



**I detta nummer bl.a.**

Ledare med mera.  
Sida 3

Funderingar kring svensk  
sjömak. C-J Hagman  
Sida 4-5

Kryssare. Karl Harry berättar.  
Från HMS Gotland  
Sida 6-8

Med Göta Lejon till Chile.  
Folke Holm berättar.  
Sida 9-11

PO Eriksson 90 år berättar  
om sitt liv. Sida 12-13

Bojen och SMKR Sida 14

Medlemssida Sida 15

Sista sidan Mer SMKR



**FLOTTANS MÄN  
GÖTEBORG**

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

Hemsida:  
[www.flottansman.se/goteborg](http://www.flottansman.se/goteborg)

E-post:  
[flottansmangoteborg@telia.com](mailto:flottansmangoteborg@telia.com)

Organisationsnummer:  
857200-4284

Plusgirokonto: 4 47 48-2

**PEJLINGAR  
N:3 sept. 2019**

Utgivare/Ägare:  
Ansvarig utgivare:  
Redaktör detta nummer:  
Distribution:  
Manusadress:  
Sista manusdag nr. 4/2019  
Planerade utgivning:  
Årsprenumerations:

Lösnummerpris:  
Trycks hos:

## ORDFÖRANDEN HAR ORDET

Kamrater!



Jag kikar ut genom ventilen (fönstret då) och ser vatten men inte saltvatten utan regn. Då förstår man att sommaren går mot sitt slut. Temperaturen kryper nedåt och rönnbären lyser röda och kanske vankas en snörik vinter. Men jag tror och hoppas att alla trots allt haft en ganska bra sommar med mycket sol och värme och för den som så önskat salta bad. Hösten kommer nu som en räddare med klubbafnarn och möjligheter till att träffas i Marinstugan för att ventileras sommarens vedermödor, och om det var bättre förr, på onsdagar och söndagar. Det var säkert annorlunda men om det var bättre, tja ibland och ibland inte.

Höstens första klubbafn är genomförd där chefen för Göteborgs garnison, överste Peter Fredriksson höll ett mycket tankvärt föredrag om framtiden för Försvarmakten i Göteborg med omnejd. Se bilder på nästa sida. Denna Klubbafn blev mycket uppskattad genom garnisonschefens tydliga visioner för hur Göteborgs och Väst-kustens militära utveckling ska se ut. Här fanns även en tydlig koppling till nästa Klubbafn genom Peters idéer kring en av Stena Lines färjor.

Jag rekommenderar närvaro i Marinstugan den 26 september vid klubbafn då vår medlem, Rederichefen Carl-Johan Hagman talar under rubriken: "Fri samfärdsel till sjöss skapar välbefinn i vardagen." Carl-Johans artikel på sida 4-5 i detta nummer är mycket intressant och tankvärd och har säkert kopplingar till klubbafnsföredraget. Carl-Johan kommer säkert att beröra händelserna i Hormuzundet med Stena Impero och annat intressant. Läs på och ställ frågor efter föredraget.

Höstens klubbafn i övrigt presenteras på sida 15 samt på föreningens Hemsida.

När denna tidskrift når läsarna så har höstens medlemsdag genomförts och jag hoppas att ni tagit chansen att delta, ställa frågor och komma med konstruktiva förslag om verksamheten (vad som kan bli bättre och vad som vi kanske inte ska försöka oss på). Ställ även upp som värdar i Marinstugan för Söndagsöppet så att vi kan bjuda in de som bara passerar stugan eller andra som hört talas om vår Marinstuga och då bör kunna köpa kaffe/te mackor etc. Ställ upp och bli våra ambassadörer någon gång per säsong.

Lars-Erik Uhlegård

## KÖPES!

Flottans märken, insignier och allt annat från Kungl. Flottan är av intresse. Innan Ni kastar eller ger bort till otacksamma barn och barnbarn kontakta mig och få en slant.  
Tore Nyblom — Flottans Män Göteborg. Ring: 070-629 18 43

Omslagsbilden: Kryssaren Gotland på resa mellan Gibraltar Sund och Madeira februari 1950. Den storm som varit hade bedarrat till 19 m/sek men våghöjden beräknades till 15 m. Vi hade sjön på bogen och Gotland rullade så vågorna tog beredskapslivbåten som slet med sig en dävart och den kvarvarande ginan fick huggas av för att frigöra belastningen. Gotland hade arrester i förskippet men de arrester som var intagna släpptes av säkerhetsskäl. Bild: Fartygsfotografen.

