



Riksårsmötet i Kiel
med kransnedläggning i Marine Ehrenmal, Laboe

I detta nummer bl.a.**Ledare**

Sida 3

Seglingar med Falken

Ragnar Westblad

Sida 4-6

Sven Hallberg berättar

Sida 6-7

Marinstugans grillafton

Sida 8

Riksårsmötet

Sida 9-11

Ivan Hedin berättar

Sida 12-15

Damklubben Bojen

Sida 16-17

Ubåtsklubben**Nordkaparen**

Sida 17-18

Nationaldagen

Sida 18

Medlemssidor

Sida 18-19

**FLOTTANS MÄN
GÖTEBORG**

Örlogsvägen 6, Nya varvet

426 71 V.a Frölunda

Tel. 031-29 07 23

www.flottansman.se

E-post:

flottansmangoteborg

@telia.com

Organisationsnummer:

8572-004284

Omslagsbild:

Marine Ehrenmal, Laboe

Fotograf: Rune Stang, FM Nyn

ORDFÖRANDEN HAR ORDET**Kamrater!**

Det har varit en ovanligt hektisk tid sedan förra numret av Pejlingar kom ut. Regionmöte, årsmöte och två klubbafstnar, Pub-afton på försök samt inte minst Riksårsmötet och därefter Marinstugans Grillafton och säsongsslut med Nationaldagsfirande samt resa till Käsö för hugade medlemmar.

Beträffande Riksårsmötet så genomfördes detta på ett, som jag uppfattar det, trevligt och värdigt sätt. Tyvärr kom cirka en fjärdedel av resenärerna att inte få de utsideshytter som de bokat. Detta beklagar jag och styrelsen. Vi och Stena Line hade missförstått varandra och när vi så sent som knappt en vecka innan avresan fick klart för oss att det inte var möjligt att förse alla med önskad hyttkategori gjorde vi vad som var möjligt att ordna bästa möjliga ersättning i form av större insideshytter och de som drabbats har fått viss kompensation för detta.

Dock tycker jag att det i det stora hela gick bra (se bildsidorna från Riksårsresan - sida 10-12). Det som lade lite sordin på årets möte var det ringa antalet deltagare, endast 165 från hela landet ansåg sig ha tid, ork, ekonomi, intresse eller möjlighet att delta. Från Göteborg var det 47 deltagare. Vi hade räknat med minst 200 från hela landet men då kanske eländet med hytterna blivit än värre. Det får vi aldrig svar på men vi har lärt oss en hel del vad gäller framtida evenemang i den här storleksklassen.

Tjugotvå föreningar deltog. Fyra föreningar var inte representerade. Kunde varit bättre! Eller hur?

Nu pågår förberedelserna inför höstens 80-årsbankett. Inbjudningar kommer att skickas ut under juni. Tiden för banketten är beslutad till den 18 november och platsen blir Reveljen på Nya Varvet (gamla matsalen) Se vidare på sida 18 där en del övergripande information finns.

En vädjan till alla medlemmar som har orken kvar: Kom till Marinstugan åtminstone någon gång i kvartalet. Anmäl Er till klubb- och mäsafstnar samt ställ upp vid örlogsbesök där föreningen deltar. Detta kommer att kungöras på vår hemsida och genom särskilda utskick.

Slutligen: Delta i vården av vår Marinstuga och dess samlingar. Ställ upp som värdar vid Söndagsöppet. Anmäl intresse till Stugfogden resp. Klubbmästaren (anteckna Er på lista i foajén).

Sommaren hoppas jag blir en tid för härlig avkoppling, bad, sol, båtliv och återhämtning inför hösten. En höst som kommer med ett som vanligt digert program med start i slutet av augusti. Välkomna åter! Lars-Erik Uhlegård

**PEJLINGAR
N:2 JUNI 2017**

Utgivare/Ägare:

Ansvarig utgivare:

Redaktör:

Distribution:

Manusadress:

Sista manusdag nr. 3/2017

Planerade utgivning:

Prenumeration:

Lösnummerpris:

Trycks hos:

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

Kamratföreningen FLOTTANS MÄN. Lokalföreningen i Göteborg

Lars-Erik Uhlegård / 0723-97 21 86 / lars-erik@uhlegard.se

Karl Harry Dahl / 031-91 32 42 / 0706-91 32 42 / harry.dahl@telia.com

FM-medlemmar och "Bojor". Vissa militära instanser och andra organisationer

Flottans Män, adress: se ovan till vänster / e-post till redaktör

Fredagen den 1 september 2017

September 2017

För icke medlemmar i Flottans Män Göteborg 100:-/år (4 nummer)

För icke medlemmar i Flottans Män Göteborg 30:- (genom redaktören)

Sandstens Tryckeri AB Västra Frölunda

Sedan förra numret av Pejlingar har det hänt mycket i Världen. Terrorn har slagit till hårt mot Europa med dåd i Manchester och flera i London på kort tid. Härutöver har såväl Frankrike som Tyskland drabbats.

Inte heller Sverige är förskonat från terrorns brutala och okänsliga ansikten. Stockholm i april visar tydligt detta.

Vad sker i USA?

President Trump har fattat ett miljöbeslut som rör allas vår framtid i en sannolikt negativ riktning. Allt detta kommer att få konsekvenser för oss på kortare och längre sikt. Vad gäller miljöhoten så är bristen på färskvatten ett annan mycket oroväckande hot som kommer att medföra stora befolkningsproblem om inget drastiskt görs åt detta i en nära framtid. Osäkerheten om hur USA kommer att agera vad gäller världens konflikter och handeln gör att mycket nu ställs på kant.

Då USA verkar ovillig att ta på sig ledarrollen så visar Kina upp ett nytt sätt som bl.a. innebär större hänsyn till miljön med allt vad det innebär i det internationella spelet.

Nordkorea oroar som vanligt och utgör en osäkerhet i många avseenden.

Politiken i Europa

Valen i Frankrike och Storbritannien kommer att få konsekvenser i världen där Emmanuel Macron i Frankrike blev ny president med god majoritet efter seger över Marine Le Pen i presidentvalet. I Storbritannien misslyckades Theresa May med det extraval hon trott skulle stärka det konservativa partiet inför de stundande Brexit-förhandlingarna. I Tyskland förkunnar Angela Merkel att EU måste ta ett större ansvar för den nya situationen med ett USA som vänder sig mera inåt som efter första världskriget.

Konflikter i omvärlden

I konflikten mellan Syrien och IS (eller Daesh) fortsätter striderna mot IS och al Qaida där ryssarna tillsammans med Iran och Libanesiska Hizbollah lämnar omfattande stöd till regeringssidan i Syrien.

USA stödjer Irak genom Operation Inherent Resolve i en koalition med inte mindre än 71 länder.

De flesta av dessa länder är inte i Irak med trupper utan lämnar annat stöd. Bland de USA-stödda förbanden ingår Kurdiska förband vilka inte accepteras av Turkiet som anser att dessa är delar av PKK. Turkiet har nu gått in i de nordvästra delarna av Syrien för att bl.a. kunna slå till mot PKK i gränsområdet så bilden är komplicerad.

Vem gynnas av denna komplexa värld?

Ryssland med sin nyvunna självsäkerhet och konsekventa upprustning av sina väpnade styrkor är nog den som verkar ha möjlighet att få ökat handelsutrymme i en nära framtid. De har dessutom framgångsrikt prövat sina styrkor i flera konflikter, inte minst vid det snabba övertagandet av Krim från Ukraina. Där den krigsliknande konflikten i östra Ukraina fortsätter.

Världen är ingen direkt fredlig sådan. Våld och terror har ju plågat vår jord i tusentals år men nu med extrema metoder som är svåra att hantera med demokratiska medel. Det är dock viktigt att vi inte faller i fällan som terrorismen önskar, så att vi slår tillbaka helt urskillningslöst.

Våra möjliga åtgärder

Vad har vi för möjligheter att hantera konflikter med en granne som Ryssland?

Vad får det nuvarande läget för konsekvenser för Europa, Norden, Baltikum och Sverige? Det kan vi spekulera om, men vi kan konstatera att osäkerheten är större nu än under Kalla kriget. Kan vi göra något för att förbättra vår säkerhetssituation?

Min bestämda åsikt är att ett **Natomedlemskap** stärker våra möjligheter att inte bli indragna i allvarliga konflikter med Ryssland.

Men först gäller det att återuppbygga vår marina förmåga och numerär. Idag är marinen inte till närmelsevis vad den borde vara. Detta gäller säkert större delen av vår försvarsmakt men vad gäller denna tidskrift så måste vi först och främst värna om våra marina och maritima förmågor.

Här har vi alla en stor uppgift att övertyga våra politiker att våra fartyg är för få och för små och att det är viktigt att alltid ha fartygsförband i såväl Östersjön som Västerhavet. Skyddet av sjövägarna och våra sjötransporter är av avgörande betydelse för vårt land i konflikter och eventuellt krig.

/Lars-Erik Uhlegård

SEGLINGAR MED SKONERTEN FALKEN 1992



Ragnar Westblad fartygschef på HMS Falken berättar om Atlantkappseglingen GRAND REGATTA COLON 1992.

Förra numret slutade med att Falken anlände till Boston där de mottogs med "öppna armar" Efter ett avkopplande uppehåll startade slute-tappen Boston - Liverpool.

Boston - Liverpool

Banan mätte 2825M och de första 900M skulle vi segla rakt ostvärt för att komma syd om ett rundningsmärke innan storcirkelnavigering kunde påbörjas. Rundningsmärket var satt för att vi, 65 deltagare, skulle komma 100M syd om det sydligaste kända isberget. De isberg kustbevakningen upptäcker "bombarderas" med radarreflektorer och färg. Metrologerna utlovade syd och sydväst 8-12 m/s de närmaste dygnen. Perfekt!

