



Nr 4 December 2020

I detta nr:

- Ordföranden har ordet
- Kräftfest i Coronatider
- Genombrottet: Operation Cerberus, 1942
- Sveriges kanaler
- Lejdtrafiken under andra världskriget
- Något om radar och radarmotmedel under Slaget om Atlanten
- In Memoriam
- Marinstugan



Flottans mäns avdelning 11, Nynäshamn

Ordförande: Kjell Johansen Mob 0706-41 35 53
Vice ordf: Bengt Lind Mob 0706-68 43 72
Sekreterare: Rune Stang 08-520 305 55
Mob 0703-69 29 38
Kassör: Linda Leibing-Hedén Mob 0703-05 30 23

Ledamöter: Mob
Robert Norberg 08-524 001 03
Mob 0702-71 05 58
Björn Wideberg Mob 0702-46 41 90

Suppleanter: Tommy Lagsjö Mob 0705-49 02 87
Stig Ödmark Mob 0703-19 16 47

Registrator: Tommy Lagsjö Medlemsregisteransvarig.
0705-49 02 87 *Vid ändring av adress,
meddela registratören.*

Adress: FM avd 11 NYNÄSHAMN
c/o Kjell Johansen
Båtsmansvägen 13
149 31 NYNÄSHAMN
kjelljohansen756@gmail.com

Kassör: FM avd 11 Nynäshamn
c/o Linda Leibing-Hedén
Björncous väg 53
148 35 ÖSMO

Bankgironr: 863 8785

produktion: st-media
R Stang
Skogsvägen 4
148 30 ÖSMO
Tfn 08-520 30 555
Mob 070-369 29 38
e-mail st-media@telia.com
36rusta11@gmail.com



Ordföranden har ordet



Hallå alla vänner i Flottans Män!

Vilken tid vi lever i för närvarande. En livsfarlig pandemi som hotar oss alla och utsätter oss för många påfrestningar. Förutom att bli smittade och sjuka så lider många av oss av inskränkningar i det dagliga livet och en hel del ensamhet. Just att lindra ensamheten hos oss i föreningen är ju en av huvudmålen vi har i Flottans Män – Kamratskap. Vi har ju lagt stor vikt vid våra sammankomster under åren; soppkvällar, sammankomster ute i vår Marinstuga, flera besök vid vårt värdförband och andra intressanta marina platser.

Denna gemenskap har säkert lindrat ensamheten och stärkt kamratskapet hos oss alla. Vi har känt oss som ett kamratgäng med samma bakgrund och gemensamma minnen. Det känns därför hårt att behöva ställa in den ena aktiviteten efter den andra. Soppkvällar, utflykter och nu senast LilleJul är inställda p.g.a pandemin. Vi får hoppas att alla medlemmar förstår att alla inställda aktiviteter är gjorda med hänsyn till er medlemmar och er hälsa.

Vi hann dock att genomföra vår "corona-anpassade" höstfest med kräftskiva i mitten augusti. Den blev en succé med 21 deltagare och alla trivdes. Mer om detta läser ni om i denna O´hojen.

Styrelsen har genomfört sina styrelsemöten varje månad ute i Marinstugan. Mötet nu den 10 november ställde vi in – det var svårt att få till en dagordning då vi inte vet vilka aktiviteter vi ska anordna under kommande månader. Den 1 december ska vi genomföra nästa möte och försöka se in i nästa år.

Vi sänder ut månadsbrev till alla medlemmar så att ni ser lite om vad som dock pågår inom föreningen. Hoppas att ni alla har förståelse för att vi måste respektera gällande restriktioner för sammankomster. Jag önskar alla medlemmar en God Jul och ett Gott Nytt År. Sköt om er och vi ses nästa år.

Kjell



Kräftfest i Coronatider.

Vid pennan Linda Leibing Hedén



Äntligen! Efter en lång och tråkig sensvår och försommar, då vi tvingades avstå från våra soppkvällar och andra trevliga aktiviteter, vågade vi oss nu på att genomföra den årliga kräftfesten ute vid Marinstugan. Ordförande Kjell hade förväntat sig att kanske sex till sju kräftsugna medlemmar skulle höra av sig, efter att han skickat ut intresseanmälan, men hela 21 personer anmälde sig och kom. Vi hade dessutom tur med vädret som var perfekt för att sitta ute och njuta ändå från samlingen omkring kl 16.00 till framemot 21.00-tiden på kvällen.

Festen var mycket väl genomtänkt, huvudsakligen av vår fantastiska vice klubbmästare, Elisabeth, och Kjell gick per mejl ut med klara "order" och direktiv till oss som anmält oss och pekade med hela handen för att vi i förväg skulle veta hur festen skulle genomföras på ett tryggt och säkert sätt. Kloka och sansade som vi är följde vi direktiven och alla kunde känna sig bekväma på festen. Självidrog jag, som kassör, med att föreslå betalning för mat och dryck till Bankgirot i efterskott och påtog mig att skicka räkning per mejl till deltagarna, något som alla var med på. På så sätt slapp vi hantering av pengar och skyddade oss ytterligare mot eventuell smittspridning.



Baren var öppen och vi minglade med lagom avstånd till varandra tills alla hade kommit. Stig och Kerstin kom med bussen, tillsammans med Erik, och förorsakade en viss förvirring hos vakten till Musköbasen då de klev av och började gå åt "fel" håll.

Sålunda informerades vakten om vår stundande kräftskiva och Erik, som vilat sig en stund på rullatorn, fick t.o.m. eskort av en av väktarna, en ung trevlig kille, som önskade oss alla en trevlig kväll. Tack vare vår stugfogde har vi ett mycket gott förhållande till Musköbasvakten och vår Marinstuga är numera ständigt övervakad. Incidenterna med försök till intrång på basen, samt att Marinledningen nu har flyttat ut dit, har lett till att man huggit ner mycket av vegetationen i området och den tidigare lite vildvuxna terrängen har fått ett mer parkliknande utseende, vilket inkluderar även vår tomt kring Marinstugan.

Elisabeth och hennes duktiga hjälpredor,



Torhild och Tuk, hade dukat fram Västerbot-tenpaj med tillbehör på borden. Istället för långbord var det dukat på flera mindre bord, som stod på behörigt avstånd från varandra. Effekten blev lite av trevlig uterestaurang under träden. Baren stod uppställd framför Lillstugan och där hämtade man vad man ville ha i tur och ordning och med vederbörligt avstånd till varandra. Vi bänkade oss, fyra till fem personer vid varje bord och par fick sitta tillsammans, allt enligt Kjells instruktioner. Snart sorlade småpratet vid borden medan vi avnjöt den goda förrätten.



Tjejerna kom med sopsäckar och städade undan de avättna papperstallrikarna för att sedan duka fram själva temat för festen, nämligen kräftorna. Dessa serverades portionsvis med nio härligt röda kräftor per tallrik. Lars-Åke, Eron och kanske några till agerade backlagsförmän och hämtade kräfttallriker till sina bord, medan jag själv blev serverad av Elisabeth, varefter Tuk och Torhild, försedda med plasthandskar och brödtång, kom med bröd, smör och olika ostar att välja på. På tallriken fanns också ett litet glas med hemmagjord aioli att doppa kräftstjärtarna i, något som var nytt för mig men mycket gott. Våtservetter på bordet och tillgång till handsprit kompletterade hygienien, så vi slapp trängas på den lilla toaletten för att tvätta händerna efter förtäringen.



