 med öppen styrhytt, som senare byggdes in.

I den tredje generationen fanns *Höken* och *Ugglan*. Höken var i många år CNK inspektionsbåt och låg som sådan förtöjd nedanför bryggeriet i närheten av Blå Port.

Slutligen i sista generationen fanns *Djärv*, *Trygg* och *Tapper*. Dessa var byggda omedelbart efter kriget. *Tapper* byggdes om till dykarbåt.

Djärv var den sista av kustartilleriets alla A-slupar, som var i tjänst och det en bra bit in på 1980-talet. Idag ligger hon som museifartyg på Marinmuseum.

Ödet för de nio övriga A-sluparna ur BK/KA 2 är okänt. Dock besökte *Trygg* för några år sedan Karlskrona och förtöjde vid systerfartyget *Djärv* på Stumholmen. *Trygg* är idag i privat ägo.

Olle Melin



A-slupen Stormarn. KA 2 fotoarkiv



A-slupen Kuriren. KA 2 fotoarkiv



A-sluparna Djärv (innerst) och Trygg vid Stumholmen. Foto Olle Melin

Grimeton

I samband med en resa till Västkusten i augusti gjorde jag ett stopp vid Radiostationen i Grimeton, ett av Sveriges 14 världsarv. En duktig guide, illustrativa utställningar, en bra introduktionsfilm samt en fantastisk maskinpark gjorde besöket till en upplevelse.

Riksdagen beslutade 1921 att bygga en radiostation för trådlös telegrafi med USA. Platsen man valde blev Grimeton, som efter verkställda undersökningar ansågs vara den optimala platsen för verksamheten. Stationen började byggas 1922 och stod färdig 1924. Anläggningen konstruerades av Ernst Alexanderson, svenskfödd chefsingenjör för RCA och stationsbyggnaden ritades av Carl Åkerblad. Två exakt likadana men spegelvända alternatorer installerades. Den ena utgjorde reserv. I december 1924 öppnades den första direkta radioförbindelsen mellan Sverige och USA och den 2 juli 1925 invigdes stationen officiellt av Gustaf V.

Förbindelsen var ett resultat av ett samarbete med *Radio Corporation of America* (RCA). Grimeton fungerade som sändarstation, medan mottagarstationen låg i Kungsbacka. Själva telegraferandet skedde dock i det gamla televerkshuset på Kaserntorget i Göteborg. Där lämnade man in sina telegram. Telegrafisignalerna gick sedan med tråd till Grimeton, där de automatiskt fortsatte ut i etern.

Ett nätverk med liknande stationer byggdes över hela världen under 1920-talet, men av dessa finns alltså enbart Grimeton kvar i fungerande skick. Hela anläggningen är i detalj bevarad i sitt dåtida skick. Den ena av alternatorerna skrotades dock 1960 för att ge plats åt fler kortvågssändare.

Under andra världskriget spelade stationen stor roll för förbindelserna med USA, då kabeltrafiken var avbruten.

Gradvis kom långvågstrafiken att ersättas av kortvågstrafik. En av anledningarna till att stationen bevarats är, att Försvarsmakten har använt och använder den till kommunikation med ubåtar i undervattensläge, något som bara går med långvåg.

Radiostationen blev 11 oktober 1996 förklarad som byggnadsminne och är även riksintresseområde för kulturmiljövården. 1997 blev den av Svenska Industriminnesföreningen utsedd till *Årets Industriminne*.

Regeringen beslutade i december 2002 att nominera radiostationen som kandidat till UNESCO:s lista över världsarv, och 2004 upptogs den på världsarvslistan.

Den 2 juli 2005 invigdes världsarvet Grimeton och en nyuppförd besöksbyggnad.

Olle Melin

SAQ = ••• • - - - ••

Foto: Olle Melin



Karta över världens radiostationer av Grimetons typ



Guiden vid den kvarvarande alternatorn



Kunglig invigning den 2 juli 1925. Arkivbild



Antennerna vid Grimeton kallade Hallandspojarna

Vasilij Besedin, politruk på U 137, besökte Karlskrona

På 28-årsdagen av U 137 grundstötning på Gåsefjärden i Karlskrona östra skärgård, besökte Vasilij Besedin på nytt Karlskrona men denna gång i helt andra avsikter än 1981.

Denna gång var Besedin i Karlskrona, dels för att hålla föredrag om U 137 irrfärder, men också för att signera sin nyutkomna bok, *Inifrån U 137, Min egen berättelse*. Det är Albinsson & Sjöbergs förlag i Karlskrona, som ger ut boken. Besedins manus var klart för cirka 10 år sedan, men har således kommit i tryck först 2009.

Var det verkligen en slump, att ubåten tog sig ända in på Gåsefjärden. På väg från öppet hav hade man att passera två mycket farliga grund, Flisan och Handskarna, vilka gör inseglingsrännan mycket smal. Att det sedan blev en navigationsmiss inne på Gåsefjärden är helt klart.



HMS Västervik där Besedin förhördes. Foto Olle Melin

Man missade de aktermärken, som står på Flaggskär och så rände man upp på grundet utanför Torumskär.

Besedin hävdade, som vanligt höll jag på att säga, att det rörde sig om en felnavigering, så i detta avseende kom inte fram något nytt. Frågan är, om det någonsin gör det.

Efter hemkomsten till dåvarande Sovjetunionen straffades tre man, ubåtsbrigadens stabschef Josif Fjodorovitj Avrukevitj, högst i rang ombord, kaptenen och ubåtens befälhavare Anatolij Gustjin samt styrmannen Anatolij Korostov. Besedin själv gick fri. Hans roll ombord var att som vice befälhavare övervaka besättningen ur politisk synvinkel.

Utan tvekan är det en spännande bok, som Besedin skrivit. För oss, som var med på Gåsefjäredan 1981, är de särskilt intressant att få ytterligare en uppfattning, om vad som hände denna oktoberdag.



I dag är Besedin verksam i London som affärsman.

Det var fjärde gången Vasilij Besedin besökte Karlskrona. I början av 2000-talet var han inbjuden att medverka i TV-laget i fotboll, som mötte en Karlskronakombination. År 2001 deltog han vid invigningen av den utställning, som Marinmuseum visade i samband med, att det var 20 år sedan denna händelse, som satte Karlskrona på världskartan och slutligen, något år senare, så höll Besedin ett föredrag i Kulturföreningen Gillet i Karlskrona. Inte heller vid detta tillfälle framkom något, som satte ljus på händelsen.

Olle Melin



Besedin på Karlskrona Idrottsplats



Lars Göran Sjöstedt får sin signerade bok av Besedin.
Foto Olle Melin

Medaljutdelning i Ulrica Pia

I samband med högmässa i Kungl Amiralitetsskyrkan Ulrica Pia den första advent tilldelades två trotjänare Patriotiska sällskapet medalj för berömliga gärningar.

Karin Karlsson och Sven-Otto Ullnér var de medaljerede och båda har tjänat församlingen i mer än 20 år. Medaljen betyder inget avslut, utan båda fortsätter som förtroendevalda i församlingen i olika funktioner.

Karin är medlem i vår kamratförening och en flitig deltagare vid våra samlingar. Sven-Otto är styrelseledamot i Flottans Mäns Karlskronaavdelning och var under sin aktiva tid som marinintendent under olika perioder verksam vid BK/KA 2.

Olle Melin



Från vänster Kyrkorådets ordförande Herman Håkansson, Sven-Otto Ullnér, Karin Karlsson och amiralitetspastor Henrik Lindén.

Foto: Olle Melin



Tack för mig!

Efter 18 år som redaktör och ansvarig utgivare för Kustposten känner jag, att det är dags att dra sig tillbaka.

Det har varit roliga år, men jag känner nu, att fantasin börjar tryta och att det är dag för ny kraft att föra tidningen vidare.

Ett stort tack till alla er, som under åren medverkat till, att tidningen har kunnat gå ut till medlemmarna.

Ett särskilt tack till Dag Åshage för det gemensamma arbetet.

Olle Melin

Redaktionen önskar alla läsare en God Jul och ett Gott Nytt År

Resa med historiska vingslag

I år är det 70 år sedan Andra världskriget bröt ut. Det startade den 1 september, genom att Tyskland invaderade Polen och tre dagar senare förklarade Storbritannien och Frankrike Tyskland krig.

Jag hade nöjet att göra en resa i spåren efter Andra världskrigets start genom att besöka trakterna kring Gdansk den 19 oktober. Besöket omfattade tre objekt, museijagaren Blyskawica i Gdynia örlogshamn, förintelslägret Stutthof vid kusten öster om Gdansk och slutligen Westerplatte, där den tyska kryssaren Schleswig-Holstein inledde kriget. I Stutthof hade vi också nöjet att lyssna på den kände radiörösten Kjell-Albin Abrahamsson.

Jagaren Blyskawica

Jagaren Blyskawica flydde från Gdynia och Östersjön Direkt efter krigsutbrottet och anslöt sig till de allierade sjöstyrkorna med bas i Glasgow i Skottland. Hon ”överlevde” kriget och återkom till Polen efter fredsslutet och blev museifartyg. Som museifartyg ingår hon i den polska marinen



Jagaren Blyskawica i Gdynia örlogshamn

Förintelslägret Stutthof

Jag skulle vilja kalla förintelslägret Stutthof ”Den djävulska idyllen”. Det första, som slår mig, när jag stiger ur bussen, är stillheten. Den omkringliggande skogen och grönskan, även om det är höst, gör platsen till en idyll.

Stutthof var koncentrationslägret, som aldrig befriades. Fångarna i detta första av nazitysklands alla läger befriades aldrig, när det tredje riket föll samman under trycket från de allierade i väster och röda armén i öster. När röda armén närmade sig, beslutade nazisterna i Gdansk, att lägret skulle evakueras. De cirka 11 000 fångarna tvingades i sina tunna fångkläder i januarikylan marschera mot Lerbok, 140 kilometer bort. Stutthof hade filialer och från dessa skulle 21 500 fångar evakue-

ras på samma sätt. Under marschen dog cirka 17 000 människor.

