

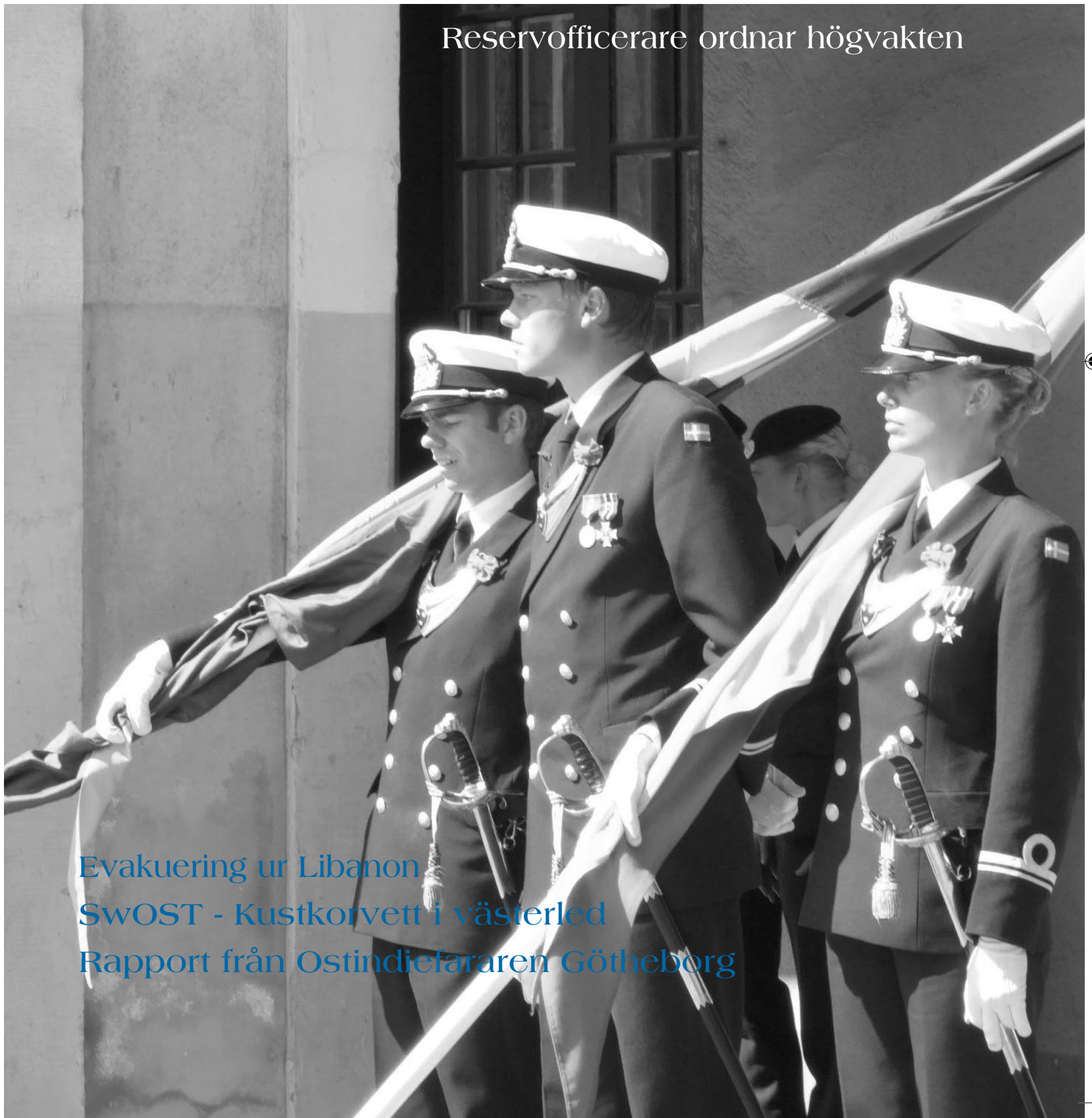


SFRO NYTT

SVENSKA FLOTTANS RESERVOFFICERSFÖRBUND

September 2006

Reservofficerare ordnar högvakten



Evakuering ur Libanon
SwOST - Kustkorvett i västerled
Rapport från Ostindiefararen Götheborg

SFRO-NYTT

Organ för Svenska Flottans Reservofficersförbund. Tidningen distribueras till samtliga medlemmar i SFRO.

