

Civiling. Sven Stubert

Rönneholmsvägen 74A
217 41 MALMÖ
Tfn 040-267341

Malmö 1989-01-31

Värmlands Museum
Box 335
651 08 KARLSTAD

Beredskapsåren

1988-12-09 besökte jag Karin Eles och Irja Jansson på Värmlands Museum och lovade skriva ett brev med anknytning till samtalet. Jag beklagar, att det tagit så lång tid, men flera saker har kommit emellan.

1939-09-01 beslöt Regeringen om förstärkt försvarsberedskap. Då tjänstgjorde jag på Försvarsstabens mobiliseringsavdelning och jag kommer ännu ihåg, hur vi fick meddelandet vid lunchdags och letade fram ett ex. av Svensk Författningssamling, där det stod vad som gällde. Sedan ökades och minskades inkallelserna allt efter behov. När det var som mest, var hela försvaret mobiliserat, men det ordet fick inte användas. Det hade låtit provokativt.

I april 1940 satte Ing 2 (Kungl Göta Ingenjörkår) i Eksjö upp bl.a. III. ingbat (ingenjörbataljonen) under befäl av major Set Melander (senare överste). Han var född 1890-06-12. Bataljonen gick först till Dalsland och Bohuslän och utförde fältarbeten där. 1940-09-17 tog vi tåget till Karlstad och bildade Ing 2 K Fältdepå öster om Klarälven med staben vid Örngatan 1.

På III. ingbat och Ing 2 K fanns löjtnanten på stat Atos Gordh (senare överste 1.gr.) som 1. adjutant. Efter senare tjänstgöring på många platser i vårt avlånga land är han nu som pensionär åter i Karlstad. Han har nog en hel del att berätta om beredskapsåren och tjänstgöringen i Karlstad. Dessutom har han ett välfyllt album med bilder från III.ingbat och Ing 2 K. Han kan nog också ge anvisning om andra personer som var med då. Här är adressen.

Överste Atos Gordh
Ruds gård
654 66 KARLSTAD
Tfn 054-10 14 51

Löjtnanten i reserven, ingenjör Harry Gerdtham (senare kapten) var en väl kvalificerad 2. batadj, som huvudsakligen svarade för materielfrågor. Han har skänkt sina uniformer inkl. guldsmidd vapenrock m/ä och kask med plym från år 1925 till Göteborgs Museum, i vars närhet han bor. Hans adress är

Ingenjör Harry Gerdtham
Stobéegatan 7 B
416 53 GÖTEBORG
Tfn 031- 21 32 71

På begäran av regementschefen vid Ing 2 skrev Gerdtham våren 1969 en redogörelse om sin beredskapstjänstgöring inkl. den vid III. ingbat och Ing 2 K. Den har delvis publicerats. Jag överlämnar härmed vad jag har därav. Det är ./.

en karbonkopia av "Några minnesanteckningar från tjänstgöringar vid Ing 2". Några av bilderna är tydliga fotokopior, men de flesta är ganska mörka fotostatkopior. Originalen med bättre bilder, kartor m.m. finns hos

Kungl Göta Ingenjörregemente
Stabsavdelningen
Box 1002
575 00 EKSJÖ
Tfn 0381-180 00 vx

./.

Jag bifogar även en fotostatkopia av ovanstående minnesanteckningar. Den kan kanske användas som arbetsexemplar. Vidare bifogar jag diverse läsvärt underlag i form av berättelser, brev, order o.d. i samma skick som jag fått dem. Allt får Museet behålla.

Gerdtham har en smalfilm, ca 10 m lång, som han tagit åtminstone delvis i Karlstad.

Gerdtham har tidigare rest till Karlstad några gånger per år för att hälsa på en dotter, som bor där. Han kanske kan ställa upp för en intervju. Han hade god överblick över vad som hände och han har gott minne och talets gåva.

Själv var jag 24 år gammal, teknolog vid KTH och fänrik i reserven (senare kapten), då jag blev chef för III. ingbat tross om 1 off, 2 uoff, 60 man, 28 lastbilar, 8 släpkärror, mycken ingenjörmateriel och tonvis med sprängämnen. Jag svarade för bataljonens verkstad, transporter, vissa inköp och bevakning.

Senare blev jag tygofficer vid Ing 2 K, där jag bl.a. organiserade och drev bilreparations-, snickare- och målare-verkstäder.

Jag hade tänkt skriva något om förhållandena i allmänhet under beredskapsåren men begränsar mig till att säga, att det var improvisationernas och förändringarnas tid. De första åren sa vi "när det blir normala tider igen", men efter hand förstod vi, att klockan inte kunde vridas tillbaka. När kriget var slut hade nästan allt förändrats och från det läget gick utvecklingen vidare.

./.

Vid mitt besök på Museet 1988-12-09 lämnade jag en kartong med militär utrustning enligt bifogade förteckning och beskrivning. Jag skall leta reda på några saker till, som jag kan överlämna vid senare tillfälle.

Med vänlig hälsning

Göran Stubert

Bilagor

Civiling. Sven Stubert

Rönneholmsvägen 74 A

217 41 MALMÖ

Tfn 040-673 41

Karlstad 1984-04-06

Värmlands Museum
KARLSTAD

Attention: Fru Ingvor Moberg

Bröllopskläder

Till Värmlands Museum överlämnas härmed en brudklänning, en annandagsklänning och ett fotografi, som alla tillhört fru Ester Stubert. Båda klänningarna är i ursprungligt skick, men annandagsklänningen har använts flera gånger.

Arvika Västra Pastorat (tidigare Arvika landsförsamling) har i sin "lysnings- och vigselbok" antecknat, att Ester Johansson från Myrom och Gunnar Stubert från Klässbol vigdes 20 oktober 1909 i Karlstads stadsförsamling (numera Karlstads domkyrkoförsamling) av pastoratsadjunkt Claes Jacobsson.

Ester Stubert föddes 1884-04-06 i Nedstuga i Mötterud, där familjen bodde ett par år. Sedan växte hon upp i Nygård i Myrom, som hör till Bålgård. Hon gick i skola i Dottevik och i Algården - allt i Arvika Västra Pastorat. Efter giftermålet bodde hon först i Klässbol, senare i Stockholm och slutligen på Södra Haltersbol i Stavnäs. Hon dog 1967-08-13 i Stavnäs församling.

Gunnar Stubert f. Johansson föddes 1881-06-21 på Boa (brukshandeln) i Klässbol. Han växte upp på Boa och i Östuga i Södra Klässbol samt på Södra Haltersbol - allt i Stavnäs församling. Han gick i skola i Karsbol och folkhögskola i Molkom. Anställd som kontorist hos fabrikör Carl Johan Wennerstrand på Stavnäs Ullspinneri körde han emellanåt "sockenresor" med häst fram till 1910 och sålde filter på Nysäters marknad. Samtidigt var han delägare i snickerifabrik, tjärbränneri, accidenstryckeri m m i Klässbol. Halva livet tillbringade han i Stockholm som direktör för AB Nordiska Varuhuset, som även hustrun ägnade mycken tid. Slutligen återvände de båda till Södra Haltersbol. Han dog 1963-11-07 i Stavnäs församling.

Fotografiet har tagits hos Arvid Kjerling i Karlstad på bröllopsdagen.
Brudparet:

Ester Stubert, se ovan
Gunnar Stubert, " "

Övriga deltagare från vänster:

Hanna Johansson, född 1891-02-26 i Myrom
?

Anna Nilsson	1887-08-10	Stavnäs
Einar Nilsson	1880-11-17	Stavnäs
Elin Johansson	1886-02-23	Myrom

Det ovan nämnda överlämnas till museet av Ester och Gunnar Stuberts barn:
Överstelöjtnant Arne Stubert, Södra Haltersbol
Civilingenjör Sven Stubert Malmö
Tandläkare Greta Ballström Trelleborg

Med vänliga hälsningar från oss alla tre

Sven Stubert

Civiling. Sven Stubert

Rönneholmsvägen 74A
217 41 MALMÖ
Tfn 040-267341

Malmö 1989-01-31

Militära persedlar

Till Värmlands Museum lämnades 1988-12-09 följande militärt använda persedlar.

Koppel av läder bestående av livrem, axelrem och beslag för läderhylsa till bajonett eller sabel och krok för sabel.

Detta koppel har ägts av min bror, överstelöjtnant Arne Stubert på Södra Haltersbols gård vid Glafs fjorden. Han har bl.a. varit regementsintendent i Karlstad. Museet har redan ett koppel, som tillhört undertecknad Sven Stubert.