När vi startade på eftermiddagen den 16 juli var det nästan stiltje och enligt GPS skulle vi vara framme i Liverpool den 27:e februari -93! Några stadiga fina vindar kom inte utan de var växlande och svaga. Vid bidevindsegling kunde vi konstatera att tremastade fullriggaren Mir seglade minst lika högt som vi. Detta kommer att bli tufft!

Väderfaxen havererade redan andra dagen så från och med nu, utan tillgång till frontsystemen, blev taktiken "bästa ben mot mål." Lågtryckens lägen fick vi på Inmarsat och ibland även från tävlingsledningen när vi hade kv-kontakt.

Temperaturen i luft och vatten sjönk ganska stadigt och vädret blev rått och fuktigt. Regn och dimma, vilket i sig var väntat - men inte redan på tredje dagen. Långkalsonger, dubbla tröjor, vantar och mössor blev en självklar utrustning - tyvärr ända till Liverpool.

Om vi går tillbaka drygt en månad i tiden så hade vi på morgonen den 6:e juni, svensk tid, försökt ringa upp "ring så spelar vi." Tanken var att få frågan "vad skall ni göra idag?" och då få berätta om det första nationaldagsfirandet på St. Barthelemy. Försöket lyckades inte p.g.a. att den närmaste radiostationen inte svarade på anrop trots "24 h Watch" Nu på kryssbenet nära Nova Scotia fick vi VHF-kontakt. Vi fick även tillfälle att berätta om hur 6:e junifirandet gick till. Svaret på frågan för att vinna skivor kunde vi ej p.g.a. att frågan inte hördes i bruset.

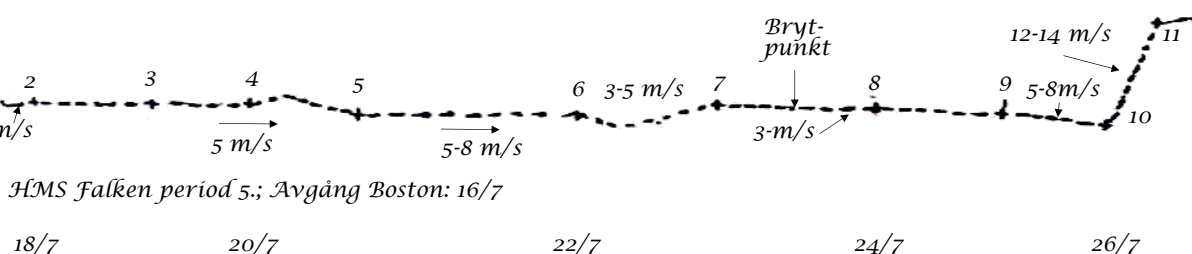
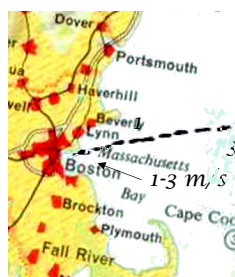
Glada blev vi i alla fall att få höra "Flicka från Backa-fall." Den var sedan länge redan bestämd av Maritee, Nordkap och oss.

I slutet av första veckan ökade vinden och dygnsdistanserna blev mycket bättre. Startfältet var redan väldigt utspritt p.g.a. de varierande vindarna. I främre fältet medvind och i det bakre kryss. Den 22:a seglade vi 220M, 200M mot mål. Bara Mir och Sedov hade bättre distans. Totalt var vi 12:a och 9:a i klass A,B och D(!)

När det undantagsvis var sikt såg vi flera valar på avstånd och rapporterade till "racecontrol" ombord på Libertad. Sju isberg rapporterades in bl.a. hade Schlüssel von Bremen i god sikt seglat 300 meter vid sidan av ett 150 m högt och 0,3M långt isberg. Vilka foton de måste ha fått! Isbergen, utan radarreflektorer, syns heller ej på radar över 2-3M. Vi hade radarvakt "dygnet runt." Extra "pirrigt" var det när farten låg upp mot tio knop. "Growlers" (Isklumpar som flyter i vattenytan och är svåra att upptäcka) fanns också i området. I Labradorströmmen förekommer de syd om isbergen och är därmed farligare för seglare och sjöfart än de i sydatlanten. Vindarna hade större variation än vad skissen visar. Ena stunden fin slörvind för att kort därpå bli kulingkryss samt stiltjeperioder däremellan. Placeringarna åkte därför upp och ned "utan egen förskyllan." Som bäst låg vi 6:a både totalt och i klass A,B och D. Långt bak i fältet blåste stadig NO-lig kuling flera dygn varför några fartyg tvingades bryta.

Vi drog oss nordvärt "på bästa ben" för att komma närmare lågtrycken. Tyvärr fick vi då på 11:e dygnet i svaga vindar motström vilket gav kryssben på +/- 85° - 90° ! Facklitteraturen angav 0,5 knops medström! Allt kändes då som "pest och pina." Vi gjorde bara 70M mot mål. Sedov hade det ännu värre 5M(!) mot mål medan Mir kunde glädja sig åt 170M. Vår placering 12:a totalt och 9:a i klass. Samma dygn som hade vi seglat halva distansen - det kändes bra. Isbergen försvann samtidigt. Skönt! Dimman, regn och kylan höll dock i sig.

På hundvakten den 29:e var vi mycket nära att bli ramade av ett handelsfartyg, 8-10.000 dwt. Det var svaga växlande vindar och mycket dimma. Enligt VO, Örjan, gick det till på följande sätt: Ett av de första handelsfartyg vi träffade på denna resa passerade akteröver BB-tvärs och Örjan påbörjade den SB-vändning han tidigare planerat.



Det tog väl drygt 20 minuter för vaktkvarteret att klargöra och tyvärr, i detta fall dock tursamt, trasslade sig fishermanskotet så vändningen blev en minut förse-nad. Till saken hör att vår radar har en död vinkel ak-terut på +/- 20°-30°. Då uppfattade Örjan plötsligt lju-det av en bogvåg som hastigt närmande sig akterifrån. Inom 10 sekunder passerar fartyget tvärs ut om styr-bord på under en halv kabellängd, med c:a 10 knop. Förseningen i vändningen gjorde att vi inte hamnade i ett s.k. T-läge. Nära var det i alla fall! Vår bedömning är att det var samma fartyg som tidigare passerat och nu ville ta sig en närmare titt på det stillaliggande ra-dar-ekot mitt i Atlanten.

Den 29:e blev ändå en lyckodag för kl. 06 började det äntligen blåsa stadig medvind. Loggen visade strax över 10 knops vind. Hurra! Sakta ökande till 12,5 knop under kvällen. Även medström 1-2 knop utan statistiskt underlag. Ost om oss rapporterar *Zenobe Gramme* 40 knops vind. Skiftade till ny jagare. Detta dygn blev vårt bästa med 255M. Vi visste det inte då men det här var början till en segling som skull ta oss den sista halvan av Atlanten på mindre än sju dygn. Alla dygnsdistanser utom en låg på mer än 200M. Det var vi dock inte ensamma om. *Sedov* loggade 309M ett dygn och *Kruzenstern* loggade som mest 19 knop.

Vi slörkryssade oss fram i kulingar med byar uppåt 20 m/s. Gipparna fick planeras mycket noga - med båda vakterna. Vi hade även tacksamt kommit in i brittiska sjöprognosområdet.

"Sjöberg" växte och blev som "hus", "never look over your shoulder" är ju ett känt talesätt. Inte för att man ser nåt i den becksvarta natten men Örjan fick en våg som gav en 15-20 sekunders surf. Ni vet en sådan där man har sett från "Whitbread" En kaskad av vatten rakt upp på båda bogarna och havet samtidigt kokande om sidorna. Med tungan rätt i mun så det inte blir var-ken gipp eller "broach". Denna gången gick bra och även den något kortare, som Sverker senare hade.

Tro det eller ej men solen tittade faktiskt fram ett ögonblick. Häftiga fotografier med sjön som tornade upp sig akterut.

Vi hade "fullt ställ" och närmade oss målet med stormsteg. En bra avvägd segelföring gav oss såväl balans som god fart - 12,5 knop; mellanklyvare, stag-fock, bredfok, skonert, fisherman och ett rev i storen. SW o S Irland möttes vi av dimma, regn och syd/sydvästlig kuling. Fastnet Rock siktades ej vid passa-ge. Vi kan vara glada att vi slapp 50-knoparen som gick över Liverpool. På slör mellan fiskebåtarna fick vi under de sista 12 timmarna ett "race i racet" med *Kaliakra* (ej optisk kontakt)

med *Kaliakra*. *Kalikara* med fullt ställ loggade 13 knop och vann med 30 min. Omräknat i hcp blev det oavgjort, vilket bådar gott för kommande kappseg-lingar

Vi var blöta, trötta men ändå glada att sista halvan av atlanten gick så fort. Efter 19 dygn och 4 timmar var vi ganska sugna att få komma iland och svinga ett antal bägare. Seglad distans 3200M gav oss en me-delfart av 7,0 knop, fart mot mål 6,0 knop.

Placering då ??? Vi klättrade upp till en 6:e plats, vilket nog mer berodde på att fartygen akter om oss fick tillbringa "flera dygn" sista 3-400M.

Tabell med hcp inräknat enl. nedan:

	Totalt	A+B	Dygn	Tim	Min
Kruzenstern	1	1	11	9	46
Sedov	2	2	12	1	6
Mir	3	3	12	11	30
Tovarisich	4	4	12	2	10
Frydrike Chopin	5	5	13	5	17
Falken	6	7	14	3	29
J S de Elcano	7	8	14	4	14
Libertad	8	9	14	4	46
Kaliakra	9		14	10	10

Anm. 1 Först på tionde plats kom den första spinnaker-båten, Schlüssel von Bremen.

Anm. 2 Notera att Falken har en kvart ner till 7:e plats och trekvart ner till 8:e.