Manus mottages tacksamt. Redaktionen förbehåller sig dock rätten att redigera och förkorta inkommet material. Återgivande av publiceras material medges med angivande av källan.

Ansvarig utgivare:

Olof Hermansson
tel: 070-399 50 35
e-post: olof.hermansson@sfro.se

Utgivning: 4 nr per år

Redaktör:

Anne Larsson
e-post: sfronytt@sfro.se

SFRO kansli:

Anne Larsson, kanslichef
tel: 08-661 86 45
fax: 08-791 79 66
e-post: kansli@sfro.se

Postadress:

Box 5417
114 84 Stockholm

Besöksadress:

Östhammarsgatan 70, 1 tr.
(Besök enl. ö.k.)

Hemsida: www.sfro.se

Glöm ej att adressändra till kansliet.

Produktion:

Agneta Edhagen Original

Adressändring!

Du vet väl att det är så praktiskt att du bara behöver adressändra till SFRO förbundskansli oavsett om det gäller SFRO, SROF eller en krets. På förbundskansliet finns förbundets register ur vilket adresser tas till alla aktiviteter som har samröre med reservofficersförbunden.

Och **glöm inte** att adressändra när du flyttar, byter e-postadress, mobiltelefon eller arbete!

När du lämnar material till SFRO-Nytt**Text:**

- * I Word eller monterad i e-mail
- * Texten skall vara färdig för tryck!
- * Ca 4 000 tecken i 12 pkt (ca 1,5 A4) motsvarar ungefär 1 helsida exklusive bilder
- * Glöm ej att uppge artikelförfattare

Bilder:

- * Originalbilder
- * Pappersbilder alternativt digitala bilder med högsta upplösning i jpeg, tif eller gif
- * Klistra aldrig in bilder i texten!
- * Glöm ej att uppge fotograf och vid tveksamheter, vem/vad bilden föreställer och i vilket sammanhang den är tagen
- * Ange om Du vill ha text/bilder i retur
- * Försök leverera bilder och text samtidigt

Respektera manusstopp!**Annonspriser SFRO-Nytt 2006**

	Svart/vitt	4-färg
Helsida	2000 kr	3500 kr
Halvsida	1100 kr	1600 kr
1/4 sida	600 kr	900 kr
1/8 sida	350 kr	500 kr

Rabatt vid beställning av 4 nummer hel eller halvsida: 10 %
Rabatt för medlemmar: 30 % på ordinarie pris på hel och halvsida.

Omslag: Fk Johannes Johansson, Lt Christian Schmidt och Lt Evelina Hedskog väntar på "entré" i Högvaktflygeln vid Stockholms slott.

In Memoriam

**Birger Arvas
Bengt Bergljung
Gunnar Ericsson
Carl-Erik Hagerling
Rolf Nording**

har lämnat oss.

Svenska Flottans
Reservofficersförbund
hedrar deras minne.

**Manusstopp
15 november 2006**

Titta gärna in på www.sfro.se.

Dela med dig av din kunskap



FOTO: ANNE LARSSON

"Tittar man på hur marina frågor behandlas i medierna finns det anledning att bli riktigt nedslagen. Vid de fåtal tillfällen de över huvud taget förekommer, präglas ofta inläggerna av bristande intresse för – och inte sällan okunnighet om – sjöförsvaret."

När detta skrivs har vi bara ett par dagar kvar till riksdagsvalet. Den säkerhetspolitiska debatten lyser med sin frånvaro. Det är inte unikt för valrörelsen – vi har fått vänja oss vid att försvarsfrågorna sällan står i centrum för den allmänna debatten. Är inte detta underligt med tanke på att en av de största posterna i statsbudgeten avser det militära försvaret?

Tittar man på hur marina frågor behandlas i medierna finns det anledning att bli riktigt nedslagen. Vid de fåtal tillfällen de över huvud taget förekommer, präglas ofta inläggerna av bristande intresse för – och inte sällan okunnighet om – sjöförsvaret. Ett intressant exempel är den svenska korvettstyrkan som nästan uteslutande omskrivs i sammanhang som handlar om huruvida andra förbandstyper istället skulle kunna skickas till Libanon.

