



Ön Vinga är c:a 1000 m. lång och 500 m. bred

Fyrens lysvidd:
47 km eller
25,5 nautiska mil

PEJLINGAR

FÖRR, NU OCH FRAMTID

FRÅN FLOTTANS MÄN OCH BOJOR I GÖTEBORG

N:r 2- 2019



I detta nummer bl.a.

Ledare mm sida 3

Arvet från marina kamrater Ned Olow sida 4-6

Hans Reichenberg berättar sida 6

Konteramiral Ragnar Wetterblad Äldre jagare sida 7-10

Ned Olovs minnen från pansarskepp sida 11-13

Karl-Ivar Ek berättar minnen från 41 sida 14

Akt slag! och Calle Rudolph sida 15

Damklubben Bojen Höstprogram sida 16

Marinstugans dag sida 17

Nationaldagen sida 18

Medlemsinfo sida 19



**FLOTTANS MÄN
GÖTEBORG**

Marinstugan
Örlogsvägen 6
426 71 Västra Frölunda
Tel. 031-29 07 23

Hemsida:

www.flottansman.se/goteborg

E-post:

goteborg@flottansman.se

Organisationsnummer:
857200-4284

Plusgirokontonummer: 4 47 48-2
Bankgirokontonummer: 470-3526

**PEJLINGAR
N:2 juni 2019**

Utgivare/Ägare:
Ansvarig utgivare:
Redaktör:
Distribution:
Manusadress:
Sista manusdag nr. 3/2019
Planerade utgivning:
Årsprenumeration:

Lösnummerpris:
Trycks hos:

ORDFÖRANDEN HAR ORDET



Kamrater!

Ni har nu nummer två 2019 framför Er. Det innehåller som vanligt en hel del blandad godis. Jag vill passa på att slå ett slag för vår verksamhet (klubbafnär mm) som måste gå med viss vinst. Det kostar att hålla igång tidskrift och underhålla vår kära Marinstuga. Från augusti höjs priset för klubbafn till 140 kronor. Jag hoppas på Er förståelse.

Under de senaste månaderna har verksamheten pågått med klubbafnär, Söndags- och Onsdagsöppet. Marinstugans dag blev en bra dag trots ett kyligt väder med reportaget på sida 17. Veterandagen genomfördes i Bältesspännarparken tillsammans med Göteborgs garnison, Polisen, Göteborgs stad, Veteranförbunden, Soldathemmet Göteborg och Sveriges Militära Kamratföreningars Riksförbund där FM Göteborg var bärande kamratförening. Se vidare på sida 3. Till sist ska nämnas vårt Nationaldagsfirande tillsammans med Föreningen Svenska Flaggan i Göteborg som blev mycket lyckad tack vare de kamrater som trots mycket annat lojalt ställde upp. Se reportaget på sida 18. Under våren har en arbetsgrupp byggt ett nytt staket mot ödetomten vid vår parkering. Ett utmärkt arbete under ledning av Klubbmästare Calle Benholm. OBS! Anmäl Er som värdar vid Söndagsöppet så att vi kan ge alla den service som gör stugbesöken meningsfulla. Anteckningslista i stugan - kontakta Calle eller Boris.



Nytt staket byggdes på ett par dagar av: från vänster Tore Nyblom, Gunnar Ekblad, Calle Benholm, Kjell Åsberg och Rolf Carlsson. Ett stort tack för en gedigen insats. Bild/text L-E U

Inför hösten uppmanas att komma till våra klubbafnär där särskilt sista torsdagen i augusti ska framhållas då vårt stödförbands chef, överste Peter Fredriksson kommer att tala om det nya försvaret av bl.a. Göteborg och Väst-kusten boka plats i tid för en intressant kväll med möjligheter till god ärtsoppa, frågor och viktig information samt möjlighet att ställa frågor.

Värva nya medlemmar, det är en överlevnadsfråga för föreningen.

Med sommarhälsningar och väl mött i augusti med laddade "batterier."

Lars-Erik Uhlegård

Omslagsbilden: Bilden visar en stridsbåt 90 H. H står för halvpluton alltså cirka 20 soldater som kan förflyttas med denna båttyp. Det är troligt att det blir den nyare versionen **90 HS** som blir vanligast som innebär splitter- och NBC-skydd. Med den allt troligare utvecklingen de närmaste åren och framöver kommer stridsbåtar och andra farkoster inom amfibieförband åter bli vanligare på Väst-kusten. Det är positivt för Sverige och för skyddet av Göteborg från havssidan. Det innebär även möjligheter till visst skydd av sjöfarten i skärgårdsområdena.

5:e 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
Måndagen den 12 augusti 2019
September 2019
För medlemmar utanför FM Göteborg 100:-/år (4 nummer)
För icke medlemmar i Flottans Män 150:-/år (4 nummer)
För icke medlemmar i Flottans Män 50:-
Sandstens Tryckeri AB Västra Frölunda

LEDARE - MARINA FÖRBAND TILL VÄSTKUSTEN NU!

I samband med marinchefens föredrag om marinens utveckling vid Föreningen för Göteborgs Försvär ställde jag frågan om det inte vore rimligt att ta vara på de två korvettskroven Göteborg och Kalmar som nu ligger till ingen nytta i Karlskrona. Jag har ju tyckt att det måste vara bättre ur ett resursperspektiv att skroven används för sjöövervakning i Västerhavet även om de inte får den modernitet som systerfartygen Gävle och Sundsvall får. Nej det kostar för mycket, anser ledande personer inom marinen, inklusive konteramiral Jens Nykvist. Vad jag gav uttryck för är behovet av personal nu till Västkusten och som i framtiden (när den nu kommer) kan bemanna de fartyg som en sjöstidsflottilj på Västkusten måste innehålla. Börja nu och använd skroven som finns för att öka sjöövervakningen som gör att mer personal kan bosätta sig i Göteborgsområdet eller, om de redan gör det, kan få möjlighet att tidvis tjänstgöra närmare hemmen. Alternativet är att ta de ombyggda korvetterna och snarast bilda ett västförband i Göteborg så att kunskaper och förmågor hos personalen befasts och förbättras avseende sjöfartsskydd och övervakning av Västerhavet och samverka med den nya västra amfibiebataljonen. Amfibiebataljonen är ett skärgårds- och kustnära förband som är efterlängtat att tillföras väst-

kustförsvaret och inte minst Göteborgs hamnar med mera. Dessa två marina delar, amfibie- och ytstridsresurser hör ihop och måste på sikt (enligt perspektivplanen) tillföras under senare delen av nästa årtionde. Även den viktiga resursen minröjning måste tillföras Västkusten med det snaraste. I avvaktan på dessa resurser bör man tillvarata skroven av Göteborg och Kalmar så att förmåga finns och personal som ska bemanna de nya korvetterna/fregatterna är väl förtrogna med miljön i Västerhavet och längs Västkusten. Detta, liksom ökad samverkan med Norge och Danmark på ett liknande sätt som Sverige och Finland har i Östersjön. Det går väl inte kanske någon anser då Norge och Danmark är Nato-medlemmar. Nej, kanske inte exakt på samma sätt men mycket kan ske lokalt och med lite politisk vilja så kan detta säkert lyckas väl. Utöver de nämnda resurserna behövs givetvis en bättre infrastruktur och underhållsresurser samt tillgång till helikoptrar och minst en ubåt för att det ska bli ett rimligt marint försvar längs Västkusten. Detta handlar om trovärdighet vad gäller skydd av sjöfarten och Göteborg.

Säkrast vore att Sverige blir en fullvärdig medlem i Nato. Då undanröjs många problem och osäkerheter. Minst två gärna tre procent av BMP till försvaret!

Veterandagen den 29 maj avhölls på flera platser i riket. I Göteborg skedde detta i Bältesspännarparken mitt emot Stora Teatern vid Avenyn. Efter en kort marsch från Gustav Adolfs torg anförda av flaggor och fanor samt hemvärnets musikkår i Göteborg genomfördes ett omfattande program för att hedra våra utlandsveteraner. Flottans Män deltog med ett större tält, tekniska prylar och vår sångkör. Landshövdingen och Biskopen höll tal och en tyst minut hölls för att hedra minnet av de som gjutit döden under tjänstgöring eller skadats mer eller mindre svårt såväl fysiskt som själsligt.

Intervjuer av veteraner var tillsammans med musikkåren och vår sångkör utmärkta inslag som tillsammans med bra väder gjorde dagen till en framgång.

Bild och text Lars-Erik Uhlgård



I bilden ovan syns ett antal Kongoveteraner framför musikkåren och intervjuer pågår. Till höger syns Flottans Mäns Sångkör.

HONNÖRS- SPALTEN



Under vintern har i samband med inbetalningarna av årsavgifterna ett stort antal frivilliga penninggåvor inkommit till föreningen till: Pejlingar, Marinstugans framtid och Gravfonden samt en del belopp utan en närmare styrning som fördelats till dessa tre viktiga områden. Stort tack till alla givmilda donatorer ingen nämnd och ingen glömd. Styrelsen

In memoriam

Sedan Pejlingar nr 1/2019 presslades har följande medlemmar lämnat oss

Född	Namn	Medlem	Avled
380224	Ove Granlund	030340	190428
400201	Christian Nilsson	030509	190208
500823	Bo Lextorp	031720	190527

Vi lyser frid över deras minnen

ARV FRÅN MARINA KAMRATER

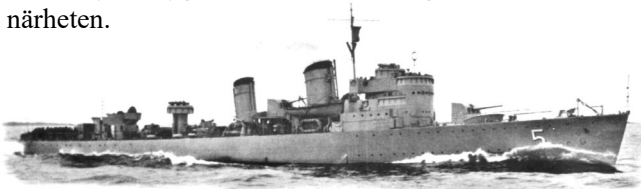


I serien "Arv från marina kamrater" började i förra numret **Ned Olow** en berättelse som han kallar: "**Legenden om jagarna.**" I förra numret slutade berättelsen med att de räddade ett 100-tal flyktingar från en lettisk fiskebåt som lyckats lista sig ut från Riga med en fickatlas och en gammal båtkompass. De grät av lycka när de såg den svenska flaggan på jagaren.

Ned's berättelser är inte sammanhängande utan skiftar mellan olika fartyg / händelser.

De sista krigsdagarna baserades divisionen i Karlskrona. Vi fick en dag order att löpa ut för att möta tyska fartyg, som avgått från Kiel för - - - ? (oläslig rad) I Hanöbukten siktade vi den tyska jagardivisionen, som med däckerna fyllda av soldater återvände från det sista försöket att evakuera Kurland-fickan.

Vi såg dessutom ett stort antal landstigningsfarkoster så fullastade att de på avstånd såg ut som små öar med tät buskvegetation och en av dem fann vi övergiven. Den hade fått ett par träffar, besättning och passagerare hade tydligen överförts till en annan farkost i all hast, ty det fanns rikligt med kläder, vapen och annan utrustning. Vi tog den på bogsering mot Karlskrona, förfångades av en minsvepare och gick ner mot Bornholmshatt. När vi nästa morgon passerade Bornholm, hörde vi i radionyheter att Tyskland kapitulerat och att Bornholm bombades av ryskt flyg - men det senare såg vi inte fast vi var i närheten.