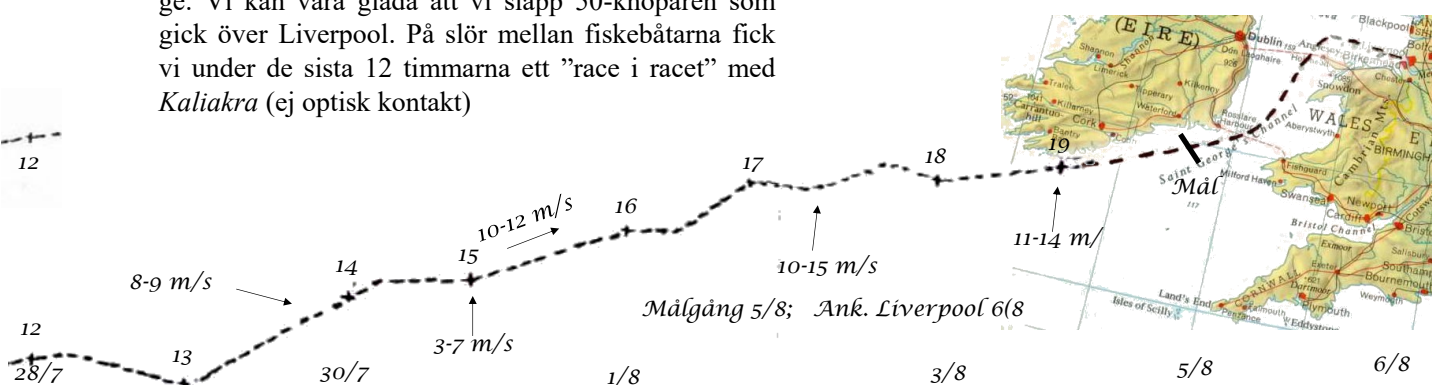
Anm. 3 Särskilt roligt var det att slå J S de Elcano efter "psykningssignalen" i våras.

Liverpool



Det fanns två förtöjningsområden, ett i sta-dens centrum där vi mindre fartyg låg och ett på andra sidan floden i ett gammalt maga-sinsområde, Birkenhead, dit de större farty-gen hänvisades. Konsul David Beazley hade fixat oss stadens finaste förtöjningsplats -20 m från en populär pub, f.d. pumphus.

Den 6:e augusti när vi bärgat kl. 04 utanför slus-sen gick det för mycket sjö för att ta oss in. Det fanns stor risk för skador på den fällda slussporten (-4,5 m.). P.g.a. ytterligare tidvattenproblem, så var det inte aktuellt de närmaste dygnen att komma in. Det blev att ta sig till en annan docka 3M norr om centrum och där blev vi liggande ensamma i fyra dygn.



Det var nog ganska bra det kom vi raskt underfund med. Varken parad eller åskådare och vi behövde såväl materielunderhåll som vila och brittiskt öl.

Svenska sjömanskyrkan, denna fantastiska organisation, tog hela besättningen på en innehållsrik sightseeing i norra Wales. Solen sken och Nordatlantens trista väder var som bortblåst. I ett hantverkscentrum, med tillverkning och försäljning, hittade vi "vår" butik. Allt som fanns i affären var kopplat till "Falcon", stop, jägarutrustning, tavlor, keramik, porslin, tyger m.m.

Väl förtöjda intill "vår" pub med "Jens Krogh" på utsidan hölls ett korum för oss båda av sjömansprästen.

Från Liverpool åkte både jag och Bo Peders hem på semester och blev avlösta av kn Torben Holmberg resp. fk Jan Svensson. (Här förutsätter jag att Torben kommer med en inlaga om de sista tre veckorna. T. är vidtalad).

Erfarenheter



Tack alla sponsorer för att denna historiska segling blev verklighet. Det är måhända lätt att glömma med tanke på alla praktiska problem och "strul" som uppstod i samband med gästseglingarna. Gästseglingarna bör därför genomföras i största möjliga utsträckning efter rustningen alternativt mellan besättningsbyten så att eleverna inte kommer i kläm.

Vad som även kan göras bättre inför nästa långsegling är dels att beslutet kommer tidigare och dels att nyckelbesättningen får mer tid för rekreation, särskilt i de hamnar där besättningsbyten planerats.

Falken går suveränt i Atlantsjö men visst saknas att hon inte är råtaacklad på fockmasten. Björn Atterberg skrev om detta redan på 50-talet.

Att "Damen" börjar bli gammal framgår med all tydlighet av de tekniska haverier vi haft samt av den mtrl- och säkerhetsinspektion som gjordes ombord efter hemkomsten. Nostalgi i all ära, men nog är det hög tid och ekonomiskt lämpligt att införskaffa en ersättare. En lämplig fartygsstorlek är en barkentinare typ "ORP ISKRA," utmärkt seglare i såväl Atlantsjö som skärgård. Hon kan ta 50 elever och har även lektionsrum.

Av våra elever detta år, som har både skiftande bakgrund och olika framtidsplaner, vitsordade samtliga om vår utbildning i sjömanskap och "team-building"

Efter den senaste tidens tragiska fartygsolyckor skrivs mycket i fackpressen om bristen på gott sjömanskap som en bidragande orsak. För oss i marinen är det självklart att sjömanskapen ingår i utbildningen av våra blivande officerare, oavsett yrkeslinje. Vår senaste utredning i ämnet påvisar att den sker bäst ombord i ett segelfartyg. Ett civilt merutnyttjande av vår segelplattform blir därför en logisk framtid. För skonerter och vi är lyckliga att nu kunna tillhöra denna lilla skara. En stor dröm har äntligen gått i uppfyllelse. Den bästa presenten till mig är dock att inga personskador hade inträffat.

År 2000 äger nästa Atlantkappsegling rum

---o0o---

Det här skulle egentligen vara sista avsnittet av örlnkn Ragnar Westblads berättelser. Men även en örlogskapten har ett kadettförflutet och det är inte omöjligt att det "dyker upp" några gamla historier längre fram. Red.

REPRISSIDA FRÅN TIDIGARE PEJLINGAR

Här fortsätter serien av framlidne Sven Hallbergs berättelse om hans upplevelser i ubåtsvapnet under 2:a världskriget. Del 5 av 6.

Denna del var tidigare införd i septembernumret 1999.

Sven Hallberg berättar



Ubåten Draken blev så småningom klar med sin klassning och allt började återgå till det normala igen, dock med mindre antal aktiviteter. När vi gick ut kunde det hända att vi gick i övervattensläge hela dagen.

Så äntligen kom freden i Europa. Tyskland fick till slut ge upp. Freden kändes som en befrielse. På fredsdagen blev det uppställning på kaserngården och med musikkåren i spetsen marscherade vi till Carl-Johans kyrka.

För flottan blev det många hemförlovningar. Det innebar för ubåtsförbandets del att det fanns endast en besättning för Gripen och Draken. Nordkaparen, Springaren och Delfinen återgick till Hårsfjärden. Kustubåtarna U7, U8 och U9 kom istället till Nya Varvet. Även de med reducerad besättning.

För det mesta låg vi vid Nya Varvet. En gång i månaden gick vi till Marstrand för att ladda batterierna. En laddningsstation hade byggts där. Det gick till så här: Vi gick ut, gjorde en dykning på Dana fjorden, gick ”elektriskt” till Marstrand där vi laddade och provade batterierna, varefter vi gick med diesel hem till N.V. Det var 09’00-16’00-arbete för det mesta och eftersom jag var gift bodde jag hemma. Att ha familj på en furirslön var inte fett. Jag tror att det rörde sig om 180:- per månad. Till detta kom lite matpengar och sjöavlöning de gånger vi var ute. Fem kronor var en stor summa pengar för mig och när jag en gång blev bestulen på en sådan summa gick jag till vår expedition iland och anmälde stölden. Hade jag då vetat straffpåföljden för den skyldige hade jag aldrig gjort någon anmälan.

När den skyldige ertappats skulle han straffas. Detta var hemsamt, psykiskt sett. Vi besättningar ställde upp i divisioner. Förbandschefen ställde sig på tornet till den mellersta ubåten. Han sade ungefär följande: Vi har en tjuv bland besättningen, han vet själv med sig att det är han. Så ropade förbandschefen: ”Tjuven giv akt. Som straff skall N nu passera genom samtliga uppställda ubåtsbesättningar med börja på den yttre båten” Det fick den stackars grabben göra.

Jag skämdes när han passerade mig. Det var ju trots allt min anmälan som var orsaken till denna hemska bestraffning. Han blev också avpolletterad från flottan.

Under kriget hade hamnens Isbrytare II tjänstgjort som ubåtsbärgningsfartyg, med dykarklocka och tryckkammare ombord. När kriget var slut avmönstrades fartyget och återgick i tjänst för Göteborgs hamn. Dykarklockan och tryckkammaren sattes i land på Nya Varvet.

En övning, med bärgning av ubåtsbesättning skulle göras under hösten 1945. Övningslarmet kom en natt. Jag var hemma hos min familj. Vi hade ingen egen telefon utan det ringde hos mina svärföräldrar som bodde i våningen under oss. Svärmor väckte mig med meddelandet att en ubåt, troligen U7, hade förlist på Elgöfjorden, norr om Marstrand. *Gripen* skulle snarast avgå till Marstrand. Det var att per cykel ta sig från Masthugget till Nya Varvet. Vi gjorde klar *Gripen*. Jag var ensam i maskin tillsammans med en värnpliktig. På däck var styrman Gustavsson befälhavare och till sin hjälp hade han 3-4 man. Färden till Elgöfjorden gick bra, efter oss kom även *Draken*, som på släp hade dykarklockan. Vi skulle alltså först lokalisera den förlista ubåten, vilket också lyckades.

När draken kom fram började arbetet med att sänka klockan. Det rädde dåligt väder, blåste och regnade, vinden låg på från Marstrandsfjorden. Det blev mycket kopplande av luftslanger Wirar mm.

Det var komplicerat och gick trögt: Samtidigt var detta en bra övning för att komma underfund med hur en verklig bärgning skulle göras. Jag blev överförd till *Draken* för att från manöverrummet sköta luften till dykarklockan.