Lägret påbörjades strax före kriget och den andra september, dagen efter krigsutbrottet kom de första fångarna till lägret. Allt var noga förberett. Lägret låg inom fristaten Danzigs område, men Danzig var i praktiken en del av Tyskland. Lägret hyste politiska, asociala och homosexuella fångar och först 1942 blev det ett utrotningsläger för judar. 1944 förvarades i Stutthof med filialer 56 000 fångar.



Guiden Anna framför informationstavlan i Stutthof



Anna i en av sovsalarna för kvinnor



Krematoriet



Skosulor, som användes i lägrets produktion



Fångkläder, som användes i lägret

Det är i dag svårt att föreställa sig de fasor, som en gång utspelats här. Nästan alla baracker är borta och redan som nya var det egentligen usla ruckel. Men några av barackerna finns kvar och kan berätta om det fruktansvärda, som hänt här. Ett litet rum i en av barackerna kunde rymma 50 fångar i våningssängar, flera i varje bädd. Hygienmöjligheterna var urusla. Fem tvättställ med kallt vatten och en toalett skulle räcka till 500 fångar.

Den genomsnittliga överlevnadstiden i lägret var fem månader. Maten, man fick, innehöll endast 1000 kalorier per dag mot erforderliga 4000.

Här fanns också gaskammare, krematorium med tre ugnar samt galgbacke med galge. Denna sistnämnda låg lite avskilt, så att inte medfångar skulle kunna se avrättningar.

Vår guide berättade om ett sofistikerat sätt att ha ihjäl människor. Vid kvinnoavdelningen frågade man efter frivilliga att byta läger med erbjudande om arbete som sömmerskor. De, som antog erbjudandet, sattes i en järnvägsvagn, som med mörklägda fönster endast gick några varv runt lägret, allt medan man sprutade in giftig gas. När vagnen stannade var kvinnorna döda.

Det kan berättas så oerhört mycket mer om denna fruktansvärda plats, men det ovan skrivna får räcka. Jag blir illa berörd, över hur människor kunde åstadkomma något så djävult.



Minnesstenar vid lägret i Stutthof

Westerplatte

Westerplatte vid Gdansk var den plats, där striderna började den 1 september 1939. Platsen var egentligen ett regementsområde och detta anfölls av den tyska kryssaren Schleswig-Holstein. Polackerna höll stånd i fem dagar, men fick ges sig, när tyskarna från luften bombade området. Man saknade dessutom luftvärnskanoner vid Westerplatte. I dag finns på området kvar ruinerna av den ursprungliga kasernen, några värn samt en kyrkogård för de polacker, som stupade vid anfallet. Vid kasernen sattes 1999 vid 60-årsminnet en minnestavla upp över hela bemanningen och många var då fortfarande i livet. I dag finns någon enstaka kvar, som kan berätta om de vedermödor man utsattes för.



Karta över Westerplatte



Ruin efter kasernen i Westerplatte



Minnestavlor över bemanningen i Westerplatte



Anders Ryderfors Rödeby framför minnesmonumentet i Westerplatte

Kjell-Albin Abrahamsson

I samband med besöket i Stutthof hade vi också nöjet att lyssna på Kjell-Albin Abrahamsson, som berättade om Polen före, framföra allt under och även lite om Polen efter Andra världskriget.

Kjell-Albin är en strålande föreläsare och gav ämnet många nya dimensioner. Det är ju så, att de flesta beskrivningarna är från ett västligt perspektiv.



Kjell-Albin Abrahamsson i samspråk med Anna. I bakgrunden Mikael Johansson från Rödeby

Några nedslag i Kjell-Albins föreläsning.

- Vi skriver fortfarande mer om 5 döda i Ådalen, än att sex miljoner polska medborgare dog under VK 2 Av dessa var cirka 50% judar. Det blir 3000/dag, 125/timme och en var 25:e sekund.
- Bombanfallen under VK 2 orsakade förluster i nationalrikedomar för England 8 promille, för Frankrike 8% och för Polen 38%
- Den 17 september 1939 var Polens fjärde delning ett faktum. Tyskarna invaderade från väster den 1 september och röda armén kom efter cirka 14 dagar senare. Denna röda armé kom att lämna Polen 54 år senare
- Bilderna från VK 2 är påverkade främst från de västallierade. 70% av den tyska krigsmakten slogs i öster, endast 30% i väster då inkluderande Afrika. 3,5 miljoner tyska soldater dog under kriget. 1,2 miljoner ryssar stred på tyska sidan i öster och dessutom fanns i Tyskland 5,5 miljoner sovjetiska krigsfångar. Om detta talar man tyst, eftersom det var dödsstraff i Sovjetunionen på att låta sig tas som fånge.

- Utanför Stutthof inträffade de största fartygskatastroferna i historien. Även om Titanics undergång var fruktansvärd, så är det ingenting, mot vad som hände utanför polska kusten Wilhelm Gustlov januari 1945, 9000 döda 1252 räddade, Steuben februari 1945 3500 döda, Goya april 1945 7500 döda, 177 räddade. Fartygen torpederades av ryska ubåtar.
- En ny film om Westerplatte har försenats p.g.a. att polackerna är oense om historieskrivningen.
- De två upproren i Warszawa 1944 visade verkligen på hjältemod.

Detta och mycket annat fick vi höra av Kjell-Albin. Han berättade också, att han funnit sex namn på svenskar i Stutthofs register. Det visade sig vara estlandssvenskar. Däremot fanns såväl finnar som norrmän i läget.

Han sade vidare, att polacker ibland kan vara svåra att förhandla med m.m. Men en sak hedrar dem, de är hatska motståndare till kommunism och nazism.

Han avslutade med att citera Ernest Hemingway, som i ”Den gamle och havet” säger:

Människan kan inte tillintetgöras. Människan kan dö, men inte tillintetgöras. Hon kommer alltid igen.

Vår guide på turen heter Anna. Hon talade en utmärkt svenska och besatte stora kunskaper. Hon var verkligen en angenäm bekantskap.

Olle Melin



Aldrig mera krig



Foto: Olle Melin

Minnesmonumentet är utformat som en bajonett nedstucken i jorden

Nu rivs gamla Mekanikerskolan

I månadsskiftet november-december 2009 påbörjades rivning av Mekanikerskolans lokaler på Gräsvik. På platsen skall därefter byggas studentbostäder, som Blekinge Tekniska Högskola är i skriande behov av i och med flyttningen av Ronnebydelen till Karlskrona

Från början byggdes 1946 på Gräsvik en artillerihall, som därefter utökades åt norr med en expeditiionsdel och mot söder lokaler för all den tekniska utbildning, som inte hade med pjästeknik att göra.

Olle Melin



Artillerihallen före rivning

Foto: Olle Melin



Skoldelen åt söder

Artillerihallen är borta



Expeditiionsdelen före rivning



Här rivs expeditiionsdelen



Gamla lokalen för verkstadsutbildning med förstelärens lilla bås



Smedjan i verkstadsutbildningen



Sjöhistoriska Samfundet 70 år

Hur illustrera 70-åriga Sjöhistoriska Samfundet, som håller en ganska låg profil utåt och inte ens har någon logotyp?. Vår för inte med en bild, som innehåller ett koncentrat av sådant som Samfundet intresserar sig för.

Bilden togs från *s/s Bohusläns* bryggdäck vid *Göteborgs* bejublade hemkomst lördagen den 9 juni 2007. Ostindiefararepliken är väl ägnad att företräda handels-sjöfarten ur ett historiskt perspektiv. Om babord eskorteras hon av *HMS Stolt*, en bevakningsbåt av Tapperklass, som byggdes på tjörnska Djupviks Varv och ingår i Sjöstridskompani Göteborg, ett detachment inom Marinbasen. I eskorten ingår även Sjöräddningssällskapets *P.O. Hanson*, som byggdes på Malövarvet på Orust och är stationerad i Grötvik nära Halmstad. Passagerarsjöfarten representeras av Strömma Skärgårdsbåtars (f.d. Börjessons) *m/s Lasse Dahlquist* och lilla *m/s Walona*.

Ärevördiga Sjöhistoriska Samfundet kritiserar ibland för att ha en viss slagsida åt örlogshållet i sin intresseinriktning. I den mån det ligger något i kritiken, finns det en historisk förklaring. Samfundet bildades 1939, på randen till ett världskrig. Två år tidigare hade den nybildade Försvarsstaben inrättat en krigshistorisk avdelning, där även Marinstabens sjökrigshistoriska avdelning inordnades. På sjösidan befarade man nu, att de maritima intressena skulle bli eftersatta. Tanken väcktes på ett fristående samfund för sjöhistorisk forskning. Det var den idé,

som förverkligades den 3 maj 1939, då Samfundet höll sitt konstituerande möte i Stockholm. Redan från start andades stadgarna vidgade vyer ut över hela det maritima fältet.

Sjöhistoriska Samfundet har till uppgift att bidra till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former...

Detta sker bland annat genom den ambitiösa tidskriften *Forum Navale* (vars sex första utgåvor 1940-45 helt enkelt kallades *Sjöhistoriska Samfundets Skrifter*). Det sker också genom ett omfattande stöd till kvalificerad litteratur i maritima ämnen. Hittills har 32 böcker givits ut i *Forum Navales* skriftserie. Det har skett med bidrag från den Samfundets närstående Sune Örtendals Stiftelse, uppkallad efter en framliden örlogskapten, som gjort en betydande testamentarisk donation för ändamålet.

Till medlemsmötena vår och höst anlitas alltid föredragshållare i sjöhistoriska ämnen.

Mer information finns på
www.sjohistoriskasamfundet.se

Torbjörn Dalnäs

Foto: Torbjörn Dalnäs

Somaliafartygen hemma igen

Efter 25 dygns färd från Djibouti vid Adenviken i Afrika Medelhavet, Atlanten och Östersjön, kom det norska fartyget Eide Transporter till Karlskrona den 21 oktober och förtöjde vid verkstadskajen på Karlskronavarvet.