Nu var stämningen på topp och Kjell försökte få igång lite sjungande av snapsvisor, men tydligen var alla så inne i åttandet och umgänget vid varje bord att detta inte riktigt ville ta sig. Inte förrän Eron stämde upp i "Här är Gudagott att vara..." så blev det först alldeles tyst vid borden och sedan började många sjunga med. Eron hade uppenbarligen lyckats slå an den rätta strängen för vad alla kände där vid borden under träden i den ljuvliga sommarkvällen.

Då det fanns ytterligare kräftor kvar kunde alla som ville få påfyllning och Baren frekventerades flitigt. Underhållning fick vi också i form av en rolig ekorre, som dök upp för att äta från ett av de ekormatställena som stugfogden har iordningställt. Kjell påminde oss dessutom om att beundra Marinstugans skorsten som putsats upp, målats och blivit fin i samband med att Tommy F, Tommy L och han själv reparerat en läcka i taket under sommaren.



"Romantisk dukning under träden."

Vi kan alla vara mycket glada över att vi har duktiga hantverkarskunniga karlar som kan ta hand om vår Marinstuga när det behövs!



När kräftskal och annat skräp städats undan och fångats upp i de svarta sopsäckarna av våra tre hårt arbetande serveringstjejer var det dags för kaffe och Elisabeths hembakade goda kaka. Vi som blev uppassade kunde sitta kvar vid borden eller mingla runt och prata med kamrater vid andra bord. Allt gick lugnt och städat till, samtidigt som det inte rädde någon brist på intressanta samtalsämnen, skämt och goda skratt. Stämningen var hög och jag tror att övriga deltagare håller med mig om att vi nog upplevde en viss lättnad över att äntligen få träffas och ha trevligt tillsammans igen.

Så småningom började solen gå ner och myggorna, som hållit sig undan hela kvällen beroende på en svag och behaglig liten bris som svalkat oss precis lagom, började komma fram i samband med att det blev helt vindstilla. Folk började bryta upp och dra sig hemåt i olika riktningar, fortfarande i glad stämning. Coronapandemin har ju ställt till det i hela världen och vi vet ännu inte vad alla konsekvenser kommer att bli. Men för några gyllene timmar under lördagen den 15 augusti kunde vi som deltog i kräftfesten få känna att: "Här är Gudagott att vara, ack, vad livet dock är skönt..."



Håkan Rudérus har bidragit med två artiklar till detta nummer av O´Hoj, något som jag är tacksam för.

Han skriver, "Om ni har långtråkigt under denna covidtid rekommenderar jag följande bok."

Genombrottet: Operation Cerberus, 1942

Michael Tamelander och Jonas Hård af Segerstad

ISBN: 9789163711084

ISBN-10: 9163711087

Lämplig e-bokhandel hittar ni här:

<https://www.bokfynd.nu/9789163711084/genombrottet-operation-cerberus-1942/>

Boken kom ut redan 2012 men har nog inte blivit allmänt känd, eftersom den gavs ut på ett litet förlag som specialiserat sig på Print on Demand.

Den är en excellent genomgång av en ganska okänd operation 1942, när tyskarna tog hem två slagskepp och en kryssare (plus ett antal eskortjagare) från Brest till Tyskland genom att ta hela styrkan genom Engelska kanalen, mitt framför näsan på engelsmännen. En häpnadsväckande prestation. Bakgrunden var att Hitler trodde att slagfartygen skulle komma till bättre användning i Norge än att ligga inlåsta i Brest och utsatta för dagliga flyganfall. Operationen planerades med tysk grundlighet – och många inblandade stödförband, framförallt Luftwaffe och inte minst ett flertal minsveparförband utefter franska kusten – och genomfördes med stor professionalism av Flottan.

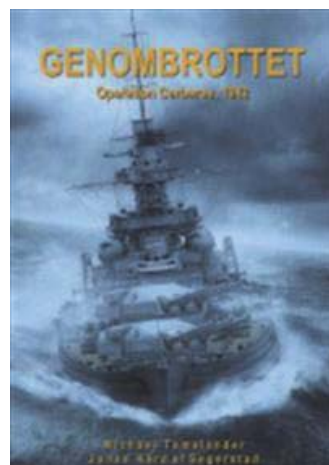
På brittiska sidan var förvirringen desto större och många misstag gjordes. Trots att man i viss mån var förberedd och trots ett stort hjältemod ute på förbanden kan man nog säga att ledningen var rätt amatörmässig.

Den skillnaden var nog avgörande plus att tyskarna hade lite tur med vädret. De hade valt att passera Dover i fullt dagsljus och hade turen att vädret just den dagen var uselt med nära nog obefintlig sikt. Det försvårade visserligen navigeringen men var samtidigt ett skydd.

Vad som kanske är mest intressant är alla interiörer från fartygen, vilka man som gammal reservare läser med avsevärt igenkännande. Det är samma miljöer som vi befann oss i en gång i tiden när det kunde ha blivit allvar.

Trots att boken är skriven i skönlitterär stil med rekonstruerade dialoger, är den synnerligen väl dokumenterad. Författarna har gått igenom massor av krigsdagböcker och andra handlingar.

Dessutom har man haft direktkontakt med ett antal personer som var med och som fortfarande var i livet under bokens tillkomst.



Tamelander är välkänd krigshistoriker och af Segerstad är aktiv sjöofficer, vilket borgar för både realism och korrekt historia. Dessutom är den välskriven och spännande.

Boken rekommenderas å det varmaste.

PS. Kerberos (lat, Cerberus) var i grekisk mytologi den trehövdade hund som bevakade ingången till dödsriket. Ingen kom förbi som inte var ordentligt begravd. Det säger kanske något om vad tyskarna förväntade sig.

För övrigt:

Corona är latin och betyder krans men ursprunget är antik grekiska där ordet Korone betydde kråka. En (sol)krans kan nämligen se ut att bestå av utstickande föremål som liknar krokiga kråknäbbar. DS.

Vid pennan Håkan Rudérus

Yxlö 109

14891 Ösmo

0706-990910

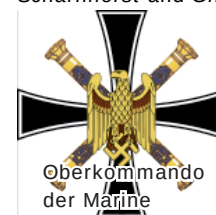
haakan@ruderus.se

Red komplettering

Lite engelsk läsövning i ämnet, hämtad från Wikipedia

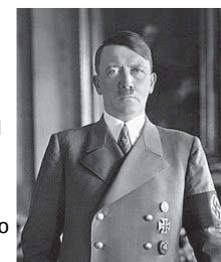
The Channel Dash or *Unternehmen Zerberus* (Operation Cerberus) was a German naval operation during the Second World War. A *Kriegsmarine* (German navy) squadron comprising the two *Scharnhorst*-class battleships, the heavy cruiser *Prinz Eugen* and their escorts ran a British blockade from Brest in Brittany to German ports.

Scharnhorst and *Gneisenau* had arrived in Brest on 22 March 1941 after the success of



Operation Berlin in the Atlantic. More raids were planned and the ships were refitted at Brest. The ships were threat to Allied trans-Atlantic convoys and RAF Bomber Command attacked them from 30 March 1941. *Gneisenau* was hit on 6 April 1941 and *Scharnhorst* on 24 July 1941, after dispersal to La Pallice.