När Arne Stubert gjorde reservofficerskursen på Karlberg sommaren 1933, kom en försäljare från MEA dit och sålde diverse utrustning till kadetterna, bl.a. detta koppel. Dit kom också skraddare, som sydde välsittande uniformer m/23.

Koppel av denna typ började användas under första världskriget och kallades då ententekoppel. Axelremmen bar upp den tunga sabeln bättre än enbart en livrem. Kopplet putsades aldrig, för då hade det blivit fläckar på uniformen.

Resårkängor som använts av Arne Stubert. De användes till långbyxor med hällor under hålfoten. Vid ingenjörtrupperna, som var beridna, användes klacksporrar.

Skjorta m/39 med fast krage märkt "B 5 poäng", där B står för beklädnad. Den är köpt från militärt förråd mot avlämnande av vanliga klädkuponger.

Hjälm av pressad stålplåt med hakrem, spänne, dynor och tre kronor framtill. Modellen fastställdes 1921, men modellåret nämndes aldrig. För att skilja den från den följande modellen kallades den handfat.

Hjälm av pressad stålplåt med hakrem, spänne och dynor, märkt på båda sidor med sköld i gult och blått. Modellen fastställdes omkring 1939 och sades stå emot gevärseld bättre än den ovanstående, men den gav sämre regnskydd och var därför mindre omtyckt. Den kallades pralin, för den liknade en chokladpralin.

Pistolfodral m/40 av läder till 9 mm pistol m/40 typ Lahti. Konstruktionen var finsk men tillverkningen svensk.

Pistolsnodd av bomull eller kanske cellull. Av gammalt användes lädersnodd.

Ficklampa med vitt, rött och grönt ljus köpte jag i en butik i Eksjö i april 1940, när jag blev chef för ett motoriserat förband.

Ryggsäck med mes av norsk eller norskinspirerad tillverkning, som köpts i Stockholm omkring 1936. Den liknar den militära ryggsäck, som började användas några år tidigare och efter hand ersatte den gamla ränseln - även kallad för kalven (då den var gjord av rött kalvskinn med håren kvar) eller maran.

Civiling. Sven Stubert

Rönneholmsvägen 74 A

217 41 MALMÖ

Tfn 040-673 41

Karlstad 1984-04-06

Värmlands Museum
KARLSTAD

Attention: Fru Ingvor Moberg

Bröllopskläder

Till Värmlands Museum överlämnas härmed en brudklänning, en annandagsklänning och ett fotografi, som alla tillhört fru Ester Stubert. Båda klänningarna är i ursprungligt skick, men annandagsklänningen har använts flera gånger.

Arvika Västra Pastorat (tidigare Arvika landsförsamling) har i sin "lysning- och vigselbok" antecknat, att Ester Johansson från Myrom och Gunnar Stubert från Klässbol vigdes 20 oktober 1909 i Karlstads stadsförsamling (numera Karlstads domkyrkoförsamling) av pastoratsadjunkt Claes Jacobsson.

Ester Stubert föddes 1884-04-06 i Nedstuga i Mötterud, där familjen bodde ett par år. Sedan växte hon upp i Nygård i Myrom, som hör till Bålgård. Hon gick i skola i Dottevik och i Algården - allt i Arvika Västra Pastorat. Efter giftermålet bodde hon först i Klässbol, senare i Stockholm och slutligen på Södra Haltersbol i Stavnäs. Hon dog 1967-08-13 i Stavnäs församling.

Gunnar Stubert f. Johansson föddes 1881-06-21 på Boa (brukshandeln) i Klässbol. Han växte upp på Boa och i Östuga i Södra Klässbol samt på Södra Haltersbol - allt i Stavnäs församling. Han gick i skola i Karsbol och folkhögskola i Molkom. Anställd som kontorist hos fabrikör Carl Johan Wennerstrand på Stavnäs Ullspinneri körde han emellanåt "sockenresor" med häst fram till 1910 och sålde filtar på Nysäters marknad. Samtidigt var han delägare i snickerifabrik, tjärbränneri, accidenstryckeri m m i Klässbol. Halva livet tillbringade han i Stockholm som direktör för AB Nordiska Varuhuset, som även hustrun ägnade mycken tid. Slutligen återvände de båda till Södra Haltersbol. Han dog 1963-11-07 i Stavnäs församling.

Fotografiet har tagits hos Arvid Kjerling i Karlstad på bröllopsdagen.
Brudparet:

Ester Stubert, se ovan

Gunnar Stubert, " "

Övriga deltagare från vänster:

Hanna Johansson, född 1891-02-26 i Myrom

?

Anna Nilsson 1887-08-10 Stavnäs

Einar Nilsson 1880-11-17 Stavnäs

Elin Johansson 1886-02-23 Myrom

Det ovan nämnda överlämnas till museet av Ester och Gunnar Stuberts barn:

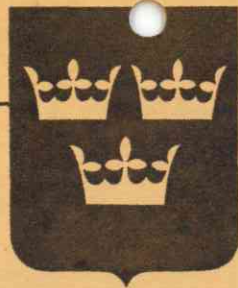
Överstelöjtnant Arne Stubert, Södra Haltersbol

Civilingenjör Sven Stubert Malmö

Tandläkare Greta Ballström Trelleborg

Med vänliga hälsningar från oss alla tre

Sven Stubert



Spar våra förråd

därmed stärker Du vår
beredskap

Det är Du själv
som till sist får betala det
som Du slösar bort. Det
kommer på skattsedeln

Vårda Din personliga utrustning

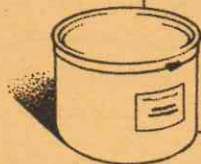
Hushålla även med födan. Begär inte
mer mat än Du äter upp. Tänk på att
exempelvis en enda bortkastad bröd-
skiva per dag av 100.000 slösare gör
1.000.000 kronor per år



Hur jag väljer och vårdar mina
MARSCHSKOR

Regler för skovården

Rengör skorna omedelbart sedan de varit i bruk och blivit nedsmutsade. Damm och smuts som får sitta kvar förstör snabbt lädrets yta. Skorna bli svårare att hålla snygga och spricka lättare sönder.

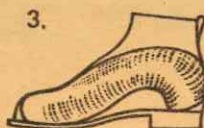
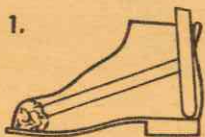


1. Smutsiga och våta marschskor

tvättas om så behövs i vatten. Därefter blockas de, vilket lämpligen kan ske genom att man lägger papper eller annat lämpligt stoppningsmaterial i tån och spänner in två träpinnar som på bild 1. Har man tillgång till tidningspapper, fyller man skorna hårt med hopkramade pappersbollar (bild 2). Man kan också göra ett skoblock genom att helt enkelt rulla ihop ett par kraftiga tidningar, som spänns in i skon enligt bild 3.

Det gäller att räta ut skorna och få bort alla veck så mycket som möjligt. Tänk på skavsåren!

Sedan skorna blockats på det ena eller andra sättet, sätts de på tork. (Om torkning se sid. 10.) När skorna torkat så pass att de äro halvtorra, gnidas de in omsorgsfullt med skofett. Därefter sätts de åter på tork. När de torkat färdigt, putsas de av före användningen.



2. Torra sommarmarschskor och lägerskor

putsas med *skokräm*. På så sätt är det lättast att hålla dem snygga och fria från damm.

Marschskor som blivit mycket hårda och stela kunna mjukas upp genom att man sätter dem i vattenbad. Sedan de blivit genomvåta bearbetas de med lätta slag av en träpinne. Detta upprepas tills de genom stoppning eller blockning kunna återta sin rätta form. Därefter behandlas de som våta skor (d. v. s. torkas till halvtorrhet, gnidas in med skofett, torkas färdigt).

3. Benläder och läderdamasker

rengöras med fuktad trasa, varefter de få torka. Sedan putsas de med *skokräm*.

Kom ihåg!

Intet fett på skorna vid kyla.



Löjtnant Stubert

Jag är allt för pigg ä nyter
mycket vetgirig jag är
aldrig energien mig tryter
gärna gör jag mig besvär.

Avsändare:
(titel, nummer och namn)

Adress:

MILITÄRBREVKORT



.....

.....

.....

.....

Civiling. Sven Stubert

Rönneholmsvägen 74A
217 41 MALMÖ
Tfn 040-267341

Malmö 1989-10-31



Värmlands Museum
Klädkammaren
Box 335
651 08 KARLSTAD

Attention: Irja Jansson

Beredskapsåren

Med anledning av mitt besök på klädkammaren 1989-09-22 översändes följande handlingar.