Ombord fanns de tre fartyg ur svenska flottan, som jagat pirater utanför Somalias kust i 4 månader. Den svenska insatsen har betytt, att stora mängder mat kunnat transporteras till de svältande i Somalia. Besättningarna kom hem till Sverige i september och har nu efter debriefing haft en välförtjänt ledighetsperiod.

Transporten genomfördes av det norska fartyget Eide Transporter, som egentligen är ett fartyg byggt som en flytdocka. Fartyget är registrerat på Bahamas, har norsk kapten och chief, medan besättningen i övrigt är från Filippinerna.

Omedelbart efter ankomsten påbörjades lossning av alla de containrar, som hemförde allt från ammunition till persedlar och som hade en medelvikt på cirka 3,5 ton. Containrarna måste lastas på ett speciellt sätt, då många var lastade med farlig last och därför måste stå på visst avstånd från fartygen med hänsyn till deras bränsle och ammunition. Vidare hade det norska rederiet svetsare och annan specialkompetens på plats för att bistå med lossningen.

Fartygen var fastsvetsade i specialtillverkade bockar och stöttor, vilka nu i de flesta fall säljs som skrot, eftersom de är gjorda för just dessa fartyg. Korvetterna har ett displacement på 400 ton och stödfartyget deplaceras 1800 ton.

Redan dagen efter losstogs fartygen, varvid korvetterna gick direkt till Karlskronavarvet för översyn. Motsvarande översyn sker med Trossö till våren.

Till våren lämnar också HMS Carlskrona hemstaden för uppdrag som ledningsfartyg i Adenviken. Hon kommer dock att gå ner för egen maskin. Kanske Karlskronaborna då få uppleva en ny långreseavgång, om än under andra bevakelsegrunder.

Projektledare för transporten och lossningen har varit kommandörkapten William Nordström.

Olle Melin



Här ses alla fartygen omborddockade. I förgrunden HMS Stockholm, till vänster HMS Malmö och längst bak stödfartyget HMS Trossö



Containerlyft



Projektledaren William Nordström till höger tillsammans med Marinbasens informationschef Joachim Svensson

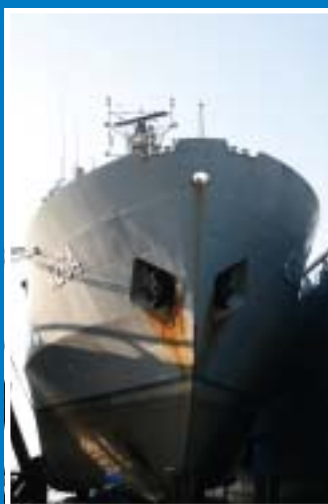


Foto: Olle Melin

Stödfartyget HMS Trossö fastsvetsad i dockfartyget

Skånelinjen

Skånelinjen, eller Per-Albinlinjen, som den också kallades, är ett antal i huvudsak kulsprutevärn, som byggdes längs Skånes kust i anslutning till andra världskriget. Vid krigsslutet omfattade linjen 1063 vär, skyddsrum oräknade. De låg på ett avstånd mellan varandra på 300 – 400 meter och var byggda efter i stort samma ritning.

De senaste åren har successivt värnen raserats eller plomberats.

Johan Andree på Beredskapsmuseet i Helsingborg har dock fått överta några värn, som nu ska förvaltas av museet.

Bilderna visar invigningen av värnen i somras.

Till värnen kommer mätstationen i Laröd, som i dag innehåller en komplett anläggning med eldledningsradar PA 31. Denna mätstation innehåller också en komplett slingustrustning, som tidigare beskrivits i Kustposten

Olle Melin



Foto: Olle Melin

Bilder från Beredskapsmuseet.

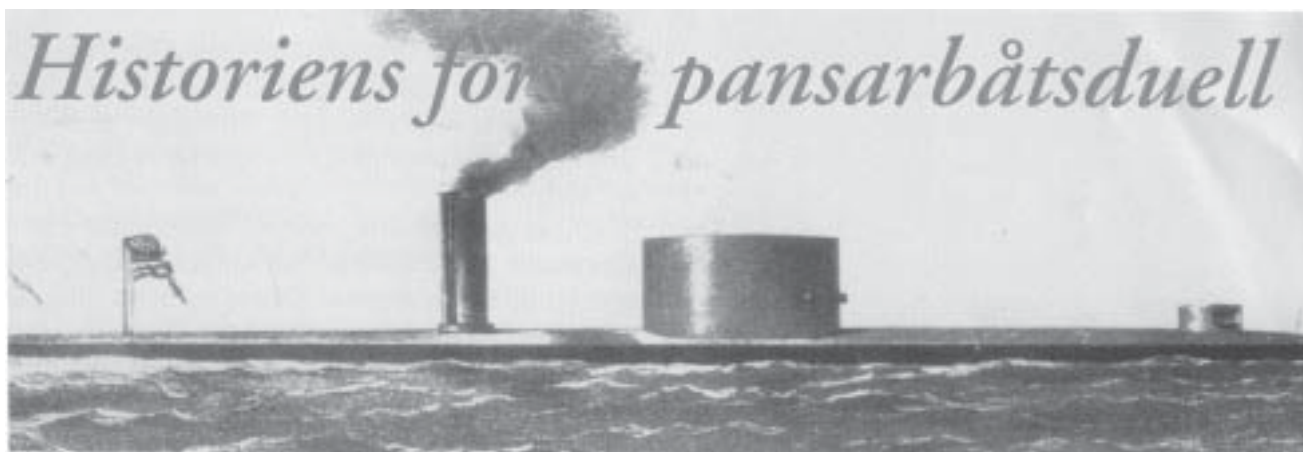
Nedgång till mätstationen



PA 31 i mätstationen Laröd



Ksp eld



Samtida litografi av Monitor. Great sea battles.

I augusti 2002 bärgades kanontornet till det federala örlogsfartyget *Monitor*, som förlöst 140 år tidigare. Duellen ägde rum utanför Cap Hatteras 1862, en udde syd om Norfolk på en amerikanska östkusten, då som nu en betydande örlogsbas. *Monitor* ligger på 70 meters djup. Tornet vägde 200 ton och var till synes oskadat, medan skrovet verkade sönderrosat. *Monitor* blev en av ”kändisarna” i det nordamerikanska inbördeskriget 1861-1865.

Prolog

Kriget tog sin början, när de elva sydstaterna proklamerade sitt utträde ur unionen. Detta ville nordstaterna av flera skäl förhindra. Ett var motiveringen, att två stater på den nordamerikanska kontinenten kunde leda till framtida konflikter. Det fanns också inbyggda ekonomiska aspekter och den förhatliga slavfrågan, som stred mot grundlagen.

Den norra delen sammanslöt sig till en ”federation”, som var industrialiserad, medan de ”konfedererade”, som utbrytarstaterna kallade sig, hade en utpräglad agrar ekonomi. Deras jordbruk- och bomullsfarmer var emellertid beroende av billig arbetskraft. Detta löstes genom cirka fyra miljoner slavar. Det fanns emellertid starka strömningar även i slavstaterna för ett upphävande av slaveriet.

I nordstaternas krigspropaganda blev det dock slavfrågan som kom i förgrunden. Den hade redan tidigare fått draghjälp av romanen ”Onkel Toms stuga”, en skildring av slaveriets avskyvärdheter. Författarinnan hette



”Onkel Toms stuga” som barnbok 1935. Romanen skrevs av Harriet Beecher -Stowe och utkom 1852. Den kan ses som ett inlägg i de mänskliga fri- och rättigheterna. Tidigare den franska revolutionens bärande idé och stadfäst i den amerikanska grundlagen. Nu, 150 år senare, återfinns ättlingar bland landets toppskikt, även inom den politiska och militära ledningen

Harriet Beecher Stowe. Boken gavs ut 1852 och fick stor spridning också i Europa. I Sverige gavs den ut som barnbok långt in på 1900-talet. Ingen, som läst den, torde varit oberörd. Romanen kan ses som ett inlägg för de mänskliga rättigheterna.

Den lilla konfedererade armén leddes av Amerikas skickligaste generaler och fick stora initialframgångar, innan unionens (federationens) industri och stora befolkning fällde utslaget.

När nordstatsarmén 1861 tvangs att retirera från Norfolk, förstörde de alla örlogsfartyg, som inte hann bortföras. Ett av dessa var *Merrimac*, den blivande motståndaren till *Monitor* på Hampton Roads.

Merrimac

Ångfregatten *Merrimac* byggdes 1855. Hon uppkallades efter floden Merrimac i New England. I sin nya pansrade roll omdöptes hon av sydstaterna till *Virginia*. Fartyget kom emellertid att gå till historien och bli känt under namnet *Merrimac*, vilket också har accepterats.

Ångdriften var vid denna tid inte helt ny. Redan under kriget i Burma deltog Ostindiska kompaniets ångskepp *Diana*. Dess chef var kapten Frederick Marryat, som med tiden blev en berömd sjöromanförfattare. Senare deltog bepansrade fartyg under sjöoperationerna i Krimkriget 1853-1856. Striden på Hampton Roads blev dock den första mellan två bepansrade fartyg. Dessa skulle komma att revolutionera sjökriget.

När nordstatstrupperna retirerade från Norfolk, sattes *Merrimac* på grund och stacks i brand. Trots svåra övervattensskador drog sydstaterna loss henne. Fartyget höggs sedan ner till vattenlinjen och en kasse matt av ek byggdes upp på det gamla batteridäcket. Kasse matten var 35 meter lång med sidorna sluttande inåt. Hela konstruktionen täcktes med järnplattor och järnvägsräls, som gjorde det svårt för kulorna att få fäste. Runtom fanns ett sprinklersystem för brandsläckning.

Inuti kasse matten fanns plats för 12 kanoner, fyra i varje bredd sida, medan tre pekade förut och en akterut. *Merrimac* bestyckades med sex 22,5 cm slätborrade och fyra 17,5 cm räfflade kanoner samt ytterligare två av okänd kaliber. Alla var mynningsladdare.