In late 1941, Adolf Hitler ordered the *Oberkommando der Marine* (OKM German Navy high-command) to plan an operation to return the ships to German bases against a British invasion of Norway. The short route up the English Channel was preferred to a detour around the British Isles for surprise and air cover by the *Luftwaffe* and on 12 January 1942, Hitler gave orders for the operation.



The British exploited decrypts of German radio messages coded with the Enigma machine, air reconnaissance by the RAF Photographic Reconnaissance Unit (PRU) and agents in



Operation Fuller, a joint Royal Navy-RAF contingency plan, was devised to counter a sortie by the German ships against Atlantic convoys, a return to German ports by circumnavigating the British Isles, or a dash up the English Channel. The Royal Navy had to keep ships at Scapa Flow in Scotland, in case of a sortie by the German battle-ship *Tirpitz* from Norway. The RAF had sent squadrons from Bomber and Coastal commands overseas and kept torpedo-bombers in Scotland ready for *Tirpitz*, which limited the number of aircraft available against a dash up the Channel, as did the winter weather which reduced visibility and blocked airfields with snow.



The *Luftwaffe Unternehmen Donnerkeil* (Operation Thunderbolt) provided air cover and as the ships neared Dover, the British belatedly responded; operations by the RAF, Fleet Air Arm, Navy and coastal artillery were costly failures but *Scharnhorst* and *Gneisenau* were damaged by mines in the North Sea (*Scharnhorst* was out of action for a year).

The *Kriegsmarine* judged the operation a tactical success and a strategic failure; the threat to Atlantic convoys had been sacrificed for a hypothetical threat to Norway.

On 23 February, *Prinz Eugen* was torpedoed off Norway; after being repaired, it spent the rest of the war in the Baltic. *Gneisenau* went into drydock and was bombed on the night of 26/27 February, never to sail again; *Scharnhorst* was sunk at the Battle of the North Cape on 26 December 1943.



Vid pennan Håhan Ruderus

Vi byggde förvisso kanaler i Sverige, en del på 1700-talet och huvuddelen under första halvan av 1800-talet. Men vadå? Det var ju för dyrt och försent. Järnvägen tog snabbt över och nu står kanalerna som museiföremål och används väl bara av semesterseglare. Eller?

Går vi framåt i tiden och fokuserar på svensk forntid och medeltid, så kan man konstat-
era att alla våra sjöar och vattendrag var förträffliga kommunikationsleder, inte minst
för våra exportvaror: timmer, tjära, järnmalm, träkol, tackjärn, kanoner, mm. Vare sig
de var rinnande eller frusna. Inte konstigt att man försökte bygga kanaler i vattendragen.
Vårt bergsbruk krävde transporter. Myrmalmen – och senare gruvmalmen – fanns inte
där det var lämpligast att förädla den. Till det krävdes vattenkraft – och träkol. Alltså
måste man på något sätt transportera malmen, först till en masugn och sedan det
resulterande tackjärnet
till vidareförädling och
därefter till en utskepp-
ningshamn. På vad då?
Vägar fanns inte så man
utnyttjade Sveriges alla
vattendrag. Enklast på
vintern på isarna men
även sommardag på de
större sjöarna. Det enda
som var i vägen var for-
sarna och vattenfallen och
de korta landsträckorna
mellan sjöarna. Dessa
krävde omlastning och
korta landtransporter.
Lösningen låg i byggandet
av slussar. En historia för
sig själv.



10

persontransportmedel. Billigt, bekvämt och snabbt jämfört med landsvägstransporter, som var både långsamma, dyra och inte minst obekväma.

Så kom dock järnvägarna och tog död på kanalerna? Icke. I själva verket var kanalerna under större delen av 1800-talet ett billigare och bättre alternativ för flertalet resenärer än järnvägsnätet, som var ganska glest. Det var faktiskt först på 1900-talet som andra transportmedel (bilar och bussar) konkurrerade ut kanaltrafiken. Så nu är alla kanaler museiföremål?



Nej faktiskt inte. Trollhätte slussar och Göta älv är i högsta grad en livsnerv för sjöfarten på Vänerlandskapen. Södertälje kanal är i lika hög grad en livsnerv för många Mälarhusar. Göta kanal har en livaktig kommersiell turisttrafik (M/S Diana, M/S Wilhelm Tham och M/S Juno). Liksom Kinda kanal (M/S Kind). Och på Dalslands kanal åker man med M/S Dalslandia och M/S Storholmen. Och så vidare. Och alla kanaler lever

vidare på sommarseglare.

Och hör och häpna, en av våra nyaste kanaler, Sotenkanalen, byggdes först på 1930-talet och invigdes 1935. Den var avsedd att underlätta transporterna från den bohusländska stenindustrin



men det blev inte riktigt så. I stället fyllde den en viktig funktion för kusttrafiken inte minst under

VK2. Sommartid är den idag en av de mest trafikerade leder som vi har.

Och så har vi vår nyaste kanal, nämligen Falsterbo kanal. Den byggdes i början av andra världskriget och orsaken var följande. Tyskarna ville förstås inte ha in allierade stridskrafter i södra Östersjön, som ju var deras "privata" test- och övningsområde. Med hänvisning till en påhittad tremilsgräns (Sverige hävdade 4 sjömil) minerade de farvattnen utanför Falsterbo.



Eftersom det är mycket långgrund där, så blev resultatet att inga fartyg större än ca 4000 ton kunde passera runt udden.

Vad göra? Jo, man tog upp en gammal idé och byggde (grävde) i expressfart och till hög kostnad Falsterbo kanal. Varpå kusttrafiken kunde återupptas. (Ännu en påminnelse om sjöfartens betydelse för Sveriges försörjning.) Denna kanal innehåller för mig ett speciellt minne. Under den s k U2-sommaren 1959 under reservofficersutbildningen låg jag på fregatten



Magne. Mode och Magne utgjorde fregattdivisionen och skulle gå upp till Skagerack för övnngar. Mode var först och råkade dra upp farten för tidigt med resultat att ett antal båtar, som var förtöjda i norra delen av kanalen, blev spolade upp på land av häckvågen. Magnes passage några dagar senare skedde i mycket låg fart.

Att häckvågen från en fregatt eller jagare kan bli mycket hög på grunt vatten insåg jag när jag samma sommar under några veckor var mönstrad ombord Östergötland. Efter ett örlogsbesök i Kiel var det tydligen bråttom tillbaka till Svedala av någon anledning, varför vi körde i hög fart i de grunda vattnen i sydvästra Östersjön. Jagaren satte sig naturligtvis på häcken och häckvågen var det mest imponerande som jag sett under mina år på sjön. När man gör samma sak i en grund kanal så blir det förstås förödande.

Nu har Stockholms Hamnar just färdigställt en ny containerhamn i Nynäshamn, som ska ersätta Stora Värtan. Mycket kortare insegling och plats för större fartyg. Men sedan? Lastbilstrafiken kommer att öka ännu mer än från den redan befintliga färjehamnen och vägarna är redan överbelastade. Vad göra? Tja, ett konstruktivt förslag är att köra containerpråmar från Nynäshamn till Södertälje och vidare in i Mälaren. Kanaler igen!