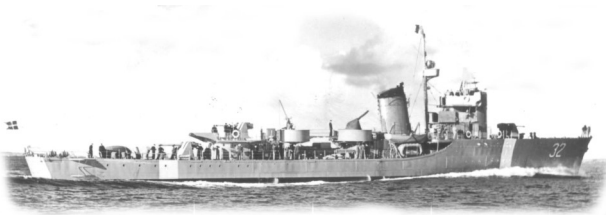
En mörk höstnatt var vi på ingående med Jagaren **Götteborg** (5) och fänriken som hade vakt hade minskat farten och börjat giren för att passera mellan bojarna i Långbälingsund när det från styrhytten meddelades att fartyget var strömlöst. Roderskvallra och maskintelegraf hade slocknat. En debutant, det var min första månad på jagare, står ganska handfällen och helt naturligt ingrep fartygschefen. Med sitt oefterhärmliga lugn tog Percy Hamilton upp sin ficklampa, lyste på plattan med ring-signalerna till maskin, tryckte på knapparna och signalerade back och sedan stopp och vi blev liggande - lyckligtvis var det ingen vind - tills strömmen kom tillbaka. Med samma lugn sade han: "Nu fänriken får du fortsätta". Inte ett ord om att jag borde ha tänkt på ringsignalerna, inte heller om att han själv hade bort kunna signalerna utantill.

Vi hade fått **Munin** (31) (1943-68)- kustjagaren rustad och knappt det, under ett halvår var vi bara två kommanderande officerare. Dessa kustjagare var en inte fullt lyckad kopia av italienjagarna **Romulus** och **Remus**.

På den senare hade jag varit l.O en kort tid och kunde göra jämförelser. Man hade valt namn efter de gamla utran-gerade **Mode** 1928, **Magne** 1936 och **Munin** 1940.

Jagarna **Hugin** (1911-1947) och **Munin** hade namn efter Odens Korpar. De båda jagarnas besättningar hade funnit två korpungar, som gjordes tama och som, när fartygen låg förtöjda i Märsgarnsviken, flög fritt omkring. Prins Wilhelm som var chef på, låt oss säga **Munin**, stod en dag och pratade med några officerare från de båda jagarna. "Hur kan ni" frågade prinsen, "se skillnad på **Hugin** och **Munin**"? En av **Hugins** officerare svarade: "Jo på rösten, **Munin** är den som pratar mest".

Nåväl, vi hade fått **Munin** i det närmaste klar på Öresundsväret i Landskrona. Efter provtur i snöstorm beordrades vi gå till Karlskrona för resterande arbeten innan isen lade sig i Öresund. Vi kom fram till Falsterbokanalens norra mynning, där signalerna beordrade väntan. Vi stoppade upp och höll oss, med en del besvär, kvar i rännan bland isflaken - vinden pressade och kustjagarna var förhållandevis höga - och väntade på klarsignal. Den kom inte, däremot såg vi en jämn ström av nordgående handelsfartyg passera och till slut förlorade Bodvar Bjarke tålamodet och lät genom hårda och upprepade sirensignaler förstå att han ville få genomfart. Till slut fick vi passera, om det berodde på våra signaler eller på att alla handelsfartyg gått igenom minns jag inte, men kanalinspektören skrev en uppretad rapport till Chefen för Marinen och framhöll det olämpliga i **Munins** uppförande. Det var han, kanalinspektören, som bestämde turordningen och dessutom hade våra ilska sirensignaler alarmerat civilbefolkningen, som trott att det var fråga om flyglarm. När rapporten fördrogs för Helge Strömbäck av hans adjutant, Ragnar Bjarke, var hans kommentar: Där var din bror allt bra förbannad", men resultatet blev en marinorder att framgent skulle örlogsfartyg ha förtursrätt i kanalen.



"Kustjagaren" **Mjölner** 1942-66 byggd på Eriksberg

"Systerfartyg:" 29-Mode, 30-Magne, 31-Munin.

Alla omklassade till fregatter 1954-55 med n:r 73, 74, 75, 76

Kustjagarna var kortare och högre än Italienjagarna och var - kanske därför - avgjort sämre sjöbåtar. Under novemberstormen 1944 hade vi ännu inte radar. Våra enda hållpunkter var de skuggor, något mörkare än nattmörkret, som skeppen utgjorde och då och då en morsesignal. Från flaggskeppet beordrades en omgruppering och för att komma på vår nya plats måste vi sätta 18 knop med sjön på låringen. **Mjölner** krängde så hårt att man på bryggvingen tyckte sig kunna sticka ner handen i vattnet. En man som var på väg ner för styrbordslejdaren från bryggan blev liggande på lejdarstegen och kun

de inte röra sig förrän jagaren efter lång tvekan, reste sig igen och i hyttinredningen akter stod vattnet decimeterhögt på durken - det hade kommit in genom luftintagen, som satt ganska högt på skottat till aktra däckshuset.

En dag i hårt väder och ganska hög sjö skulle vi skjuta torped från *Visby*. Medan vi gick mot skjutläget frågade Bertil Berthelsson, om vi kunde skjuta. "Ja chefen, skjuta kan vi, det blir kanske svårare att bärga torpeden" svarade jag. Hans beslut blev att vi skulle skjuta - och jag fick rätt. Skottet gick, siktinkel 17,5. Naturligtvis träff, men bärgningen!



Modifierade stadsjagaren *Visby* 1943-1982. Byggt på Götaverken.

Omklassad till fregatt enl. Marinplan 60

"Systerfartyg:" 12-Sundsvall, 13-Hälsingborg, 14-Kalmar.

När man snärjt torpeden, redan det ett konststycke i hög sjö, borde jagaren sätta så mycket fart att torpeden, som stod rätt upp och ner i vattnet, genom framfarten drogs upp i horisontalläge. Med de knuckiga rörelser som uppstod i sjögången blev det en hård påfrestning på den tunna snärjwiren. Den slet sig två gånger innan vi kunde få gördel på märke och kunde börja hissa - och då rullade jagaren över och knycken blev så hård att gördeln slets av och det var bara att börja om från början. Det tog oss en timme att få upp torpeden och när jag kom upp på bryggan fräste chefen - han kallades inte för inte Bertil Berthelsson Tvärilske - "urusel bärgning!" Det fanns två möjligheter att svara på detta. Den ena att ingenting säga eller, ännu värre, försöka någon ursäkt, vilket skulle ha gjort honom på ännu värre humör, det andra, att säga sin mening, att hela bärgningsgänget hade jobbat bra. Det senare var det rätta med Beson, efter fem minuters tystnad - - (oläslig rad) - - och lät mig gå ner: "Du kan väl också behöva en tugga."

Jag nämnde siktinkel 17,5. Siktinkeln är ju en funktion av målfart, målvinkel och torpedfart. En äldre och oändligt visare kamrat anförtrorde mig, när jag gick torpedskolan - och jag vidarebefordrade hans råd, när jag själv blivit gammal och vis - "Du kan alltid använda sidvinkel 17,5, den täcker så att säga medelvärdet av målfart och målvinkel, det kan du själv se på räkneskivan. Men framförallt, använd aldrig jämna grader, 14, 16, 18 hellre udda, 15, 17 eller 19. Det är lika viktigt som att klappa torpeden på noskonen innan du går upp till torpedsiktet. Och det där att sätta 17,5 i stället för 17, det är bara en liten extra finess." Det var en del skrock förenat med ett lyckat torpedsnitt och det fanns kanske kvar från den tiden, då målfaktorerna byggde på ren uppskattning och man fick fram siktinkeln med räkneskiva, för att inte tala om den tiden då en gammal säker torpedstyrman siktade efter ett

jack i mösskärmen. Mer exakt blev det när man fick ett torpedsikte med inbyggt räkneverk och fick målfaktorerna från en artillericentral. Än mer när man kunde få värdena från stridsledningen. Det skall också sägas att siktinkel 17,5 gick bra, när man som mål hade pansarskeppen, vilka inte hade så stora fartdifferenser. En aning svårare blev det när man sköt mot kryssarna. Men kvar stod, att om man inte klappat om torpeden före skott, kunde man inte göra sig stora förhoppningar på ett lyckat skjutresultat - inte ens med siktinkel 17,5.

Vi gick med *Norrköping* längs skånska sydkusten och skulle gå in i den minsvepta rännan runt Falsterbonäset, då farten gick ner och vi blev liggande. Från maskin meddelades att vi fått olja i matarvattnet. Avdelningschefen kom upp på bryggan och fick rapport om läget. "Har du kallat uppbördsmaskinisten" frågade han. "Nej, just nu behövs han i maskin," ett från min synpunkt logiskt svar, men tydligen inte fullt tillfredställande. Vakt-havande officerens kommentar: "Chefen nu är det grogg i hela maskin" uppskattades inte heller av avdelningschefen men beskrev målade situationen. Sedan uppbördsmaskinisten ställt i utsikt att efter diverse omkopplingar och ny påeldning vara gångklar om en å två timmar, var det inte annat att göra än att ankra, vilket jag gjorde, djupt tacksam att haveriet inträffat innan vi gått in i den smala rännan. Norrköpings ankare blev förresten anledning till ett egendomligt sammanträffande. Vi var på ingång till Karlskrona och hade just passerat försänkningen vid Kungsholmen. Uppbördskepparen hade med en värnpliktig gått fram på backen för att klargöra ankarna och i ovisst nit slog beväringen loss sliphaken innan uppbördskepparen hade dragit till skivbromsen - resultat: Babords ankare fälldes och eftersom vi gick med 16 knops fart rusade kättingen ut med ett öronbedövande rassel. Trots att vi slog "back full fart" hann kättingen löpa på tamp innan vi fått farten upphävd, rycktes loss ur kättinglåren och slog som en piska på däck innan den förenade sig med ankaret i djupet. Vi fällde en torpedvåle på platsen för brottet och fortsatte in till Karlskrona. På kvällen lyssnade vi på radions program "Sånt händer på sjön," i vilket Stellan Elliot och Bertil Jacobsen (och någon mer) berättade sjöskräckor och skepparhistorier och kåserade om egendomliga händelser till sjöss. Efter en stund tog Elliot ordet och berättade - vår historia med ankaret, med den skillnaden att den inträffat i Stockholms skärgård på Ulf Eklinds jagare några år tidigare. Jag skrev ett par rader till Elliot om detta sammanträffande - sånt händer på sjön.

Jag har tillhört Norrköpings första officersbesättning: FC Carl-Henrik Falkman, två löjtnanter, Torbrand och Skaar samt två fänrikar, von Döbeln och jag. Fjorton år senare var jag Norrköpings siste FC, innan hon byggdes om till fregatt.



*Jagaren Norrköping (10) 1941-1965
Byggd på Götaverken Göteborg*

Till sist vill jag nämna något om jagarordnarna, som tillkom någon gång före 2:a världskriget i ett jagargunrum. Orderna tilldelades de ombord kommenderade officerarna och dessutom mera bemärkta gäster och ordenstecknet var i allmänhet en miniatyr av jagarens vapensköld - men *Stockholm* hade som tecken bara ett blått band, ty hon var Östersjöns snabbaste fartyg. Orden utdelades under mer eller mindre mystiska ceremonier - jag har ett foto, där jag dekorerar Erik Samuelsson, dåvarande befälhavande Amiral på Sydusten, med den för franska Hederslegionens utmärkande gesten, en symbolisk kyss på kinden. Ceremonierna kunde variera efter fartygschefens fantasi. På en jagare bestämde denne att gunrumsmedlemmarnas fruar (eller fästmän eller motsvarande) kunde bli medlemmar med ett särskilt ordensnamn, som skulle börja med Sjö-, t.ex. Sjöjungfrun, Sjönejlikan. Allt gick bra tills han en gång valde "Sjökorallen", då protesterade den utseddade make.