Stäven byggdes ut med en kraftig ramm. Djupgåendet uppgick till 6,6 meter. Besättningen uppgick till 380 man.

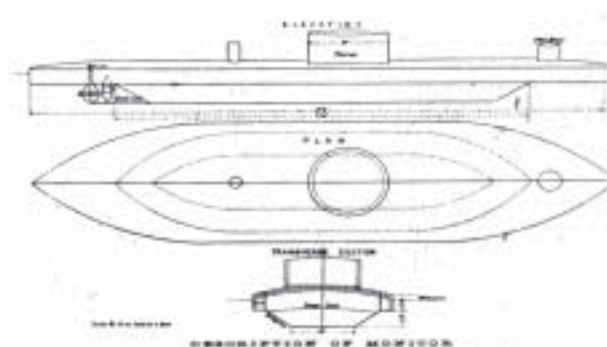
Merrimacs svaghet låg i, att hon hade kvar sitt gamla maskineri, vilket inte gav en fart på mer än fem knop. Fartyget hade svårt att lyda roder och behövde en halv timma för att vända runt. Det tog dessutom 15 minuter för att klargöra kanonerna till skott. Några operationer till sjöss var fartyget inte kapabelt till. *Merrimac* gick under namnet "Den flytande ladan".

Monitor

Monitor byggdes i New York och färdigställdes i slutet av februari 1862 efter en byggtid på 118 dagar. Konstruktör var den svenske ingenjören John Ericsson (1803-1889), känd som uppfinnare av propellen. Fartyget väckte både missstroende och förvåning, men i beslutande kretsar trodde man på *Monitor*, som betyder Varnaren.

Monitor fick en längd på 51,6 meter och en bredd på 12,4 meter samt ett djupgående på 3 meter. Hon kunde således operera i betydligt grundare farvatten än *Merrimac*. Däcket låg nära vattenytan med ett fribord på sex decimeter. Detta bidrog till en mindre målyta och försvårade upptäckten. Överkroppen var byggd av ek och den mindre underkroppen av plåt. Deplacementet mätte 1000 ton. Besättningen inräknade 57 man, varav sex var svenskar.

Däcket hade en pansartäckning med överhäng som täckte skrovsidan över vattnet. Passagen från övre däck till det inre stängdes med en lucka, vilken reglerades inifrån. Fartyget var försett med ett väl utbyggt ventilationssystem, som tog luft från intag på däck samt vatten-toaletter. Det berättas, att fartygsläkaren höll på att dränka sig själv, när han efter ett besök skulle spola.



Samtida beskrivning av *Monitor*. *Great sea battles*.

Maskineriet

Huvudmaskineriet utgjordes av en tvärskepps liggande kolvångmaskin, vilkens ångcylindrar med pistongen drev propelleraxelns drivhjul. Propellern hade fyra blad och en diameter på 2,7 meter. Farten uppgick till 6-7 knop.

Ångan producerades i två cylinderformade vattenrörspannor. Dessa eldades med kol. Röken togs ut genom två fällbara skorstenar. De var två meter höga och en meter i fyrkant. Längst akterut och längs sidorna av maskin- och pannrumsanläggningarna, låg kolförråden.

Artilleriet

Det pansrade kanontornet hade en diameter på sex meter och en höjd av 2,75 meter. Taket var perforerat med hål för att släppa ut krutröken. Där uppe fanns en reling och en plats för ett enklare segeldukstak.

Tornet vilade normalt mot däck, men höjdes med en hävstång vid "Klart skepp". Det vreds runt av ett tornmaskineri, vilket manövrerades med en vertikal spak, förmodligen på liknande sätt, som 21 cm tornen på HMS *Äran*.

Fartyget var bestyckat med två 27,9 cm slätborrade framladdningskanoner. Dessa vilade i lavetter, som löpte på räls. Fullkulan vägde omkring 16 kg. Laddningen tog cirka sju minuter. Endast "trumfen" blev synlig, när kanonernas mynningar stack ut genom kanonportarna. Då pjäsen rekylerade ramlade en pansarlucka ner och täckte öppningen. Förbindelserna till tornet upprätthölls med talrör. Ammunitionsdurkarna låg under däck, placerade runt tornet. I tornet förvarades ett antal handgranater avsedda att kastas ut på däck om fartyget bordades.

Manövrering

Monitor hade ett balansroder. Detta manövrerades med en ratt från styrhytten, placerad framme på backen. Denna pilothytt höjde sig 1,5 meter över däck och hade en diameter på 1,8 meter, framtill försedd med fönsteröppning. Ordergivning förmedlades med talrör. Hytten var konstruerad med förstärkningar för att kunna klara trycket under eldgivning. *Monitors* svaghet låg i dålig aktionsradie genom för små kolförråd och att det övre breda skrovet klappade under sjögång. Det fanns även risk för kolosförgiftning, om ventilerna blev tilltäppta, vilket också inträffade vid ett tillfälle, då flera ur besättningen måste bäras upp på däck för att kvicka till.

Fartyget var ingalunda sjödugligt i öppen sjö. På sin första resa ner till Hampton Roads höll hon på att förlisa. Sjön slog in i styrhytten och vräkte bort rorgångaren från

ratten. I smult vatten blev hon däremot en oöverträffad stridsmaskin. Fartyget liknade en ubåt i övervattensläge och fick tillmälet "Flotten med ostkupan". Åttio år senare sänktes den franska ubåten *Surcouf*, då världens största, bestyckad med två 20,3 cm kanoner.

Blockadbrytaren

Sydstaterna var helt beroende av import, men deras flotta hade inte förmått bryta nordstaternas blockad. Det var under detta tryck, som *Merrimac* byggdes. Den 8 mars 1862 ångade hon in på Hampton Roads till sin första strid. Befälet fördes av kommandör Buchanan. Han hade ännu inte hunnit provskjuta kanonerna. I sitt följande fartyget fem kanonbåtar. Ordern var att bryta blockaden.

Under denna dag sänkte *Merrimac* med sin artillerield federationens *Congress* bestyckad med 50 kanoner och *Cumberland* genom ramning. Detta fartyg varutrustat med 80 kanoner. Ramningen blev så kraftig, att *Merrimacs* ramm bröts sönder.

Sedan riktades attacken mot fregatten *Minnesota*. Vid solens nedgång fick emellertid anfallet avbrytas. På natten blossade en brand upp på *Cumberland* och *Minnesota* gick på grund.

Under drabbningen fick också *Merrimac* svåra skador och två kanoner obrukbara. Även fartygschefen hade skadats. Befälet överlämnades till löjtnant Jones med order att nästa morgon förstöra en grundstötta *Minnesota*.

Tvekampen

Den 6 mars 1862 bogserades *Monitor* ut från New York under fortsatta kompletterande arbeten. Först till sjöss kastade bogserarna loss och fartyget fortsatte för egen maskin. Inte heller *Monitor* hade hunnit provskjuta kanonerna. Befälhavare var löjtnant Worden.

På kvällen den 8 mars ankrade *Monitor* efter en besvärlig resa i närheten av den grundstötta *Minnesota*. Klockan 0700 den 9 mars lättade *Merrimac* ankar och ångade fram mot *Minnesota* för att sätta in dödsstöten. Först då upptäcktes *Monitor*. Drabbningen började genast och pågick till 1215. I drabbningen utnyttjade *Monitor* sitt grundgående.

Monitor ankrade på grunt vatten. *Merrimac* försökte locka ut henne dock utan att lyckas. *Monitor* gick inte i



Ett foto av officerarna på *Monitor* taget några månader efter aktionen på Hampton Roads 1862

strid utan stöd av unionsflottan. KL 1400 återvände *Merrimac* till basen med ammunitionsbrist och ytterligare skador. Enligt den officiella rapporten var två döda och 19 skadade. Varvsöversynen avslöjade, att fartyget erhållit 99 träffar varav 20 från *Monitor*.

Monitor hade fått 22 träffar, som inte förorsakat några direkta skador. Ingen ombord dödades och ett fåtal skadades, bland dem befälhavaren Worden. Han hade lett striden från styrhytten och skadades i huvudet, som gjorde honom blind på ena ögat. Befälet överlämnades till sekonden. Från båda besättningarna finns dokumenterade ögonvitnesskildringar.



Epilog

Några månader efter tvekampen den 9 mars beordrades *Monitor* till Charleston för att där bistå unionsflottan med hamblockaden. *Monitor* bogserades till sjöss med två bogserbåtar, varefter hon för egen maskin fortsatte färd. Dagen efter råkade hon in i en svår storm och förläste med man och allt.

Merrimac gick ett annat öde till mötes. Hon brändes av de sina, innan de drog sig tillbaka. Drabbningen resulterade i, att unionen beställde ytterligare sex monitorer. Därmed kom *Monitor* att ge namn åt en helt ny fartygstyp.

Rolf Ahlin

Duellen mellan *Monitor* och *Merrimac*



RÖRLIGA BLADET

Nr 4 - 2009

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

Omslagsbilden

40 mm Ivakan m/36 ingående i prydnads-pjäserna vid Museum för rörligt kustartilleri

Innehåll

Del 7 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

Meddelanden

Kamratträffarna på Militärhemmet i Karlskrona fortsätter under 2010 med följande dagar, som är **första tisdagen** i

varje månad. kl 0930

2 februari, 2 mars, 6 april, 4 maj, 1 juni, 6 juli, 3 augusti, 7 september, 5 oktober, 2 november och 7 december

Väl mött till kamratlig samvaro

OBS: Rörliga Bladet

På grund av att Kustposten läggs ner som tidning och kommer ut på Internet kommer Rörliga Bladet också att komma ut under samma förutsättningar. De som inte är medlemmar i Kamratföreningen kan gå in på Internet se ovanstående adress och ladda ner Rörliga Bladet. De som inte kan göra detta, meddela mig så kommer Rörliga Bladet i pappersversion som vanligt.