Så investeringarna i kanalerna på 1700-talet och framåt kanske inte var så dumma. Och vad är nu klokast att göra med våra järnvägar? Bygga ut och modernisera det befintliga nätet eller investera miljarder i



några helt nya – och svindyra – höghastighetsbanor, som ändå bara gynnar ett litet fåtal välbärgade med flygångest.

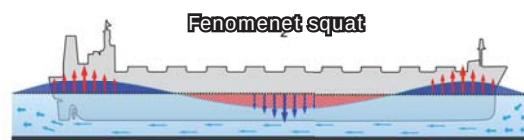
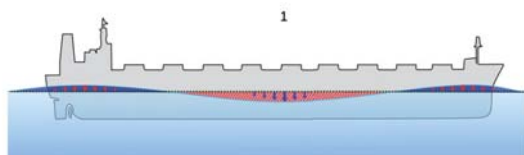
Vad lär vi av historien?

Inspirerad av:

Kanaler – Svenska Turistföreningens Årsbok 1995

STF publ. nr 3079

Red kommentar:



Den effekten som påverkar ett fartyg vid gång i grunt vatten som Håkan nämner i texten om när jagaren Östergötland hade bråttom hem efter örlogsbesök i Kiel kallas på engelska för "Squat" och är ett hydro-dynamiskt fenomen.

Första gången jag uppmärksammade och blev medveten om detta var under "Operation Kullen" 1955 då kustflottan visade upp sig i Skälderviken. Detta skrev jag om i O´Hoj 3/14.

Den andra gången jag var med om motsvarande var när jagaren Småland passerade Flintrännen med hög fart. På aktra bryggan visade vartalsräknarna att vi borde gå med c:a 32 knops fart, loggen visade 26 och häckvågen var enorm. En kort stund efter att jag konstaterat detta sögs akterskeppet in mot kanten på rännan med ett propellerhaveri som följd. Veckoslutshamnen blev på Kockums i stället för Helsingborg.

Men ännu har ingen på något trovärdigt sätt förklarat det jag upplevde under sjömätning på Västeråsfjärden i Mälaren.

När mätningarna för dagen var slut var det ju alltid framåt högsta på båda. Som ledarbåt hade vi en ganska stor plastbåt med ett deplacement på c:a 15 ton. På vägen från mätområdet till basfartyget förtöjt vid Hjulstabrons ledverk var det bara ett ställe man kunde gena lite. Första gången gick vi tre båtar i bredd sakta med loden igång. Vid utvärdering visade det sig att det var en jämn och slät passage c:a 3 m djup. Nästa dag på väg till mätområdet gick vi i samma enslinje med högsta fart. Det kändes då som om vi rullade över en bromsande väg och i stället började surfa, fartökningen var mycket märkbar.



Lejdtrafiken under andra världskriget

Nedanstående berättelse har tidigare publicerats i FM Göteborgs tidning "Pejlingar".

Med deras tillstånd återberättas den här.

"Den första lejddresan"

Sven Johansson från Göteborg var till sjöss under två världskrig. Under det senaste som befälhavare i Sveabolagets tankfartyg. Som rederiets flaggskeppare avled han ombord i "Frithiod" 1958.

Sjökapten Sven Johansson var farbror till FM-kamraten och radiomannen Lennart Johansson som nu välvilligt låter oss ta del av farbroderns minnesanteckningar från ett farligt och otryggt liv till sjöss under andra världskriget.

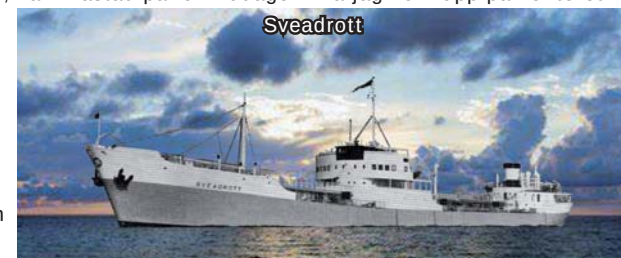
Den 9 april 1940 låg Sveabolagets 15 000 tons tankbåt Sveadrott, där jag var befälhavare och lastade på Aruba i Vestindien. Lasten, som bestod av ca 14 000 tons olika oljor, huvudsakligen bensin, var inlastad på förmiddagen. Då jag kom upp på kontoret för att klarera möttes

jag av underrättelsen att tyskarna gått in i Danmark och Norge, varför någon resa till Sverige kunde det inte bli tal om. Vi beordrades alltså ut på redan för att avvakta vidare order. Efter tio dygn och en massa telegraferande blev det slutligen bestämt att,

efter en del smärre ändringar i lastsammansättningen, skulle vi gå till Rio. Dit kommo vi också så småningom, hela lasten utlossades varefter vi avgingo till Corpus Christi i Texas. Här intogs last av olika sorters oljor. Ivriga rykten voro igång att lasten skulle till Sverige, men detta hade vi alla ombord lite svårt att sätta tro till. Jag fick i alla fall order att gå till New York för order. Väl ditkomna förtöjdes vi ganska avsides tillsammans med flera fullastade tankbåtar, vilka väntade på att få komma över Atlanten. Under de två månader vi lågo där fingo vi så många rykten till livs att det skulle räcka till en bra tjock bok. Till slut blev det i alla fall klart att vi skulle gå till Sverige, men det skulle vara så hemligt såå. Jag skulle inte ens få tala om det för mina styrmän. men då jag tillsammans med ett par andra kaptener, vilka naturligtvis hört på stan att vi skulle gå till Sverige, kom in på ett ställe för att släcka törsten, fick jag av bartenderen och ett par av gästerna reda på att lasten skulle till Sverige för att där omlastas till Tyskland. Ja, vad skulle man egentligen svara på en sådan sak? Jag fick ju inte säga någonting, men nog kliade det i nyporna efter att få svara på ett rätt sätt. Sådant råkade man förresten ut för ganska ofta under lejdtrafiken. Det var ju inte värt att ge sig till att diskutera saken, utan man måste svälja förtretet och försöka tiga ihjäl saken. Vi blevo så ofta inpräntade med att även ett förflutet ord kunde äventyra hela lejdtrafiken och det hade ju inte varit roligt att bli orsak till en sådan historia.

Nå, jag fick i alla fall mina order att gå till Göteborg och den resan emotsågs med mycket stort intresse. Men vilken väg jag skulle gå fick jag reda på först sedan en punkt rätt syd om Sable Island passerats. Jag fick nämligen förseglade order och dessa fingo brytas först sedan denna punkt passerats.

Det var så hemligt och så strängt, så jag blev varskodd att om något undersökningsfartyg stoppade mig för inspektion före denna punkt och fann ordern bruten, så kom jag att kastas i den djupaste fängelsehåla som fanns i England, såvida inget ännu värre hände. Fartyget skulle beslagtagas och allt möjligt galet skulle hända i Sverige.



Väl att märka, att då vi slutligen kommo till Kristiansand så talade tyskarna om att de med mycket stort intresse följt vår färd helt, sedan vi lämnade New York.

Den där punkten passerades så småningom och med stort intresse bröts det väl förseglade brevet. Ordern löd på att gå mitt emellan Island och Skottland samt mellan Shetland och Färöarna samt vidare ner genom Nordsjön och till Sverige efter en viss bestämd rutt.