Kopia av mitt brev till Värmlands Museum 1989-01-31.

Kopia av "Militära persedlar" av 1989-01-31 med kommentarer till inlämnade föremål utgörande bilaga till brevet ovan.

PM av 1989-10-31 om "Föremål från beredskapsåren!"

Med vänlig hälsning

Sven Stubert

Bilagor

KOPIA

Civiling. Sven Stubert

Rönneholmsvägen 74A

217 41 MALMÖ

Tfn 040-267341

Malmö 1989-01-31

Militära persedlar

Till Värmlands Museum lämnades 1988-12-09 följande militärt använda persedlar.

Koppel av läder bestående av livrem, axelrem och beslag för läderhylsa till bajonett eller sabel och krok för sabel.

Detta koppel har ägts av min bror, överstelöjtnant Arne Stubert på Södra Haltersbols gård vid Glafs fjorden. Han har bl.a. varit regementsintendent i Karlstad. Museet har redan ett koppel, som tillhört undertecknad Sven Stubert.

När Arne Stubert gjorde reservofficerskursen på Karlberg sommaren 1933, kom en försäljare från MEA dit och sålde diverse utrustning till kadetterna, bl.a. detta koppel. Dit kom också skraddare, som sydde välsittande uniformer m/23.

Koppel av denna typ började användas under första världskriget och kallades då ententekoppel. Axelremmen bar upp den tunga sabeln bättre än enbart en livrem. Kopplet putsades aldrig, för då hade det blivit fläckar på uniformen.

Resårkängor som använts av Arne Stubert. De användes till långbyxor med hällor under hälfoten. Vid ingenjörtrupperna, som var beridna, användes klacksporrar.

Skjorta m/39 med fast krage märkt "B 5 poäng", där B står för beklädnad. Den är köpt från militärt förråd mot avlämnande av vanliga klädkuponger.

Hjälm av pressad stålplåt med hakrem, spänne, dynor och tre kronor framtill. Modellen fastställdes 1921, men modellåret nämndes aldrig. För att skilja den från den följande modellen kallades den handfat.

Hjälm av pressad stålplåt med hakrem, spänne och dynor, märkt på båda sidor med sköld i gult och blått. Modellen fastställdes omkring 1939 och sades stå emot gevärseld bättre än den ovanstående, men den gav sämre regnskydd och var därför mindre omtyckt. Den kallades pralin, för den liknade en chokladpralin.

Pistolfodral m/40 av läder till 9 mm pistol m/40 typ Lahti. Konstruktionen var finsk men tillverkningen svensk.

Pistolsnodd av bomull eller kanske cellulul. Av gammalt användes lädersnodd.

Ficklampa med vitt, rött och grönt ljus köpte jag i en butik i Eksjö i april 1940, när jag blev chef för ett motoriserat förband.

Ryggsäck med mes av norsk eller norskinspirerad tillverkning, som köpts i Stockholm omkring 1936. Den liknar den militära ryggsäck, som började användas några år tidigare och efter hand ersatte den gamla ränseln - även kallad för kalven (då den var gjord av rött kalvskinn med håren kvar) eller maran.

Civiling. Sven Stubert

Rönneholmsvägen 74A

217 41 MALMÖ

Tfn 040-267341

Malmö 1989-10-31

Föremål från beredskapsåren

Till Värmlands Museum lämnades 1989-09-22 några av följande föremål. De övriga bifogas.

Bajonett med balja m/96 användes av alla som hade gevär. Vidare bars bajonett av officerare, som dessutom hade pistol. I mitt fall bar jag bajonetten i "läderhylsa till bajonett", som lämnades till Museet 1982-09-24. Den hängdes på kopplets vänstra sida.

Bajonetten var inte så skarp att den kunde användas som kniv. Signalister stack den i marken, när de behövde jordledning. Den här har nog suttit där så länge, ått den fått gravrost. Annars hölls bajonetterna blanka och anoljade.

Silva kompass typ 1M i läderfodral inköptes för 15 kr. i Eksjö bok- och pappershandlet 1935-06-16, då jag och fem andra nyutnämnda korpraler ryckte in vid Ing 2 som reservofficersaspiranter för att tjänstgöra som gruppchefer. Sådana kompasser hade då funnits i flera år och hade blivit omtyckta.

Axelklaffar, 2 par. De med gradbeteckning användes jämte koppel till trenchcoat under militärtjänst. De utan gradbeteckning användes till samma rock med tygskärp i det civila. En trenchcoat var dyr och textilier var ransonerade!

Inköpskort för bensin bifogas. Det fick jag i april 1940 att använda till bataljonstrossens bilar. Det är stämplat "Kungl. Göta Ingenjörkår" (Ing 2), som var vårt fredsförband eller - under beredskapen - depå.

Truppförbandsbricka i bifogade kuvär. Den har en romersk trea, som visar att jag tillhörde tredje bataljonen. Den svarta färgen markerar att den var ett ingenjörförband. Sådana brickor bars på axelklaffarna. Fredsförbandets nummer och namn hemlighölls.

Militärbrev och militärbrevkort bifogas. De försågs med avsändarens adress, som var ett fältpostnummer. Mitt förband hade Fp 23717. Det användes även i andra sammanhang än postbefordran. Eftersom Sverige är ett avlångt land, fanns de flera sorteringsställen för fältpost. Därför tillfogades i mitt fall Litt F. Adress alltså: Fp 23717, Litt F.

Fordonsskylt har överlämnats. Den har en svart hacka (korp) på gul botten. Den kunde vara av masonit eller plåt. Sådana fästes på alla fordon som tillhörde bataljonen, för att vi skulle känna igen dem. Andra behövde inte veta, att det var våra fordon. Ibland täcktes bilnumrets länsbokstav över eller också togs nummerskylten bort, för att det inte skulle synas varifrån vi kom.

Identitetsbricka eller ID-bricka med kedja av rostfritt stål bifogas i kuvär. ING2D står för Ing 2 depå. Mitt "inskrivningsnummer" är 44-45-34, där 44 är ett för året löpande nummer, 45 är Stockholms stads rullföringsområde och 34 står för året 1934. Nollan avser blodgrupp noll. Sådan undersöktes för all militär år 1940 - för en del tidigare. Brickans undre hälft kunde brytas loss vid dödsfall. Förr talade man om dödsbricka.

Regler för skovården bifogas. Sådana delades ut till var man. Ännu under beredskapsåren på 1940-talet fanns det gott om fotfolk. Marschskorna var nödvändiga för förflyttning och geväret för strid, så de vårdades väl och kontrollerades ofta.

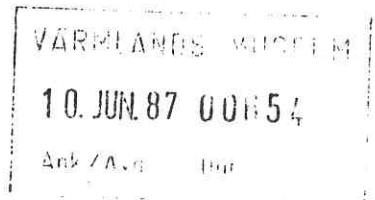
Civiling. Sven Stubert

Rönneholmsvägen 74A

217 41 MALMÖ

Tfn 040-67341

Malmö 1987-06-06



Värmlands Museum

Box 335

651 05 KARLSTAD

Attention: Irja Jansson

1987-05-22 besökte jag Värmlands Museums klädkammare i Gamla Badhuset och lämnade följande föremål.

- X Blusar, underklänning, daglinne, benkläder och negligé kan vara från tiden omkring 1910 och ha tillhört min mor, fru Ester Stubert. Möjligen kan en av blusarna ha tillhört min farmor, fru Johanna Nilsson född 1853.
- X En vit krage att bäras till klänning kan vara från tiden omkring 1920 och ha tillhört min mor.
- X Två vita förkläden har tillhört min farmor. Det ena ser ut som ett serveringsförkläde. Det kan ha använts på 1870-talet, då hon under två somrar serverade i passagerarnas matsal i s/s Juno, byggd 1874 och alltjämt i trafik på Göta Kanal. Min farmor hade ofta förkläde, när hon var finklädd. Ett helsvart finförkläde (för sorg?), som tillhört min farmor, lämnades till Museet 1984-09-25 tillsammans med fyra blusar och två schaletter.
- X Två barnmössor lämnades. Den större kan ha använts av min far, Gunnar Stubert född 1881, och den mindre omkring 1915 av mig eller min bror.

En svart kravatt kan ha använts av min far i början av 1900-talet.

Ett par sporrar med svarta remmar och ett ridspö köptes av mig i Stockholm hösten 1934. Sporrklingan med ca 8 taggar togs bort redan från början. Sporrar och spö användes av mig vid ingenjörtrupperna till 1939. Därefter tjänstgjorde jag vid motoriserade förband, bl.a. vid Ing 2 K i Karlstad.