Museet

Öppettider:

Se: www.ka2.se

Välkomna

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 7

Köp av traktorer från Skodawerke 7 mars 1940

7 mars 1940 skriver marinförvaltningen till Kungl. Maj:t att man vill köpa 21 traktorer från Skodawerke i Pilsen till en kostnad av 10 100 US dollar per styck.

Traktoreorna är avsedda för motorisering av tre 15 cm kanonbatterier M/37. Leverans skall ske med en traktor i maj 1940 och återstående under oktober – december 1940.

Man vill att leverans- och slutkontroll skall ske av sakkunnig svensk officer på plats i Pilsen och föreslår att kaptenen i KA reserv H G Norén skall ställas till förfogande i Pilsen under samman-

lagt 12 veckor. Man får ja på sin begäran utom att Noréns traktamente minskas en anings”

Detta beslut kompletteras med att arbetaren L. E. T. H. Olsson vid tygförvaltningen i Karlskrona skickas högst 9 veckor till Skodawerkes verkstäder i Böhmen-Mähren för att biträda med slutbesiktningen och leveransbesiktningen av de 21 traktorerna före leverans. 21 traktorer innebär 7 per batteri. I varje batteri finns tre pjäser som går i två transportenheter, vilket innebär att vid varje batteri finns en traktor i reserv.



Skodatraktor drar lavetten till 15,2 cm pjäs m/37
KA 2 Arkiv

Anskaffning, organisation och utnyttjande av 15 cm kan M/37 Beställning av nya rörliga 15 cm batterier 1937

Kungl Maj:t medger i ett kungligt brev 26/5 1937, beställning av 15 cm kanonbatterier med motorfordon. Bakgrunden är att riksdagen anvisat för budgetåret 1936/1937 ett reservationsanslag för kustartilleriet på 1 379 500 kr och av dessa 300 000 kr för rörligt kustartilleri. Vidare har man genom brev 10 september 1936 godkänt marinförvaltningens förslag om anskaffning av tre 15 cm kanonbatterier med motorfordon till Karlskrona fästning och avdelat 200 000 kr för att påbörja anskaffningen.

Marinförvaltningen har 8 maj 1937 skrivit och meddelat att man budgetåret 1937 disponerar 500 000 kr för att påbörja anskaffning av tre 15 cm kanonbatterier, vardera om tre pjäser och motorfordon. För hela denna anskaffning har avsatts 3.197.000 kr. För budgetåret 1937/38 har förvaltningen begärt 740 000 kr.

12 april har marinförvaltningen fått in anbud från AB Bofors. Enligt anbudet kostar 9 pjäser vid samtidig beställning 261.000 kr per styck. Vid beställning av 8 pjäser 266 000 kr per styck och vid 7 pjäser 272 000 kr per styck. Detta är 5,5 % mer än vad anslagen beräknats till. Dessutom vill AB Bofors ha en leveranstid på 42 månader för 9 pjäser, vilket anses som en alltför utdragen leveranstid. Härutöver önskar AB Bofors med hänsyn till den utdragna leveranstiden en klausul om rörligt pris. Det högre priset, långa leveranstiden och klausulen om rörligt pris anses oacceptabla. Detta innebar att totalkostnaden för tre 15 cm batterier med 9 pjäser blir 3 400.000 kr i stället för anslagna 1.197.000 kr. Härtill kommer klausulen om rörligt pris. Ett alternativ för att minska kostnaderna till anslagsnivån blir då att enbart anskaffa 8 kanoner med anpassad ammunitions- och fordonsutrustning.

Kungl Maj:t bemyndigar som avslutning marinförvaltningen att träffa avtal om leverans av åtta 15 cm rörliga kanoner för en sammanlagd kostnad av 2.128.000 kr, dock med kronan förbehållen rätt att under 1938 utöka beställningen att avse ytterligare en sådan kanon mot förenämnda kostnadsbelopps förhöjning till 2.349.000 kr.

Det är förvånande att mindre än två år innan världskriget bryter ut 5,5 % kostnadsfördyring hos Bofors kan ställa till sådana problem att man beställer åtta kanoner i stället för nio. Bofors hade säkert omfattande beställningar till många länder, vilket framgår av leveranstiderna. Här borde man direkt beställt nio kanoner och löst betalningen i efterhand. Nu kan efter detta kungl brev marinförvaltningen beställa nio 15 cm pjäser m/37 med utrustning och motorfordon. Därmed är steget tagit mot en förnyelse av det rörliga kustartilleriet.

Enligt försvarsbeslutet 1936 så skulle tre 15 cm rörliga kanonbatterier om 9 pjäser och motorfordon anskaffas till kustartilleriet. Trots fördyringar och att Bofors höjde priset stod beslutet fast och anskaffningsbeslut fattades.

1940 har projektet framskridit så långt att några pjäser och en

Skodatraktor disponeras vid KA 2 och utbildning och utprovning skall påbörjas.

Ett övningsbatteri med kapten Lindeberg organiseras 5 juli 1940. Det som skall utbildas är instruktörer och pjäsmanskap på 15 cm kanon M/37, instruktörer och motorförare på artilleritraktor M/Skoda samt uppborrdsmän och bilmekaniker på den senare. Till förfogande som instruktionsofficer ställs kapten Holger Norén. Samtidigt skall man utarbeta provisoriska reglements föreskrifter och förkortad materielbeskrivning för kanonen samt provisoriska anvisningar och föreskrifter för körning med artilleritraktor M/Skoda.

Sent i oktober beslutas att ett prov skall genomföras vid KA 2 för att man skall kunna minska slirningsrisken vid körning med Skodatraktor och 15 cm pjäs M/37 på framför allt våta betong- och asfaltvägar.

Samtidigt bestäms i marinstaben att från januari 1941 så skall KA 2 bemanna två och KA 1 ett av de 15 cm kanonbatterierna som är utan anskaffning. KA 1 anmäler då att personalen inte räcker till utan att ett 15 cm haubitsbatteri måste avbemannas.

Beslut tas också om att en 15 cm pjäs M/37 med enkel pjäsbehandling och erforderligt befäl skall delta i 1940 års försvarsutställning vid Historiska Museet på Narvavägen i Stockholm från 9 oktober 1940.

Samtidigt får KA 1 och KA 2 order om att skaffa fältutrustning till de tre 15 cm batterierna. 11 oktober skickar CKA 2 in de begärda föreskrifterna. Dessa är förkortade materielbeskrivningar och materielföreskrifter för 15 cm kanon M/37. Motsvarande för artilleritraktor M/Skoda är ej klara men kommer snart att sändas in.

14 oktober 1940 skickas underlaget beträffande Skodatraktorn in och är undertecknat H Nora'. Förutom reglementerade föreskrifter och materielföreskrifter innehåller skrivelsen också en lång utvärdering av körning med Skodatraktor och lavettvagn för 15 cm kanon M/37.

På väg till försvarsutställningen i Stockholm från Karlskrona har utvärderingen skett. Första etappen på småländska grusvägar visade lavettvagnen god följsamhet, goda bromsegenskaper och bakhjulen visade inga som helst tendenser till sladdning.

Nästa etapp gick mellan Vetlanda och Norrköping. Resan gick i huvudsak bra men i de brantaste backarna var man tvungen att växla ner till tvåans växel på Skodatraktorn. Vid Malmsslätt på våt asfaltsväg inträffade flera gånger att lavettvagnen vid lätt bromsning ställde sig tvärs över vägen. Provet gjordes ett antal gånger med samma resultat och *det visade sig att lavettvagnens massiva och släta bakhjulsvingar icke fick fäste på den våta asfalten.*

Nästa dag då färden fortsatte mot Stockholm gjordes bromsprov på den s.k. slirfria betongvägen vid Nyköping. Betongvägen var genomvåt och vid alla bromsningarna fick man sladd och däcken fick inget fäste på vägen. Vid framkomsten till Stockholm gjordes motsvarande prov med lavettvagnen och med samma nedslående resultat. Sammanfattningsvis anser Norén att Skodatraktorn är bra och tillräckligt tung för att ej dras med när den 10 ton tunga lavettvagnen börjar sladda. Däremot har det visat sig att de släta och massiva Trelleborgsdäcken på släpen ej ger fäste på våta betong- och asfaltvägar utan måste ges räffling.

Ett sådant förslag skickas in två veckor senare. Där föreslås att de massiva gummiringarna ges fem längsgående räfflor, 4 mm djupa och 5 mm breda samt tvärgående ränder.

Så kan ett deltagande i en försvarsutställning i Stockholm också utnyttjas. I mars beslutas att Älvsborgs fästning skall få ställa ut en 15 cm kanon M/37 på *Folk och Försvars* utställning i Göteborg. CKA 2 skall ställa personal och materiel till förfogande.

Samtidigt startas nästa stora projekt vad gäller 15 cm kanon M/37, nämligen att kunna järnvägstransportera till olika ställen i Sverige och därmed öka rörligheten. CKA 2 får i uppdrag att provlasta ett 15 cm batteri M/37 på järnväg och han skall svara senast 15 april på vilken vagn typ 0 eller Ör som skall användas och om sideller ländlastkaj skall användas

14 maj sänds lastningsplan in till ÖB. Standardvagn typ 0 med förstärkningar skall användas. Materielen tillhandahålls av järn-



vägsmyndigheten och arbetet utförs av militär myndighet. Två batterier bör samtidigt kunna transporteras på järnväg. KA 2 huvudsvarigt för ilastning som organiseras vid Torskors järnvägsstation där befintlig lastkaj förstärks och nybyggs och erforderlig materiel läggs upp.

Under sommaren diskuteras personalbehov mellan IKA och CKA 2. Om man omedelbart skall sätta upp ett 15 cm kanonbatteri erfordras 130 värnpliktiga. Om man omedelbart skall sätta upp två batterier erfordras 364 vpl. Om man omedelbart skall sätta upp ett batteri och det andra ca 20/8 1941, erfordras 272 vpl.