Jag har i denna uppsats bara talat om några av mina egna minnen från jagarlivet. Jag förmodar att jagarnas insatser i neutralitetsvakterna kommer att belysas i ett särskilt kapitel. Jag vill påminna om en händelse, när Stig Örtendahl med *Norrköping* räddade överlevande från en krigsförlist tysk ångare i yttersta skären. Med sitt överlägsna lugn och sin utomordentliga manöverskicklighet förde han fartyget så långt in bland bränningarna som möjligt och lyckades rädda flera överlevande. För detta fick *Norrköping* Kustflottans Bragdkanna och fartygsläkaren Lars Troell, som slängt sig i sjön för att rädda den sista skeppsbrutne i samma ögonblick som Örtendahl såg sig tvingad att backa ut från grynnorna, medaljen för berömliga gärningar.

Ned Olow

Hans Reichenberg berättar

Svea och Göta fördes 1943 till "De döda skeppens vik"

Sedan *Patricia* färdigställdes som ubåtsdepåfartyg och kasern IV färdigbyggts på Skeppsholmen (i trädgården mellan prästgården och befälhavande amiralens kansli) kom i juli 1943 beslutet, att de två gamla systrarna *Svea* och *Göta* skulle skrotas. *Svea* hade under många år tjänstgjort som ubåtsdepåfartyg, de senaste åren dock endast i stationär förläggning till följd av dåliga ångpannor. Fartyget var trots upprepade cyanväterökningar - svårt "nedlusat." Vid besök ombord ombads den besökande att stanna på däck för att undvika att andra fartyg nedsmittades.

Göta hade - tillsammans med *Njord* - alternerat som logementsfartyg vid 2:a flygkåren i Hägernäs från den tidpunkt då *Freja* utdömts (för att sedan stilla sjunka, för att därpå återuppstå som "ädrad sjödränkt ek") till dess kasernetablissemangen därstädes färdigbyggts i slutet av 1930-talet.

Sedan *Vanadis* utdömts som logementsfartyg vid Skeppsholmen (för att sedan sjunka i stillhet vid fjäderholmarna för att ävenledes återuppstå som "ädrad, sjödränkt ek") ersattes hon av *Göta* vid pontonen i gläntan mellan sjökrigsskolan och kasern III, matinrättningen, där även en standardbarack (hysande bl.a. idrottsofficeren och flottans idrottsförening) uppförts. Ombord i *Göta* avhöll även stationskrigsrätten sina sammanträden.

Redan i medio november 1943 var skrotningen av *Svea* och *Göta* nästan avslutad. Med kryssarna *Tre Kronor* och *Göta Lejon* under byggnad var det särskilt viktigt att efter omvalsning kunna återanvända den befintliga pansarplåten. Då Tyskland endast med stora förseningar kunde fullgöra sina i krigshandelsavtalet angivna leveranser av fartygsplåt betydde det vid skrotningen av de två gamla trojänarna ett viktigt tillskott (efter nedsmältning och omvalsning). Även andra metaller och legeringar kom till fullo till användning.

Förglömmas bör i detta sammanhang ej den äventyrliga resan till Spithead där *Göta* skulle representera Sverige vid flottparaden i anledning av Queen Victorias 60-åriga regeringsjubileum. Efter passerandet av Kiel-kanalen kom *Göta* den 18 juni ut i full storm, tidvis orkan. *Göta* kunde ej hållas till kurs utan måste med låg fart läggas bi mot den grova sjön. Tre av backluckorna gick över bord, trots att de belagts med extra surringar, varjämte klyspropparna bortspolades. Däcket sprang läck på flera ställen och en mängd vatten inträngde i förskeppet. Genom att öppna avlopp till de undre cellerna kunde vattnet utpumpas denna väg. På eftermiddagen den 19 juni bedarrade stormen och den 21 ankrade *Göta* på Spithead's redd.

Kasern IV som ersatte *Göta* som förläggning, nedbrändes för ett tiotal år sedan av s.k. raggare, som även nedbrände mastkranen på varvet. Nu återuppbyggd.

Denna berättelse har en datering: 3/10-98

ARV FRÅN MARINA KAMRATER

"Minnen nedtecknade av f.d. konteramiralen Ragnar Wetterblad."

Wetterblad var bl.a. sjömilitärisk ledamot i Försvarsutredningen 1941 samt hade varit chef för Karlskrona Örlogsstation och för Marinstaben. Wetterblad avled 1988. Har ej någon uppgift om, hur "manuset" hamnat hos oss i Göteborg. Det var från början 1976 sänt till kk Per Insulander och ev. avsett för tidningen Flottans Män där Insulander bett om bidrag. Jag har ej utrett om det tidigare varit utgivet. Om så, blir det här för en ny generation läsare.

Karl Harry

Jagaren Modes sista expedition 1917-18

Efter att som nybliven fänrik tjänstgjort på pansarbåten Äran halvtannat år tjänstgjorde jag från mitten av juni 1917 vid sjömanskårens skolor i Karlskrona som biträdande gymnastik- och idrottsofficer. Helt överraskande erhöll den 16 juli order att från och med den 18 samma månad tjänstgöra på jagaren *Mode*.

Mode befann sig i Karlskrona. Jagaren hade varit avrustad en tid för att genomgå en grundlig översyn på örlogsvarvet och var nu klar för rustning och skulle sedan ansluta sig till sitt gamla förband. När besättningen på morgonen den 18 juli avlämnades vid jagarens förläggningsplats på varvet och befälstecknet hissades var jag också med bland dem som gingo ombord far att taga itu med klargöringens sista detaljer.

Mode var vår flottas första jagare, byggd i England 1902. Den var omkring 66 m lång, 7 m bred och hade ett djupgående av 2,7 m. Leveransfarten hade varit omkring 31½ knop. Bestyckningen var 6 st. 57 mm kanoner, 2 st. 6,5 mm kulsprutor och 2 st. 45 cm enkla torpedtuber. Jagarens pannor och maskiner upptog en mycket stor del av fartygets längd. Längst förut under backen fanns en trossbotten eller mäss för däcksmansskapet, därefter följde en något större mäss för eldare och ekonomipersonal. Så kommo 4 ångpannor, vardera med en skorsten och fördelade på mellanliggande eldrum. Akter om pannorna följde maskinrummet, där två tripplexpansionsmaskiner, kolvmaskiner, var uppställda. Akter om maskinrummet kom ett mindre rum för den elektriska generatoren, bredvid den låg befälssköket.

Nu följde befälsinredningen, först kom den för officerarna med nedgång i den förligaste delen. När man kom ned för trappan låg på babordssidan, delvis under trappan, fartygschefens hytt, ej så stor, men bekvämt inredd med brits, skrivbord etc. På styrbordssidan i den lilla gången låg pentry och Wc. Så kom man in i gunrummet som gick från sida till sida och var mycket rymligt. Mitt i fanns ett ganska stort bord med lådor på båda sidor, avsedda för officerarnas skrivtyg etc. Bordet var nämligen såväl matbord som officerarnas skrivbord. På förkant av gunrummet fanns på vardera sidan en garderob och akter om denna en brits eller soffa under ett par sidoventiler.

Akter om sofforna fanns på vardera sidan en mindre hytt, som hade dörröppningar men ingen dörr utan blott ett förhänge. Inuti småhytterna fanns efter fartygssidan en hög brits med lådor och skåp under. Ett tvättställ och en garderob upptog största delen av det övriga utrymmet, ingen stol fick plats och när man skulle taga av eller på byxorna måste benen sträckas ut genom dörröppningen. I gunrummet fanns mellan de båda hytterna en buffé för servis mm.

Akter om officersinredningen med särskild nedgång från däck låg underofficersinredningen, med plats för åtta underofficerare. Vidare akter om denna, längst akterut på jagaren, fanns ännu en mäss med nedgång genom en särskild däckslucka. Mässen var avsedd för jagarens underofficerskorpraler.

På däck fanns förut på backen en plattform för förliga 57 mm kanonen. Till ankarspelet förom densamma kom man över plattformen. Sammanbyggd med denna var kommandobryggan, som var placerad på taket till fartygssköket. Mellan köket och kanonplattformens undre del var ett åt sidorna öppet rum från vilket nedgångar ledde till de båda manskapsmässarna.

Bryggan var öppen och föga skyddad. På dess styrbordssida fanns kortlåda bakom en skärm. Babordssidan var öppen, däröver ledde passagen fram till kanonplattformen och det var huvudsakligen där som vakthavande officeren hade sin plats under gång. Strax bakom var rorgångarens plats invid den i midskeppslinjen placerade ratten och kompassen. Akter därom fanns på en liten upphöjd plattform en 40 cm strålkastare. Därintill hade artilleriofficeren sin plats, där funnos talrör och telefon till den intill kabyssen liggande radiohytten, där en av jagarens två radiomän tjänstgjorde som telefonist för eldledningen.

Dagen innan befälstecknet skulle hissas sökte jag upp den just anlände fartygschefen, kapten Daniel Tiselius. Han hade varit jagarens chef före avmönstringen och inläggningen på varvet. Vi kände varandra väl sedan min kadettid, ty han var kadettofficer och ledare för min årskurs under första kadettåret. Som kommenderad officer tjänstgjorde, förutom fänriken Wetterblad underlöjtnant von Schinkel, bekant sedan kadettiden.

Beträffande jagarens besättning i övrigt är att nämna att det fanns tre däcksuppbördsmän, en flaggtorpedstyrman, en artillerikonstapel och en skeppare. Till däckspersonalen hörde vidare en underofficerskorpral, torpedstyrman. För den ekonomiska förvaltningen svarade en underofficerskorpral, sjukvårdskonstspel med s.k. fältskärsexamen.

På maskinsidan fanns förutom uppbördsmaskinisten som var flaggunderofficer fyra maskinunderofficerare och fyra underofficerskorpraler, maskinister. Av underofficerarna hade en hand om den elektriska materialen, en annan torpedmaterielen.

Forts. nästa sida

Maskinpersonalen i övrigt bestod av inte minder än 24 eldare, underbefäl och meniga. Däcksmatroserna var 18 stycken, radiomatroserna (eller som dom benämndes, gnistmatroserna) inberäknade. Ekonomi och hantverkspersonalen utgjorde sammanlagt sju man. Det var trångt ombord i alla förläggningar, men alla trivdes ombord och med jagartjänsten, även inför den vinter, som så småningom skulle komma. De flesta visste vad vintertjänsten på jagare betydde sedan tidigare

Mode hade en motorbåt i dävertar om babord och en livbåt i dävertar om styrbord. En mindre jolle fanns också. Motorbåten var aldrig igång under den här expeditionen. Det var ont om drivmedel för sådana motorer. Som regel sökte vi förtöja i hamn och om vi någon gång ankrade användes livbåten, som var av sjövärdig typ. När jagarna lågo tillsammans brukade man låta ett fartyg svara för ånga till uppvärmning och för ström till belysning. Det fanns bara en ångturbindriven generator för elkraften på varje jagare och den fick som regel ej köras dygnet runt i hamn utan stoppades kl. 23 och minimal reservbelysning tändes.

Mode skulle efter rustningen ingå i en jagardivision, som i regel bestod av *Magne*, under befäl av kommandörkaptenen av 2:a gr. Dahl, tillika divisionschef, *Wale*, chef kapten Friis, samt *Vidar*, chef kapten Åkerblom. Divisionen var sedan månader tillbaka insatt i eskort- och konvojttjänst inom området Södra Bottenhavet, mellan Bremön utanför Sundsvall och Öregrund. Man måste nämligen vid denna tidpunkt vara på sin vakt mot ryska ubåtar, som kunde uppträda mot den omfattande trafik av huvudsakligen tyska malmfartyg, som från Luleå följde svenska kusten hela vägen till Öregrund och sedan passerade genom de olika skärgårdssområdena för att från Landsort ånyo följa kusten till Kalmarsund och vidare sydvart. En tysk ångare sänktes f.ö. i augusti av rysk ubåt vid Västerbottenkusten.