Betr. Ester Stubert se mitt brev 1984-04-06

" Gunnar Stubert " " " 1984-04-06

./." Sven Stubert " " " 1982-04-21 och bifogade placeringkort.

Samtidigt med att Ester Stuberts brudklänning och annandagsklänning överlämnades till Museet enligt mitt brev av 1984-04-06, lämnades ett fotografi från bröllopet i Karlstad. Den av deltagarna, som inte namngavs i mitt brev, var Georg Nylander, född 1893-11-18 i Värmland.

1984-09-25 lämnade jag ett par marschskor till Värmlands Museum. Fru Ingvor ./." Moberg bad mig då skriva något om sådana. Redogörelsen bifogas.

Med vänliga hälsningar

Sven Stubert

Bilagor

Marschskor

1984-09-25 lämnade jag ett par marschskor till Värmlands Museum. Fru Ingvor Moberg bad mig då skriva något om sådana. Det följer här.

Ännu på 1930-talet förflyttade sig de flesta soldaterna till fots och strategerna talade om strid som en samverkan mellan rörelse och eld. Rörelse var att marschera och eld var att skjuta med mausergevär. Bra och väl vårdade marschskor och gevär var alltså soldatens viktigaste utrustning på den tiden.

Kängor har skaft till skillnad från lågskor. Marschskorna har skaft, men de har alltid kallats skor i alla fall.

De marschskor, som lämnades till Museet, var inköpta i en skobutik i Stockholm. Vi officerare fick hålla oss med kläder själva mot att vi fick ekiperingsbidrag.

Just detta par användes både före, under och efter andra världskriget, troligen från 1937 till 1949. När skorna inte användes, stoppade man papper i dem - i detta fall en tidning daterad 1949-06-16.

De här marschskorna användes bl.a. till fältuniform m/39. De är lättare än Kronans marschskor, vilket var fördelaktigt för befäl, som ofta måste vara mer lättrörliga än andra i fält.

Skorna är halvsulade med björnläder, d.v.s. kärnläder från oxhudens tjockaste och bästa delar, som hade kromgarvats eller "chromegarvats" som det stavades. Det lädret var svagt blågrönt rakt igenom. När sulan slitits hårt längst fram vid tån, gjorde skomakaren en "tåstöt" där. Halvsulor och tåstöt är sydda eller avlappade, som det hette, med becktråd (tvinnat och becket lingarn) och spikade med smala nubb, s.k. tex, vid hälften. Tidigare var det normalt att använda pligg av trä till det.

Ridstövlar brukade "helsulas" ända fram till klacken för att stövlarna inte skulle fastna i stigbyglarna, om ryttaren kastades av.

Vid lättare tjänst kunde skorna vara som de ovan beskrivna, men då man skulle marschera upp till 5 mil på en dag med packning var det nödvändigt att skydda klackarna med hästskoliknande klackjärn, med luffarnubb under hela sulan och helst även med tåjärn fastskruvade med korta, trögängade och försänkta skruvar.

På den tiden lagade man både skor och kläder så länge det gick. Även civila skosulor skyddades med luffarnubb, som då kallades skobesparingsstift. En ask sådana överlämnades till Museet samtidigt med skorna.

Marschskorna snördes med läderremmar, som höll längre än skosnören.

Marschskorna smordes med ofärgat fett. Civilt användes Viking Fiskarsmorning, men den var dyrare.

Sven Stubert

KOPIA

Civiling. Sven Stubert

Rönneholmsvägen 74A

217 41 MALMÖ

Tfn 040-267341

Malmo 1989-01-31

Värmlands Museum
Box 335
651 08 KARLSTAD

Beredskapsåren

1988-12-09 besökte jag Karin Eles och Irja Jansson på Värmlands Museum och lovade skriva ett brev med anknytning till samtalet. Jag beklagar, att det tagit så lång tid, men flera saker har kommit emellan.

1939-09-01 beslöt Regeringen om förstärkt försvarsberedskap. Då tjänstgjorde jag på Försvarsstabens mobiliseringsavdelning och jag kommer ännu ihåg, hur vi fick meddelandet vid lunchdags och letade fram ett ex. av Svensk Författningssamling, där det stod vad som gällde. Sedan ökades och minskades inkallelserna allt efter behov. När det var som mest, var hela försvaret mobiliserat, men det ordet fick inte användas. Det hade låtit provokativt.

I april 1940 satte Ing 2 (Kungl Göta Ingenjörkår) i Eksjö upp bl.a. III. ingbat (ingenjörbataljonen) under befäl av major Set Melander (senare överste). Han var född 1890-06-12. Bataljonen gick först till Dalsland och Bohuslän och utförde fältarbeten där. 1940-09-17 tog vi tåget till Karlstad och bildade Ing 2 K Fältdepå öster om Klarälven med staben vid Örngatan 1.

På III. ingbat och Ing 2 K fanns löjtnanten på stat Atos Gordh (senare överste 1.gr.) som 1. adjutant. Efter senare tjänstgöring på många platser i vårt avlånga land är han nu som pensionär åter i Karlstad. Han har nog en hel del att berätta om beredskapsåren och tjänstgöringen i Karlstad. Dessutom har han ett välfyllt album med bilder från III. ingbat och Ing 2 K. Han kan nog också ge anvisning om andra personer som var med då. Här är adressen.

Överste Atos Gordh
Ruds gård
654 66 KARLSTAD
Tfn 054-10 14 51

Löjtnanten i reserven, ingenjör Harry Gerdtham (senare kapten) var en väl kvalificerad 2. batadj, som huvudsakligen svarade för materielfrågor. Han har skänkt sina uniformer inkl. guldsmidd vapenrock m/ä och kask med plym från år 1925 till Göteborgs Museum, i vars närhet han bor. Hans adress är

Ingenjör Harry Gerdtham
Stobéegatan 7 B
416 53 GÖTEBORG
Tfn 031- 21 32 71

På begäran av regementschefen vid Ing 2 skrev Gerdtham våren 1969 en redogörelse om sin beredskapstjänstgöring inkl. den vid III. ingbat och Ing 2 K. Den har delvis publicerats. Jag överlämnar härmed vad jag har därav. Det är en karbonkopia av "Några minnesanteckningar från tjänstgöringar vid Ing 2". Några av bilderna är tydliga fotokopior, men de flesta är ganska mörka fotostatkopior. Originalen med bättre bilder, kartor m.m. finns hos

Kungl Göta Ingenjörregemente
Stabsavdelningen
Box 1002
575 00 EKSJÖ
Tfn 0381-180 00 vx

./.. Jag bifogar även en fotostatkopia av ovanstående minnesanteckningar. Den kan kanske användas som arbetsexemplar. Vidare bifogar jag diverse läsvärt underlag i form av berättelser, brev, order o.d. i samma skick som jag fått dem. Allt får Museet behålla.

Gerdtham har en smalfilm, ca 10 m lång, som han tagit åtminstone delvis i Karlstad.

Gerdtham har tidigare rest till Karlstad några gånger per år för att hälsa på en dotter, som bor där. Han kanske kan ställa upp för en intervju. Han hade god överblick över vad som hände och han har gott minne och talets gåva.

Själv var jag 24 år gammal, teknolog vid KTH och fänrik i reserven (senare kapten), då jag blev chef för III. ingbat tross om 1 off, 2 uoff, 60 man, 28 lastbilar, 8 släpkärror, mycken ingenjörmateriel och tonvis med sprängämnen. Jag svarade för bataljonens verkstad, transporter, vissa inköp och bevakning.

Senare blev jag tygofficer vid Ing 2 K, där jag bl.a. organiserade och drev bilreparations-, snickare- och målare-verkstäder.

Jag hade tänkt skriva något om förhållandena i allmänhet under beredskapsåren men begränsar mig till att säga, att det var improvisationernas och förändringarnas tid. De första åren sa vi "när det blir normala tider igen", men efter hand förstod vi, att klockan inte kunde vridas tillbaka. När kriget var slut hade nästan allt förändrats och från det läget gick utvecklingen vidare.

./.. Vid mitt besök på Museet 1988-12-09 lämnade jag en kartong med militär utrustning enligt bifogade förteckning och beskrivning. Jag skall leta reda på några saker till, som jag kan överlämna vid senare tillfälle.