I juli 1941 beställs ammunition till 15 cm kanonbatterierna, 2 000 halvpansargranater, 3 000 stålgranater, 11 000 spränggranater och 800 lysgranater. Samtidigt vill man göra försök med att när lavettfordonet skall passera svaga ställen så skall bakhjulen placeras på boggier.

I början av juli fattar CM beslut: 1.-3. 15 cm kanonbatterierna skall organisera genom BAS försorg, 1. batteriet omedelbart, 2. batteriet 10 dagar efter order och 3. batteriet från och med 1 september 1941. Personal till 1. batteriet tas ur KA 2, personal till 2. batteriet ur KA 1 och personal till 3. batteriet ur KA 2.

I samtliga batterier skall ingå en 40 mm Ivakanto med fältlavett och en 150 cm rörlig strålkastare, för 2. batteriet ur VF och för övriga ur KF. Allt på marinorder undertecknat F Tamm.

Samtidigt gör CKA 2 upp en plan för skjutningar med rörlig bataljon 20/828/8 1941. I mitten av 1941 sker organiserandet och inlemmandet av 1.-3. kanonbatterierna snabbt och på bred front.

Under året läggs mycken möda ner på att utöka och ge samverkan mellan kustartilleriet och arméartilleriet fasta former. Denna samverkan går bl a ut på att man skall kunna skjuta mark- resp sjömål på samma sätt och med samma reglementerade grunder. Stort arbete läggs under året på gemensamma bestämmelser samt på övningar. Efter 1942 så skall 15 cm kanonbatterierna ur KA kunna uppträda som kårartilleri vid armén.

I slutet av september skriver CKA 1 och begär tillbaka den personal ur KA 1 som under 1941 varit på KA 2 för utbildning för 2. 15 cm kanonbatteriet. Personalen är färdigutbildad och erfordras vid KA 1 senast i mitten av oktober.

Operativ planering

Samtidigt med denna planering så pågår rekognoseringar för utnyttjande av 15 cm kanonbatterierna längs den svenska kusten. Rekognoseringarna för 10.5 cm kanonbatterierna innebar att platserna även skall kunna utnyttjas av 15 cm batterierna.

Befälhavande amiralen på västkusten har tidigt 1941 skrivit till CM och begärt att få disponera rörligt kustartilleri. Av CM svar framgår att återstående 10,5 cm batterier är enbart avsedda för Gotland i fortsättningen. Av nu befintliga 15 cm kanonbatterier M/37 är enligt ÖB anvisningar ett batteri avsett att grupperas på Västkus-



Eldröret har just flyttats över till lavetten. 15 cm pjäs m/47. AMF arkiv, krA

ten, ytterligare batteri kan vid skärpning av läget komma att grupperas på västkusten.

Därför så skall CMDV rekognosera och komma in med rekrapport: batteriplats i inloppet till Kungsbackafjorden
batteriplats i inloppet till Hakefjorden
batteriplats i inloppet till Gullmarsfjorden

Huvuduppgifterna på resp plats skall vara inloppsförsvar och operationsstöd. Fältarbeten skall utföras av egen personal och skydd av arméförband kan påräknas. I december bestäms att bpl skall byggas ut fortifikatoriskt.

I Stockholms skärgård:

a) norra Ålandshav: Byholma eller Bergby om framskjuten eller tillbakadragen gruppering önskas, Ålandshav: södra Ålandshav: Ragnaröudde.

Ytterligare rekognosering genomförs för en bpl i trakten av Gåsvik.norra Bråviken: Överbo.

Batteriplatsen Skatudden vid N Ålandshav byggs ut fullständigt. Vid Bergby byggs betongfundament för snabb riktning.

Vid S Ålandshavskusten byggs Ragnarö ut fullständigt. Endast betongfundament för tillbakadragen bpl.

Vid N Bråviken byggs bpl Vitbäcks udde ut fullständigt och Överbo med betongfundament för pjäserna.

Även på andra platser förekommer planläggning. I nedre Norrland så skall bpl Åstön byggas ut fullständigt och bpl Bryttmor ges betongfundament för pjäserna om medel disponeras.

I övre Norrland så skall följande genomföras om man ej fått medel och ingenting är byggt, då grupperas:

a) Holmsund
b) Nordmalingsfjärden med bpl antingen Kyrkhällsudden eller Järnäs

Om man disponerat medel och hunnit bygga ut:

a) Kroksjön fullständig utbyggnad och Holmsund betongfundament.

b) Nordmalingsfjärden: Järnäsudden fullständig utbyggnad och Kyrkhällsudden betongfundament.

I slutet av året får KA 2 2 000 kr för att utföra maskeringsförsök vid 15 cm kanonbatterier.

Året 1941 avslutas med att IKA skriver till KMF och påtalar att avfyringsstången på en av 15 cm kanonerna M/37 krökts vid skarp skjutning och därmed pjäsen blivit oanvändbar. Vidare fungerar inte den kombinerade siktrinättningen. Ett kvadrantplan och en kikare istället för diopter för hjälppunkt bör tillkomma. Mycket händer vad gäller 1. - 3. 15 cm kanonbatterierna under 1941 och de är på väg in i krigsorganisationen med snabb fart.

1942. När det moderna rörliga kustartilleriet stod på spel

Från januari finns ett brev undertecknat S Haglund kapten, Oscarsvärn, angående brister vid samtliga tre 15 cm kanonbatterierna. Det saknas inbasmätare, kikare, tält, kantiner, skidor, karbidlyktor, sprängmateriel, reparationsmateriel, trådsignalmateriel m m.

Ungefär samtidigt bestäms att kapten Mohr och löjtnant Kahnlund skall följa armékårens fältövning 16/1 - 22/1 1942.

26 januari bestäms av ÖB, CM och IKA att ett 15 cm kanonbatteri skall skickas till Jämtland för att delta i II. arméfördelningens vinterövning 22/2 - 27/2 1942.69 Läs mer om denna för kustartilleriet så viktiga övning i ett separat kapitel.

I januari bestäms organisationen för 15 cm kanonbatterierna i detalj. I stora drag är organisationen: batterichef, batteristab, observationsplatsavdelning, signalavdelning, (pjäs-)pluton (1. - 3. pjäsavdelningen), ammunitionsavdelning, luftvärnsavdelning, batteritross.

Totalt 155 man varav batterichef en kapten och i övrigt 2 subalternofficerare, stam.

En månad senare har förbanden fått sina tilldelade officerare.

1. 15 cm kanonbatteriet (KA 2): kn Lange, lt res G Persson, lt P.H. Engdahl, fk res Krook och konstituerad fk Westrup.

2. 15 cm kanonbatteriet (KA 1): kn Mohr, lt Gustrin, lt Ericson, fk Kassmyr och fk res Wilton.

3. 15 cm kanonbatteriet (KA 2): Lt Kahnlund, Lt Torstens son, Lt Palmgren, fk Sjöberg och fk res S. Svensson.

Detta är de första krigsplacerade ledningar för 15 cm kanonbatterierna jag kunnat finna. De har samtliga utbildats vid förbanden under 1941 och varit med och organiserat krigsförbanden och sett till att de fått erforderlig utrustning och materiel.

Under 1942 sker ett antal ändringar i den ursprungliga befälslistan, vilka samtliga sätts på kaorder. Bl a blir Lt Torstensson chef för 3. 15 cm kanonbatteriet med fk Bjule, fk Arbin och fk res Krook på förbandet som medhjälpare.

CMDS vill under sommaren minska antalet fordon på batterierna. Han har två förslag. Det första innebär att viss del alltid skall transporteras på järnväg, varvid 9 bilar per batteri kan sparas. Det andra alternativet innebär att 11 lastbilar kan bytas mot 11 släpvagnar. IKA beslut blir att 8 lastbilar byts mot 8 släpvagnar. Samtidigt pågår utveckling av maskeringstekniken. Man skall ta fram maskeringsmateriel och ändamålsenliga maskeringsmetoder senast 15 mars 1943.

Från 11 maj skall 3. 15 cm kanonbatteriet vara bemannat 20/5 - 30/6 och bedriva övningar och rekognosera batteriplatser på Öland. Batteriets tid på Öland utsträcktes och från 25 juli grupperas det vid Gräsgård för skydd av den svensk-tyska mineringen (jfr 1.10,5 cm kanonbatteriets tidigare uppgift). Här blir batteriet kvar i beredskap till 24 november då det återvänder till Karlskrona.

De övriga två batterierna avbemannas från 20/6 och skall kunna organiseras igen högst tre dagar efter order.

För 2. kanonbatteriet gäller att all vpl personal utom akanto och strålkastare hempermitteras från Karlskrona. Övrig personal återlämnas till Vaxholms fästning. Akanto materiel lämnas i Karlskrona medan strålkastaren förs tillbaka till Vaxholm. Vaxholms fästning skall senast inom två dygn kunna återbemannas 2. kanonbatteriet i Karlskrona.

Samtliga tre batterier är tydligen avsedda för Syd- och Västkusten, varför 2. kanonbatteriets materiel av tidsskäl förvaras i Karlskrona. Dessa order kompletteras med att 3. kanonbatteriet skall under tiden på Öland ha ordinarie bemanning.

Innan avbemannning och förflyttning sker så skall en tillämpningsövning för rörlig bataljon äga rum i Skåne och Blekinge 5/5 - 14/5. Övningen omfattar bl a skjutning sjömål med skarp ammunition.

5/5 kl 0800 börjar övningen med motormarsch Karlskrona - Ronneby-Karlshamn - Sölvesborg - Gualöv. Vid framkomsten bekämpar man luftlandsättning och har sjukvårdstjänst.

6/5 Marsch till Everöd - Vittskövle med sjö- och landfrontsuppgift.

7/5 Omgruppering till Degerberga. Landfrontsuppgift och mätövning sjömål.

8/5 Gruppering för skarp skjutning vid Maglehem. Skjutning blandad metod, övningsserier 6 resp 9 skott per batteri.

9/5 Skarpskjutning mätningsserier, 6 skott per batteri.

10/5 Rekognosering för skarpskjutning.