Jagardivisionen var baserad i Gävle och *Mode* hade erhållit order att efter avslutad rustning avgå dit för att förena sig med divisionen. Fredagen den 20 juli 1917 på eftermiddagen avgick vi från Karlskrona nordvart. Vi hade brått att komma till Gävle, ty det hade planerats en del övningar för jagardivisionen under den närmaste tvåveckorsperioden. För mig blev det att tänka med jagarfart i stället för de vanliga nio pansarbåtsknopen vid gång i skärgård och i formering. Vi ankrade några timmar på natten till lördagen norr om Kalmar, sedan fortsatte färden utan avbrott direkt till Gävle. När vi så småningom kommit upp i Öregrundsgrepen mötte vi ett antal södergående fartyg åtföljda av ett eskortfartyg, som visade sig vara divisionschefsfartyget *Magne*.

Vi fingo årder att gå till Gävle och förtöja utanför den på åns norra sida vid kaj loggande *Vidar*. Tilläggsplatsen låg ganska långt upp i ån och denna var inte tillräckligt bred för att en jagare skulle kunna vända där, så vi fick anvisning att vända utanför åmynningen och backa upp för ån. Vid 21-tiden var *Mode* förtöjd i Gävle.

Wale saknades. Jagaren hade sänts på särskilt uppdrag för att eskortera någon eller några brittiska ångare med trälast från en norrlandshamn hela vägen runt kusten till norska gränsen och det var ett uppdrag som tog åtskilliga dagar.

När divisionen nu skulle bedriva egna övningar så ersattes den i eskorttjänsten av torpedbåtar från det förband som ombesörjde eskorterna närmast norr om Bremön. *Magne* förenade sig därför med *Vidar* och *Mode* på söndagen i Gävle.

Det var fördelaktigt för *Mode* med den här övningstiden, vi fick tillfälle att driva upp stridsberedskapen efter nyrustningen, vilket gick snabbt ty en hel del av den gamla besättningen hade kunnat återkommandas.

Mode måste först kola, vilket skedde vid kolupplag på Gavleåns södra sida ett stycke nedströms förtöjningsplatsen. Den var klar på måndagsförmiddagen den 31 juli. Påföljande dag skulle jagarna utföra en del artilleriskjutningar mot mål uppställda intill några småskär i yttre delen av Gävlebukten. *Vidar* skulle lägga ut en del måltavlor, men vid rodd in mot stranden kantrade deras livbåt, varvid samtliga kom i vattnet, men så när som två man som drunknade, kunde de andra taga sig iland. *Mode* som tillkallats per radio kunde bara bärga livbåten och de överlevande. *Magne* hade ej kunnat ingripa, dess livbåt var ej tillräckligt sjövärdig. De planerade skjutningarna inställdes.

Divisionen lämnade i stället påföljande dag Gävlebukten och kom efter avslutande övningar för dagen till Hars hamn i Öregrundsskärgård. Den därefter verkställda förflyttningen till Stockholms norra skärgård skedde genom Vaddö kanal. Det var en besvärlig passage med så långa fartyg i den smala och delvis krokiga kanalen och några bottenkrapningar kunde ej helt undvikas, dock utan några uppkomna skador.

Efter veckans övningar låg jagardivisionen över veckoslutet utanför Österskär i Trälhavets innersta del. Påföljande måndag var mitt "eldlop" som artilleriofficer. En skjutning fartygsvis med egen ammunition skulle utföras mot mål i yttersta skärgården utanför Sandhamn. Jag hade försökt att beräkna skutfaktorer o.s.v. i förväg och hade turen att kunna genomföra en så god skjutning att det i högste befälhavarens överkustflottan (HBK) sammanställning över artilleriskjutningen stod att läsa, att skjutningen var vacker. Övningarna fortsatte i Stockholms norra skärgård men efter någon dag lämnade *Magne* förbandet för att gå till Karlskrona för översyn. *Vidar* och *Mode* återvände till Gävle och den 2 augusti återupptogs eskorttjänsten. Det var då *Vidars* tur.

Jagarna låg ute på eskorttjänst i fyra dagar, varefter ombyte skedde. Detta skedde utanför Gävle, samtidigt med att en från Öregrund kommande norrgående eskort passerade innanför Eggegrundss fyr och

handelsfartygen bytte lotsar strax utanför Bönans lotsplats. Det nya eskortfartyget följde sedan de norrgående fartygen från förmiddagen till kvällen, då man beräknade vara framme i Bremösund, där fartygen fingo ankra under den mörka delen av dygnet, varpå färden nordvärt fortsatte med nya eskortfartyg, torpedbåtar, som var baserade på Härnösand och på samma sätt som vi hade 4-dygnspass Bremön-Holmsund. Därifrån var det ytterligare ett annat förband som tog vid. Bestående av hjälpfartyg, bl.a. ett par isbrytare och avslutade eskorten utanför Luleå.

Det tog tid förfartygen att gå de ej obetydliga kuststräckorna. Man skulle hela tiden hålla sig på svenskt territorialvatten, vilket gjorde att man fick gå nära kusten och göra omvägar in i bukter etc. i stället för att snedda rätt över. Så var det exempelvis utanför Gävle, där det blev en tur inåt den allt annat än trevliga Lövstabukten. Så var det lotsbyten på några ställen, som fördröjde framfarten. Slutligen så var det ju det långsammaste fartyget som bestämde farten.

När *Vidar* efter två dubbelturer Öregrund–Bremön skulle förfångas av *Mode* innanför Eggegrund, var jag visserligen med på *Mode* till mötesplatsen, men där gick jag över till *Vidar* för att några månader tjänstgöra på denna jagare. Det hade blivit några kommenderingar av subalternerna på jagarna sedan en blivit avpolletterad på grund av sjukdom. Jag fick följaktligen under tiden fram till 1 november vara kommenderad officer och artilleriofficer på *Vidar*, men fartygets verksamhet såväl tjänsten där ombord under de här månaderna, avvek föga mot vad den varit och blev på *Mode*. Jagarna var hela den här tiden baserade på Gävle och skötte eskorttjänsten. Jag skall emellertid berätta lite om hur verksamheten såg ut från *Vidars* däck etc.

Men först några ord om mitt nya fartyg. *Vidar* var av en något annorlunda typ än *Mode*, byggd i Sverige och färdig 1910. Den hade 4 st. 75 mm kanoner i stället för de lättare pjäserna på *Mode*. Torpedtuberna voro ändrade till 45 cm. dubbeltuber. *Vidar* hade en bra kommandobrygga med en liten navigeringshytt. Den hade en hög skärm på förkant och låg fri akter om kanonplattformen på backen. Bryggan var så skyddad man kunde önska. Det var en tidigare fartygschef, kaptenen, senare viceamiralen Claes Lindström, som fått ganska stora ändringar genomförda på bryggan efter tyska förebilder, som han lärt känna under en tvåårskommendering på tyska örlogsfartyg före världskriget. Utrymmena förut med de båda manskapsmässarna var rymligare än *Modes*. Pann- och maskinläggningen var uppbyggd efter samma princip som på *Mode*. Men akter om maskinrum och dynamorum med kök följde underofficersmässen och därpå officersinredningen. Från en nedgångskapp omedelbart för om den aktra 75 mm. kanonen och bredvid en reservkommandoplatz, med ratt och maskintelegraf, kom man ner i en smal gång med pentry och en hytt på ena sidan,

WC och en annan hytt på andra sidan varefter man kom in i gunrummet, beläget på babordssidan och mindre än *Modes*. Från gunrummet dörrar till chefs hytt, ganska rymlig och bra inredd samt en officershytt. Liksom på *Mode* fanns längst akterut en mäss för underofficerskorpraler.

Chef på *Vidar* var som förut nämnts kapten Åkerblom. Försteofficer var Löjtnant Sterner. Men därjämte fanns på *Vidar* embarkerad divisionsingenjören, mariningenjören av 2. gr. Holmberg.

Efter min överflyttning till *Vidar* följde jag med tillbaka till Gävle och först fyra dagar senare var jag med på den första eskorteringen. Vi mötte de från Öregrund kommande fartygen vid 10-tiden utanför Bönan, gick nära *Mode* för muntlig avlämning av erforderliga uppgifter om eskorten och fortsatte så snart lotsbyten på handelsfartygen var klart. Det var mest tyska fartyg, men också ett österrikiskt, som blivit kvar i Östersjön och sedan fått fortsätta med trafik mellan Tyskland och dess neutrala grannländer. I Nordgående eskorter var de flesta fartygen tomma på väg till Luleå för att hämta malm. Men det fanns förstås också kol- och styckegodslastade fartyg.

Förflyttningen nordvärt och lotsbyten under vägen tog tid, men vi kom så småningom fram till Bremösund och ankrade där. Den från norr kommande eskorten löpte ungefär samtidigt in i sundet. Åtföljande torpedbåt lade till vid *Vidar* för avlämning o.s.v. Tidigt på morgonen efter dagningen lämnade ångarna och de eskorterande fartygen Bremösund.

De här eskorterna var så väl organiserade att det t.o.m. fanns en tryckt turlista för de olika eskortsträckorna med tider angivna för avgång och beräknad ankomsttid till ankringsplatserna. Någon eskortering under mörker var ej möjlig i de visserligen utprickade men ej fyrbelysta s.k. neutralitetslederna utefter kusten.

Under den här eskortomgången hade vi ett par dagar dålig sikt, delvis tjocka. Dock kunde lotsarna föra fram fartygen utan större förseningar. Den som fick det besvärligast på grund av tjockan var *Vidars* skeppshund, som behövde komma iland kväll och morgon för att uträtta sina behov. Men nu hade vi legat i Bremösund över en natt utan ha haft möjligheten sända båt iland. Alla försök att få hunden att klara ut behoven i ett eldrum eller på annat sätt misslyckades. Men medan lotsbyte pågick utanför Bönan hann vi till slut få hunden iland på närmaste kobbe, varifrån den återvände nöjd och lättad.

Eskorterna sydvart skedde på samma platser. Men nu hade vi i regel endast fullastade fartyg med oss, mest malmbåtar men kanske en eller annan trälastad ångare också. Det hände att vi i samma eskort även hade ett engelskt trälastat fartyg tillsammans med tyska malmlastade. Det fick gå som sista fartyg.

Öregrund var målet för den sydgående eskorten. När vi kommit ett stycke in i Öregrundsgrepen

brukade vi signalera till fartygen att de fick manövrera oberoende. Dessa svarade med flaggsignaler ur internationella signalboken. "Jag tackar Eder" varefter de ökade farten och gingo till Öregrund för lotsbyte. Eskortfartygen väntade till dess det långsammaste fartyget kommit in i sydligaste delen av Öregrundsgrepen, satte upp farten och förtöjde så småningom, om vädret var lämpligt i Öregrunds lilla hamn.

Nästa morgon samlades syd ifrån kommande handelsfartyg utanför Öregrund för avgång enligt tabellen och vi började ny eskort nordvärt. Sista dagen av fyradygnspasset mötte det nya eskortfartyget utanför Bönan och vi gingo in till Gävle för omedelbar kolning. Denna var klar efter någon timme, vanligen behövdes det en påfyllning av 50-60 ton. Jagaren kastade loss och backade uppför ån till förtöjningsplatsen på andra sidan. Efter rengöringen fick besättningen som regel besöka Gävle varmbadhus för att bli fria från koldamm och smuts från de gångna dagarnas sjöfärder.