Med vänlig hälsning

Gren Stubert

Bilagor

— NAVY LOOK —

Sjömannen i modet

Av Peter von Busch

I och med att den brittiske konstnären F. Winterhalter 1846 hade avporträtterat prins Albert Edward, senare Edward VII av England i den uniform som bars av besättningen ombord på den kungliga yachten *Viktoria and Albert*, började sjömansdetaljer bli uppmärksammade i modet. De praktiska och funktionella kraven utifrån de fysiologiska behoven i barnkläderna fann man i sjömannens klädsel, som sedan mitten av 1800-talet blev modeplagg för gossar och flickor. Modet aktualiserades i övrigt vart 7—10 år. Den raka blusen och byxorna blev genom sin förenklade tillskränning ett lämpligt objekt även för industriell produktion.

Bussarongen, som inte var anpassad efter exakta eller individuella mått, var ett plagg att växa i och väl lämpad att gå i arv inom stora barnkullar i familjer och på institutioner.

Ända in i 40-talet var sjömansdräkten sydd av cheviot eller mollskinn, aktuell som bl.a. det självskrivna gåbortspaget för barn. Den senaste modevågen aktualiserar åter sjömansklädseln efter det att man hade "vägat till kort-kortmodet" våren och sommaren 1971.

De blå tygerna infärgade med indigo, som var tåliga i sol och saltvatten användes redan av bretonska sjömän på Caesars tid.

På mitten av 1700-talet blev klädseln för stridande enhetlig (på latin-uniform) för att man skulle kunna se skillnad på vän och fiende. Frankrike införde allmän uniformering som första land 1840. Då bars mörkblå matrosblus med en liten krage med tre vita ränder och långbyxa. Sverige var nästa land som lyckades uniformera sjöfolket 1848—50. Engelsmännen fick sin sjömansuniform 1857.

Uniformen användes nästan uteslutande vid högtidliga tillfällen i parad eller vid landgång, den slet man inte på. I arbetet använde man sina vanliga praktiska redan hårt slitna vardagskläder. Dana skriver i "Två år för om masten" — att det var aldrig tal om att ta på sig torra kläder — man tog de minst våta!

Det var England och Frankrike som ledande sjönationer, som satte upp normerna för klädseln. Av de naturfärgade och hårt slagna linnetygerna, bramsegelduken t.ex. sydde man gärna byxor och bussaronger att användas i det hårda arbetet. Bomullstygerna blev först mera allmänt kända i Europa på 1600-talet, när handeln på Indien och Kina stabiliserats. De ersatte linnetygerna, var billiga och behagliga att bära.

De allttjämt populära kadett-tygerna, blå-röd-blårvitrandiga, har använts i alla sjönationer från omkring 1750. Det stadiga, randiga bomullstyget har också använts inom armén till släpmondering (arbetsdräkt), och till

sjukhusuniformer fram till våra dagar. År 1845 klädde fartygschefen på HMS *Blazer* sin besättning i blåvitrandiga jackor. Härav namnet på cricketjackan som blivit namnet på en udda kavaj-blazer.

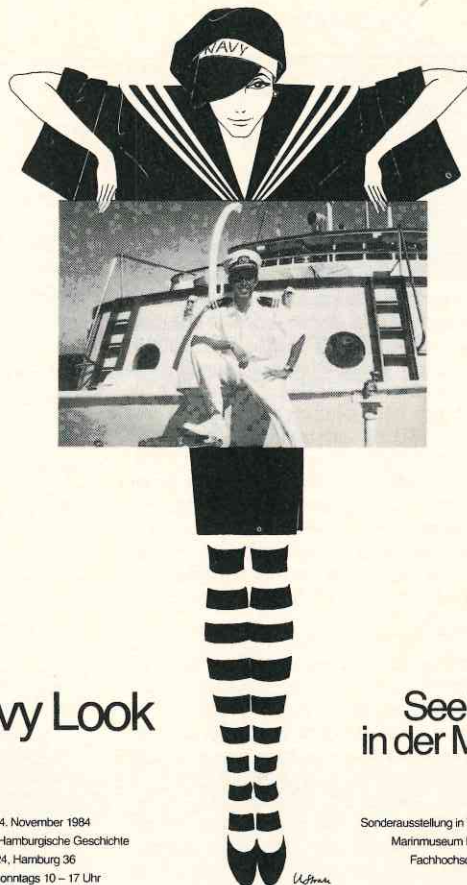
De yrkes- och gradbeteckningar vi möter idag går tillbaka på dem som skapades i slutet av förra århundradet för att man skulle veta vad specialister man hade framför sig — var det en maskinist, torpedhantverkare, officer eller vad? Ett fartyg kunde ha över 600 mans besättning! Alltsedan korstågens tid har vi använt knappar. Den västerländska dräkten har karakteriserats av knapphål medan den österländska inspirerat bl.a. kavalleriet till kulknäppningen — kulknappar — fasthållna av snörmakerier. För inte så länge sedan skulle man t.o.m. vara en husar i sängen och ha snörmakerier på pyjamasen. De praktiska sjökläderna har gärna hållits samman med häktor och sejsingar då man inte använde en liten pinne i knapphål. Under benämningen "Liverpool buttons" användes och används sådana i t.ex. dufflar. Danskarna införde förgyllda knappar med ankare 1775 och följdes av engelsmännen. Våra första ankarknappar

reglerades genom uniformsbestämmelserna år 1820.

Stickade yllemössor har under alla tider uppskattats av sjömän — de värmdes och satt bra, ofta hade de en tofs och kanten rullades upp. Tygmössor av baskertyp syddes av kläde — finare ylletyg — och blev förlaga till dagens matrosmössa — i det kalla vintervädret behövde öronen skyddas. Buntmager Werners "Helsingorske hue" som syddes första gången 1795 inhandlades till Vegaexpeditionen 1880 och är minst lika populär i dag bland sjömän i jordens alla kalla hörn som på Öresundstullens tid.

Hattarnas höjd har varierat liksom bredden på brättena. På 1700-talet bars den mjuka hatten med trekantigt uppslagna brätten för att på tidigt 1800-tal bli båtformad — kallad Bicorn (latin — två hörn). Vid särskilt högtidliga tillfällen kunde fartygschefen försköna uniformeringen med bemålade hattar eller breda imponerande skärp. På 1700-talets slut tog sjömännen som seglade på Ost- och Västindien med sig stråhattar som var behagliga att bära i värmen. Stråhatten bars i engelska marinen till 1922. Den segel- eller vaxduks-

22/1-87 bilaga 2... VM. 25764
 till sjömannens
 kostym.



Navy Look

Seeleute
 in der Mode

17. August – 4. November 1984
 Museum für Hamburgische Geschichte
 Holstenwall 24, Hamburg 36
 dienstags – sonntags 10 – 17 Uhr

Sonderausstellung in Verbindung mit
 Marinmuseum Karlskrona und
 Fachhochschule Hamburg

Affischen för utställningen "Navy Look-Seeleute in der Mode" på Museum für Hamburgische Geschichte med anledning av "the 5th International Congress of Maritime museums". Utställningen är producerad av författaren och museichefen Peter von Busch. Den visades på Marinmuseum i Karlskrona sommaren 1982. Materialet har sedan bearbetats för tyska besökare av de textilansvariga på Museum für Hamburgische Geschichte, Frau Dr Gisela Jaacks och Restaurator Frau Ursula Strate. Den sistnämnda har också gjort affischen.

Kihlberg-Rederierna AB

Boxy prt Canada
Coppelia Helsingfors 29
Donny prt Milwaukee
Fenix Harlingen 25
Fenja Köpenhamn 27
Fenris Östersjön
Giselle Sunderland 27
Kalmarsund prt Finland
Norrviken Luleå

Scanscot Freighters

Angele N Balboa/Cristobal 26—27 Newark 5—6/10
Asian Forest Cardiff 29/9—3/10 Liverpool 5—6
Atholl Forest Alexandria 20/9—5/10
Columbialand Sundsvall 28/9—6/10
Fengtien Hong Kong 1—5/10
Finntimber Klaipeda 12/9—8/10
Fort Calgary Cristobal/Balboa 4—5/10
Kanuka Forest Tokyo 21—29
Kung Hei St. John 29—30 Mobile 6—7/10
Lamma Forest södra Japan 11/10
Rimba Meranti Xingang 20/10
Rimba Ramin Portland 26—28 Vancouver 29/9—1/10
Salamis västra Canada 5/10
Taurus Norrköping 27—29 Kotka 30/9—4/10
Thuleland Kokkola 27/9—3/10

DONSÖ

Rederi AB Donsötank

Credo östersjöfart
Madzy prt Sardinien
Thuntank 5 Danmark

Tärntank Rederi AB

Tärnhav i nord- och östersjöfart
Tärnbris i nord- och östersjöfart
Tärnvind i nord- och östersjöfart
Tärnfors i nord- och östersjöfart
Tärntank i svensk och dansk kustfart
Lindvåg i dansk kustfart