11/5 Marschfärdig kl 0800. Gruppering i trakten av Maglehem. Kl 1200 - 1600 skjutning stridsserier 24 eller 30 skott per batteri. Kl 2100 - 0100 skjutning stridsserier 18 skott per batteri.

12/5 Från kl 0400 en timmes marschberedskap.

Skarpskjutning blandade- och mätningsserier enl 11/5. Uppmarsch på slätten vid Maglehem. Genomgång.

13/5 Hemmarsch till Karlskrona.

14/5 Reservdag.

Detta är slutövningen efter den första kompletta utbildningen och sker i bataljon, dvs samtliga tre batterier. Som f d rörlig artillerist på KA 2 är det välkända platser som besöks för första men ej sista gången. Övningens omfattning är imponerande och torde lett till att det var välutbildade förband som ryckte ut resp omgrupperade till Öland.

Genom denna insats var de tre 15 cm batterierna införlivade i kustartilleriets krigsorganisation.

I mitten av maj skriver CKA 2 och vill att Lt Kahnlund skall leda KA 2 eldledningsskola och inte vara batterichef på Öland. IKA be-

slut är kort och koncist: "Föranleder icke till någon IKA åtgärd". 72

I början av oktober bestämmer IKA vilka som skall ha officersbefattningarna i de tre 15 cm kanonbatterierna.

Om alla tre 15 cm batterierna är igång samtidigt:

1. 15 cm batt: Lt Engstrand, Lt res G. Persson, Lt P. H. Engdahl, fk res Krook och fk Carlhamn

2. 15 cm batt: Kapt Mohr, Lt Gustrin, Lt Ericson, fk Werner och fk res Wilton

3. 15 cm batt: Lt Kahnlund, Lt Torstensson, Lt Palmgren, fk Sjöberg, fk res Sjöberg och fk res S. Svensson

Om endast 3. 15 cm batteriet är igång:

Lt Torstensson, fk Bjule, fk res Ekström, fk res Nyström, flkd res T.V. Hansson och fk res S. Svensson.

Operativ utgångsgruppering av 15 cm kanonbatterier 1942

CM hade ju under 1941 beordrat rekognosering av grupperingsplatser för 15 och 21 cm kanonbatterier. Under 1942 kommer dessa rekrappporter in.

CM ger därefter ut anvisningar för de olika platserna vilka kommer att redovisas här.

1. Anvisningar för gruppering av 15 cm rörligt kanonbatteri vid Gullmarsfjorden

A Batteriplats NO Oxevik, 500 m NO Oxevik, 4 km NO Fiskebäckskil. Inbas och observationsplats vid Vardfjäll. Inbas och kort vägbas ovanför ålderdomshemmet i Lysekil.

Urlastning vid Uddevalla järnvägsstation.

B Batteriplats Lögås, 400 m V L i Lögås. Inbas samma utom Vardfjäll som flyttas till NV batteriplatsen.

C Batteriplats Fiskebäck (N Lysekil), används endast om särskilda skäl förhindrar gruppering på Bokenäshalvön.

Batteriplats 100 m N k i Fiskebäck.

Urlastning vid Lysekils järnvägsstation.

2. Anvisningar för gruppering av 15 cm rörligt kanonbatteri vid Kungsbackafjorden

A Batteriplats Viken, 250 m 0 Viken, 2500 m VSV Åsa station. Mätstation 1 inbas vid batteriet. Mätstation 2 kort vägbas på kullarna vid Krokerosen, eller en i batteriet och en på berget 300 m N k i Viken. Mätstation 3, inbas på berget 1200 m S Gottskär. Mätstation 4, kort vägbas på berget vid Lotsstugan. Urlastning järnväg i Göteborg.

Växelställning bpl 200 m S k i Falkasand. Alternativ bpl, 400 m ONO Ölmanäs brygga.

Batteriplats Falkasand, 200 m S k i Falkasand. Mätstation och observationsplats på berget vid a i Falkasand är lämpligt.

Batteriplats Spekedal, vid S i Spekedal. En inbas på vänstra flygeln, den andra vid Hålsundsudde.

Dessa anvisningar innehåller detaljerat kartmaterial där alla enheter är inlagda. Det är förvånande att CM ger dessa anvisningar. CM var visserligen operativ chef vid denna tid, men den territoriella chefen borde varit den som fastställt.

1941 års försvarsutredning och 1942 års försvarsbeslut, viktiga för det rörliga kustartilleriets framtid

1941 genomfördes en försvarsutredning därför att förutsättningar från 1936 var helt förändrade och en forcerad militär uppbyggnad var nödvändig. Utredningen lämnade ett betänkande i slutet av 1941. I detta betänkande fanns även det rörliga kustartilleriet med.

Försvarsutredningen visade på att 1941 års riksdag beviljat medel åt armén för anskaffning av ett antal 15 cm fältkanoner av motsvarande typ som redan fanns i kustartilleriet.

Försvarsutredningen föreslog efter omfattande motivering att dessa kanoner skulle överföras till och bemannas av kustartilleriet.

Hela försvarsutredningen bereddes av 1942 års försvarsberedning och blev försvarsproposition nr 210 till riksdagen 1942.

Departementschefen bidrog själv med följande skrivning:

Med den begränsade omfattning ifrågasvarande artilleri enligt det av mig förordade förslaget erhåller anser jag en uppdelning på två försvars grenar mindre lämplig. Icke minst utbildningsskäl tala för att allt artilleri av detta slag sammanföres till en försvarsgren. Alla



ifrågavarande pjäser måste kunna användas mot rörliga mål på sjön. Utbildningen för detta ändamål inom armén skulle bli förenad med betydande svagheter.

Den för pjäsernas bemanning avsedda personalen måste sålunda, oaktat pjäserna tillhörde armén, bibringas viss kustartilleriutbildning. Även om det skulle förutsättas, att bemanningen till de för skjutning mot rörliga mål på sjön erforderliga speciella eldledningsorganen i ett sådant fall lämnades från kustartilleriet, under det att övrig personal lämnades från armén.

En organisation som i och för sig måste anses olämplig - vore därmed problemet icke löst. För att batterierna skola kunna utnyttjas för fartysbekämpning måste, såsom och försvarsutredningen framhållit, icke blott den personal, som skall betjäna eldledningsmaterieln utan även övrig personal vid batterierna bibringas kustartilleriutbildning. Denna omfattar dels särskild utbildning vid pjäserna, bland annat riktartutbildning mot rörligt sjömål såväl under dager som mörker, och dels omfattande samövningar mellan eldledningsorganen och batteriet i övrigt under eldexercis och skarpskjutningar. För all denna utbildning, som kräver lång tid, erfordras bland annat tillgång å båtmateriel för målgång och mål-bogsering, särskilda mätavdelningar för erforderlig kontroll vid skarpskjutningar samt strålkastare för stridsbelysning.

Självfallet måste dessa rörliga batterier - liksom för övrigt även de fasta - jämväl kunna samverka med arméstridskrafter vid strid till lands. Bland annat bör härför största möjliga samstämmighet åvägabringas i arméns och kustartilleriets grundläggande reglementen och instruktioner. En dylik samstämmighet skapar även grundval för dessa rörliga batteriers samverkan i taktiskt avseende med arméstridskrafter, vilket därjämte underlättas genom regelmässiga kommenderingar av kustartilleriofficerare till armén och genom kustartilleriförbands deltagande i arméns fälttjänstövningar, artilleriskjutskola etc. Det bör ankomma på de militära myndigheterna att åvägabringa denna samstämmighet och samordning.

Ett mycket detaljerat och välformulerat aktstycke. Den som skrivit detta besitter en imponerande detaljkunskap om kustartilleriet. Om jag skall gissa vem som skrivit tror jag att det är Rudolf Kolmodin och hans vänner i NMT-kretsen som ligger bakom (se min bok *Havsbandslinjen* sid 27 - 29).

Riksdagen beslöt enligt propositionen. Totalt var det 14 st pjäser M/37B avsedda för armén som skulle överföras till kustartilleriet. Fyra batterier vardera om tre pjäser skulle skapas. Ett av dessa batterier var avsett för Gotland. Varje batteri skulle förses med en 40 mm akantropp och två 150 cm strålkastare. Pjäserna M/37 skulle levereras från Bofors med tre pjäser i december 1943, fyra pjäser i april 1944, fyra pjäser i augusti 1944 och de återstående tre pjäserna i december 1944. Som compensation skulle kustartilleriet till armén överlämna alla sina 10,5 cm kanonbatterier och samtliga rörliga haubitsbatterier.

Nu tillhörde samtliga 15 cm kanoner M/37, befintliga och kommande, kustartilleriet. Nu gällde det att leva upp till förtroendet och se till att man var uppgiften vuxen. För att klara detta fordrades, utbildning hos armén, att delta i arméns fälttjänstövningar och skapa gemensamma reglementen med armén hur man skjuter markmål. Efter att ha läst propositionen förstår jag vad generalen Engblom menar när han till kapten Henrik Lange säger: "Kom ihåg, att det rörliga kustartilleriets vara eller icke vara från och med nu vilar på dina axlar". Läs mer om hur man klarade utmaningen i nästa kapitel.

Om man valt det andra alternativet och skapat även ett armékustartilleri hade nog stora problem skapats. Bertil Stjernfelt har i sin bok *Alarm i Atlantvallen* skildrat hur tyskarna skapade två kustartilleri: ett marint och ett armé och vad detta innebar när det gäller samordning och insatser mot den allierade landstigningen 1944. Vi skall vara glada åt och tacksamma för att vi Sverige inte gjorde samma misstag som tyskarna.

15 cm rörlig kustartilleripjäs enligt Rudolf Kolmodin Konstruktionen av denna pjäs har stora likheter med vissa fältpjäser av min-

dre kaliber. Den hart ex delbar lavettsvans som medger 60° sidriktning inom lavetten. Lavettbenen är försedda med hjul som används dels när lavettbenen svängs ut och dels vid vridning 90° när lavettfordonet skall klargöras i körläge. De tidigare lavettspadarna har på denna pjäs ersatts med ett antal spadpålar som försetts med manövertänder för att underlätta deras uppdragning ur marken. Spadpålarna förankrar pjäsen vid marken senast när första skott skjuts. När de skall dras upp ur marken används pumpstänger.