Medan jagaren låg i hamn hade vi översynsarbeten och viss underhållande utbildning. Bland annat sökte vi hålla den fysiska spänsten uppe genom övningar i terräng och lånade ibland Helsinges regementets skjutbanor för karbinskjutningar.

Så gick sensommaren och hösten. *Vidar* var under fyra veckor för översyn vid Stockholms örlogsvarv. *Wale* kom tillbaka och deltog en tid i eskorterna men fick sedan detachering till Hårsfjärden för att ingå i en tillfällig skjutskoleavdelning.

Magne kom tillbaka från sin översyn.

Det inträffade en del förändringar bland jagarnas befäl. Cheferna på *Vidar* och *Mode* ersattes av kaptenerna Wibom (*Mode*) och Gustaf Lilliehöök (*Vidar*). De båda avgående cheferna blev marinattachéer, Åkerblom i Paris och Tiseliuss i London. Den nya chefen på *Vidar* hade just hemkommit från Ryssland där han varit marinattaché. Han hade varit nära vittne till den ryska revolutionens utbrott och utveckling under våren och sommaren 1917 och hade mycket att berätta därom. På *Vidar* hade även förste officeren avgått och ersatts av löjtnanten Ekelund.

Hösten hade kommit medan *Vidar* var borta. Dagarna hade blivit kortare och dagsetapperna för eskorterna måste därför förkortas. Jagarnas avlämnande resp. mottagande av handelsfartygen i norr skedde nu innanför (nordväst om) Agö utanför Hudiksvall. Nu var vi tills vidare tre jagare som turades om. Order hade kommit att jagarnas verksamhet skulle upphöra i slutet av oktober, varefter divisionen skulle vara förlagd i Karlskrona under vintern. En annan order med officerskommenderingar berörde bl.a. mig. Jag skulle i november lämna *Vidar* och återvända till *Mode* för att där tjänstgöra tillsammans med kaptenen Lilliehöök och löjtnanten Brynolf. Att Lilliehöök skulle byta befattning med Wibom, som blev chef på *Vidar*, berodde på att denne som äldre i tjänsten av de

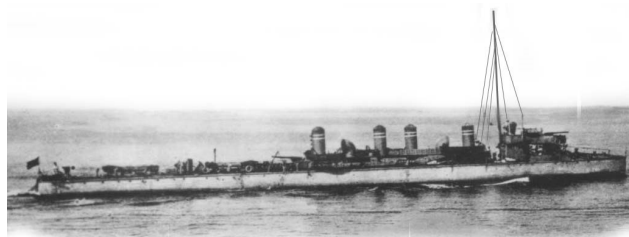
båda skulle vara chef 2:a gruppen och att *Mode* ej kunde vara gruppchefsfartyg. Modes manöveregenskaper var nämligen sådana att jagaren borde vara sista fartyg (slutare) i divisionen.

Ordern om verksamhetens avbrytande ändrades innan den verkställdes. Det föreskrevs i stället att 2:a gruppen skulle kvarstanna i Bottenhavet tills vidare och endast *Magne* och *Wale* förläggas till Karlskrona. Men eskorttjänsten upphörde i mitten av november och därefter blev det endast övervakning av området genom daglig patrullering. De båda jagarna råkades emellertid nu endast i samband med förfångningarna vid Bönan var fjärde dag.

Den 23 november slutligen upphörde vår verksamhet i Bottenviken. Den dagen lämnade *Mode* Gävle för gång sydvart. Vidare patrullering upphörde något senare, men *Vidar* hann ifatt *Mode* i Nynäshamn och fartygen gjorde sedan sällskap till Karlskrona.

Mode hade hunnit ut ur Gävle hamn när vi upptäckte väldiga rökmoln i sydost vid Karskärs massafabrik. Vi satte kurs mot Karskär, gick in i hamnen och förtöjde samt erbjöd fabriksledningen våra tjänster. Det brann i ett av de stora massamagasinen, fylld med ett par tusen ton massa. Slangar från *Mode* lades ut och våra pumpar arbetade så mycket de rādde med. Men ingenting hjälpte, det bara sprakade värre och värre och värmen var ganska stark från branden, ehuru det var flera minusgrader. Vi stannade bara ett par timmar, torpedkryssaren *Klas Horn*, som var på väg från ett nordligare verksamhetsområde än vårt hade observerat röken och kom för att hjälpa. *Klas Horn* hade bättre pumpar än vi och övertog vårt arbete. *Mode* lämnade Karskär och gick till sjöss.

I snö och slask och hårt väder för övrigt tog vi oss till Öregrund samt fortsatte följande dag till Nynäshamn, där vi förenade oss med *Vidar* för att följande natt i becksvalt mörker, snöyra och fortsatt hårt väder sätta kurs sydvart.



Jagaren MODE 1902. Bildarkiv FM Göteborg

Forts. i nästa nummer.

I dåligt väder var det särskilt otrivsamt på *Modes* brygga.

Ned Olow berättar

Vi har ett antal berättelser om pansarskeppen Manligheten och Drottning Victoria från Ned Olow. Eftersom de inte är skrivna i ett sammanhang kommer de att presenteras var för sig. I de olika delarna finns vissa upprepningar när det gäller fartyget och livet ombord i allmänhet. Vissa stycken eller meningar har därför utelämnats så Ni får ursäkta om sammanhanget ibland verkar lite. stympat. Vi har inte utelämnat något som förstör budskapet.

Red.

HMS MANLIGHETEN

Vid 1899 års riksdag framfördes en enskild motion om byggandet av tre pansarskepp *Äran*, *Wasa* och *Tapperheten*. Två år senare beviljade riksdagen ett fjärde skepp i serien, *Manligheten*, som färdigställdes på Kockums varv år 1904. Dessa fyra fartyg kom att utgöra kärnan i den eskader, som sammandrogs på Västkusten vid unionskrisen år 1905, likaså i kustflottan under 1:a världskriget och tre av dem rustades i lokalstyrkorna vid krigsutbrottet 1939. det fjärde *Wasa*, blev ombyggt till skolfartyg för skyddstjänstövningar för Kustflottan.

Efter 1:a världskriget, sedan Sverigeskeppen trätt i tjänst, var det mest endast ett av de äldre pansarskeppen rustat och *Manligheten* ingick under fem år, 1927-32, i Kustflottan och våren 1937 rustades hon igen för att tjänstgöra som kadettfartyg under sommaren. Hon var på intet sätt avsedd härför och som kadettmässar hade tillfälligt upplåtits de två förliga trossbottnarna om styrbord under backsluckan. Detta var nog så bra under varma sommar dagar, när luckan kunde hållas öppen, men rätt obehagligt i hårt väder ty luckan var ganska otät och gamla "Emma" (efter de förkortade signalbokstäverna Ma) gick som ett strykjärn genom sjöarna, backen stod ofta under vatten och mycket av detta sökte sig ner i kadettmässarna, där det stod högt på durken. Några finesser som britsar fanns inte, alla sov i hängkoj. Detta är nog så behagligt i sjögång, mindre behagligt var att vid utpurningen ramla ner i kallt vatten över fotknö-larna.

Manligheten hade moderniserats såtillvida att hon hade blandad kol- och oljeeldning, jag kan inte bedöma vilkendera som användes mest men kadetterna hade hårda törnar som eldare och kolning var regelbundet förekommande, en tröttsam exercis men en erfarenhet som man är glad att ha varit med om. En annan modernisering var att hon hade försetts med ett par 25 mm:s luftvärnsautomatkanoner. Sommarresan gick till Amsterdam, Rouen, Cardiff, Oban, Trondheim och Klaipeda och efter expeditionens slut avrustades *Manligheten* på Nya Varvet i Göteborg.

Vid krigsutbrottet 1939 rustades hon åter, blev eskaderchefs-fartyg i Göteborgskadern och deltog i neutralitetsvakten. Det var därunder det inträffade en svår olycka. Man hade funnit ett tyskt minsvep som halades upp på backen. Med svepet följda en spränggripare, som exploderade och dödade sex man.

Manligheten genomgick under kriget ännu en modernisering, fick en ny, fallande stäv i stället för rammen, bryggan och mäsren byggdes om och aktra masten togs bort för att lämna plats för en luftvärnsbrygga med moderna automatkanoner. Det gamla fartygets exteriör förskönades genom dessa ändringar och när några amerikanska officerare fick se henne sommaren 1947, hon var då fortfarande rustad som eskaderchefs-fartyg, fällde en av dem omdömet: "Seems to be a nice little cruiser."

Manligheten var alltså fortfarande rustad det året, 43 år efter det hon första gången trätt i tjänst. De första åren efter kriget var hon ännu bemannad för stationär förläggning på Nya Varvet och med reducerad besättning. Sommaren 1947 fick gamla "Emma" ännu en gång gå till sjöss. Efter envisa framställningar från eskaderchefen, Rutger Croneborg och fartygschefen Axel Gyllenhoff, gick marinledningen med på att *Manligheten* under sommaren skulle vara rörlig, bemanningen bestod då av en kommandörkapten, en kapten, en löjtnant (tidvis), två fänrikar, uppbörds-männen och en något utökad däck- och framförallt, maskinge-sättning.

Med denna besättning gjorde hon ett sjötåg som sträckte sig till Strömstad, Lysekil, Varberg och olika ankarplatser i Göteborgs skärgård. Utförde en skjutning med egen ammunition med medelsvårt artilleri. Besättningen räckte till för att bemanna ena sidans kanoner, det blev alltså en "strid om styrbord" - ingen dålig skjutning. Deltog i en operativ övning med sjökrigsskolavdelningen, varunder hon kom upp till 14 knop - ingen dålig fart - och fick till sist uppdraget att delta i *Göta Lejons* provtur för att under ett moment bogseras av kryssaren. Måhända inte en särdeles ärofull uppgift men som gav henne tillfälle att konstatera att sin 43 år yngre systers maskinstyrka, ty farten blev något högre än den hennes egna maskiner kunde prestera.

Manligheten hade namn om sig att vara ett "lyckligt" fartyg, hon undgick Sveas och Dristighetens öde att byggas om till depåfartyg, Niords att användas som logementsfartyg eller att som *Wasa* bli ett utbränt skyddsövningsskrov. Hon var ett lyckligt fartyg och in i det sista ett levande fartyg.

Ned Olow

På nästa sida följer vad Ned har kallat
HMS *Manligheten* I

HMS MANLIGHETEN 1

Vi skulle embarkera *Manligheten* den 10 maj 1937, påssjukan gjorde att jag kom 10 dagar senare. Men först några ord om gamla "Emma." Hon var förvisso inte ett av flottans modernaste fartyg, för oss som kom från *Gotland* var det som att komma till medeltiden. Hon hade dock en avståndsmätare, ett par 25 mm. kanoner och blandad kol- och oljeeldning, för vår del blev det vakt i eldrum, koleldat sådant, och vi fick även många tillfällen att delta i det nöje som heter kolning.

Men *Manligheten* var ett trivsamt fartyg och jag kan inom parentes berätta att jag 1948 under en vecka var fartygschef under gång med skjutövningar och en taktisk övning.

Fartygschef var Weinberg, samtidigt tillförordnad chef för sjökrigsskolan. Under det år som gått var det vår tredje skolchef. Vi inspekterades vid början av rekrytkursen av "Storskuggan" von Arbin, vid början av långresan av Helge Bager och hade nu Weinberg, vid slutet av sommaren skulle vi få en fjärde, Erik Samuelsson.