Till viss del kan detta förklaras med att marinen utgör en mindre del av Försvarsmakten och att det därför – i en samhällsdebatt där säkerhetspolitik står långt ner på dagordningen – är svårt att nå ut med budskap som handlar om sjömilitära spörsmål. Jag tror dock att problemet är djupare än så. Det handlar om ett utbredd ointresse för maritima frågor.

Sverige är beroende av ett antal faktorer som är kopplade till vårt geografiska läge med 3 200 kilometer kust. Som exempel kan nämnas en god havsmiljö, att handelssjöfarten fungerar, en stabil utveckling i hela Östersjöregionen och att vi kan hävda svensk ekonomisk zon. Dessa frågor förtjänar betydligt större uppmärksamhet än idag. Många svenskar blir förvånade när man nämner att omkring 90 % av den svenska utrikeshandeln går på köl. Viktiga svenska basnäringar som gruvindustrin, stålverken och skogsbruket är helt beroende av att det finns en fungerande handelssjöfart. Hamnar och farleder är en del av den infrastruktur som måste hållas intakt för att utrikeshandeln ska fungera. *Vi vet* att sjömätning, isbrytning och sjöförsvaret är några viktiga komponenter i detta sammanhang men hur stor del av det svenska folket äger kunskap om hur detta hänger ihop?

Intresset för vårt marina kulturarv är också varierande. När en bärgning av regalskeppet *Vasa* diskuterades på 1950-talet Eskola och våra folkvalda riksdagspolitiker ha ställt frågan "Vem skulle vilja betala för att se på ett gammalt vrak?" Idag är det nog ingen som ifrågasätter just *Vasas* ställning som en omistlig del av vårt marina kulturarv. Citatet är ändå intressant, eftersom den speglar en attityd som knappast skulle finna sin motsvarighet i en diskussion om det allmännas stöd till bevarandet av en fornlämning på land.

Det är en viktig uppgift för Svenska Flottans Reservofficersförbund att på olika sätt verka för en bredare maritim förståelse. Förbundets kretsar har sedan många år en verksamhet som bidrar till ökad insikt om Sveriges sjöfart och sjöförsvaret. Förbundet driver självklart dessa frågor i kontakter med Försvarsmakten. I det sammanhanget är det viktigt att verka för en djupare marin insikt inom armén och flygvapnet. En långsiktig insats i den riktningen skulle kunna vara att låta officersutbildningens skonertperiod omfatta alla Försvarsmaktens kadetter.

Vi har också som enskilda individer möjlighet att informera och påverka vår omgivning. Jag vill därför uppmana alla marinens reservofficerare att delta i den säkerhetspolitiska debatten och att aktivt sprida kunskap om maritima frågor!

MIKAEL BRÄNNVALL



förbundet





förbundet





högvakt



Träning på Muskö.

Flottan vaktar kungens slott

Under två veckor i augusti bestred 45:e Högvaktskompaniet högvakt. Sjömän och officerare ur 3:e och 4:e sjöstridsflottiljerna gick då högvakt vid såväl Kungliga slottet som Drottningholms slott. Befälet, under ledning av kapten Girion Blomdahl bestod av totalt 13 officerare, varav 11 reservofficerare. Vi var uppdelade i tre vaktstyrkor; två styrkor på Drottningholm, vilka gick en veckas vakt vardera, samt en styrka på Kungliga slottet som gick två helgvakter.

Redan i juni påbörjade vi förberedelserna inför det stundande uppdraget, med en veckas intensiv utbildning i allt från pistolskytte och skyddsvaktsföreskrifter till högvaktsrutiner. Det var en givande vecka, och vi var alla mycket glada över att äntligen ha fått hoppa i uniformen igen. Därefter följde lite ledighet innan det var dags att ta emot de värnpliktiga på Muskö för att påbörja en intensiv period av träning. Det blev långa och varma dagar i exercisens tecken. Med en Volvo V70 som tillförordnad musikkår sågs sjömän marschera runt på Muskö dagarna i ända till de ljuva tonerna av *Flottans Defilieringsmarsch* dånande ur bilstereon. Men då man bestrider högvakt räcker det minsann inte att bara kunna gå och stå rätt, nej, man ska även ha koll på sabelföring, flaggföring och sist men inte minst uniformen.