Detta såg ju inte så vidare trevligt ut. Jag hade nämligen gått och hoppats på att få gå en väg som jag gått ett par gånger tidigare innan tyskarna lade beslag på Norge, nämligen in i skärgården strax syd om Stadt och sedan inomskärs så långt det gick. Men, som sagt, det blev inget med det så man fick bereda sig på att göra bekantskap med både minor och torpeder om det ville sig så galet. Nå, det var ju inget annat än att lyda order och lita på försynen och turen, så resan fortsatte efter den angivna vägen.

Men nästa dag kom ett telegram från Chefen för Marinen i Stockholm och detta satte verkligen myror i huvudet på mig.

”TAG VÄGEN GENOM DANMARKSTRAIT OCH NORR OM ISLAND TILL PUNKT - OCH DÄRIFRÅN TILL PUNKT - SAMT MÖT SVENSK KONVOJ BESTÅENDE AV HJÄLPKRYSSARE VARIA OCH JAGARE NORDENSKJÖLD VID PUNKT --”. Allt detta var ju gott och väl, den värsta minfaran var ju undanröjd och inte hade väl Hitler så gott om ”Karons färjor” att de kunde ligga och jaga oss runt hela Ishavet. Visserligen skulle vi, trots hemlighetsmakeriet, var fjärde timma runt ut i världsrymden vår exakta position, men det var väl bara engelsmännen som tog emot sådana meddelanden. Men var skulle jag få sjökort ifrån? Jag hade inget närmare än Reykjavik och det var ju bara sydkusten av Island. Jag hade liksom på känn, sedan min skoltid, att det fanns en massa vatten norr om Island, men hur djupt och om det fanns några holmar eller skär det kunde jag inte komma ihåg. Efter mycket letande över hela båten fann jag slutligen ett blad ur en skolatlas, och med detta till hjälp bar det upp genom Danmarkstrait. Vi stoppades ett par gånger av engelska hjälpkryssare, men när de sågo de överenskomna signalerna och därigenom förstod vad vi voro för djupingar, så bara hälsade de och önskade oss lycka på resan. Och det var något vi behövde i alldeles hög grad just då.

Vi hade kommit klart nordvästa hörnet av Island och enligt mitt kartblad skulle vi ha klar kurs över rent vatten cirka sex timmar, varför jag beslöt mig för att ta en tupplur.

Jag hade inte sovit lång stund förrän jag vaknade av tyfonens vrålände och maskin-telegrafens rassel. Då jag kom upp på bryggan såg jag inget annat än ett ljust töcken. Tjockan stod så tät att jag inte ens kunde se backen. Till råga på allt varskodde styrman att han sett små isstycken. Maskinen var stopp tills farten gått ut, varefter jag satte dead slow. Efter en liten stund hördes ett svagt eko, varför jag stoppade maskin. Efter ett par blåsande blevo vi säkra på att vi voro i närheten av antingen land eller is. Jag var dock ganska säker på att vi voro väl ur sikte för land, så det måste vara isberg. Men vi kunde ju inte ligga där och driva så jag beslöt att försöka komma ur grannskapet. Med en och annan spark av maskin, såpass att styrfart kunde hållas, försökte jag leta mig förbi berget. Rätt som det var skrek utkiken att han såg land rätt förut. Full back och snart låg fartyget stilla. Vi fick då höra ett brus liknande det som blir när dyningen mot en klippa så jag förstod att isen inte var långt borta. Jag lyckades baxa runt skutan, men hade inte hållit på länge med helt sakta fart förrän det var likadant igen. Nu hade vi fått rätt så stora growlers långsidan så jag stoppade för att få tid att fundera ut vad som vore bäst att göra. Efter att ha legat ungefär en timma utan att någon ljusning förmärkts varskodde jag, att nu ligger vi i en kvart till, och sen får vi försöka att gå tillbaka samma väg vi kommit samt gå syd om Island.

De får säga vad de vill i London, Stockholm och Berlin, men jag har inte lust att bli infrusen i vinter. Någon måste i alla fall ha hört detta, ty fem minuter senare började tjockan lätta och en halvtimma senare var det klart. Men då kan ni tro att vi fingo se en syn. Små isberg och stora isberg, flak stora som torg samt en massa små growlers. Beträffande de stora bergen blir det svårt att komma med någon jämförelse, men ett av dem såg nästan ut som Kinnekulle, minst. Så jag tackade verkligen en högre försyn

att vi blev varskodda i tid.

Efter en del kryssning mellan isbergen kommo vi snart ut på fritt vatten, och inte långt efter voro vi ute på vatten som jag hade sjökort över.

Nordsjön gick bra. Där har jag gått så många gånger nu, så jag känner igen varenda bölja.

Vi mötte konvojen på avtalad plats, och återstående delen av resan gick bra. Vi kommo slutligen till Göteborg där vi möttes av stora famnen av både familjerna och Marinen.

Hela svenska pressen var också nere för att få reda på hur det gått på resan. Men så hemligt som allt var på den tiden så fick man ju inte säga något. Det var att hitta på vad som helst, bara det inte berörde resan. Jag fick ju också tala i radion på kvällen, och där var det likadant. Då jag tillfrågades vad, som enligt min mening, var det mest intressanta på resan, kunde jag inte hitta på annat än att det var bra att Sverige vann trelandskampen i Helsingfors, vilken gått ett par dagar innan. Och det var det ju också.

Trots allt hemlighetsmakeri så visste så gott som var människa, i alla fall i Göteborg, vad som hänt och hände.

Detta var alltså den första lejddresan, fast det tvistas ju fortfarande om vem som gjorde den första. Den egentliga lejden kom ju inte igång förrän senare, men det kan ju kvitta lika, vi var i alla fall först.

Sven Johansson



En månad senare gick Sven Johansson till sjöss igen. Denna gång samtidigt med trelleborgstankern ”Castor”, som blev torpederad på hemresan ett halvår senare.

Red ”Pejlingar”

Faktauppgifter kompletterade av Red O´Hoj

Lejdtrafiken, eller Göteborgstrafiken, var den sjöhandel som Sverige under andra världskriget bedrev till och från Göteborg. Efter att Tyskland ockuperat Danmark och Norge 9 april 1940 hade Sverige avskurits från handel västerut, och led därmed brist på olika varor, bland annat olja som var en nödvändighet för Sveriges försvarsförmåga. Tyskland hade lagt ut en minspärr som även bevakades med flotta och flyg, *Skagerackspärren*, och Storbritannien hade på sin sida upprättat en blockad mot Tyskland och tysk-ockuperade länder. Sverige låg därför innanför dubbla blockadlinjer, och riskerade att bli helt beroende av Tyskland. Först efter omfattande förhandlingar med de båda krigförande sidorna kunde trafiken komma till stand.

Flera krav måste dock uppfyllas för att den skulle tillåtas. Bland annat var fartygen tvungna att genomgå kontroller av båda sidor, och antalet passager måste vara det samma i båda riktningar. Vid flera tillfällen orsakade krigets händelser konflikter mellan Sverige och de krigförande, vilka ledde till att trafiken periodvis stoppades. Sammanlagt

gjordes 459 resor genom spärren av 79 fartyg, av vilka tio sänktes. Handeln var mycket viktig för Sveriges försörjning under krigsåren, även om den endast motsvarade en mycket liten del av Sveriges fredstida handel.

Efter angreppet på Danmark och Norge 9 april 1940 igångsattes arbetet med Skagerackspärren. Spärren bestod dels av: Ett antal minfält i den yttre delen av Skagerack.