Expeditionen hade börjat den 10 maj och den 21 maj avgick vi från Horsfjärdan och på kvällen 23, då passerade Kullen, ordnades tjo och tjim på halv-däck. Den 27 maj kom vi till Amsterdam, där vi koldade. Tack vare att jag ännu inte har helt återhämtat mig från mina sjukdomar slapp jag delta och fick genomgå kolningen som telefonpost.

Den 3-6 juni låg vi i Newcastle on Tyne men "staden var tråkig och ful" och med dessa ord har Evert Taube sagt allt som är att säga om den.

Den 10 juni löpte vi in i Seine och passerade på vägen till Rouen en liten stad som heter Quillebeuf-sur-Seine. Jag kan inte med säkerhet säga att jag minns att vi passerade den, än mindre kunde tänka mig att jag 54 år senare skulle sitta där och blickande ut över Seine - just nu högvatten - och skriva ner dessa minnen.

Från Rouen har jag inte noterat mycket men jag tror att var där Sten föll ner från aktra toppen och fastnade gränsl på gaffeln, ävenså att det var där Roland av en sträng flaggkadett beordrades att bära upp ett antal järntackor i förliga mäsken och när han rapporterade ordern utförd, fick order återställa tackorna till ordinarie plats.

Så mycket mer minns jag Paris som vi besökte i två dagar. Det är otroligt så mycket vi hann med på de dagarna: Parad med kransnedläggning under Triumfbågen, rundtur i staden, besök på världsutställningen, bal på svenska ambassaden efterföljt av efter-släckning på något nattcafé. Den andra dagen hade vi tid till mera privat företagsamhet, Roland och jag besökte Invaliddomen och gjorde en resa till Versailles, där det, som ni vet, finns ett ganska magnifikt skrytpalats. Jag vet att jag också någon gång besökte Sacre-Coeur.

Far hade bett mig, att om jag kom till Paris, att

hälsa på madame Vaisserrat i vars hem han varit inackorderad under sitt studieår i Paris före första världskriget. Jag lyckades få tid till ett besök, tillsammans med Roland ringde jag på dörren på anvisad adress. Madame öppnade, blev något förvånad att se två uniformerade ynglingar, men innan jag hunnit presentera mig ropade hon: "Mais c'est le fils de monsieur Olow!" Vi blev hjärtligt mottagna, bjudna på ett glas vin och minnen från fars tid i Paris.

Med hjärtlig hälsning Ned

Det sista stycket är taget ur ännu en skrift som vi inte ytterligare återger. Texten är mycket urblekt och svåräst men innehåller i princip det som finns att läsa i de här återgivna delarna.

Red.

HMS MANLIGHETEN 2

Den 15 juni lämnade vi Rouen. Passerade än en gång Quillebeuf-sur-Seine och ankom den 19 till Cardiff. Ändamålet med det besöket var att fylla kolboxarna med riktiga waleska kol, som enligt uppbördsmaskinisten var något halt annat än de O-kol som serverades därhemma. Om enligt hans mening O-kol bara var en förbannad kolstybb, måste det erkännas att de Waleska kolen var ordentliga stycken, så stora att det ibland var onödigt att använda bask, man tog bara en kolbit i famnen.

Under kolningen kom det en order att kadetterna skulle falla ifrån för att snygga sig för att delta i ett party hos konsuln. När ordern kom var Wille Wagner, min "farfar" och jag uppe vid kolvagnarna och som Wille sade, "vi hörde inte ordern" utan arbetade idogt vidare. När vi efter kolningens slut gick ombord mötte vi "till vår förvåning" kamraterna rena och fina (men fortfarande med "intressanta" kolade ögonbryn och ögonfransar) på väg iland. Vi kunde naturligtvis inte hinna snygga till oss och fick sålunda utan besvärande trängsel i tvättrummet göra oss rena och sedan i lugn och ro äta vår kvällskaffning - serverad av den legendariska kadetthovmästaren Nalle Persson - och ha en stilla kväll ombord.

Från Cardiff, som enligt mina minnen inte bjöd på andra nöjen än kolningen och partyt? hos konsuln gick vi nordvärt i Irländska sjön och kom midsommardagen (den riktiga och inte den socialdemokratiska) till Oban. Där såg jag för första gången en högländsk säckpipblåsare som musicerade på kajen sakta promenerande fram och tillbaka. Jag minns att jag noterade att han hade otvättade knän. Från Oban gjorde vi en två dagars utfärd i samlad tropp i högländerna och det var väl egentligen det enda roliga den platsen bjöd på. När vi den 29-30 juni gick över den del av Atlanten som norrmännen stolt kallar det Norska Hav mötte vi ordentligt väder.

Forts nästa sida



Sjöarna gick över skeppet från för till akter mest hela tiden, gångborden var avspärrade och - som jag tidigare nämnt - Atlantvattnet stod högt på durkarna i kadettmässarna. När man hoppade ur korgen fick man omedelbart ett ordentligt fotbad. Den andra juli löpte vi in i Trondheim, några minnen från denna stilla ort har jag inte. Vi gick därifrån den fjärde juli. Efter ett uppehåll i Göteborg 9-12 juli och i Karlskrona 16-19 juli, löpte vi den 23 in i Klaipeda, som då ännu var en litauisk hamn. Där fick vi se litauisk amiral, vilken som kadett hade deltagit i slaget vid Tsushima. Han var nu chef för litauiska högsjöflottan, två gamla kanonbåtar och en motorbåt. Det var en magnifik herre med en alldeles kal hjässa, allt hår hade ramlat ner i ett kraftigt skägg. Vi sammanträffade med honom på en middagsbjudning och hans intagande av vodka - vilket skedde regelbundet med korta intervaller - fascinerade oss, kanske mer än hjälteglansen från Tsushima.

Han lyfte glaset med ena handen, med den andra banade han väg för detsamma genom den rika vegetationen.

När vi lämnade Klaipeda upphörde sommarens utlandsexpedition. Den 27 juli var vi tillbaka på Horsfjärden och ingick i Kustflottan som det tredje pansarskeppet. Om den tiden är inte mycket att berätta. Tiden på Manligheten avslutades med det sedvanliga kadettspexet. I spexet spelade jag själv rollen av fartygsingenjören "Emil" Brising vars släpiga sätt att tala och röra sig jag lärt mig härma ganska bra. För spexet hade jag lånat hans kavaj för att misstag inte skulle uppstå, vem jag härmade. Jag visste att han liksom jag alltid hade en pipa i munnen. När vi efter spexet bjöds in på ett glas i gunrummet frågade han: "Men kadetten hade väl inte lånat en av mina pipor." När jag lugnat honom på den punkten avslutade han diskussionen eftertänksamt: "Det var bra det, för sin pipa, sin tandborste och sin gumma lånar man inte ut, i nu nämnd ordning, minns det kadetten"

Ned Olow



På bilden Pansarskeppet Manligheten.

I fortsättningen får vi följa ett avsnitt av Neds fyra nerskrivningar (som går in i varandra) om hans upplevelser på Pansarskeppet **Drottning Victoria**. För intresserade finns de övriga att låna på mycket svårlästa gamla kopior. Red.

HMS DROTTNING VIKTORIA

Mitt andra pansarskepp var *Drottning Victoria*, förkortat *DV*, där vi var embarkerade som mellankursare, *Gotland* hade lika lite som *Manligheten*, utrymme för hela kadettkåren och mellankursen förlades därför på ett fartyg i Kustflottan. Vi förlorade sålunda en sommarresa till främmande farvatten - vårt utlandsbesök inskränkte sig till den samlade Kustflottans besök i Helsingfors. Man kan kanske säga att detta uppvägdes av frihet från äldre kursare, *DV*:s fänrikar var våra flaggkadetter från föregående sommar, med vilka vi hade kommit väl överens. Våra befattningar ombord blev dubbelringar av ordinarie befattningar. Under en del av sommaren var jag någon sorts biträde till artilleriofficeren Allan Kull, som jag skulle träffa på i andra sammanhang under min tid i flottan. En annan period, under vilken inföll under Kungaskjutningen, var jag biträde till befälhavaren i ett av de medelsvåra tornen. Fartygschef var till en början Erik Öberg, när han frampå sommaren avkommanderades p.g.a. sjukdom ersattes han av farbror Gösta Granström. Det var en sann glädje att se hur den gamle jagarchefen manövrerade pansarskeppet som hade det varit en jagare. (Senare kunde jag själv konstatera på *Manligheten* och *Gotland* att erfarenheterna från jagare var väl tillämpbara på de större fartygen). Sekond var Stellan Hermelin, sedermera isbrytardirektör, en butter herre som rökte den ovanliga cigaretten Fennia, en smal cigarett med ihåligt munstycke, vilken hölls marketenteriet enbart för hans räkning..

Livet ombord gör oss följde den vanliga kustflotte och skeppsrutinen, vakthavande till ankars, signalstyrman, båtbefälhavare och stridsutbildning, avbrutet teoretiska lektioner. Det enda som är att tillägga är, att vi också denna sommar deltar i de så minnesvärda kolningarna.

Drottningen hade namn om sig att vara ett "lyckligt" fartyg och vi kände aldrig någon vantrivsel ombord, en del av oss fick kanske genom denna sommar smak för pansarskeppslivet - eller åtminstone artilleritjänst - själv kände jag ingen dragning åt det hållet, även om tanken ännu inte hade tagit fast form - det var ett år senare, när vi skulle ange våra önskemål, som farbror Gösta gav mig den sista knuffen, när han hörde att jag tänkt mig mintjänst med den motiveringen att man där hade chansen att få ett tidigt befäl. "Minvapnet är defensivt, torpedvapnet är offensivt" sade han och därmed var frågan avgjord. Naturligtvis hade han rätt.

Ett minne från Kungaskjutningen. Jag var i styrbords mellersta gångbordstorn, där styrman Yggesson förde befälet. Efter ett par salvor ställde sig laddaren i vägen för rekylen och kastades mot bakre tornväggen - det visade sig senare att han fick en allvarlig hjärnskakning. Yggesson slängde av sig kavajen, bad mig ta siktkikaren, ordnade undanförandet av den skadade och ställde sig själv som laddare. Tornet missade en salva och Yggesson fick välförtjänt honnör för sitt snabba ingripande. Drottningen vann inte Kungaskjutningen det året.

Carl-Ivar Ek berättar

Minnen som aldrig förbleknar

Visst har man minnen till tusen under åren 1939-1945 då jag tjänstgjorde i Kungl. Flottan.

Men jag har stannat vid den händelse, som nitas fast inom mig och som jag aldrig kan glömma:

Hårsfjärdenolyckan den 17 september 1941

Visserligen är vi till åren komna som var med och upplevde detta, men det skadar inte om nästa generation får en inblick också.

Vi drar klockan tillbaka till den 16 sept. 1941 då 1:a jagardivisionens "eleganter" HM jagare *Klas Uggle*, *Klas Horn* samt *Göteborg* förtöjer vid jagarbryggan vid ön Märsgarn, efter att ha legat ute till havs i 14 dagar. Själv ligger jag ombord på *Göteborg* och vi drar lott om vilken vakt som får permis först, Babords vakt vann och reser in till Stockholm medan vi styrbordare får avvakta till olycksdagen 17 sept. 1941.

Denna soliga, vackra morgon över "Hårsan" onsdagen 17 sept. 1941 skulle snart förvandlas till en tragedi. Vi hade just ätit frukost då jag och några kamrater stod och rakade oss förut på *Göteborg*, vi låg ytterst med "*Uggle*" längst in vid kaj och "*Hornet*" i mitten.