Sista repet

Tillslut var dock detaljerna slipade och efter en sista nattmangling på hamn-



Vaktstyrkan vid Kungliga Slottet. Längst fram syns fk Martin Bengtson, lt Christian Schmidt, kn Girion Blomdahl och lt Evelina Hedskog.

plan var det så dags för Amiralrepetition. "Amrepet" gick mycket bra, och som en avslutning på förberedelseperioden hölls en skeppsafton vid Älvsnabbenmonumentet. Det blev en trevlig, om än något regnig, tillställning med såväl tipspromenad och grillning som Korum.

Upp till bevis

Så kom då dagen H. Solen strålade på Huvudstaden där turister och Stockholmare trängdes längsmed gatorna för att se blåkragarna marschera genom staden ackompanjerade av Sjövärnsskårens musikkår. Vaktavlösningarna på de båda slotten skedde med glans och nu tog själva vakttjänsten vid. Dygnet runt varvades skyddsvaktstjänst med ceremoniella postavlösningar där de värnpliktiga skötte sin uppgift på ett mycket förtjänstfullt sätt. Vår högvaktsperiod förflöt utan större incidenter, och var både rolig och lärorik. Jag tror jag talar för alla när jag säger att vi var mycket nöjda med sommarens tjänstgöring, då vi åt den traditionella smörgåstårtan efter att ha lämnat av till nästa högvaktsstyrka.

EVELINA HEDSKOG
TEXT OCH FOTO



Ostindiefararen Götheborg: Till Kina på 1700-talsvis

Mellan den 2 oktober 2005 och den 18 juli 2006 färdades ostindiefararen Götheborg mellan sin hemmahamn i Göteborg och Canton i Kina. Det är ett otroligt företag som tillslut gick att genomföra, mycket tack vare människor som lade ner ett enormt engagemang och arbete för att nå dit.



Själv gjorde jag inte mycket mer än att segla ombord under en etapp, nämligen mellan Cadiz, Spanien och Recife, Brasilien.

Mitt första möte med *Götheborg* kom vid sjösättningen i Göteborg, nationaldagen 2003, då fick jag från *HMS Glädan* följa en stor klumpig badbalja glida ner i vattnet för att utan master, rigg och elegans bogseras till kaj för fortsatt arbete.

Byggt med gamla metoder

Då hade jag följt arbetet med ostindiefararen en del och redan hunnit söka en jungmanstjänst ombord. Jag blev imponerad av idén att bygga en fullskalemodell efter, den sedan 1745 förlista, ostindiefararen. Arbetet hade då hållit på länge, redan 1995 sträcktes kölen och arbetet tog fart för att göra något häpnadsväckande. Fartyget har i möjligaste mån byggts med tidens (1700-tal) verktyg och metoder, vilket har bidragit till den långa byggnadstiden. Sökande efter dokument som beskriver riggkonstruktionen och liknande har även det varit ett stort projekt och där har man haft hjälp av flottans gamla regelverk för skeppsbyggnad och rigg-

dimensionering. Det hela startade egentligen 1986 då dykningar på vraket resulterade i en galen idé. Då var det nog många som skratade åt tanken. Nu, med facit i hand, är nog fler än jag imponerade.

Gott om utrymme under däck

När jag fick se fartyget "klart", en sen kväll i

Cadiz blev jag betydligt mer hänförd än vid mitt första möte. Det är en storslagen fullriggare till skepp, stor och pampig, och med en imponerande rigg i både höjd och antal kablar. Ombord hade jag fått höra att det var väldigt trångt, jag fick tydliga instruktioner för hur mycket man kunde ha med sig och vilket minimalt stuvningsutrymme det fanns ombord. Van vid trånga utrymmen samt att lyda de instruktioner jag får, hade jag endast det absolut nödvändigaste. Redan på flyget förstod jag att min minimala ryggsäck var den enda minimala väskan, många hade resväskor av plastmaterial. Väl ombord visade det sig dessutom att det fanns gott om plats och möjlighet att stuva undan. Själv fyllde jag inte mitt bingfack till hälften.