Klockan är en päronformad sådan och har ett utrymme för besättningsmännen. För att komma in i klockan finns en lucka på översidan. För att de nödställda och bärgade besättningsmännen skall kunna komma in i klockan finns en lucka i botten.

I ett utrymme under denna lucka finns något som kallas undre kassun. Där sitter också det spel som medels en wire firas ner till ubåten. Till slut var allt färdigt för nedstigning.

Klockan bemannades med dykningsledare (han var mariningenjör), läkare, kapten Axelsson och 2:a kl. sjöman Söderström. (Kapten Axelsson blev sedermera hamndirektör i Göteborg). Sjöman Söderström var i flottan utbildad tungdykare. På vägen ner började det hända saker: det jag skriver nu är andrahandsuppgifter. Dykarledaren öppnar utan anledning luckan i botten. Vad händer då? Jo, vatten tränger in i klockan. När detta händer öppnar övningsledaren även den övre luckan. Vattnet får då fritt spelrum inne i klockan. Den vattenfylles. Vid den belastning som då uppstår slits wiren av, luftslangen likaså.

Samtidigt, under det att vattnet tränger in i klockan, sugas dykarledaren och läkaren ut genom den övre luckan och flyter upp. Klockan sjunker och lägger sig på U7. Kvar i klockan är kapten Axelsson och sjöman Söderström. Men de har tur. Klockan kantrar och det blir en luftbubbla kvar. Med ansiktena i denna luftbubbla blir de sittande på 30 m djup. Då med ett tryck av tre kilo i sina lungor.

Då kapten Axelsson förstod att två man kommit ur klockan sa han till Söderström att det måste finnas en öppning. Försök att ta dig dit och kommer du ut så knacka i klockan. Då förstår jag att du är ute och då skall även jag försöka att ta mig ut. Söderström gav sig iväg, han hittade öppning men sögs genast upp till utan. Efter en stund förstod kapten Axelsson att Söderström lyckats ta sig ur klockan, varför även han började leta sig ut. Han fann utgången och sögs omedelbart upp till vattenytan. Söderström som var utbildad tungdykare med erfarenhet från dykning på stora djup, klarade uppstigningen utan större besvär medan kapten Axelsson råkade ut för lungsprängning. Så det blev upp med ankare och högsta fart till Uddevalla som var närmast för hjälp. U7 fick, med dykarklockan på däck, ligga kvar på botten under natten. Nästa dag kom den gamla minsveparen *Starkodder* och hämtade upp klockan. Det blev förhör och undersökningar, men ingen kunde lastas för det hela. Dåligt väder, stress och andra orsaker antogs som förmildrande omständigheter.

Den 6:e och avslutande delen kommer i nästa nummer

Marinstugans Grillafton 2017-05-31 med föredrag och trubadur

Vid 18-tiden var drygt 70 medlemmar och medföljande ur FM Gbg och Bojen på plats i Marinstugan för vårens stora begivenhet. Cirka en vecka före genomförandet var det fulltecknat och flera måste tyvärr meddelas att det inte fanns plats denna gång. Kvällen inleddes med hämtning av nygrillat från grillbemanningen (Anders Andersson och Kjell Åsberg), i baren stod vår trotjänare Karl-Harry Dahl och i köket fanns klubbmästarna Carlaxel (Calle) Benholm och Boris Lundqvist. Till stöd för verksamheten i stugan fanns alltid stugfogden Tore Nyblom och eldsjälens och f.d. ordföranden Gunnar Ekblad. **Det blev succé!** med ett intressant föredrag av vår medlem läkaren och örlogskaptenen/minören Jan Hammarström om folksjukdomen "förmaksflimmer" och dess karakteristik samt vad som kan göras om man lider av denna åkomma. Här fanns även tydliga pekpinar till politiska makthavare när det gäller likheten mellan lands- ting och regioner. Många frågor fick svar. Efter föredraget åts och dracks det samt fördes samtal och diskussioner av allehanda slag. Något senare var det så dags för trubaduren Christoffer Lindahl som spelade och sjöng bl.a. Bellman och Taube på ett mästerligt sätt. Kvällen fortsatte med trevlig samvaro. Vid 22-tiden var allt över. Ett stort tack till alla deltagare och det goda vädret för en mycket trevlig kväll.
/Lars-Erik Uhlegård - Text och bilder



Grillbesättningen Kjell Åsberg och Anders Andersson i full gärning.



Grillkönen fungerade bra i solskenet.



Jan Hammarström höll ett uppskattat föredrag under kvällen



Gitarristen och Trubaduren Christoffer Lindahl.



Det lyssnades andäktigt till det fina gitarspelet och den suggestiva sången.



Ett lotteri med fin vinst anordnades och stugfogden kommer till ordföranden för dragning



Tältet utanför skuggade och var plats för diverse tillbehör samt hade bord för ätande och samkväm



Tore bjöd ut lotter till hugade deltagare under Marinstugans grillafton.



Tore, Jan Eric och Calle pustar ut vid slutet av en intensiv dag.

Riksårsmötet och Riksårsresan 2017

Riksårsmötet arrangerades som bekant av Göteborgsföreningen genom benäget stöd från Stena Line på grund av ett genuint intresse från vår medlem Carl-Johan Hagman, rederichef i Stena Line AB.

Vid lunchtid embarkerade förbundsstyrelsen för ett styrelsemöte i The Livingroom på däck 9 som ägde rum mellan 1230 och 1330.

Därefter skedde inmönstring av deltagarna i lokalföreningskonferensen som genomfördes 1340 till 1540 i Truckers Club på däck 7.

Mellan 1400 och 1600 skedde övrig inmönstring och embarkering samt tillgång till hytterna.



En lätt stressad ordförande efter ombordmönstring. Till höger våra kontaktpersoner på Stena Lines' bokningsavdelning: Marie Carstens och dottern Isabelle Carstens som bägge var med på resan och stöttade oss på alla sätt. Foto: Hans Nilsson FM Gbg

Efter det att alla fått möjlighet att ta sina hytter i besittning så var det dags för "mingel" i C-view med välkomstdrink och vår sångkör bjöd på underhållning.



Vår eminenta sånggrupp bjöd på traditionsenlig underhållning för sjöfolk i C-view på däck 8. Stor förmöjelse bland Flottans Män och medföljande. Foto: Hans Nilsson FM Gbg.

I god tid före losskastningen hälsade befälhavaren Jan Sjöström alla välkomna ombord varefter ordf. FM Gbg höll ett anförande rörande viktiga saker inför resan och något om säkerhet ombord.



Bild från inmönstringen i Tysklandsterminalen till vänster och en bild som visar utlöpanet från Göteborg utanför Skandia- och Älvsborgshamnarna till höger. Foton: Rune Stang FM Nyn.

Under kvällen ägde sedan en "förbrödringsmiddag" rum i "Taste" buffé på däck 8. Där alla lät sig väl smaka av det goda som fanns att tillgå.



I vimlet under förbrödringsmiddagen sågs bland andra förre ordf. i FM Gbg, Lars-Erik Wennersten med maka Ingrid låta sig väl smaka. Foto: Hans Nilsson FM Gbg.

Kvällen avslutades med dans och barsamkväm.



En inblick i verksamheten ombord under sena kvällen där såväl kamratlig samvaro som motionerande på dansgolvet och sång av fartygets egna förmågor bidrog till hög stämning.

Foto: H Nilsson FM Gbg.

Efter en lugn natt avnjöts frukost i Metropolitan och Taste enligt eget val. Därefter blev det förtöjning vid Schwedenkai i Kiel och möjligheter för de som så önskade, och inte avsåg att delta i Riksårsmötet eller i kransnedläggningen, att besöka Lübeck med buss eller ta Stenas bussar till Citti Markt i Kiel för shopping eller bara ströva runt på stan.

Riksårsmötet 2017

Under förmiddagen, mellan 1000 och 1200 ägde Riksårsmötet rum i C-view på däck 8, framför den lilla scenen där en mängd extrastolar sattes fram för att alla deltagare skulle få bra platser.

Mötet inleddes med parentation över bortgångna medlemmar. Sammanlagt 152 kamrater hade avlidit under 2016.



Under parentationen läste Johan Forslund ett kort stycke och frid lystes över de bortgångna kamraterna.

Därefter följde ett relativt snabbt årsmöte där sittande ordf. och sekr. fick vara mötesansvariga och styrelsen omvaldes utom Rolf Pärnhem, Syd och Örjan Sterner, Mitt som ersattes med Lars I Elofsson, Syd och Krister Hansén, Mitt. Av ersättare avgick Lars Linde, Väst och ersattes av Jan Eric Knutas, Väst. Under mötet klubbades igenom att från 2018 ska styrelsen endast bestå av fyra ordinarie ledamöter och fyra ersättare. Slutligt beslut tas vid årsmötet 2018. Vidare så antogs den nya Flaggen och Heders av årsmötet.



Cirka 100 medlemmar m.fl. närvarade under Riksårsmötet.

Under mötet tilldelades ett stort antal medlemmar utmärkelser. Av Göteborgarna fick Jan Eric Knutas, Boris Lundqvist och Hans Nilsson var sin ankarmedalj i silver. Det utdelades sex guld- och 22 silvermedaljer men endast tre guld- och sex silvermedaljörer var närvarande. Resten ska få sina utmärkelser vid senare tillfälle genom resp. lokalförenings försorg. Rolf Pärnhem och Örjan Sterner avtackades med minnesgåvor för sina insatser under många år.

Fotografer: Hans Nilsson FM Gbg och Rune Stang FM Nyn.

Därefter genomfördes ett kort konstituerande styrelsemöte med den nyvalda styrelsen där Jan Wickberg Östersund saknades på grund av sjukdom. Därefter var det avresa till Kransnedläggningen i Laboe med två bussar från Stenaterminalen.



Silvermedaljörerna förlänas sina utmärkelser.

Väl ute vid Laboe blev det först lunch i restaurang Admiral Scheer med välsmakande wienerschnitzlar med tillbehör och givetvis tyskt öl.