Flygplan som ideligen flyger över oss och så händer det: Något av planen gör en störtdykning och en fruktansvärd smäll på *Göteborg* akterut inträffar. Vi rusar upp på däck och möts av kedjesmällar, rök och eld samt ser en hel del kamrater som dödats. Vi hade en sagolik tur som reagerade som vi gjorde för här handlade det om sekunder. Vi dök och simmade in till land och tog betäckning bakom en stor sten, som sedermera fick inpräntad de omkomnas namn.

De äro borta - tre jagare och många kamrater. Tre av våra stridbaraste och vackraste fartyg, som så ofta tjugat våra ögon med sina smäckra linjer och djärva framfart och med den gick 33 sjömän bort på några ögonblick.

HM jagare *Stockholm* tillhörde också divisionen men hade blivit försenad, alltså en liten tröst i all sorgen.

Det blev stor förödelse på Märsgarn, biografen och sjukstugan brann ner.

Efter olyckan kom chefen för marinen och en hel stab och förhör vidtogs med de överlevande från jagarna. Telegram fick avsändas till våra närmast anhöriga. Endast en formulering tilläts: Oskadd. Till våra omkomnas familjer skickades telegram av annan ordalydelse.

Eftermiddagen fick vi anslå till uppsamlade av våra döda kamrater som många slungats över ön. Natten tillbringade vi på Svea, moderfartyg för ubåtar. Den 18 sept. 1941 kom tre bussar ut till Vitså brygga vid Hårsfjärden för att hämta de överlevande till Skeppsholmen. Varje buss var försedd med den tretungade flaggan på halv stång och hade även skyltar med respektive fartygsnamn utsatt i fönstren på bussarna.

När vi anlände till Ringvägen och Götgatan var det fullt med folk som deltog i att bilda häck och hjälpa lottorna att samla in pengar till jagarolyckans efterlevande.

På Skeppsholmen fick vi låna uniformer och sedan adress Karlskrona för dem som tillhörde den stationen. Efter detta fick vi en veckas permission innan livet gick vidare med nya kommenderingar.

Jag vill i detta sammanhang beröra två omkomna kamrater som alltför tidigt fick lämna in sin sjösäck för gott.

Torpedmästaren Gösta "Skippen" Andersson från Karlskrona som klarade livet på *Göteborg* men som följde *Ulven* i djupet.

Flaggkorpralen Gunnar Torbjörn Leonardsson från Landskrona hade varit ombord på *Göteborg* i fem dygn då katastrofen inträffade. Han hade tidigare vid flerfaldiga tillfällen svävat i uppenbar livsfara men alltid klarat sig. Han låg på en ångare som låg "infrusen" i Bremen i 42 dygn, medan engelska bombplan upprepade gånger bombade fartyget.

Här finns mycket att skriva om jagarolyckan, i synnerhet för oss som låg ombord och upplevde den, men jag anser att jag med dessa rader har bidragit till en liten del av beredskapsminnen 1939-1945.

Till alla mina kamrater jag kom i kontakt med under mina år i Kungliga Flottan vill jag sända de bästa hälsningar.

Mitt skeppsnummer på HM *Göteborg* var

607 förrädsman

Carl-Ivar EK

Halmstad

Denna berättelse är daterad 1976-01-20 och vi är ovissa om den har publicerats tidigare.

Jagaren *Göteborg* (5) Se bild sida 4 byggdes på Götaverken.

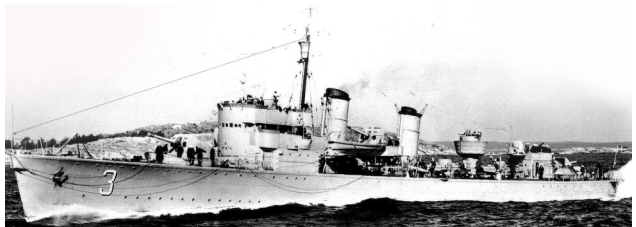
Levererades 1936 och utrangerades 1958 och blev skjutmålsområde att hon sedan 1960 ligger på botten av Hanöbukten.

Efter olyckan utbyttes de sprängda akterskeppen på

***Klas Horn* (3) och *Göteborg*.**

Klas Horn byggdes på Kockums, levererades 1932 och utrangerades 1958.

***Klas Uggle* (4)** byggdes på ÖVK Levererades 1932 och utrangerades 1941 p.g.a. skadorna.



Akt SLAG

Det blev lite "trångbott" i marsnumret så vi hade bara ett val. Flytta det som går att flytta utan största sammanhangen. Alternativet var att utöka storleken, men eftersom antalet sidor är delbart med fyra så fick vi utesluta den möjligheten. **Följande text stod alltså från början på sidan 17 i föregående nummer.**

Jag börjar nu mitt åttonde år med den hedrande titeln "redaktör" för denna tidning och har beslutat mig för att det får bli det sista. Eftersom en regel säger att det bör bli en ändring i tillvaron var femte år har det blivit tre års övertid, men detta har med tiden har blivit en "hobby" som jag trivs med, så jag tar övertiden som en bonus. De första åren var jag "tillförordnad" då jag egentligen räknades som för gammal för jobbet men hittills har ingen velat "peta ut mig" men nu är det allvar. Hjälpa till kan jag göra även i fortsättningen, men det får bli om skrivklådan blir svår och under någon annans ansvar.

Jag blev "värvad" till FM 1986 och var under flera år en mycket passiv medlem. Tillsammans med hustrun Inga-Lill besökte jag Söndagsöppet några gånger men fann ingen, som vi tyckte respons, kanske beroende på att jag inte gick omkring och talade om att "jag är ny medlem".

1991 blev det indragningar på det företag där jag var anställd och eftersom jag redan gått ner till 80% arbetstid blev jag friställd till förmån för yngre kollegor. Nu fick jag mer fritid, det blev fler besök i Marinstugan och efter några år blev jag "upplockad" i styrelsen där jag fanns med i tio år. Inga-Lill blev medlem i Bojen och är fortfarande styrelsemedlem.

Tillbaka till värvningsåret 1986. När jag ser tillbaka på sparade handlingar ser jag att det året blev vi 47 nya medlemmar. Av dem är jag (996) 038696 och (982) 038682 Stefan Larzen de två som fortfarande finns kvar på medlemslistorna. (Medlemsnumren ändrades år 2000 med att tredje och fjärde siffran är medlemsåret. De två första står för Göteborg) Av de övriga har en del hedrats med de i rapporten nämnda ljusen, (se föregående nummer) andra har av olika orsaker lämnat föreningen.

Statistiskt sett är 75 % av nya medlemmar kvar efter de tre första åren och 31% har mer än 15 års medlemstid. Den som hade längsta medlemstiden var Gunnar Elving som gick in som 24-åring 1936 och som stod kvar till sin död 1998. Flottan har blivit mindre, färre ungdomar ansluter sig, varför? Har allt från 2:a världskriget och kalla kriget blivit nostalgi????

Jag tycker mig själv märka en trend i två steg. Steg ett var, att när de som tjänstgjorde under kriget lämnade föreningen, försvann lite av "vi" om ni förstår vad jag menar. Steg två kom när "kalla kriget" planade ut och våra folkvalda rustade ner och förstörde vad deras förutseende föregångare under årtionden byggt upp.

Var har känslan "Vi gjorde något tillsammans" tagit vägen? Hur bygger vi upp Vi-känslan igen?

De flesta i föreningen är värnpliktiga och Ni måste ju ha mycket att diskutera. Jag gjorde någon gång på 90-talet ett överslag och kom fram till att sju % i föreningen var officerare. Att vi har officerare med i styrelsens ledning är ett måste. Det är där kontakterna och kunskaperna om vår flotta finns. Om Du var/är värnpliktig eller gammal "kanin" (som jag en gång var) var inte rädd att komma till Marinstugan och dela med dig om dina åsikter och erfarenheter. Du är i alla lägen i gott sällskap.

Många av Er som läser detta har med eller mot sin vilja tjänstgjort/eller tjänstgör inom sjöförsvaret och vi måste med tanke på försörjningsplikten ha våra tillgängliga hamnar skyddade. Flottan behöver manskap i dag på samma sätt som då Vi behövdes. Se positivt på det Ni gjorde/gör. Vi/Ni behövdes/behövs!

Till nya medlemmar: "Akt Slag" har varit redaktörens spalt sedan 80-talet och var från början ett av förslagen till tidningens namn.

Karl Harry

Carl Rudolph



På en PUB-afton framförde Calle Rudolph en visa som är värd att återge. Författaren är okänd men den är skriven 1942 Melodin är den välbekanta: "Jag är en liten gåsapå från Skåne." Carl Rudolph var medlem från 1976 och till sin död 2010.

Jag är en liten krigarpå från Skåne
Som kallats in att värna fosterjord
Fast äldre jag nu är och har fått måne
Så går min tanke likväl ombord
Det är väl femton år sen sist jag gjorde
Tvåhundra dar i flottans uniform
Jag nu grabb o prydlig e
Ge er faderson på de
För jag vill visa att jag e en påg från Skåne

Min kompis Ola Persson ifrån Lomma
Blev fri han hade inga tändar kvar
men heller än att stanna hos sin gumma
Då hellre då jag Kronans kaga tar
Den mad vi får kan göra många stumma
Jag aldrig sett på maken i mitt liv
Vi får mycket möen mad
'vi får mycket möen mad
Vi får maden likadan som ner i Skåne

Jag säger synd om dom som vill oss skrämra
O tränga in i Sveriges långa land
För jag o pågarna vi skall dom klämma
För vikingablodet sjuda kan ibland
Ombord på Svenska flottans stolta bådar
Vi får ta den största stöt
Ofta också ganska blöt men vad kan man inte göra
för sitt Skåne.

Carl Rudolph har varit en flitig skribent, han har bl.a. 15 inslag i boken "FLOTTANS MÄN BERÄTTAR MERA." Där har han berättat hur han blev medlem i FLOTTANS MÄN:

En annorlunda medlemsvärkning.

Min femte långresa 1975-1976 sträckte sig även den till många och intressanta hamnar. Skall beskriva en händelse, som ägde rum när vi voro på väg till Galapagosöarna.

Det förhöll sig så, att jag och tre andra mässkamrater voro inbjudna en lördagskväll på middag i kompaniofficersmässen. Vi råkade vid middagsbordet att bli placerade mittemot en kapten som hette Helge Larsson, som var en mycket trevlig och belevad person. Dessutom så omtalade han, att han var medlem i föreningen Flottans Män, vilket varken jag eller mina tre kamrater voro då. Nåväl han anförtrorde oss att han snart skulle pensioneras och att han hade fått jobb som tredjestyrman i handelsflottan., varför han ville ha våra hemadresser, så han eventuellt kunde skicka ett vykort med en hälsning från främmande hamn. På denna uppmaning så nedtecknade vi våra adresser och med detta papper i sin hand så utropade han förtjust: "Från och med nu så äro ni medlemmar i Flottan Män."

Forts. sida 17

när

*Bojorna på bryggan sjunga...
"Så är det våren, ja det är
våren som har kommit till-
baka igen"*

Solen gick tillfälligt i moln, men det var 20 grader varmt utomhus denna afton - 24 april med vårfest i Marinstugan.

Åter en kväll i sångens tecken. Bojens sångkör framförde sin vårrepertoar ackompanjerad av Anita J på dragspel. Vacker solosång fick vi av Silva, Siv och Lola.

Curt och Lasse från Flottans Män bidrog också med sång och roliga historier och svarade för serveringen av den välsmakande laxsupén, som debutanterna i köksmästeriet Silva och Rayny hade anrättat.



Strålände glad och överraskad blev Britt-Marie Johansson, som fick mottaga Flottans Mäns förtjänst-tecken av vår ordförande Ulla Lignell.