Vingatank Rederi AB

Vingasjö nord- och östersjöfart
Vingavåg nord- och östersjöfart
Vinga Polaris nord- och östersjöfart
Vinga Star nord- och östersjöfart

GÄVLE

Nordship

Nord Transporter lastar Stugsund
Nordersand lastar Gunnes
Nordica prt Bremerhaven
Nordking lastar Karlshamn
Nordlandia prt Helsingborg
Nordqueen lastar Brahestad
Nordstar lastar Helsingborg
Nordwest prt Norrköping

HELSINGBORG

Gorthons Rederi AB

Alida Gorthon lastar Charleston
Ingrid Gorthon prt Tunadal
Ivan Gorthon prt Alexandria VA
Joh. Gorthon prt Holmsund
Lovisa Gorthon prt Haraholmen
Margit Gorthon prt Baie Comeau
Maria Gorthon prt Helsingfors
MoDo Gorthon prt Lysekil
Ragna Gorthon prt Kemi
Stig Gorthon lastar Sheerness
Tilia Gorthon prt Grangemouth

Thore Shipping AB

Canada Göteborg
Vernia i trafik Västindien
Vestria prt Ruisbruek

KALMAR

AB Bröderna Höglund

Bleking lastar Södertälje
Dinah lastar Strängnäs
Eastholm lastar Karlshamn
Eksund lastar Stockholm
Jannie lastar Nyköping
Kortina lastar Västerås
Pavona lastar Göteborg
Skanlill lastar Norrköping
Sydfart lastar Västervik

Tineland lastar Stockholm
Toveland lastar Stralsund
Tuvina lastar Esbjerg
Westlill lastar Antwerpen
Weststream lastar Sölvesborg
Östfart lastar Uppsala

KARLSTAD

Ahlmarks

Annika lastar Vänern
Aspen prt Norge
Barken lastar USA
Götaland lastar Holland
Hella prt Irland
Mangen lastar Vänern
Meteor lastar Tyskland
Norrländ lastar Holland
Rudolf Karstens prt England
Saturnus lastar Norge
Skagern lastar svenska ostkusten
Sommen lastar Tyskland
Sunnanhav lastar Belgien
Uden lastar Vänern
Visten lastar svenska ostkusten
Värmland II lastar Danmark

Rederi AB Margareta

Marga Äivenäs 28
Margareta Kristinehamn 28

LIDKÖPING

Thunbolagets Rederier

Torrlastredieriet

Alice prt Brevik
Alta Mar Falkenberg
Annika nordsjöfart
Black Sea östersjöfart
Contmar Östtyskland
Credo östersjöfart
Eos Stettin
Kari T Porsgrunn
Madzy prt Sardinien
Meonia medelhavstrafik
Mira Mar Otterbäcken
Nordanhav nord- och östersjöfart
Rania Stettin
Ranie Kristinehamn
Rany Bremen
Stellan Stralsund
Sunnanhav nordsjöfart
Thunbox 1 Weser
Thunbox 2 prt Vänern
Thunpall 1 Falkenberg
Vestanhav medelhavstrafik
Östanhav Köping

Tankredieriet

Leckö Hull
Lurö Lidköping
Naven Göteborg
Thuntank 1 prt Flushing
Thuntank 2 nord- och östersjöfart
Thuntank 3 dansk kustfart
Thuntank 5 Danmark
Thuntank 6 engelsk kustfart
Thuntank 7 prt Helsingborg
Thuntank 10 Finland

LYSEKIL

Dag Engström Rederi AB

Roada Sverige
Rodona Alexandria 30
Romira Rotterdam 27
Rovinga Gibraltar 24

NACKA

Rederi AB Sea-Link

Arctic Link prt USA
Atlantic Link prt Canada
Baltic Link prt England
Forest Link prt Sverige
Link Blyth tidsbefraktad
Link Erith tidsbefraktad
Nordic Link lastar England
Ocean Link lastar Finland
Unit Link lastar Sverige

NORRKÖPING

Nova-Line

Baltic Press lastar Sheerness
Baltic Print lastar Braviken

SKÄRHAMN

OT-Shipping

Ilse England
Isabell Kontinenten
Jolly Avorio Neapel 27—28
Jessica tidsbefraktad
Kaprifol tidsbefraktad
Lana Kontinenten/Skandinavien
Linné tidsbefraktad
Mariann Kontinenten/England
OT-Acid Skandinavien
OT-Marine Kontinenten/England
Otaru tidsbefraktad
Otelia Kontinenten
Stena Mariner tidsbefraktad
Stena Phosphorus prt Brasilien
Stena Sulphur mexicanska Golfen
Sofie prt Medelhavet
Sonja prt Indien
Zenit Clipper Piraeus 29—30 Limassol 2—3/10 Suezkanalen 4—5
Zenit Express Nordeuropa 2/10

AB Nordsjöfrakt

Anna Oden tidsbefraktad
Britta Oden tidsbefraktad
Eva Oden tidsbefraktad
Bergön lastar Ridham
Bremön lastar Gotland
Falkön lastar Oxelösund
Holmön lastar Mälaren
Nordön lastar Västerås
Toftön lastar Mälaren
Storön lastar Helsingborg

SUNDSVALL

SCA Shipping

Holmsund Rotterdam 1/10
Munksund London 1/10
Tunadal prt Hamburg 1/10

SÖLVESBORG

AB Sölvesborgs

Skeppsmäklari & Speditionskontor

Havsö lastar Helsingborg
Nogi lastar Karlshamn
Nova lastar Halmstad
Tanto tidsbefraktad
Tina lastar Karlshamn

VÄSTERÅS

Aros Line

Alita lastar Mälaren/ostkusten
Aros Freighter lastar/lastar England
Aros Trader lastar/lastar England
Arosandra lastar ostkusten
Arosette lastar Mälaren
Clarissa lastar Medelhavet
Corvette lastar ostkusten/Mälaren
Figaros lastar ostkusten
Heinrich Knüppel lastar England
Hove lastar Medelhavet
Lady Bos lastar England
Lubeca lastar Frankrike
Prince of Gotland lastar ostkusten
Sparos varv
Trabant lastar England

Pal-Line

Anund lastar Goole för Södertälje/Västerås/Norrköping
Birte lastar Gunnes
Ebe lastar la Curuna för Sundsvall
Jacob Becker lastar Södertälje/Västerås/Norrköping för Goole
Seevetal lastar Grangemouth för Hamburg

ÅHUS

Hast-Line

Boleslawiec lastar Kotka
Lill-Nina lastar Gävle
Osera prt Mostaganem
Red Stone prt Genua
Eugenie Cotton prt Palamos

ÖCKERÖ

Rederi AB Brevik

Brevik, Forsvik och Neptun i svensk kustfart samt i nord- och östersjöfart

(eng = att ta på sig ovanpå allt det andra) av nämnda tyg. Det var blåfärgat tjockt som linne men ludet invändigt. I slutet av 1800-talet syddes både i England och Amerika överallt — byxor, rika på fickor, med försättslucka som hölls uppe med hängslen. De blev mycket använda ombord, även hos oss, under benämningen kypertställ. För att skydda sig mot väta och vind smordes överdragskläderna av linne eller bomull med blanktjär, linolja eller motsvarande. Huvor och hattar behandlades bevisligen redan 1809 på samma sätt. Oljestället utestängde vätan men inne- slöt även kroppsfuktigheten, vilket medförde att man förr eller senare ändå blev våt. Oljestället kunde inte vikas ihop enär det alltid var kletigt — något som förvårades i värmen och tvärtom styvnade det i kylan. Det fick alltid förvaras hängande. Oljan ersattes senare med ett lager av gummi som dessvärre gärna sprack med våt påföljd. Nu har moderna plastmaterial ersatt de oljedränkta tygerna men den praktiska utformningen har behållits.

Oljestället hade en aromatisk lukt som blev karakteristisk för sjömannen. Redan 1582 används i engelskan tarbreeche (= tjärbyxa) och Jack Taar. Motsvarande möter vi i tyskan — Johann Theer och Theerjacke. Danskarna kallar en skeppare för tjaered admiral och vi talar om beckbyxa. Huvan med sitt speciella namn sydväst, finns hos alla sjönationer. Holländskan har zuidwester, engelskan southwester, tyskan Sudwester — men ingen-

stans står att finna när och hur den gav det skydd mot sydvästvinden som motiverade namnet.