Lång kö till den långa bardisken av bl.a. sångkören. Men med god service och hög stämning kändes väntan ganska kort.



Riksförbundsordförande Johan Forslund och ordföranden i Göteborg låter sig väl smaka av såväl fast som flytande föda.

Därefter blev det dags för dagens huvudpunkt. Nedläggningen av Flottans Mäns krans i minneshallen under det stora minnestornet i Laboe. Ceremonin inleddes med att kransen bars upp i spetsen för en procession från restaurangen till minnesmärkets fot av ordf. och vice ordf. i FM Göteborg. Detta leddes av Dr Jann Witt ansvarig för verksamheten vid Marine Ehrenmal, Laboe.

Kransnedläggningen i minneshallen under Marine Ehrenmal - Laboe



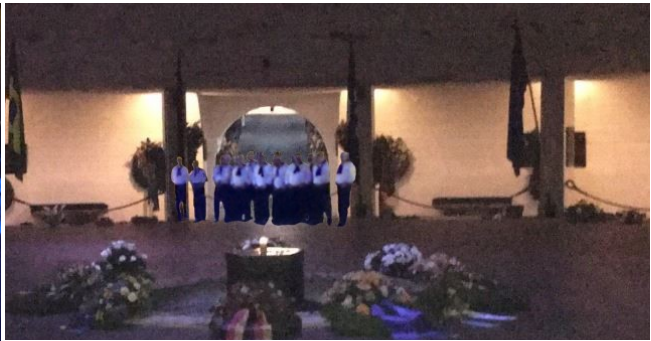
Samling inför kransnedläggningen där Ordföranden och vice ordföranden i FM Göteborg bär på kransen och övriga beger sig ner i ceremonihallen. I bakgrunden skeppsklockan från slagkryssaren Seydlitz (sänkt i Scapa Flow 1919 av den tyska vaktbesättningen efter Vb 1).



En utsiktssbild över Kielfjorden från det 85 meter höga minnestornet för sjökrigets offer vid Laboe. Bilden visar fjorden in mot Kiel och samhället Laboe rätt nedanför till vänster.



I minneshallens mitt lades den svenska kransen från Flottans Män ner av Göteborgsföreningens ordförande och vice ordförande. Förbundsordförande Johan Forslund höll därefter ett kort tal ledsagad av tyske kollegan Karl Heid.



Därefter sjöng FM Gbg sångkör "Rolling Home" varefter ceremonin avslutades med ett tal av tyske historikern Dr Jann M Witt.



Ovan - Tyska värdar: Till vänster Das Präsident des Deutschen Marinebundes, Karl Heid (Johan Forslunds motsvarighet) och till höger Historikern vid Deutschen Marinebundes Dr Jann Markus Witt, Fregattenkapitän i reserven och ansvarig för ceremonin vid Marine Ehrenmal i Laboe.

Efter ceremonin visade Dr Witt upp museet och berättade underhållande på engelska om bakgrunden och samlingarna.



Ovan tackar FM ordförande i Göteborg befälhavaren på Stena Scandinavica Jan Sjöström med ett kort tal och en sköld vid banketten.

Ovan till höger en bild från honnörsbord 1, med från vänster avgående styrelsemedlemmen Örjan Sterner, fru Lilliane Forslund och Lars-Erik Uhlgård.

Till höger en bild från banketten där vår Riksordförande Johan Forslund precis utbringar HM Konungens skål. Under senare delen av middagen underhöll FM Göteborg Sånggrupp.





Ivan Hedén berättar

Flottans män – på land

Jag tog de första stegen in i de landbaserade männens värld i flottan då jag första dagen lotsades runt på kajer och i verkstäder av sedermera marindirektören Thorsten Kallerdahl. Skillnaden mellan jagare och fregatt förklarades och en massa annat. Nästan varje gång vi började gå efter ett stopp så gjorde Kallerdahl ett litet hopp. Jag hade då börjat gå med fel fot, civilist som jag var. Jag hade bara ett värnpliktsår i flygvapnet och det räckte inte för att alltid börja med rätt fot.

Året var 1966 och jag var 26 år gammal med färsk ingenjörsexamen och fått anställning på Tekniska förvaltningen som driftingenjör med ansvar för reparation och underhåll av maskinmaterielen i huvudsak hos minsvepare.



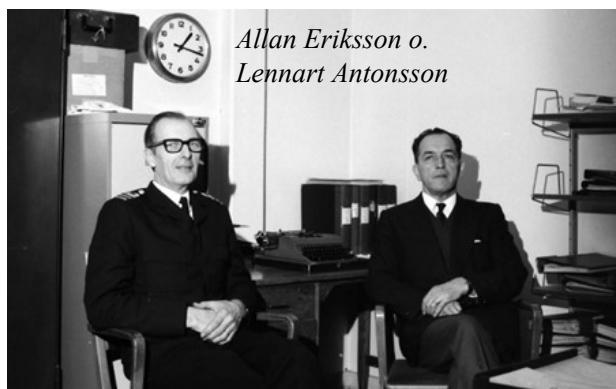
Minsveparen Skaftö

Även gästande fartyg såsom torpedbåtar och maskineriet i segelfartygen Gladan och Falken kom på min lott. En ny organisation hade sprängt in civila befattningshavare bland militärerna. Vissa militärer fann det gynnsamt att bli civila och söka de lediga befattningarna. Jag hade sökt utifrån och hade ingen erfarenhet av fartygsmateriel. Det måste ha varit en kombination av välskriven ansökan och för min ålder stora erfarenhet inom motorvärlden och goda vitsord som gjorde att marindirektören Viking Nilsson valt mig för denna befattning. – Ett djärvt beslut, jag hade ju inte ens behövt komma på intervju.

Det blev naturligtvis en intensiv start då jag läste det stora verket "Fartygsmaterielen" och lusläste systembeskrivningar, kröp i fartyg och intervjuade mina erfarna kolleger. Kafferasterna var också goda stunder för teknikprat. Kollegerna var så mycket äldre så det blev lite av far- och son-förhållande. De var ytterst hjälpsamma liksom verkmästarna i de olika verkstäderna. Arbetskamraterna var mycket intressanta, de hade så gott som alla varit med under andra världskriget och Kristian Lindahl hade varit maskinchef på ubåten Draken då Ulven minsprängdes. Båda fartygen var ute och övade vid samma tid och var bara ett stycke från varandra när Kristian noterade en kraftig detonation. Lille förvaltaren Ohlson, 7-Olle kallad, hade varit maskinchef då de köpta italienska jagarna uppbringades under hemfärden och belades med kvarstad av engelsmännen. De gamla chiefarna var fulla av berättelser från den hårda krigstiden där många förolyckats och även tagit sina liv då de inte orkade med pressen.

De var fostrade att verka tillsammans under hårda förhållanden och kamratskapet var djupt även över de strikta befälsgränserna när det gällde. Jag minns särskilt en episod. En morgon kommer förvaltare Thure Ohlsson rödgråten till kontoret. – Hans fru hade dött under natten. En högbåtsman, går direkt fram till förvaltaren, öppnar ett cigarettpaket och säger: Här Olle, ta en cigarett, det behöver du. Jag fick också känna av det opretentiösa kamratskapet. Vid ett tillfälle nämner jag i förbigående att jag blivit av med min stora skinnjacka som jag kvitterat ut. Förmodligen hade jag glömt den ombord på något fartyg. Ett par dagar senare öppnas dörren till mitt kontor och en av gubbarna som var med när jag nämnde jackan, hänger in en skinnjacka på kroken innanför dörren. – Jag hörde att du behövde en jacka, var den korta kommentaren och sedan stängdes dörren.

Några av de män jag minns är:



Allan Eriksson o.
Lennart Antonsson

Lennart Antonsson, som bytt från sin roll som förvaltare till att bli ingenjör, ansvarig för maskinområdet på fregatter. En till det yttre kärv person men en synnerligen kunnig och varm person som förutom att han farit i jagare varit lärare på maskinbefälsskolan i Karlskrona. Kunde förklara allt från varmkörning av ångturbiner till dimsyreanläggningar. Hade legat på flygplankrysaren Gotland och kunde berätta att flygarna hade en snabbare befordringgång så de hade i regel en pinne mer på axeln. Det väckte en viss irritation hos flottisterna så de kallade flygarna för "fanérkuskar". Flygplanen startades med katapult och denna servades av en tekniker från Tyskland. För att simulera ett flygplan vid provning av katapulten monterades en plåttank som fylldes med vatten. Teknikern led av någon abnormitet för han ställde sig framför katapulten med bara



någon decimeters marginal till tanken då den slog i sitt stopp vid avskjutning.

Tanken benämndes av tysken "Wasserballastkiste Jacob". Lennarts vapendragare var Allan Ericsson en mycket energisk välmeriterad jagarchief. Så energisk att han trampade av kedjan på tjänstecykeln. Lennart kunde också torrt konstatera att alla fartyg han farit i hade fått skrotas. Hundar gillades inte heller: "En hund skall inte vara större än den flyger 3 meter för en välriktad spark."



Kurt Möller, min rumskamrat den kedjerökande lille förvaltaren som var lika briljant utbåtstekniker som han var lågmäld. Vi hade väldigt många djupgående (!) teknikdiskussioner där han förklarade de unika systemen på ubåtarna. Förklarade paradoxer som att djupgåendet minskade då man ökar bunkermängden ombord. Även förklarades toaletten "friska vindar"

belägen mellan tornets tryck- och formskrov. Den var mycket enklare att använda än den inombords placerade med alla sina ventiler och pumpningar. Berättade också att man förr i världen hade trimmanskap i stället för dagens saltvankar för att kompensera trimförändringen vid torpedskjutning. En styrman blåste i visselpipan och så skyndade sig ett antal värnpliktiga förut för att kompensera viktförlusten.