En välförtjänt utmärkelse efter många års insatser i köksmästeriet för både Flottans Män och Bojen.



HÖSTENS PROGRAM 2019

TISDAGEN DEN 3 SEPTEMBER

Utflykten till Fredrikshamn förra hösten blev mycket uppskattad. På begäran gör vi därför om denna dagstur med Stena Line. Båten avgår 09.10 på morgonen och är i Fredrikshamn kl. 12.30. Åtteresa kl. 14.00 och tillbaka i Göteborg kl. 17.30.
Anmälan till Ulla Martell 070-736 40 08 senast 20 augusti.

TORSDAGEN DEN 5 SEPTEMBER, KL.12.00

startar vi sånggruppen för höstterminen. Kom med och sjung!
Anmäl dig till Anita Janevik, tfn 070-244 43 20.

ONSDAGEN DEN 25 SEPTEMBER, KL. 18.30

Modevisning.

Smörgås, kaffe och kaka. Pris: 70 kr
Ta gärna med en väninna. Bindande anmälan till alla klubbafnär.
Vi kommer att ha lotteri på samtliga våra Bojen-afnär under hösten, så ta med en vinst. Föranmälan senast den 20 september
till Ulla Martell 070-736 40 08.

ONSDAGEN DEN 30 OKTOBER, KL. 18.30

Musikunderhållning.

Smörgås, kaffe och kaka: 70 kr.
Anmälan senast 23 oktober enligt ovan.

ONSDAGEN DEN 27 NOVEMBER, KL 18,30 HÖSTSUPÉ

med firande av årets jubilarer är årets sista klubbafn. Klubbmästeriet tillagar en god supé till denna trevliga höstfest. Föranmälan senast den 20 november, enligt ovan. Pris 150 kr.

LÖRDAGEN DEN 7 DECEMBER kl.11-14 FIRAR VI LUCIA I MARINSTUGAN.

Vi önskar alla en härlig sommar och så ses och hörs vi i höst igen.

DK Bojens styrelse

*Vid pennan
Anita Hogmalm
Sekreterare*





MARINSTUGANS DAG 12 maj 2019

Söndagen den 12 maj samlades vi traditionsenligt för att fira vår Marinstuga med stor flaggning. Lyssna till vår eminenta sångkör, umgås och dricka en kopp kaffe och njuta av goda bakverk som våra fantastiska "Bojor" stått hemma i sina kök och skapat.

Trots det gråmulna och kalla vädret var det många som antagit utmaningen men som bilden ovan till höger visar, föredrog många att förelägga umgänget inne i massen fram till sångkörens samling.

På nästa bild väntar vi på körens inledning, "Här kommer Flottans Män" och efter en halvtimme hade stämningen stigit så att Gunnar och "bojan" Ingela kände, att denna valsen måste vi nyttja.

I bakgrunden på bilden ser vi tältet där varm korv och saft hade en strykande åtgång under ledning av klubbmästaren och Thomas Eliasson som här tagit en paus för att beskåda och höra sångkörens romantiska framställningar av det lite mer exotiska slaget.



Dagen blev trots solens frånvaro mycket lyckad och vi får rikta vår tacksamhet till Bojorna, vår sångkör och det övriga FM-gänget som lagt ner mycket energi för att genomföra detta.

Karl Harry

Forts. från sida 15 "Carl Rudolf"

Att den gode Helge hade en sådan undermening med sin förfrågan hade vi inte anat. I alla fall så spred sig ett gott skratt och munterhet kring middagsbordet. Vi blev alltså tvångsinskrivna i Flottans män. Men jag får nog säga för min del, att denna märkliga tvångsinskrivning har jag inte ångrat i förty att denna goda kamratskap och samhörighetskänsla som kännetecknar Flottans Män och förövrigt världsomfattande brödraskap sjömän emellan lever vidare även sedan man blivit pensionär.



NATIONALDAGEN 2019 HOS FLOTTANS MÄN I GÖTEBORG

Den 6 juni var det dags för högtidlighållandet av vår Nationaldag. I år var det lite mer omfattande än vanligt då Föreningen Svenska Flaggan (Flaggan) i Göteborg deltog tillsammans med Norrbykören som är en blandad kör med för ändamålet lämpad repertoar. Norrbygruppen leds av dirigenten Ulrik Marksten. Idén till Flaggans deltagande kom från ett förslag av dess styrelsemedlem Johnny Stenberg. Detta tillsammans med vår egen eminenta sångkör gjorde att mer än 100 personer hörsammade kallelsen. Årets ceremoni var utökad med tillfälligt uppsatt flaggstång intill kyrkogårdsmuren utanför Monumentet. I cere-

monierna ingick såväl glasslagning som horns signaler på trumpet och sång av bägge köerna. Vår kaplan höll högtidstalet med anledning av Nationaldagen varefter korum hölls och FM Gbg tilldelades en flagga till vår egen mast av Flaggans ordf. Ingemar Israelsson. Enligt sed avslutades det hela vid långa graven där buketter från såväl FM som Flaggan lades ned liksom även gjorts vid Monumentet för sjökrigets offer 1939-1945. Efter ceremonierna bjöds på kaffe med dopp i och utanför Marinstugan i ett bedårande sommarväder. Dryga 30 grader och ingen åskkur. Gästerna fick sannerligen valuta för sin närvaro.



A - Gunnar Ekblad vid svenska flaggan invid Monumentet för sjökrigets offer. B - Många samlades på kyrkogården 1115 däribland Kent Nordström och Nils Melin. C - P-O Eriksson vid föreningsfanan med den tillfälliga flaggstången bakom. D - Jan Eric Knutas ansvarade för glasslagningen och klockstapeln. E - Paraderande delar klara för avmarsch mot Monumentet (ordf. FM Gbg, flaggvakten och köerna. F - Ordf. FM Gbg mottar en flagga som gåva av ordf. för Föreningen Svenska Flaggan i Göteborg Ingemar Israelsson vid Monumentet för sjökrigets offer 1939-1945. G - En översiktsbild under Högtidstalet av vår kaplan, Bert Löverdal, som talade om Sverige a la Selma Lagerlöf. H - Vid den s.k. Långa graven avslutades ceremonierna och när hornblåsarens sista signal avklingat var det kaffe mm i Marinstugan. Solen och värmen var påtagliga denna lyckade Nationaldag. Ett stort tack till alla medverkande./Text L-E U.

Fotograf & bild - Anna Uhlegård B, D och G; - Malin Frid: A, C, F och H; samt Anita Hogmalm - E.



VAD HÄNDER?



Torsdag 29 aug: Klubbafton kl. 18'00

Föredragshållare: Överste Peter Fredriksson

Ämne: Försvarsmakten i framtiden

Överste Peter Fredriksson övertog tredje september 2018 befälet över Försvarsmedicincentrum och Göteborgs Garnison.

Han kommer att utveckla verksamheten och synliggöra Försvarsmakten i Göteborg och Borås som är viktiga rekryteringsområden för garnisonen

Han känner det oerhört stimulerande att få förtroendet att utveckla Göteborgs garnison i en expansiv tid med totalförsvarssamarbete som grund.

Överste **Peter Fredriksson** är arméofficer. Han genomförde sin värnplikt vid K4 i Arvidsjaur.

Hans tidigare befattningar har bl.a. varit:

- Chef för Arméns jägarbataljon.
- Ställföreträdande chef vid J2, Insatsstaben, Högkvarteret.
- Militär rådgivare i Bryssel för EU.
- Chef för Internationella Relationer vid Ledningsstabens Inriktningsavdelning inom Högkvarteret.
- Chef för Försvarets Internationella Centrum (Swedint).

Torsdag 26 sept.: Klubbafton kl. 18'00

Föredragshållare: Carl-Johan Hagman

Ämne: Fri samfärd till sjöss skapar välbefinnande i vardagen.

Carl-Johan Hagman är svensk sjörättsjurist och Rederichef för Stena AB, vd för Stena Line samt övergripande ansvarig för Stenas verksamhet inom shipping och offshore drilling.

C-J Hagman är jur. kand., inriktning miljörett, med examen från Lunds universitet. Han har även läst sjörett i Oslo. Sedan 2011 är han verksam inom Stena-sfären. Han har tidigare varit Vd för rederierna Wallenius (Sverige), EUKOR Car Carries Inc (Sydkorea), Hoegh Autolines AS (Norge) och Transatlantic (Sverige).

C-J Hagman är reservofficer i Flottan med kaptens tjänstegrad. Han invaldes i Kungliga Örlogssällskapet 2002 och Kungliga krigsvetenskapsakademien 2012.

Han är medlem i Flottans Män Göteborg sedan 2016.



Anmälan till ovanstående:

Lista i Marinstugan eller per telefon till Klubbmästare **Carlaxel Benholm** 070-569 34 37

E-post: ingela.benholm@telia.com

Även Bokatt.se kommer att ge alla med e-postadress möjlighet att boka plats.

Med tankar på att det ibland kan bli fulltecknat och vi måste tacka nej till sena anmälningar samt att klubbmästaren har en inköpsplanering att tänka på måste vi framhålla att anmälan med tillhörande betalningsskyldighet är bindande.

FÖDELSEDAGAR
VI GRATULERAR

juli	03-	
02	1221 Claes Sjögren Burseryd 65 år	
04	9804 Gun Svensson Bojen 80 år	
06	8557 Ove Holmén Hisings Backa 80 år	
11	6249 Sune Forsmark Västra Frölunda 80 år	
12	8203 Gerd Larsson Bojen 95 år	
24	1521 Bengt Arne Henriksson Vallda 75 år	
27	8738 Bernt Lundberg Mölndal 75 år	
aug		
05	8407 Per-Arne Johansson Västra Frölunda 85 år	
10	9164 Thomas Liljeqvist Stenungsund 60 år	
13	0514 Lars Johansson Bleket 75 år	
16	0609 Sven Forsling Torslanda 75 år	
27	1204 Roland Lindberg Västra Frölunda 75 år	
27	1805 Bo Zachrisson Hönö 75 år	
sep		
02	1210 Roy Norström Floda 70 år	
08	1624 Lennart Bengtsson Kungälv 60 år	
09	1908 Göran Flodin Västra Frölunda 60 år	
10	1214 Benny Börjesson Västra Frölunda 60 år	
11	0816 Bo Bryngelsson Göteborg 60 år	
11	1916 Mats Ericsson Göteborg 75 år	
16	0801 Siv Bylin Bojen 90 år	
16	1907 Leif-Göran Svensson Mölndal 75 år	
17	1413 Jan Björnehaag Fritsla 75 år	
19	1508 Sven-Erik Melin Nol 80 år	
21	1109 Bill Britmer Västra Frölunda 75 år	

VI HÄLSAR NYA
MEDLEMMAR VÄLKOMNA

031911	Bertil Lindblom	Västra Frölunda
031912	Mikael Öhring	Västra Frölunda
031913	Silva Andersson	Västra Frölunda
031914	Carl-Erik Fallenius	Västra Frölunda
031915	Bo Maniette	Göteborg
031916	Mats Ericsson	Göteborg
031917	Jan-Eric Andersson	Mölndal
031918	Anders Levén	Askim
Bojen 1905	Margareta Tuneld	Västra Frölunda
Bojen 1906	Anna-Karin Löwerdahl	Partille

Posttidning B

Flottans Män
Örlogsvägen 6
426 71 Västra Frölunda

Att stå med en fot i varje hav...

...är bara en av de stora små sakerna du kan göra i Skagen.

Danmark
från **399:-**
Bil & 1 pers

stenaline.se


Stena Line