Byxorna har under årens lopp växlat i längd. Franska revolutionens blus- och byxmode slog även hos sjöfolket. De engelska s.k. "baggy trousers" vars ben knöts under knäna var praktiska ombord och tillverkades av alla sorters tyger. De kallades också "slops" på engelska och det är dessa som fått ge namn åt "slopkistan — slabbkistan" som innehöll de klädspersedlar som skepparen hade till avsalu eller samlat ihop av tillvaragagna persedlar.

De långa byxorna slog igenom på slutet av 1700-talet och täckte skorna i början av 1800-talet. De var vida nertill och täckte stövelskaf- ten så att vattnet inte kunde rinna ner i dem. Man "kilade" byxorna med trämallar för att få riktig svaj på byxbenen.

Alla minns vi modet 1970 då modeskaparen föreskrev den svajiga breda byxvidden. Att de inte kunde vara praktiska till väders förstår vi alla — dels kunde de fastna i block m.m. och dels var de bra för vinden att få fäste i. Omkring 1750 blev "lemmabyxorna" klaff- byxorna på modet. Tidigare knäpptes de i gylfen. Detta mode blev till riksdagsfråga på 1930-talet — varvid gylfen segrade 1939. Först 1965 försvann "lemmabyxorna" i dansk marin. "The seven seas" kallar engels- männen sina långa byxor därför att de har sju pressveck på tvären — ett för varje hav som de befariet och varit härskare över! Modet med pressveckan måste föras tillbaka till bruket att rulla byxorna hårt för att få ner dem i sjösäck- en varvid lätt tvärpressveckan uppkom och då gärna accentuerades. De uppvisar som be- kant inga "normala" pressveck.

Fotbeklädnaden utgjordes alltsedan vikingatiden av stickade strumpor. Det tidiga 1600-talet uppvisar också fotlappar i sjökis- tan. Det är fyrkantiga ylledukar i vilka fötter- na sveptes och bitvis alltjämt svepes inom svenska försvaret. Under den varma årstiden arbetade man barbert ombord. Arbetet i rig- gen kunde vara besvärligt och känsligt för föt- terna varför man själv tillverkade skor i segel- duk. Våra smärting — gymnastiskor — är

en vidareutveckling av dessa, så även de syd- franska och spanska "espadrillos" — plat- tingskorna som i långa tider inhandlats av de sjöfarande till Medelhavet.

Sko- och stövelmodet var även det praktiskt betingat. Såväl lång- som kortskaftade sjöstövlar och lågskor i läder hörde till utrust- ningen ombord. De hala lädersulorna fick inte järnskos så att däckets sargades. På det ti- diga 1800-talet försågs träsulor med stövel- läder. "Träbonnar" kallades också kabosker och galoscher. På klipperskeppen var på 1850—60-talen s.k. "blüchers" moderna — uppkallade efter den prussiske fältmarskal- ken Blücher. Gummistövlar "rubberboots" kunde köpas i New York 1881 för 3 dollars och blev genom att de var vattentäta allmänt använda ombord. Läderskor med gummisu- lor började användas omkring 1900.

Vi står nu inför en uniformsreform. Den nuvarande sjömansklädseln kommer att änd- ras. Allting är underkastat utvecklingens lag- gar — kläderna i allra högsta grad. Intressant är att notera att sjömansdräkten alltid utveck- lats från arbets- till paradplagg.

Peter von Busch

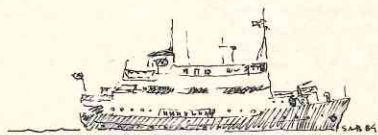
VARGJAKT

Fortsätter från sidan 23
inklarering skett vid någon tullstation. Allt var i bedövningens och utrotningens tjänst. Säkerhetsföreskrifterna vore icke av denna världen! Överträffas möjligen av dagens astronauter. Så gott som allting i dubbla exem- plar. Kontrollklockor från maskinrummet till styrhytten var obligatoriska. Livlinor, liv- bojar och räddningsmateriel, utan namn och gräns. Vi behandlades som själlösa varelser i saknad av initiativ och självbevarelsedrift. Hemska betyg kunde man läsa i Allm. Sjöak- lagarens berättelser.

Aldrig glömmar jag den gode och förtvivla- de vänerskepparns förtvivlade rop, då han skulle påtvingas en slags asbestdräkt, då han skulle smörja sin trettiofem hästars kraftpa- ket: Jag får inte lov att drunkna, ej heller bli innebränd, men jag får så gärna svälta ihjäl. Så kvad den gamle innan han föll för ett väl- riktat bedövningsskott, på sin egen ägandes stolta, vita skuta. Bildligt talat.

"Martin på Näset"

LITEN KRYSSNINGSBÅT



Norska "Brand VII" från Kopervik gjorde i maj en kort visit vid Stenpiren i Göteborg. Hon byggdes som "Kvinnherad" i Bergen redan 1950 och ser ut att ha ett förlutet som "rutebåt".

Teckning & text: Sven-Anders Boman

CANADA: Fr o m den 1 oktober byter the Canada Line namn till Canada Maritime. Agent i Sverige är Aseco.

"The time has come, the Walrus said, to talk of many things . . ."



Kring kajutlampan

En bärgning i Östersjön

1944 var jag chef på HMS Vaktaren. Gruppchef för de två vedettbåtarna var kapte- nen i reserven Lövdahl, som hade systerbå- ten Jägaren. Vi var avdelade att varannan dag spana i farvattnet mellan Gotland och Baltis- ka kusten. Om möjligt skulle vi hålla oss på 20 n.m. avstånd från kusten. Vår uppgift var att rapportera tyska trupptransporter på väg mot Åland. Vi var de enda fartyg, som fick röra oss utanför tremilsgränsen. Detta var en öns- kekommandering eftersom vi kunde komma loss från de tråkiga farvattnen inomskärs och basen i Hårsfjärden. Det hände mycket i des- sa farvatten ost om Gotland och vi var de enda officerare av så låg grad som kallades till Che- fens för Kustflottan sammanträden, som ägde rum en gång i veckan. Trots att man bara var en löjtnant bland alla fina kommandörer och kommandörkaptenerna kände man sig inte som en katt bland hermeliner. Man kunde be- rätta om möte med tyska utbåtsdivisioner, kryssare och jagardivisioner. Tyskarna hade nuvarande Gdynia, dåvarande Gotehaven, som utbildningshamn, i första hand för ubå- tar. Minor och även torpeder kunde man träffa på och oskadliggöra — men det hade också börjat dyka upp båtar med flyktingar. Det är en sådan bärgning som jag nu tänkte beskriva.

Magnetminan hade gjort sitt intåg och far- tygen hade börjat förses med primitiva av- magnetiserings slingor. Det var vanliga ka- blar, matade med låg spänning, som man pro- visoriskt hade satt fast runt fartyget. Vad man inte hade tänkt på var att undersöka vilken in- verkan slingorna hade på vår magnetkom- pass. En tidig morgon upptäckte utkiken vid förliga kanonen en roddbåt som rodde allt vad de kunde ombord — ifrån oss. Tjockan tillät bara sikt på cirka 150 meter, men jag styrde upp mot båten, som då såg ut att kasta vissa saker överbord. Jag förstod då att det måste vara flyktingar, som försökte komma undan oss. De kunde ju inte se våra vita neu- tralitetstecken eller vår flagga i aktern. De tog oss säkert för en ryss eller en tysk båt. Jag gi- rade då 90 grader babord och när de fick se den svenska flaggan, stoppade de upp och vif- tade med armarna. Vi kunde då se en liten roddbåt överfull med vad som föreföll ung- domar. Jag styrde upp mot roddbåten försik- tigt och kom långs sidan av den. Eftersom sjön gick ganska hög hade vi vissa besvär med att få dem ombord. Jag vill minnas att ett par av dem föll i vattnet. Slutligen var alla om- bord 16 stycken och i säkerhet. Vad som för- vånade oss var att de överhuvudtaget hade kunnat rymmas i båten. De hade också länsat hela tiden eftersom båten läckte som ett säll.

Det som de hade kastat i sjön var jaktgevär ef- tersom de inte ville bli ertappade med skjutva- pen ombord för att de hade hört att det skulle betyda livsfara om det upptäckande fartyget var ryskt. Tjockan hade under tiden lättat och jag upptäckte då tornspiror på avstånd och kunde se att vi då var cirka 6' från Windau. Jag fick då bråttom att avsluta bärgningen och frågade dem om de ville ha båten med sig. De svarade jakande och vi gjorde då ett för- sök att hissa upp den gamla båten i vår enda, för jollen avsedda därpå, då med hemort Lysekil och namnet Linda. Det blev ånyo hemortsbyte för Linda, som omtackats till galeas, och fick nu med namnet Malin hem- vist i Stockholm. Innan hon 1936 blev försald till Västervik, hade hon under sin Stock- holmstid haft flera ägare. Efter några år för Red AB Spårö i Västervik kom hon till Lidkö- ping och Helge Källsson.