Kurt berättade om sin allra första ubåtsresa. Den gick till Tyskland och det var svår sjö. Man gick i marschläge (ytläge) som seden var på den tiden och sjösjukan grasserade. Själv satt han vid främre torpederna med en pyts mellan benen då kompisen spydde honom över axeln och rakt i hinken. Spyorna silade fram och tillbaka i durkspringorna i takt med stampningarna.

Väl i Tyskland skickades Kurt och kompisen iland för att proviantera. Innan de återvände hade de ett allvarligt samtal sinsemellan huruvida de skulle desertera eller fortsätta i flottan.

Vid en kommendering hade Kurt en befattning där man också hade ansvar för kronometern ombord. Dessa mekaniska ur fick inte justeras utan man förde loggbok på avvikelserna och korregerade. En helg upptäckte Kurt att han glömt att vrida upp fjädern i detta precisionsur. Det tog en bra stund att försöka justera in klockan igen så att det inte skulle märkas vad som hänt. Senare under kriget var Kurt med om att man en natt smällde på ett skär i Ålands skärgård. Man hade uppenbarligen tappat orienteringen. Fartygschefen beordrade back och det körde man i tre timmar för att var säkra på att de var ute på fritt vatten.

Kurt kunde också berätta om ubåtsmoderfartyget Patricia. Kackerlackor var ett plågsamt inslag och vid ett tillfälle skulle Kurt plocka ut en limpa ur sitt skåp. Limpan såg fräsch ut men då han grep om den sjönk den bara ihop och kackerlackorna strömmade upp utefter armen.

En liten detalj berättade Kurt om den första tiden i Karlskrona. Under en lektion i svenska dikterar den Karlskronafödde läraren ett stycke som skulle skrivas ner. I stycket nämndes Stumholmen men Kurt fick fel på detta namn eftersom han skrivit Stomholmen precis som läraren sagt.

Nils Nordin., vaktmästare på Tekniska förvaltningen var en prydlig spenslig man, klädd i glencheckkostym och slips. Jag försökte prata lite med honom då han gick sin dagliga runda med internpost men han ställde sig i givakt och svarade bara "Nej, ingenjör" eller "Ja, ingenjör". Efter några månader kom jag honom lite närmare och det visade sig att han deltagit som frivillig i finska vinterkriget och där råkat ut för något en vinternatt som för alltid skulle plåga honom. Jag kunde ana att han mött en ryss i skogen och det slutat illa. Han upprepade ofta: "Vad skulle jag där att göra?" Några år senare nåddes jag av beskedet att livet blivit för tungt för honom så han valt att avsluta sitt liv. Tekniker Standår, en annan veteran från finska vinterkriget, hade klarat sig bättre: "Det gällde bara att hålla rent framför sig".

När jag började på örlogsbasen rådde fortfarande den gamla befälsordningen med indelning i underbefäl, underofficerare och officerare där man också hade skilda mässar. Det var också märkbara skrank mellan befälsnivåerna. En underofficer sade: "Ger man åt en officer ett ämbete så ger man honom också en underofficer som gör jobbet"! Eller som en annan sade: "Officerarna är våra naturliga fiender". Det var något osunt i detta. Min civila befattning motsvarade officers i det militära och när jag första dagen frågade överkonstapeln Dorch efter lämplig matsal så blev denna medelålders chef för varvspolisen så nervös att han tappade glasögonen han höll i handen. Lika pinsamt för mig, jag kände mig ju inte alls skrämmande. Ubåtsvapnet hade, fick jag senare veta, en mycket bättre kultur. Efter bara ett par månader dog plötsligt den f.d. jagarchiefen, förvaltaren Harry Berton. Jag hade övertagit många av Harrys gamla uppgifter så vi hade haft mycket att tala om. På begravningen deltog många militärer i sina bästa uniformer med alla galoner och jag berördes starkt av att se Harrys gamle vän Åke Rhemblad gråta. Tårarna trillade och studsade ner på det mörkblå tyget mellan de blanka knapparna. Jag hade ju som värnpliktig aldrig upplevt något liknande men jag tyckte det var så värmande och fint.



Förvaltare (kapten) **Kristian Lindahl** tjänstgjorde på elektrosektionen med ansvarsområde ubåtar. Hade varit maskinchef på ubåten *Draken* vid det tillfälle då *Ulven* minsprängdes. Då jag var ny så hälsade han mig med glimten i ögat med: "Jaså, du är en så'n där ung djävel". Kristian kryddade oftast sina substantiv med suffixet "djävel".

Personalrullan benämndes "rulldjäveln" och civilanställda som de civile djävlar etc. Kristian berättade detaljerat om minsprängningen och hur han 1943, torsdagen den 15 april kl. 18.10, skrev in i loggboken "en ovanligt kraftig detonation" vid den tidpunkt då det senare skulle visa sig att *Ulven* sprängts. *Ulven* och *Draken* hade övat i var sin ruta med en rutas mellanrum för att undvika kollision mellan fartygen. Nästa dag skulle ubåtarna mötas men *Ulven* kom inte. Istället hittade de *Ulvens* telefonboj med avsliten kabel. Nu startade sökningarna som pågick för *Ulvens* del oavbrutet i en hel vecka. Förhållandena var svåra då storm rådde och det small ofta. Dels knallskott för att väcka minor och dels detonationer från minor som slog mot skär.

Ubåten *Nordkaparen* fick en mina att detonera på 25 m djup i samband med lodning då man undersökte ett napp som gjorts av fiskebåt. Inga allvarliga skador uppstod. Efter denna eländiga vecka gick man till Marstrand för att proviantera. Väl där så anlände chefen för marinen, amiral Fabian Tamm, som inspekterade besättningen som tvingats ställa upp. Amiralen granskade nogsamt klädseln och det anmärktes på en oknäppt knapp här och där och en mössa som satt snett på annat håll.

Kristians kommentar var: "Vi tyckte väl inte det var läge för det". Det var naturligtvis så att amiralen hade idétorka om vad man skulle ta sig till med den försvunna ubåten men knappar och mössor kändes tryggt i pressat läge.

Det visade sig att havet kokade av minor. Man hade överhuvudtaget inte minsvept under 20 m djup. När området nu sveptes efter förlisningen fick man mängder av minor. Inte ens minsveparna fick upp allt. Fiskebåtarna fick under sökningen upp åtskilliga minor. Det fanns ett tyskt minfält strax väster om övningsområdet. Man var tvungen att öva inom svenskt farvatten och helst i kända områden. En faktor var också bristen på bränsle så man ville inte ha för långa transportsträckor. Kristian hävdade med bestämdhet att det var en svensk mina som orsakade *Ulvens* sprängning och kritiken var mycket hård mot kommendör Grefberg som skickat ut båtarna i detta område. "Det var ett djävla liv", som Kristian uttryckte sig. Här har jag mången gång bannat min dåliga intervjueteknik att jag inte frågade varför man trodde på svenska minor. Hans von Hofsten skriver om *Ulven* i "Meddelande från Militärhistoriska avdelningen vid Militärhögskolan nr 5, 1989: "Mindetonationens kraft bedömde man ha varit sådan, att den sannolikt härrörde från en mina med en sprängladdning om mindre än 100 kg. Troligen var den av samma typ som de minor man svept i samband med sökningen. Det skulle innebära att den varit av tyskt

ursprung och haft 33 kg laddning med ca 30 % större sprängverkan än trotyl".

Kristian fick också vara med som marinens representant då firman Glücksman skrotade *Ulven* efter att den bogserats in i docka. I all bråten hittade Kristian en vigselring som visade sig ha tillhört telegrafisten Nicklasson. Ringen togs omhand och överlämnades av annan personal till änkan. Många år sedan åker Kristian med Sessanlinjen över till Danmark och kommer i samspråk med en äldre kvinna. Samtalet leder in på sjömän och flottan och damen nämner så småningom att hennes man var med på *Ulven* då den minsprängdes. – Vad hette han? Damen svarar: Bengt Nicklasson.

Det var trångt i ubåtarna och då Kristian var helt ung i besättningen så fann han att det egna förvaringsskåpet kunde stuvats på ett sätt så att det blev mer plats. Vid inspektion så noterades avvikelser från reglementet och det utdömdes landgångsförbud. Ubåten låg i Fjällbacka och det flanerade unga damer på kajen. Kristian kom i slang med en av damerna och så småningom blev de gifta. Reglementet ändrades sedan så att skåpen stuvades såsom Kristian föreslagit. Regelverket krävde att militära chefer vid vissa tillfällen skulle skriva omdömen som sina underlydande. Kristian hade i omdömet fått en antydning om att han kunde brusa upp. Kristian rusar stor och väldig, röd i ansiktet i kontrast till det vita håret, in till chefen, marindirektör **Sigvard Theander** som sitter i sitt lilla tjänsterum: "Skulle jag brusa upp! Tar du inte bort detta så kommer jag att gå till facket och det kommer att falla en djup skugga på dig!"



sitt lilla tjänsterum: "Skulle jag brusa upp! Tar du inte bort detta så kommer jag att gå till facket och det kommer att falla en djup skugga på dig!"



Flaggstyrman (kapten) **Gösta Almljung**, även kallad "Dosan" hade varit chef för den värnpliktiga arbetsstyrkan och var känd för en något kärv framtoning som kanske hade sitt ursprung i att han börjat sin marina bana som skeppsgosse. I arbets-

styrkan fanns även grabbar med något lättare psykisk funktionsstörning. Vid ett tillfälle kunde han på sitt kontor höra ett samtal ute i korridoren mellan ett par tuffingar och en av de mindre försigkomna: Gå bara in och så säger du "Flaggstyrman Dosan jag anhåller om permission ikväll". Gossen kommer in och framför sin begäran enligt instruktionen och Gösta säger: "Det går utmärkt", och skriver på permissionssedeln. När de andra gynnarna kommer in blir det avslag direkt.

Gösta var även föreståndare för underofficersmässen och jag minns en ordväxling gällande en civil som Gösta tyckte blivit för full.