Behaglig tillvaro

Det var många förutfattade meningar jag hade inför resan, och det var ganska snabbt jag insåg att verkligheten var annorlunda. Jag har seglat skutor i Sverige och Norden under många somrar, och upplägget är egentligen snarlikt såväl militärt som civilt – hårt arbete och lite sömn. Ombord *Götheborg* var det

annorlunda, ett trevaktssystem kombinerat med en gnutta tur gjorde mina arbetstider endast sträckte sig till åtta timmar om dagen, av vilka fyra var fritörn och fyra i vaktjänst. Turen låg i de fasta tiderna åtta till tolv. Allt detta ledde till att jag fick mycket tid till att snickra. Att skeppet inte var klart nämnde jag tidigare (dessa skepp blir väl egentligen aldrig klara) och mycket tid lades ner på underhåll och förbättringar. Utbildningsmöjligheter fanns om man visade framfötterna och jag lärde mig mycket om segling av råsegel och snickeriarbeten. Tyvärr syntes det dock ganska tidigt att detta inte var ett skolskepp utan en expedition. Vi jungmän var snarare billig arbetskraft och målet var att segla skeppet från A till B, inte den drillning man annars är van vid. Alla tog död på sin tid genom olika projekt, vissa arbetade mycket, andra mindre. Vissa sträckläste böcker och vissa sov. Men hur kul är det att inte göra någonting under de 32 dagar det tog att segla över Atlanten?

Besättning med skiftande erfarenhet

En annan aspekt som jag tidigt fann annorlunda var ordningen. Här var skansarna fyllda med allas tillhörigheter. Det var en lätt omställning som man fick vänja sig vid, mina försök till ordningsman var ganska lönlösa och ganska snabbt lät jag det bero.

De jungmän som seglade var en brokig men härlig skara människor, dokusåpafarhågorna upplevdes som tur var inte. Däremot var det oerhört motiverande och inspirerande att se att så många människor med så få likheter jobbade så bra ihop. Det var medvetet blandat i åldrar och seglingserfarenhet, modigast var väl den 45-åriga kvinnan som aldrig hade satt sin fot på en segelbåt. Hennes debut var väl ganska imponerande med 3100 sjömil och ett världshav tillryggalagda. Vi var ungefär 50 jungmän

Fortsättning sidan



kretsarna





kretsarna









STOCKHOLM



Besök Dramaten med Stockholmskretsen !

Den 31 oktober klockan 19.00 ger Kungliga Dramatiska Teatern *John Gabriel Borkman* av Henrik Ibsen. I rollerna ses Jan Malmström, Marie Göranzon och Agneta Ekman mfl. Uppsättningen har rönt stor uppskattning.

Stockholmskretsen har reserverat de bästa platserna och därtill bokat en guidad visning. Medlem med eller utan gäst välkomnas.
OBS: Begränsat antal platser!

Anmälan absolut senast 11 oktober till kansliet.
Kostnad: 100 kr/person

Styrelsen för Stockholmskretsen

Stockholmskretsens höstprogram

Oktober:

* Pansarskeppsafton

November:

* Filmvisning i samarbete med AMF

/Styrelsen för Stockholmskretsen

Håll utkik på hemsidan: www.sfro.se

Fortsättning från sidan 7.

ombord, utav de 75 besättningsmännen. De övriga var förutom nyckelbesättningen, (där en örlogskapten i reserven var intendent och två flotta fänrikar var utmärkta kockar) också forskare, journalister och gäster.

Känsla av historiens vingslag

Resan var trots de små brister jag nämnt en helt otrolig upplevelse då jag fick en känsla av historia i allt jag gjorde. Vi fick uppleva stiltjebälten som det tog flera dagar att driva ur, squals (kraftiga regnbyar) som på femton minuter ändrade lugn segling med fulla ställ, till revad stormsegling. Helt enkelt var det en reviderad form av dåtidens verklighet. Och framförallt

fick jag vara en väldigt liten del av något kolossalt stort.

Nu är fartyget i Kina och skall efter varvsvistelse och ett intensivt firande åter bege sig hem till Sverige i slutet av året. Förhoppningsvis kommer skeppet hem ordentligt denna gång och inte faller på målnöret som år 1745, då en gryna utanför Älvsborgs fästning satte stopp för den då så lukrativa resan. **RICKARD HELLMAN
LÖJTNANT OCH JUNGMAN**

För uppdaterad läsning se www.soic.se

MALMÖ

Med galeasen Helene till Flakfortet

Helene byggdes som skonare i Ystad 1916. Då hade danska Flakfortet mitt i Öresund just färdigställt och inlemmats i den mäktiga ring av försvarsanläggningar som byggdes runt Köpenhamn. Helene har under åren genomgått en del förändringar vilket även gäller Flakfortet, men frågan är om inte Helene är bäst bevarad i sitt ursprungliga skick.