Sammanlagt lades 13 000 minor. Kustartilleribefästningar försedda med 38 cm slaskepps-kanoner vid Hanstholm i Danmark och utanför Kristiansand i Norge, vilka hade en skottvidd på 55 km. Bevakningsfartyg som skulle se till att ingen slapp igenom under mörker och nedsatt sikt. Genom Skagerackspärren kom den svenska handelsflottan att klyvas i två delar, varvid fartyg på sammanlagt 890 000 ton hamnade innanför spärren och 915 000 ton utanför



densamma.

I september 1940 kunde ett svenskt handelsfartyg för första gången få tillstånd av båda krigförande sidor att passera Skagerackspärren, så kallade lejdr trafik. Det var tankfartyget M/T Sveadrott med en last av 13 700 ton olja från mexikanska golven på väg till Göteborg. För att passagen skulle tillåtas krävde de krigförande att fartyget genom

Skagerack skulle eskorteras av svenska örlogsfartyg, vilka skulle fungera som en garant att ingen sida skulle försöka kapa henne. Till detta uppdrag utsågs jagaren HMS Nordenskjöld och hjälpkryssaren Waria. I slutet av augusti målades blå-gula band i fören och aktern på jagaren och man monterade strålkastare, som lyste upp fartygets sidor. Besättningarna hölls ovetande om uppdraget, och fick endast veta att de skulle vara borta i minst tio dagar. Den 1 september lämnade fartygen Göteborg tillsammans med tankbåten



sjön mellan Bergen och Shetlandsöarna och hemresan påbörjades. Ett brittiskt spaningsflygplan och ett stort antal tyska bombflygplan siktades under färden, men inget av dem gjorde några anfall och den 8 september anlände konvojen till Göteborg.

Tankfartygen Sveadrott och M/T Castor fick i oktober 1940 tillstånd att på utfärd från Göteborg passera den tyska blockadlinjen. Under perioden 14 april–10 juni sänktes i Skagerack 13 svenska handelsfartyg samt ett mindre antal fiskefartyg av minsprängningar och torpederingar. Det stod därmed klart att Sverige nu var helt isolerat från kontakt med världshaven via Skagerack. Man var därför helt beroende av handeln med Tyskland samt med av Tyskland ockuperade länder. Handeln med Tyskland fördubblades.

Tvåan och gick mot Kristiansand på norska sydkusten. Där bunkrade örlogsfartygen, varefter de avgick mot mötesplatsen medan Tvåan kvarlämnades. På kvällen den 5 september mötte fartygen Sveadrott i Nord-



Nedanstående artikel skriven av medlemmen i Flottans Män i Göteborg Kent Nordström publicerades ursprungligen i tidskriften Pejlingar nr. 3/2020. Med tillstånd från föreningen i Göteborg återges den här i oavkortat form men i format anpassat för O'hoj.

Något om radar och radarmotmedel under Slaget om Atlanten

Många förknippar nog radar med en teknisk innovation, som såg dagens ljus under slutet av 1930-talet i form av den omfattande kedja av stora radaranläggningar i det brittiska luftförsvaret som framgår av bilden, den så kallade *Chain Home*.

Men radar är betydligt äldre än så. I slutet av 1800-talet visade den tyske fysikern Herz att utsända radiovågor reflekterades tillbaka då de träffade ett metalliskt föremål. I början av 1900-talet tog den tyske fysikern Hülsmeyer patent på en utrustning för att undvika kollisioner till sjöss vid nedsatt sikt – den första materialiseringen av radar. Denna utrustning arbetade enligt den princip Herz hade visat men lösningen förklarades ointressant av den kejserliga tyska flottan efter en demonstration på grund av att radarräckvidden endast var någon enstaka kilometer.

Vad som emellertid hände i mitten och slutet av 1930-talet var ett ökande intresse för radar



med militära tillämpningar mot bakgrund av den militärpolitiska osäkerheten och den tilltagande krigsriskerna i Europa. Utveckling och produktion av radar skedde i många länder, bland annat i USA, Storbritannien, Frankrike och Tyskland. Även i Sverige förekom utveckling av radar men detta skedde först under andra världskriget. Mest känt är nog den radartekniska utveckling som skedde i Storbritannien och texten nedan visar några axplock från utvecklingen i Storbritannien och Tyskland med koppling till sjökriget på Atlanten.

I min artikel om *Slaget om Atlanten* i Pejlingar nr. 2/2020 gav jag en kort återblick över sjökriget 1939-1945 och visade att allt färre

handelsfartyg sänktes av tyska ubåtar från årsskiftet 1942-1943 samtidigt som antalet sänkta tyska ubåtar ökade markant från ungefär denna tidpunkt och fram till krigets slut. En av flera anledningar till detta var utan tvekan de allierades alltmer ökande materiella tillgångar inklusive tillgången till radarlösningar, som användes av både eskortfartyg och flygplan för att upptäcka och bekämpa tyska ubåtar.

Den första brittiska radarn för upptäckt av ubåtar fanns på brittiska flygplan och hade beteckningen ASV (*Anti Surface Vessel*). Den opererade i likhet med många tidiga radarlösningar med lång våglängd på det så kallade VHF-bandet (*Very High Frequency*, våglängder mellan 1 och 10 m). Anledningen till användning av denna långa våglängd berodde uteslutande på att lämpliga komponenter för att tillverka radar med kortare våglängder inte fanns tillgängliga även om man tidigt förstod att kortare våglängder – centimetervågor, som ofta används i moderna radarsystem – hade varit att föredra. Innebörden av metervåglängd var att utrustningarna blev skrymmande och otympliga inte minst avseende på radarantennerna. Uteffekten var begränsad på grund av att kraftfulla effektalstrande komponenter saknades. Detta sammantaget gav måttliga räckvidder mot ubåtar, typiskt cirka 5 km mot ubåt i ytläge och 1-2 km mot ubåtens periskop. Trots dessa tidiga begränsningar åstadkom de allierades flygplan hyggliga resultat, som succesivt förbättrades när ASV-radarn erhöll allt bättre prestanda. Att det ökande antalet sänkningar av ubåtar var besvärande för den tyska ubåtsledningen blev uppenbart eftersom en utrustning för att varna för allierad radarsändning på metervågsbandet infördes på tyska ubåtar med början 1941.

Bilden visar en ASV metervågsradar av andra generationen med separerade sändnings- och mottagningsantennerna monterade på ett brittiskt flygplan.



Antennen för sändning är monterad på flygkroppens ovansida medan mottagningsantennerna finns på flygkroppens sidor. Radarn sände ut sin energi åt sidorna. Upptäckt av objekt på havet kunde alltså med de tidigare ASV-lösningarna inte göras i flygplanets färdriktning.