1946 fick fartyget, som under tiden nam- nats till Borgö, byta hemort till Alsvik och Carl Andersson som redare, men här stanna- de hon endast några månader tills hon kom till Gustav Wikström i Ulebergshamn. I mars 1948 gick Borgö i tät tjocka på ett undervattensgrund vid Tromsö, med last av trämassa. Fartyget som lastade 195 dw fick slagsida och sjönk, och blev avfört som total- förlust.

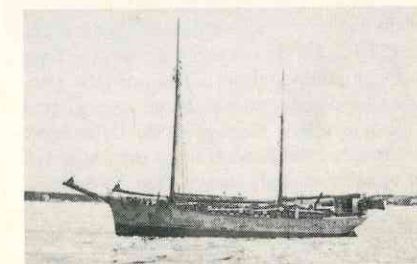
Hon byggdes 1914 i Svendborg, i ek och furu på kravel och fick som tremastskonert nam- net Elisabeth Eff. 1927 såldes hon som råseg- lare till ett p.r. i Skillinge med Henrik Måns- son som redare. Namnades till Elisabeth, och erhöll sedan maskin. Carl Andersson i Alsvik blev hennes ägare 1945, men sålde henne året därpå till O.L. Laurell i Oskarshamn. 1947 under sydvästlig storm grundstötte hon i sep- tember på sydspetsen av Bornholm, med last av salt. Fartyget blev vattenfylt och totalfö- rliste. Hon lastade 340 dw.

K.E.H.

många bevis på den oändliga tacksamhet, som de flyende visade när de stod säkra på den gotländska marken. Ett vanligt sätt att visa försynen sin tacksamhet var att knäppa sina händer och böja sitt huvud eller tafatt klappa om den räddare som stod närmast.

John Rumenius

Skutbilder

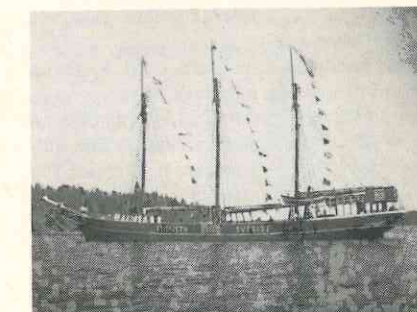


"Borgö"

Vid Kockums Mek. Verkstad, Malmö byg- ges år 1896 en skonert, som namnades till Aera. med G.H. Witt i Helsingborg som reda- re. Särдал blev hennes hemort 1923 och två år senare Marstrand. S.å. avfördes hon ur far- tygsregistret (p.g.a. brandskador), men blev åter inregistrerad året därpå, då med hemort Lysekil och namnet Linda. Det blev ånyo hemortsbyte för Linda, som omtackats till galeas, och fick nu med namnet Malin hem- vist i Stockholm. Innan hon 1936 blev försald till Västervik, hade hon under sin Stock- holmstid haft flera ägare. Efter några år för Red AB Spårö i Västervik kom hon till Lidkö- ping och Helge Källsson.

1946 fick fartyget, som under tiden nam- nats till Borgö, byta hemort till Alsvik och Carl Andersson som redare, men här stanna- de hon endast några månader tills hon kom till Gustav Wikström i Ulebergshamn.

I mars 1948 gick Borgö i tät tjocka på ett undervattensgrund vid Tromsö, med last av trämassa. Fartyget som lastade 195 dw fick slagsida och sjönk, och blev avfört som total- förlust.



"Elisabeth"

Hon byggdes 1914 i Svendborg, i ek och furu på kravel och fick som tremastskonert nam- net Elisabeth Eff. 1927 såldes hon som råseg- lare till ett p.r. i Skillinge med Henrik Måns- son som redare. Namnades till Elisabeth, och erhöll sedan maskin. Carl Andersson i Alsvik blev hennes ägare 1945, men sålde henne året därpå till O.L. Laurell i Oskarshamn. 1947 under sydvästlig storm grundstötte hon i sep- tember på sydspetsen av Bornholm, med last av salt. Fartyget blev vattenfylt och totalfö- rliste. Hon lastade 340 dw.

K.E.H.

TRUCKAR

- SÄLJER
- BYTER
- UTHYR
- REN. GAFFEL-TRUCKAR

L. SPARRMAN

RENT AKTIEBOLAG
Tel 019/14 95 00 ix 73597

MARINAD AB

Nybildad västsvensk pool av sjöfartskonserter ger experthjälp i alla frågor exempelvis: finansiering, kalkylsystem, kontraktsteckning, skatteproblem, poolavtal, partrederiavtal, företagsetablering, investeringsförmedling, bareboat/leasingavtal, sjöfartsstöd, försäk- ringsupphandling, ansökningsärenden, certepartivister, skattefall, forskning marknads- föring, utlandskontakter, myndighetskontakter, vidareutbildning i grupp eller enskilt, rek- lam, PR, dataprogram, personaljuridik, teknisk inspektion, management av fartyg i såväl närfart som world wide, projektbedömning.

Ring B.G. Nilson på MARINAD AB telefon 031/28 45 46 eller Västsvenska Handelskam- maren 031/17 76 60 och berätta vad ni vill ha hjälp med så slussar han er till rätt MARINAD- konsult.

Från mitten av oktober har MARINAD AB eget citykontor:
MARINAD AB, Västra Hamngatan 21, 411 17 GÖTEBORG.
Tel. 031/10 17 90, Teletex 8205270 = MARAD

Civiling. Sven Stubert

Rönneholmsvägen 74 A
217 41 MALMÖ
Tfn 040-673 41

Karlstad 1984-04-06

Värmlands Museum
KARLSTAD

Attention: Fru Ingvor Moberg

Bröllopskläder

Till Värmlands Museum överlämnas härmed en brudklänning, en annandagsklänning och ett fotografi, som alla tillhört fru Ester Stubert. Båda klänningarna är i ursprungligt skick, men annandagsklänningen har använts flera gånger.

Arvika Västra Pastorat (tidigare Arvika landsförsamling) har i sin "lysnings- och vigselbok" antecknat, att Ester Johansson från Myrom och Gunnar Stubert från Klässbol vigdes 20 oktober 1909 i Karlstads stadsförsamling (numera Karlstads domkyrkoförsamling) av pastoratsadjunkt Claes Jacobsson.

Ester Stubert föddes 1884-04-06 i Nedstuga i Mötterud, där familjen bodde ett par år. Sedan växte hon upp i Nygård i Myrom, som hör till Bålgård. Hon gick i skola i Dottevik och i Algården - allt i Arvika Västra Pastorat. Efter giftermålet bodde hon först i Klässbol, senare i Stockholm och slutligen på Södra Haltersbol i Stavnäs. Hon dog 1967-08-13 i Stavnäs församling.

Gunnar Stubert f. Johansson föddes 1881-06-21 på Boa (brukshandeln) i Klässbol. Han växte upp på Boa och i Östuga i Södra Klässbol samt på Södra Haltersbol - allt i Stavnäs församling. Han gick i skola i Karsbol och folkhögskola i Molkom. Anställd som kontorist hos fabrikör Carl Johan Wennerstrand på Stavnäs Ullspinneri körde han emellanåt "sockenresor" med häst fram till 1910 och sålde filter på Nysäters marknad. Samtidigt var han delägare i snickerifabrik, tjärbränneri, accidenstryckeri m m i Klässbol. Halva livet tillbringade han i Stockholm som direktör för AB Nordiska Varuhuset, som även hustrun ägnade mycken tid. Slutligen återvände de båda till Södra Haltersbol. Han dog 1963-11-07 i Stavnäs församling.

Fotografiet har tagits hos Arvid Kjerling i Karlstad på bröllopdagen.
Brudparet:

Ester Stubert, se ovan
Gunnar Stubert, " "

Övriga deltagare från vänster:

Hanna Johansson, född 1891-02-26 i Myrom
?

Anna Nilsson	1887-08-10	Stavnäs
Einar Nilsson	1880-11-17	Stavnäs
Elin Johansson	1886-02-23	Myrom

Det ovan nämnda överlämnas till museet av Ester och Gunnar Stuberts barn:
Överstelöjtnant Arne Stubert, Södra Haltersbol
Civilingenjör Sven Stubert Malmö
Tandläkare Greta Hallström Trelleborg

Med vänliga hälsningar från oss alla tre

Sven Stubert