Malmökretsen mönstrade ånyo på *Helene* för en seglats över Öresund för att erövra världens på sin tid största konstgjorda ö. Den började byggas 1910 på fem meters djup norr om Saltholm, som en omfattande kaser- och fästningsanläggning med som mest 550 mans bemanning. Den är en

Helene - SFRO-M:s övningsfatyg

Helenes skeppare, styrelsemedlemmen i Malmökretsen,

Lennart Lindgren tog emot oss vid f.d. Smörkontrollen i Malmö hamn. Vi gav oss snabbt iväg för att slippa de dånande fläktarna på Lübeckfärjan som låg strax intill. Lennart berättade om *Helene* på vägen ut. Hon byggdes från början som ren seglare men "borrades" efter några år och utrustas med en Avance motor om 20 hkr. Efter ett rigghaveri i svår storm 1943, tacklade man om *Helene* från skonare till galeas. Hon gick i fraktfart fram till mitten av 60-talet.

Helene kom sedan att segla som skolfartyg och framförallt som teaterskepp med Byteatern från Kalmar. Anders Lönn renoverade och vårdade henne i 29 år. Bland annat återställde han hennes språng samt gav henne en ny rigg med totalt åtta segel varav fyra försegel. Hon fick ny maskin 1981 - en Volvo Penta TMD 100 om 195 hkr. 1996 såldes *Helene* till Grebbestad, för att 2000 köpas av Ystads Segelfartygsförening och därmed återbördas till sin ursprungsort. Vi i SFRO Syd har det stora nöjet att regelbundet få "rekvirera" henne för att underhålla våra kunskaper i navigation, sjömanskap och utländska flottbesök. Danmark ingår i vårt bevakningsområde.

Flakfortet lättintagligt

Vi satte kurs nordväst direkt på Flakfortet. Inga varningsskott hördes, så vi gick in i hamnen, förtöjde och rusade iland utan att möta något motstånd. Ön



Helene förtöjd vid Flakfortet.

visade sig vara övergiven av de danska styrkorna redan 1968. Fram till 1975 låg ön öde och då försvann allt säljbart, ja, till och med granitblock rövades bort. En grupp privatpersoner och segelklubbar började en tung kamp för att återställa ön. För några år sedan köptes ön av en svensk (!) som fortsatt renoveringen och lockar nu både danskt och svenskt näringsliv med erbjudande om konferenser och upplevelser. Även båtfolk och vanliga turister är välkomna till den spännan-



Segelhalning.

23 m hög sandö omgiven av en ringformad vågbrytare som ger en ypperlig hamn. Själva fortet är byggt av betong med en mäktig granitfasad mot hamninloppet i söder. I underjorden löper kilometerlånga gångar som det är mycket spännande att smyga runt i.

Bestyckningen har varierat under årens lopp alltifrån de ursprungliga långsamma 28 cm kanonerna till ett modernare och lättare artilleri, riktat så att man hade kontroll över Öresund från Hven i norr, Malmö(!) i öster och Drogden i söder. Under andra världskriget besatte tyskarna fortet och dom lär ha glömt en soldat när de drog sig tillbaka. Han hette Helmuth och spökar nu i de mörka gångarna.



Författaren till rors.

de ön med sin högklassiga restaurang, lilla butik och ett vandrarhem inrett i de gamla förläggningarna. Turbåt går från Nyhavn.

Vårt uppdrag ansågs härmed slutfört så vi intog en lång lunch, hissade segel och gav oss tillbaka till Malmö i den tilltagande sydvästan, som gav oss god fart hemåt. Mätta på trevliga minnen, delikat mat och rikligt med dryck mönstrade vi av efter en snygg tilläggning.

LARS R CARLSTEDT

Aktuellt från SROF

Kampen om reservofficeren som kategori hårdnar vartefter nedmonteringen av vårt försvar drivs vidare. Till vår fördel talar fortfarande Försvarsdepartementet och Försvarsutskottet liksom vår omvittnade kostnadseffektivitet och tjänstbarhet, men allt detta väger lätt i de svåra konvulsioner som uppstår då FM tvingas amputera sig själv bit för bit.