1942 hade samtliga tyska ubåtar fått radarvarnare installerat. Utrustningen kallades för Metox och hade franskt ursprung. Tyskland kunde ta hand om och vidareutveckla den franska tekniken efter ockupationen av Frankrike 1940. Den tyska benämningen var FuMB1 (*Funk Mess Beobachtungsggerät*). Dess antenn bestod av delar, som sattes ihop till en helhet ovan däck och placerades på en mast vid ubåtens manövertorn när ubåten befann sig i övervattensläge. Metox var en primitiv utrustning och dess rombformade antenn



med ASV-radar.

syns på bilden till vänster om antennen för radiopejlen. Metox arbetade på metervågsbandet. Vid detekterad radarsändning från allierad ASV-radar producerade Metox en ljudlig varningssignal. Detta skedde typiskt då det allierade ASV-utrustade flygplanet befann sig på cirka 5 km från ubåten och detta gav ubåten - ofta men inte alltid - tid för att dyka och undvika vapensats från plötsligt uppdykande allierade flygplan. Användningen av Metox medverkade till att tyska ubåtar under förflyttning från baser i västra Frankrike ut mot Atlanten fick ett visst skydd mot allierade flygplan

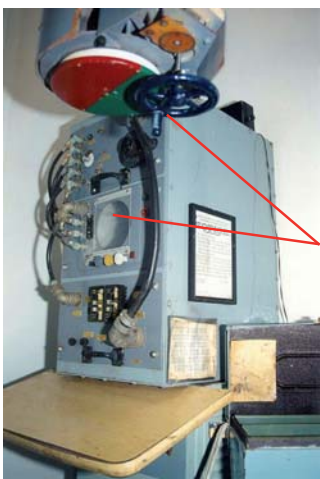
Krig karaktäriseras av en ständig teknisk utveckling av medel och motmedel. Under 1940 hade ett betydande, kanske ett avgörande, framsteg gjorts i Storbritannien i och med magnetronens tillkomst. Med denna kunde radarlösningar med våglängden 10 cm realiseras. Denna korta våglängd gav betydande fördelar. Storleken på radarutrustningar kunde göras mindre skrymmande, inte minst antennen, och den utsända effekten kunde ökas med så mycket som en faktor 100 enligt några källor. Radarräckvidden kunde därmed ökas väsentligt samtidigt som möjligheten för avsevärt bättre och noggrannare bestämning av en ubåts position uppnåddes. Men den minskade storleken av utrustningen innebar också att radarantennen i flygplanet kunde göras vridbar i sidled och monteras så att radarsändning kunde ske omkring flygplanets färdriktning. Presentationen för radaroperatören gjordes på ett enkelt oscilloskop – en så kallad A-indikator – där ett upptäckt mål visades som en förhöjd markering på A-indikatorns elektronstråle. En senare utveckling av ASV-radarn innebar bland annat att antennen blev roterbar 360° och att presentationen förbättrades genom införande av ett så kallat PPI (*Plan Polar Indicator*) där hela området runt flygplanet visades. Under de första åren av andra världskriget saknade Royal Navy lämpliga radarlösningar för upptäckt av tyska ubåtar. Fartygsradar fanns främst på de större örlogsfartygen. Denna radartyp användes för luftövervakning. Bilden visar en brittisk luftspäningsradar av typ 281 arbetande på våglängden cirka 5 m med en antenn för igenkänning ovanpå radarantennen.



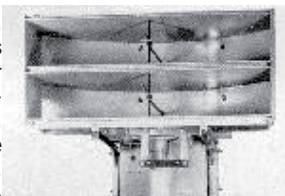
Efter förbättringarna av flygplanens ASV-radar uppstod goda möjligheter att tillverka en fartygsradar för de brittiska eskortfartygen. Efter att ha testat en prototyp till fartygsburen radar på 10-cm bandet med tillfredsställande resultat på korvetten *Orchid* 1941 infördes denna typ av radar succesivt på flertalet allierade eskortfartyg 1942-1943. Anläggningen fick beteckningen 271 och förekom i flera efterhand förbättrade versioner fram till krigsslutet. Den första 271-radarn installerades ovanpå korvetternas bryggshus. Radarn inrymdes i en väderskyddande cylindrisk radom som var transparent för utsända och mottagna radarvågor. För att hålla systemförluster så små som möjligt var sändare och mottagare placerade bakom antennen.



Operatören satt i ett litet utrymme alldeles under den framåtriktade antennen, som inledningsvis kunde styras manuellt i sidled ungefär $\pm 100^\circ$ relativt fartygets längs-skeppslinje. Presentation skedde på samma sätt som i den tidiga ASV-



radarn med en A-indikator. På bilden till höger visas antennen av en 271-radar med separata sändnings- och mottagningsantennerna. Operatörskonsolen utseende framgår av bilden till vänster. Här syns A-indikatorns placering i mitten av elektronikabinettet och ratten för manuell styrning av antennen i sidled syns tydligt.

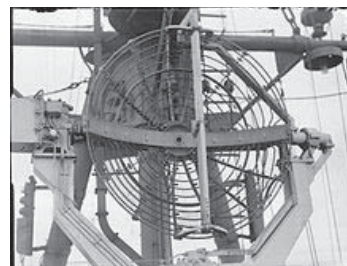


I och med att tyska ubåtar med tiden allt oftare inte erhöi någon varningssignal från Metox började den tyska ubåtsledningen att fundera över om de allierade hade lyckats med att ta fram en radar på centimeterbandet. Efter analys avfärdades detta av tyska vetenskapsmän som en teknisk omöjlighet vid denna tidpunkt. Slutsatsen, efter ytterligare analys och mätningar, blev något förvånande att Metox sände ut någon typ av elektromagnetisk signal som ny, ännu för Tyskland okänd allierad utrustning kunde detektera.

Den tyska ubåtsledningen bestämde därför att införa en ny icke-strålende radarvarnare, som skulle ersätta den primitiva Metox-lösningen. Denna nya radarvarnare fick beteckningen FuMB2 men kallades Wanze ("väggslus"). Liksom Metox placerades den på en mast i övervattensläge. Den arbetade på våglängden 80 cm, alltså på mycket kortare våglängd än Metox men fortfarande långt utanför den nya allierade radarns våglängd. Att ersätta Metox med Wanze var således ett misstag och illustrerade bristfällig radarkunskap i Tyskland. Ganska snart fick emellertid den tyska ubåtsledningen anledning att tänka om. Ur ett i Rotterdam nedskjutet allierat bombflygplan hittade man till sin stora förvåning en radar som arbetade på våglängden 10 cm. Då insåg man att tekniska möjligheter faktiskt existerade för att göra en cm-vågsradar. Arbetet inleddes omedelbart att utveckla en radarvarnare för ubåtar på denna våglängd. Denna fick beteckningen FuBM7. Den kallades Naxos och fick alldeles för korta detekteringsavstånd för att vara taktiskt användbar. Tyskarna tvingades därför att använda Metox och Wanze i brist på bättre. Även om Naxos hade blivit allmänt använd på de tyska ubåtarna skulle den ändå inte ha gett några avgörande fördelar eftersom de allierades flygplan från tidigt 1944 började använda radar med våglängden 3 cm – en våglängd som Naxos inte kunde detektera. För att försöka bemästra hotet från plötsligt uppdykande allierade flygplan infördes luftvärnspjäser på ubåtarna. Tanken var således att bekämpa allierade flygplan i stället för att försöka undkomma genom en snabb dykning. Denna taktikanpassning beslutad av den tyska ubåtsledningen förefaller emellertid ha gett ett mycket magert resultat.