- Han säger förebrående till kollegan: Det var onödigt att spädmata honom så mycket. Spädmata är ett uttryck hämtat ur maskinvärlden.

Gösta beundrade husmors kokkonst: - Hon kan laga så god mat att man krasar med tårna i mattan. Det fanns en vänskaplig animositet mellan däckspersonal och maskinfolk. Däckspersonal ansågs klänga i masten och kaka bananer. Svaret blev: "Man kan se om det är en maskinist som gått på en sandstrand. Deras fotspår är randiga efter all tid de gått på gretingar i pannrummen".



Förvaltaren (Kapten) **Sten Lewau.**

En språklig ekvilibrist. Jobbade på skrovsektionen mycket med minsvepare typ Arkö och deras svåra röt-skador. Han var nog en av de ledande inom konsten att med plast och glasfiber återställa dessa minsvepare i stridbart skick. Stens språk kunde ha formuleringar såsom:

- Han talade med stora bokstäver och utropstecken.
- Han var nervös och gick vakthavande styrmanspromenaden fram och tillbaka.

Beskrivning av en dam som var lite rund om baken: -Hon var rundgattad så hon grävde inte ner sig även om man körde för fullt. Men hon är lite spetsig på bogen så hon tar nog över sig rysjö.



Flaggmaskinisten **Per-Rudolf Larsson**, i yngre år dykinstruktör för tunga dykare. Jobbade på motordetaljen.

Per-Rudolf dyker vid en brygga i Karlskrona och sikten är nästan obefintlig i grumligheten då ett blekt ansikte dyker upp i rutan. Ett ögonblick av skräck men så

förstår Per-Rudolf att det är en stor fet ål som simmat mot siktglasat. Efter en minsprängning av en fiskebåt skulle de fyra besättningsmännen plockas upp. De två första gick bra men då den tredje skulle tas upp kom dykaren upp tomhänt. - Jag klarar inte detta, det är för hemskt. Det var på den tiden då det bara fanns tunga dykare och man lossade frontglaset och erbjöd en sup konjak. Nytt försök och nu gick det bättre. Till sist återstod skepparen och nytt försök gjordes men dykaren kom upp och sade att det såg så läskigt ut då skepparen stod och vajade i styrhyttsöppningen. En ytterligare sup accepterades med tacksamhet och bärgningen kunde slutföras. En visdom från dykeriet: Det tar alltid minst dubbelt så lång tid att göra något under vatten jämfört med på land.

Förvaltare Ohlsson, 7-Olle, chef för liggardetaljen.

Denne lille kompakta man med en distinkt röst och lika distinkta formuleringar hade varit med vid hemtagningen av de fyra jagare som under stor sekretess köpts i Italien. F.d. passagerarfartyget från Svenska Lloyd hade diskret tagit ner 500 mans besättning till La Spezia för utbildning. Hemfärden går väster om England eftersom färd genom Engelska kanalen anses för riskfylld. Man skriver januari 1940. Avsikten är att bunkra i Torshavn på Färöarna. Det blev ankring i fjorden utanför Torshavn.

På morgonen har tre brittiska jagare ankrat utanför och den brittiske förbandschefen lämnar ett ultimatum som kräver att besättningarna lämnar fartygen för att embarkera Patricia. All radiokommunikation förbjöds.

Fartygscheferna sammanträdde och övervägde om man skulle ta strid och slå sig ut. Man fann dock att de egna fartygen låg så till att det var svårt att manövrera och använda kanonerna effektivt. Eldkraften var också totalt underlägsen. Det skulle bara bli en massa onödig blodspillan och man behövde så väl fartygen i den svenska flottan.

Alla embarkerar Patricia och väl ute på internationellt vatten kontaktas chefen för Marinen och rapport avges. En halv dag senare kommer svaret att de skall återvända och begära tillbaka fartygen eftersom avsikten att beslagta fartygen inte meddelats från brittiska regeringen.

Under tiden har de brittiska besättningarna under stora svårigheter fått igång maskinerierna och man hade gått till Kirkwall. När Patricia nådde fram till Kirkwall fann man att besättningarna delvis vandaliserat inredningarna och en del saker hade försvunnit.

Olle var maskinchef i en av jagarna och fann att maskinpersonalen bl.a. inte kunnat hantera brännoljeläggningen utan pumpat en tank så full att oljan trängt upp igenom luftavloppet och vidare runnit ner i Olles hytt så att det stod en halv tum brännolja på durken. Under denna berättelse har Olle rest sig upp ur stolen och demonstrerar hur han argt sparkar efter de brittiska maskinisterna. Efter någon dag söker Olle upp den brittiske fartygsingenjören och tar med honom ner i ett pannrum och visar att briterarna har t.o.m. torrkokat pannan. Tuberna hade "knäat".

Olle berättar att han som maskinchef på en minsvepare fått order från avdelningschefen att för att spara bränsle så fick man inte förbruka mer än ett visst antal liter per timme. Vid nästa dags svepning så kommer Olles minsvepare på efterkälken och fartygschefen började få irriterade signaler från avdelningschefen.

På kvällen kallades Olles fartygschef till avdelningschefen och Olle begär att få följa med. Det visar sig att när Olle kom igång med förhör av de andra maskincheferna så hade de ökat förbrukningen över det anbefallda. Avdelningschefen hade angett en fart och de andra fartygscheferna hade hängt på och bortsett från förbrukningskravet.

En episod som lite beskriver Olles karaktär berättades. Olle skall vid mogen ålder ta körkort och vid Korsvägen så kommenterar läraren en manöver. Olle girar omedelbart in till trottoaren i korsningen och säger lugnt: Jaha, det här får vi redan ut. Trafiken stockar sig men det berör inte Olle.

Forts. i nästa nummer.

**DAMKLUBBEN BOJEN****Damklubben Bojens styrelse 2017**

Ulla Lignell	Tf. ordförande
Vakant	Vice ordförande
Anita Hogmalm	Sekreterare
Linda Larsson	Kassör
Jarka Nyblom	Klubbmästare
Britt-Marie Detterberg	Ledamot
Christine Forsberg	Ledamot
Anita Janevik	Ledamot
Inga-Lill Dahl	Ledamot



Ulla Lignell – Ny tillförordnad ordförande

Ulla Lignell valdes vid årsmötet till ny vice ordförande i Bojen. Ulla har varit medlem i Bojen sen hon "gick i pension" 2010.

Dock arbetar hon fortfarande ett par dagar i månaden som hörselpedagog på Hörselverksamheten för vuxna, vid Sahlgrenska Universitetssjukhuset med det som har varit hennes

profession i livet: Allt inom hörselvård.

Ulla började sin utbildning till audionom 1964 och vidareutbildade sig senare till vård- och tolklärare. Hon har arbetat med utbildningar och tolkning.

Ulla är en kvinna med glatt humör och många järn i elden. Hon är aktiv i föreningslivet. Sedan 2013 är hon ordförande i logen Orions Damklubb.

Hon är revisor i Visans Vänner i Mölndal och på fritiden spelar hon även Ukulele. Ulla bor med man i Fjärås och arbetar gärna i sin trädgård, umgås med barn och barnbarn, tycker om att resa, vara ute på havet och umgås med vänner när hon får tid över.

I och med Anne-Marie Hammarstrands bortgång är nu Ulla Lignell tillförordnad ordförande i Bojen.

Vi önskar henne lycka till i styrelsearbetet.

*Anita Hogmalm
Sekreterare*



**Anne-Marie
Hammarstrand**

Vår ordförande, goda vän och kamrat har lämnat oss i stor saknad. Anne-Marie blev medlem i vår förening för 21 år sedan och det dröjde inte länge förrän hon

kom in i styrelsen och klubbmästeriet. Tillsammans lagade vi mat med stora ambitioner och mycket glädje.

Anne-Marie blev senare vice ordförande i klubben för att slutligen hamna på ordförandeposten.

Vår sånggrupp Bojorna ledde hon under flera år och ordnade resor och utflykter. Många glada minnen, roliga episoder och mycket skratt förknippar vi med Anne-Marie och det känns mitt i saknaden, gott att ha fått uppleva alla härliga stunder med henne.

Vi säger tack för allt hon gett oss.

Damklubben Bojen/genom Anna-Greta Martell

**VAD HÄNDER?****HÖSTENS PROGRAM 2017**

ONSDAGEN DEN 6 SEPTEMBER, KL. 12.00

Varför inte starta upp höstens aktiviteter med en liten utflykt?!

Vi har fått tips och önskemål om att besöka **Mölndals Kvarnby**.

Centrum var Gamla torget med kommunalhus, brandstation, bank, apotek, torghandel och butiker. Inom området nu bland annat hembygdsmuseum, kommunalt museum, ett par före detta textilfabriker, boningshus, ett före detta pappersbruk, en före detta sulfittfabrik, en kvarn, kvarnrester och det gamla kommunalhuset som sedermera blev stadshus.

Är du intresserad av att besöka Kvarnbyn, anmäl dig till någon i styrelsen och vi samåker i egna bilar eller på det sätt som passar.

ONSDAGEN DEN 13 SEPTEMBER, KL.18.00
startar vi upp sånggruppen.

Vi vill gärna bli fler. Anmäl dig till Anita Janevik, tfn 0702-44 43 20.

ONSDAGEN DEN 27 SEPTEMBER, KL. 18.30
MODEVISNING:

Annett från Modestugan visar och säljer kläder ur höst - och vinterkollektionen. Klubbmästarna bjuder på smörgås, kaffe och kaka till priset av 70 kr. Ta gärna med en väninna.

Vi kommer att ha lotteri på samtliga våra Bojenmöten under hösten, så ta med en vinst. Föranmälan senast den 20 september till:

Jarka 0736-48 05 87 eller Britt-Marie 0702-30 40 06.

ONSDAGEN DEN 25 OKTOBER, KL. 18.30

Vi får besök av **Jan-Olof Arnäs** som berättar om sin egen **vinodling** med ca 150 vinstockar i Fjärås.