Rekylenenergin tas upp dels av en mynningsbroms och dels av en hydraulisk rekylhämningsinrättning. För att minska påkänningarna är rekyllängden variabel. Vid låga elevationer då rekylkraftens horisontella komponent är stor är rekyllängden större än vid höga elevationer. Vid höga elevationer medger eldhöjden inte en så lång rekyll.

Laddningsarbetet är helt manuellt och medger en eldhastighet varierande mellan 4 och 6 skott per minut beroende på elevationen. Projektlen förs fram i en bärbar laddbrygga som hängs upp på eldrörets bakplan varefter projektlen ansätts manuellt med en ansättare.

Transporten av pjäsen sker i två delar. I transportläge befinner sig eldröret på en särskild vagn. Denna vagn har en höj- och sänkbar travers på vilken löper en liten vagn försedd med en talja. Eldröret är försett med en lyftögla i vilken det kan lyftas och från sidan föras över från eldrörsvagnen till lavetten eller vice versa. Traversen svängs då ut ungefär vinkelrätt från eldrörsvagnen och kopplas till en på lavettklykan fastsatt pelare.

Omläggning från kör- till skjutläge sker när lavettfordonet och eldrörsfordonet körts fram vid sidan av varandra och ungefär parallellt. Eldrörets överflyttning underlättas av att traversens pelare är höj- och sänkbar så att traversen när den kopplats till lavetten kan ges önskat höjdläge. Denna omläggningstid varierar beroende på väderlek och terrängen mellan 4 och 10 minuter.

I skjutläge är lavettens svanshjul avlastade vilket sker genom att en fjädrande hjulaxelupphängning fälls in i vinkel mot lavettbenen."

När det rörliga moderna kustartilleriet vilade på Henrik Langes axlar

26 januari 1942 ger ÖB order om att ett 15 cm kanonbatteri ur kustartilleriet skall delta i en fälttjänstövning i Jämtland 22 - 27 februari under ledning av chefen II. arméfördelningen. Det är samverkan med arméstridskrafter, prov av fastställd sammansättningsplan och förbandets förmåga under vinterförhållanden som skall övas. Rapport över erfarenheterna skall sändas in till ÖB efter genomförd övning. Denna order följs upp med motsvarande från CM till C KA 2.78

Samtidigt beslöts att Kustartilleriets skjutskola skulle anordna kurs i landmålsskjutning och utarbeta reglementsföreskrifter i Härnösand i anslutning till fälttjänstövningen.

Kapten Henrik Lange tjänstgörande hos IKA blir i januari plötsligt inkallad till tfj IKA generalen Engblom, som ger följande besked: "Jag nödgas avbryta din kommendering som adjutant i staben. Du skall snarast avresa till Karlskrona och ta befälet över I. 15 cm kanonbatteriet. Du skall tjänstgöra som skjutande batteri åt skjutskolan i Härnösand samt delta i fälttjänstövningen i Jämtland under general Jungs ledning. Kom ihåg, att del rörliga kustartilleriets vara eller icke vara från och med nu vilar på dina axlar. Lycka till. Adjö med dig!

Vad kan då Engblom menat med att det rörliga kustartilleriets vara eller icke vara vilade på Langes axlar. Tidigt 1942 fördes fortfarande inför 1942 års försvarsbeslut diskussion om det behövdes både rörligt kustartilleri och armékårsartilleri eller om armén kunde ta över uppgifterna även mot sjömål. Dessutom diskuterades inför 1942 års försvarsbeslut var arméns nya 15 cm kanonerna M/37 skulle höra hemma, armén eller kustartilleriet? Engblom ansåg att om Lange skötte sig i Jämtland så kunde det rörliga kustartilleriet fortsätta att utvecklas och motyl, vilket var en blandning av bensin och 96-procentig sprit. De inhyrda fordonen var gengasdrivna, vis-

sa med kol andra med ved. De vedeldade vållade speciella problem vintertid då det bildades vatten vid förbränningen som frös till is vid sträng kyla. För att kunna starta motorerna tvingades man tina upp matarledningarna och förgasare med blåslampa. Man lärde sig snart att för att underlätta starten av samtliga fordon så placerade man en spann med glödande ved eller kol under motorn när man gjorde långa uppehåll eller stod i ställning. Motorförarna skötte denna detalj och gjorde egna vaktlistor de nätter då batteriet stod stilla.

Förutom batterichefen Henrik Lange så fanns kunniga och skickliga befäl i batteriet. Pjäsplutonchef var löjtnanten i reserven Göte Persson, eldledningsofficer var K G Kahnlund, sambandsofficer Isse Hallström, plogofficer Stig Kassmyr, chef för luftvärnet Sigvald Svensson och batteriadjutant flaggjunkare Winther.

Batteriets värnpliktiga kom från Skåne, Blekinge och södra Småland och var inga vana skidlöpare, allraminst med tunga bördor på rygg och pulka. Speciellt svårt hade signalisterna som skulle släpa på tunga radioapparater och följa med oplatser och infanterister när dessa ryckte fram.

När rustningen var klar 7 februari marscherade förbandet till Torskors för att lastas på järnväg. Sträckan Karlskrona - Alvesta var ej elektrifierad och här gick det åt fyra ångtåg. Personalen transporterades i äldre 3-klass vagnar vilka var både hårda och obekväma.

I Alvesta blev man utspisade och därefter fortsatte man i två eldrivna tåg mot Mjölby -Krylbo - Sundsvall. I Sundsvall blev det åter fyra tågsätt med ånglok, vilka med nöd och näppe klarade backarna mot Härnösand.

Batteriet marscherade till Myran där en fordonsplats plogades upp i den djupa snön.

Personalen förlades i Gådeåskolan ty några kaserner fanns ännu inte.

9-18 februari bedrev man intensiv vinterutbildning i och kring Härnösand samt kompletterade utrustningen, speciellt vinterutrustning. Övningarna var i huvudsak inriktade på det som komma skulle i form av snö och kyla. Plogförsök gjordes under ledning av

motorofficeren vid KA 2 och en inlånad plogofficer från armén.

En mindre marschövning genomfördes för att utröna framkomligheten. Då förbandet kom från KA 2 och bestod huvudsakligen av personal från södra Sverige som saknade kännedom om 40-talsvintar i Norrland måste grundläggande övningar genomföras vad gäller ställningskörning i djup snö, bivackslagning och ordnande av batteriplats och fordonsplats m m.

Men även den personliga förmågan att åka skidor och dra pulka övades, speciellt med signal-, observations- och sjukvårds personalen.

Lange skrev till CM och begärde att en läkare skulle tilldelas förbandet, vilket också skedde efter hårda muntliga påtryckningar. Läkaren och speciell utbildning i vinterhygien skulle minska frostska-dorna under fälttjänstövningen. Många av de värnpliktiga klagade över att de frös om fötterna. Det visade sig att deras skidpjäxor utgjordes av gamla marschkängor. Lange ringde då marinförvaltningen och utverkade att soldaterna skulle utrustas med riktiga skidpjäxor. Detta beviljades och traktens skohandlare fick en bråd tid innan alla fått nya skidpjäxor. En intensiv utbildning under 9 dagar skapade en bra grund för vintertjänst.



*15 cm pja m/37 under eldgivning i Härnösand 1942.
AMF arkiv. Kra*

Födelsedagar m.m.

Vi gratulerar

90 år

Gustav Brännerud	Västra Frölunda	19/1
Börje Alphed	Karlskrona	20/1
Per-Edgar Tranquist	Nyköping	19/3

85 år

Carl-Evert Ekström	Kalmar	8/1
Nils Einar Svensson	Yngsjö	11/1
Lennart Nyström	Kristianstad	28/1
Arne Melin	Karlskrona	14/2
Ingvar Johansson	Stockholm	5/3
Helmer Ternegren	Västra Frölund	13/3
Gustav Pettersson	Ängelholm	17/3

80 år

Märta Åkesson	Karlskrona	25/1
Bertil Holmström	Perstorp	2/2
Gunnie Wilthorn	Karlskrona	5/3
Stig Petersson	Karlskrona	22/3
Åke Nilsson	Väröbacka	23/3
Allan Linde	Rödeby	24/3

70 år

Jan-Olov Pettersson	Karlskrona	3/2
Bo Schäder	Torslanda	16/3
Lars Oscarsson	Huskvarna	22/3
Roland Pettersson	Karlskrona	22/3

65 år

Siw Nilsson	Karlskrona	3/1
Åke Persson	Malmö	7/2
Carl-Olof Carlsson	Linköping	14/3
Jan Ivarsson	Tenhult	14/3
Anders Öderwall	Karlskrona	24/3
Hans Lindberg	Förlöv	26/3

60 år

Roland Marken	Lyckeby	17/1
Tommy Erlandsson	Tving	22/2
Rolf Trulsson	Rödeby	28/2
Roland Somehagen	Karlskrona	23/3

55 år

Benny Larsson	Karlskrona	13/1
Brith Friberg	Lyckeby	22/3

50 år

Mats Lindberg	Stockholm	24/1
Anders Wiberg	Karlskrona	29/1

40 år

Magnus Widebrandt	Helsingborg	31/1
Johan Löfgren	Karlskrona	14/3

Avlidna kamrater

Urban Sobeus	Vaxholm	30/9 2009
Ivar Westerholm	Karlskrona	11/10 2009
Åke Mellquist	Lyckeby	16/10 2009
Lennart Cedercrantz	Karlskrona	20/10 2009

Nya medlemmar

Vi hälsar nedanstående välkomna som medlemmar i KA 2 Kamratförening.

Ingemar Höijer	Åsljunga
Göran Sjöstrand	Arlöv

KA 2 Muldivisionens intressenter