Alla typer av radar har ett minsta mätavstånd, som beror av längden på den utsända radarpulsen. För många av de brittiska ASV-anläggningarna var detta avstånd cirka 1 km. Vid nattliga anfall mot tyska ubåtar i övervattensläge styrde flygplanen mot ubåten med hjälp av radar men när man kommit nära kunde ubåten inte längre ses med radarn. För att bemästra denna svaghet infördes kraftiga strålkastare på flygplanen, som belyste ubåten under den avslutande inflygningen fram till sjunkbombfällning. Denna taktikanpassning verkar i jämförelse till den tyska anpassningen ha gett goda resultat. För fartygen behövdes inte någon motsvarande lösning eftersom de utnyttjade sina hydrofoner för att mäta in ubåtarna inför vapeninsats.

Utvecklingen av allt bättre radar fortsatte i Storbritannien fram till krigets slut och därefter. Den tidigare omnämnda sjöburna radarn 271 modifierades 1943 och fick en fem gånger så kraftfull sändare jämfört med den första versionen. Dessutom ersattes energimatningen med koaxialkablar till antennen med vågledare. Allt detta jämte införande av en ny parabolisk



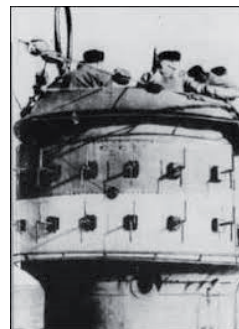
antenn för horisonten runt spaning på en stabiliserad plattform innebar en väsentligt bättre radarräckvidd och noggrannhet vid inmätning av de tyska ubåtarna. Utrustningen fick beteckningen 277 och dess antenn syns på bilden till vänster.

Den gjorde att eskortfartygen gavs en taktisk rörlighet som inte var möjlig med tidigare fasta framåtriktade eller manuellt vridbara antenner.

Inte bara de allierade hade radar. Den tyska flottans större fartyg hade radar för spaning och eldledning av fartygsartilleri men dessa fartyg påverkade knappast utgången av kriget på Atlanten. Det gjorde i någon mån däremot tyska flygplan. Bilden visar en FW-200 (Focke-Wulf 200) spanings- och attackflygplan med lång räckvidd. Antennarrangemanget påminner om tidiga lösningar för den brittiska ASV-radar med framåtriktade sändningsantennerna och med mottagarantennerna på flygkroppens sidor. Radarn arbetade på metervåglängd och hade en räckvidd mot större fartyg på upp till 80 km. Liknande radarlösningar fanns på andra typer av tyska flygplan. Dessa flygplan vållade de allierades konvojer en hel del bekymmer, främst kanske FW-200 som kunde förmedla konvojers position via radio till de tyska ubåtarna och tyskt attackflyg.



Även några tyska ubåtar var försedda med en prototyp-liknande spaningsradar. Antennarrangemanget bestod av en



mängd så kallade dipoler placerade på manövertornets utsida. Någon större nytta av denna radar verkade de tyska ubåtarna knappast ha haft. Det tyska ubåtskriget var i praktiken förlorat i mitten av 1943. Antalet sänkta handelsfartyg per ubåt och uppdrag sjönk från tidigare i medeltal 4 till under eller omkring 1. Tyskland var på väg att förlora lika många ubåtar som sänkta handelsfartyg. Att den tyska ubåtsledningen hade stora bekymmer framgår av amiralens Dönitz memoarer:

I juni 1943 ställdes jag inför det svåraste beslutet under hela kriget. Jag tvingades att fatta beslut om att antingen dra tillbaka ubåtarna från samtliga områden och inställa ubåtskriget, eller att låta dem fortsätta operationerna i något förändrad form trots

fiendens överlägsenhet.

I verkligheten fortsatte dock ubåtarna sin verksamhet med allt större förluster fram till krigsslutet. En tydlig förklaring till förlusterna var de allierades tillgång till radar. Andra bidragande anledningar var den i artikeln om *Slaget om Atlanten* omnämnda Huff-Duff som kunde pejla ubåtars radiosändning och de allierades framgångsrika forcering av det tyska Enigma-kryptot. De allierade visste inte bara var de tyska ubåtarna befann sig utan också vilket stridsvärde de hade och vad de av ubåtsledningen beordrades att utföra.



In Memoriam

Vår medlem Håkan Hedén  avled den 27 oktober.

Vår vän och kamrat Håkan Hedén har avlidit efter en lång tids sjukdom. Håkan kom in i kamratkretsen i Flottans Män 2006 och med sin bakgrund i Flottan kände Håkan sig direkt välkommen och trivdes hos oss.

Håkan berättade gärna om sin tid i Flottan som tungdykare och mariningenjör, hans berättelser om hur han var med på dykningar med Wasa-skeppet var oerhört intressanta.

Håkan tillsammans med hustru Linda gav oss fina minnesbilder från deras liv utomlands vid flera föredrag de höll för oss vid våra soppkvällar. Håkans engagemang och intresse för vår förening var alltid närvarande både vid våra styrelsemöten som vid våra sammankomster.

Vi är tacksamma att ha fått vara vän och kamrat med Håkan och kommer alltid att minnas honom.

Kjell

MARINSTUGAN

Marinstugan mår bra och kommer säkert att klara kommande vinter. Värmen står på i vinter och vattenledningarna har sin värmekabel på så alla är välkomna ut till stugan för en fika eller övernattnig.

Till advent kommer som vanligt ljusstakar att sättas upp i alla fönster så att det blir riktig julstämning. Stugfogden Björn tar det försiktigt med arbeten på stugan på grund av sitt onda knä. Han håller efter alla fallande eklöv, krattar och blåser undan så tomten ser fin ut. Till våren skall "takgubbarna" renovera lillstugans tak. De gamla pannorna skall plockas ner och sparas tills de behövs på Marinstugans tak. Dåligt trävirke byts ut och ny papp läggs på taket.

Vi ska även lägga ett terrassgolv med tryckat virke så att våra nya utemöbler står stadigt. Vi underhåller verkligen de båda stugorna både in- och utvändigt och det syns när ni kommer dit.

Stugan är som vanligt öppen för er medlemmar när som helst. Kom dit och trivs och känn av den marina miljön som vi alla gillar.

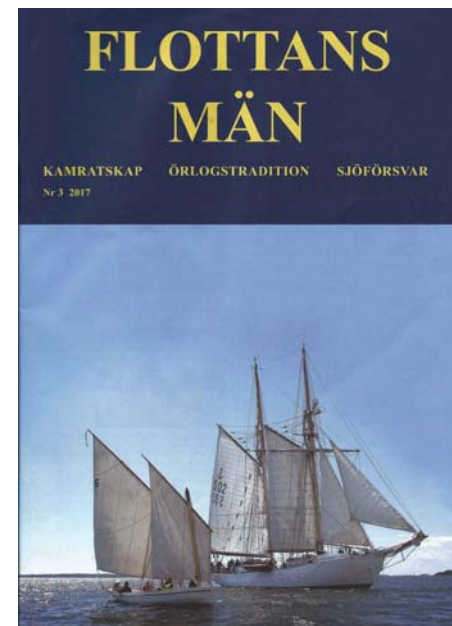
Ring stugfogden Björn på 070-6363215 så får ni koden till larmet och han meddelar även var nyckeln finns.

Björn och Kjell



Ni är alltid att besöka stugan

FLOTTANS MÄNS LOKALFÖRENING 11 I NYNÄSHAMN



*Vi tackar alla medlemmar
som har gett och ger bidrag till
tryckningen av tidningen
Flottans Män*