Smörgås, kaffe och kaka: 70 kr. Anmälan senast 18 oktober enligt ovan.

ONSDAGEN DEN 29 NOVEMBER, KL 18,30
HÖSTSUPÉ

. med firande av årets jubilarer är årets sista Bojenmöte. Klubbmästarna tillagar en god supé till denna trevliga höstfest.

Föranmälan senast den 22 november, enligt ovan. Pris 150 kr.

LÖRDAGEN DEN 9 DECEMBER FIRAR VI LUCIA I MARINSTUGAN.

Vi tar tacksamt emot vinster till vårt lotteri. Vi behöver också kaffebröd till serveringen.

HJÄRTLIGT VÄLKOMMEN ALLA BOJOR PÅ VÅRA AKTIVITETER I HÖST!

Till dess önskar vi alla läsare av Pejlingar en riktigt varm och skön sommar!

*Bojens styrelse /gm
Anita Hogmalm,
sekreterare*



UBÅTSKLUBBEN NORDKAPAREN

Rapport från International Submariners Association

Den 54:e ISA-kongressen avhölls i år i S:t Petersburg i Ryssland från 5 till 12 juni. I årets kongress deltog inte mindre än ca 400 delegater från 27 länder. Nytt land för i år var Ecuador som deltog för första gången. Från Sverige deltog 11 ledamöter alla från Nordkaparen

Normalt skall kongressen vara under ca 5 dagar men i år var den förlängd med ett par dagar för att de som så önskade skulle hinna med att se så mycket av S:t Petersburg som möjligt.

Efter registrering och incheckning på hotellet den 5 juni följde ett digert program under resten av veckan. Den 6 juni, nationaldagen, firade vi tillsammans med övriga genom att dela ut ett stort antal svenska flaggor. Bussar, byggnader och trädgårdar pryddes av vår flagga. Tyvärr blev det inget av med hissning av stor svensk flagga av olika anledningar. Istället för detta erbjöds vi att efter uppvisning av S:t Petersburgs hederskompani och Marinens orkester på Peter-Paulfästningen få handavfira en av fästningens kanoner (12,8 cm). Detta var enligt ut-sago första gången en utlänning fått detta hedersuppdrag. Under eftermiddagen genomfördes en båtutflykt till fantastiska Peterhof (sommarslottet) med lunch ombord och en minnesceremoni för stupade ubåtsmän. Efter besöket åter till hotellet med snabba bärplansbåtar.

Dagen därpå var det rundtur i staden med bl.a. Isakskatedralen och en ceremoni vid minnesmärket över de 900 dagar som "Leningrad" var ockuperat av tyskarna.

Den 8 juni var det dags för kongressens öppningsceremoni som avhölls på Marinmuseet. Därefter besök på kryssaren Aurora som fått en rejäl översyn de senaste åren. Dagen avslutades ombord på en Whiskeyubåt som idag ligger som museiubåt och är den enda kvarvarande i Ryssland av totalt 220 stycken byggda under 1950-talet.

Nästa dag var det avfärd till Kronstadt med en heldag i staden som tidigare varit helt stängd. Vi besökte den välkända katedralen och fick en fin rundtur i staden. Här restes den sista medhavda svenska flaggan i närheten av örlogshamnen.

Den 10 juni besökte vi ett skeppsvarv (Poltava) där de bygger en kopia av Peter den Stores flaggskepp med samma namn. Ett fantastiskt bygge i sibirisk lärkträ med en längd av ca 47 m och som senare skall utrustas även med kanoner. Hela bygget är beställt av och sponsrat av Gasprom. Fartyget beräknas sjösättas under 2019.

Sista dagen var vikt för besök i Vinterpalatset. Därefter tillbaka till hotellet och förberedelser inför kvällens galamiddag som avslutning. Vandringspokalen lämnades över till Polen som ska arrangera 2018 års kongress i Gdansk 22-26 maj.

Därefter följer 2019 med Serbien som värdland och inte minst så vann Sverige omröstningen med att arrangera kongressen 2020. Så nu är det dags att börja planera.

Lars Nordenberg

Forts. på nästa sida

Forts. från föreg. sida. **Ubåtsklubben Nordkaparen**



Delar av ubåtsklubben Nordkaparens medlemmar samlade den 14:e april till en minnesstund för att ihågkomma HMS Ulven. Det var då 74 år sedan minsprängningen 1942. Samlingen ägde rum vid monumentet över sjökrigets offer längs Västkusten under V2 på Nya varvets kyrkogård.



Nationaldagen firades med ceremonier på Nya Varvets kyrkogård med åtföljande kaffe med dopp i Marinstugan. Ordföranden L-E Uhlegård går fram för att tala till de cirka 40 som hade slutit upp och vår 1. kaplan Bert Löverdal står redo att därefter ge oss de visdomsord som han tar ur egen livserfarenhet och den heliga skrift. På nedre bilden ses våra sångkör som un-

der Leif Anderssons ledning sjöng vid såväl monumentet som vid vår egen Långa grav. Därefter kaffe & bulle.

Foto: Hans Nilsson FM Gbg.

Åttioårsjubilerande Flottans Män Göteborg kallar till Jubileumsmiddag den 18 november på Nya Varvet!

Medlemmar!

Notera datum och plats. Ta nu vara på möjligheten att delta i årets begivenhet i vårän kända och kultförklarade 1700-tals-hamn. Alla kommer att nås av en inbjudan strax efter sommaren med priser och möjlighet att boka hotellrum för t.ex. långväga gäster på Dockyard Hotel som restaurang Reveljen är en del av. Rundvandring på Nya varvet och besök i marinstugan kommer att anordnas för de som önskar. Jubileumsmiddagen kommer att inledas vid 18-tiden. Transporter kommer att anordnas. Välkomna!!!



Dockyard Hotel med Älvsborgsbron i fonden med utmärkta rum och festmatsalen till höger om bilden. Foton: G Assner.

VAD HÄNDER?

Torsdag 31 augusti

Klubbafton kl. 18'00-21'00 med

Föredrag av vår medlem **Anders Hallin**

Pensionerad kommandörkapten om sin

Långresa med HMS Carlskrona 1987-1988

Lördag 19 augusti

Mässafton kl. 18'00-22'00 - Slut upp i baren!

Munter kväll för både damer och herrar!

Torsdag 28 september

Klubbafton kl. 18'00-21'00 med

Föredrag av vår medlem **Christer Alvarsson**

Präst och reservofficer

"Iskalla uppdrag i heta vatten."**Anmälan till ovanstående:**

Lista i Marinstugan eller per telefon till

klubbmästare **Carl Axel Benholm**

tel. 031-69 34 37 / 070-569 34 37

e-post: ingela.benholm@telia.com

Söndagsöppet kl. 10'00-13'00:

Aug: 20, 27

Sept: 03, 17, 24

Medlemsdag: Söndagen den 10 sept. kl. 11'00 13'00**Observera!** Viktigt att alla nya medlemmar deltar!**Onsdagsöppet kl. 10'00-13'00:**

Aug: 16, 23, 30

Sept: 06, 13, 20

FÖDELSEDAGAR
VI GRATULERAR

Foto Hans Hermansson

Juli 03-

03 0313 Bertil Axelsson Göteborg 90 år

04 9644 Gunnar Parvik Göteborg 80 år

05 1503 Sture Eneström Nol 85 år

05 0615 Sture Lundén Källered 75 år

05 1709 Anders Gelderman 60 år

10 9212 Anita Persson Bojen 75 år

21 1206 Hans Kolmodin Sävedalen 75 år

23 1718 Magnus Andersson Pixbo 65 år

29 1722 Linda Svensson Göteborg 40 år

Aug

05 9145 Henrik Trölle Bjärred 50 år

12 1519 Krister Backman Västra Frölunda 75 år

17 9667 Tommy Bergman Göteborg 65 år

19 0214 Magnus Andrén Göteborg 80 år

27 1706 Markus Fritz Göteborg 30 år

28 0138 Allan Regnander Stenungsund 85 år

28 1612 Tommy Fransson Göteborg 60 år

Sep

02 1418 Tommy Frisk Torslanda 70 år

04 9302 Anna-Greta Martell Bojen 90 år

06 0311 Gösta Karlsson Hakenäset 75 år

07 1303 Björn Johnson Västra Frölunda 82 år

09 1203 Bengt Gustavsson Billdal 75 år

10 1721 **Eric Gott** Västra Frölunda **100 år!!!!**

11 1422 Mikael Kekonius Västra Frölunda 65 år

12 1615 Allan Dellhag Västra Frölunda 85 år

27 9457 Erland Jacobsson Kungsbacka 95 år

VI HÅLSAR VÅRA NYA
MEDLEMMAR VÄLKOMNA

031707 Bertil Carlsson	VÄNERSBORG
031708 Bengt Hermansson	MÖLNDAL
031709 Anders Gelderman	GÖTEBORG
031710 Bo Konradsson	HISINGS KÄRRA
031711 Jarl Backliden	VÄSTRA FRÖLUNDA
031712 Bernt Gustafsson	VÄSTRA FRÖLUNDA
031713 Mauritz Palm	GÖTEBORG
031714 Ulf Stålbj	VÄSTRA FRÖLUNDA
031715 Dag Söderberg	VÄSTRA FRÖLUNDA
031716 Jan Lindqvist	VÄSTRA FRÖLUNDA
031717 Mats Rosendahl	GÖTEBORG
031718 Magnus Andersson	PIXBO
031719 Göran Janblad	HOVÅS
031720 Bo Lextorp	GÖTEBORG
031721 Eric Gott	VÄSTRA FRÖLUNDA
031722 Linda Svensson	GÖTEBORG
031723 Nils Kroon	MARIESTAD

Posttidning B

Flottans Män
Örlogsvägen 6
426 71 Västra Frölunda

MED STENA LINE TILL DANMARK - NYTTJA FLOTTANS MÄNS RABATT!

www.stenaline.com



We are Connecting Europe for a Sustainable Future.


Stena Line