SROF och dess medlemmar drabbas av detta både kollektivt och enskilt då anslagen till våra olika organisationer skärs ned samtidigt som allt fler reservare kommer i kläm när förbanden inte klarar att fullfölja sina åtaganden.

SROF har under året prioriterat tre huvuduppgifter – organisationsutveckling, intressebevakning och förhandlingar.

Organisationsutveckling

Den omorganisation av SROF som beslöts 2002 har måst omprövas, sedan förutsättningarna drastiskt ändrats. Medlemsförbunden har definierats bort som frivilliga försvarsorganisationer och får från nästa år inga anslag från FM. Samtidigt ökar kraven på fackliga insatser från vår sida, då förbanden fått allt svårare att hantera reservarnas villkor och tjänstgöring, inte minst internationellt. Utredningskarusellen

kring försvarets allt tätare omställningar snurrar också vidare.

Vid SROF:s förbundsstämma i våras beslöts därför om en översyn av reservofficersförbundens uppgifter, arbetsformer och samverkan. Det arbetet ska förhoppningsvis resultera i en serie konkreta förslag som kan tas upp till beslut under hösten.

Intressebevakning

Försvarmaktens hantering av sina reservofficerare liksom dess planering för framtida utbildning och användning av reservofficerare lämnar åtskilligt övrigt att önska. Det pågår utredningar, planering och diskussioner i FM som berör oss, på flera led samtidigt, utan nämnvärd samordning. Detta har komplicerat och försvärat vår dialog med FM och kraftigt ökat vår arbetsbelastning. En rad kritiska avgöranden i våra frågor kan väntas under hösten; utformning av den framtida RO-utbildningen, avveckling av tusentals RO samt villkor för de RO som blir kvar.

Förhandlingar

Arbetet har gått mycket trögt på grund av svårigheter att alls komma till tals med FM, även om ett genombrott skett i form av ett nytt Utlandsavtal som även omfattar RO. Närmast förestår nu

arbete med uppdatering av våra eftersläpande lönevillkor, plus såväl principdiskussioner som en rad enskilda förhandlingar om hanteringen av RO. En rad av de RO som faktiskt kunnat tjänstgöra i olika förband eller internationellt har inte fått korrekta befattningsnivåer eller skäliga löner och villkor. Vidare har åtskilliga RO inte fått tillfälle fullgöra avtalad tjänstgöring och har då inte kunnat befordras eller mött svårigheter att få ut sina premier. Och ännu fler RO har helt förlorat kontakten med sina förband eller hanterats felaktigt kring avslutningen av sin tjänstgöring – t ex har många 'avskedats' utan att ha tillfrågats, varav en del i alla fall inbjudits till en korrekt avtackning och fått sin reservofficersmedalj, andra fått besked och medalj på posten – och åtskilliga tydligen varken eller.

SROF accepterar inte att reservofficeren skjuts åt sidan eller blir någon sorts restpost i framtidens försvarsmakt. **Vi accepterar inte** att våra nuvarande medlemmar försummas, friställs i brist på fantasi eller ges oförmånliga villkor vid tjänstgöring. Om Du inte är nöjd med Din egen situation – kontakta oss eller Ditt medlemsförbund.

BJÖRN GRÜNEWALD
VICE ORDFÖRANDE I SROF

Dessa förmåner har du som medlem:

Alla förmåner tecknas separat vid sidan om medlemskapet. Kontakta kansliet för ansökningsblanketter.

• Medlemskap i Akademikernas Erkända Arbetslöshetskassa (AEA).
www.aea.se

• Medlemslån hos Salus Ansvar
www.salusansvar.se

• Medlemslån hos Förenings-sparbanken
www.forenings-sparbanken.se

• Gruppförsäkring i Skandia
www.skandia.se

• SACO:s inkomstförsäkring
www.saco.se

• SACO-EL
www.saco.se

Sveriges Reservofficersförbund

Telefon 08-661 86 41
(telefonsvarare)

Postadress:
Box 5417
114 84 Stockholm

E-post: kansli@srof.org

Hemsida: www.srof.org
Användarnamn: resoff
Lösenord: 1999





POSTTIDNING B

Returadress: SFRO
Box 5417, 114 84 Stockholm