## 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](mailto:lars-erik@uhlegard.se)  
Karl Harry Dahl / 031-91 32 42 / 0706-91 32 42 / [harry.dahl@telia.com](mailto:harry.dahl@telia.com)  
FM-medlemmar och "Bojor". Vissa militära instanser och andra organisationer  
Flottans Män, adress: se ovan till vänster / e-post till redaktör  
Fredagen den 15 november 2019  
Dec. 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– MER PENGAR TILL FÖRSVARSMAKTEN! MEN NÄR KOMMER NYA SJÖSTRIDSKRAFTER?

### Kamrater!

Glad kan man vara när resurser till Försvarsmakten nyttjas på bästa sätt. Det är tveksamt om så sker i nu föreliggande förslag till finansiering av försvarsbeslutet 2020. Hoppet får dock inte överge oss. Vi räknar med att en del resurser kommer Västsverige till del men vad avser sjöstridskrafter verkar vi få vänta. Målbilden enligt perspektivstudien är 2035 och då kanske många av oss aldrig får vara med om den marina upprustning som Sverige och inte minst vår Västkust behöver i närtid. Vår kust och våra hamnar saknar i dagsläget varje snabbt gripbar marin resurs. Två nya ytstridsfartyg ska beställas som ersättning för Gävle och Sundsvall efter 2026! Vad är det för marin satsning? Platt intet!

Ska nivåerna enligt perspektivplanen vara trovärdiga så bör serier om sex till åtta fartyg inledas från 2022 och

framåt. Behoven är stora längs alla kustområden, inte mist på Västkusten. Alltså bör uppbyggnaden av ytstridsflottiljen Väst inledas snarast med byggnation av större korvetter/mindre fregatter. Rekrytera ny personal och återanställ förtidsavgångna officerare. Dra redan från 2020 igång korvetterna Göteborg och Kalmar och förlägg dessa till Göteborg gör minimala moderniseringsåtgärder. Se till att intresserade att tjänstgöra i Väst får möjlighet att med dessa plattformar i väntan på nya fartyg delta i sjöövervakning, lära sig kust och skärgårdar och på sikt bli viktiga delar av den kommande Västra flottiljen som då ska innehålla ytstrids- och min-krigsenheter. Mot 2030-talets början vara upp i en numerär av 14 enheter samt stödfartyg.

Jag avslutar som vanligt—Sverige chansa inte, ansök om medlemskap i Nato!  
/L-E Uhlegård

### Klubbafton den 29 augusti blev en fullträff!

En kväll att minnas med stort gemyt många närvarande och en lysande föreställning av vår efterlängtnade föredragshållare överste Peter Fredriksson, garnisonschef och chef för Försvarsmedicencentrum (FömedC).

Man ska ju inte tro på allt man hör men Peter var tydlig och gav oss en trovärdig och till stora delar önskvärd bild av vad som är på gång inom garnisonen och för vår kust i väster. Ett massivt tack till Peter för föredraget och det tydliga engagemanget. En utmärkt marin företrädare om än i fältuniform. Utnämns härmed till hedersmedlem i Flottans Män i Göteborg så länge chefskapet i Göteborg varar på FömedC kommande regementet eller vad det kommer att heta. Cirka 50 närvarade. Välkommen åter Peter!



Marinstugan bemannas vid Klubbafton



Medlemsnålar delas ut.



Överste Peter Fredriksson, i talarstolen

Mång medlemmar som aldrig besökt våra klubbaftnar hörsammade kallelsen till denna minnesvärda kväll och vi fick med glädje dela ut nio klubbnålar. Även äldre, kända profiler visade sig som förre kommandören Lars Norrsell! Ärtsoppan var som vanligt mäkta populär. Våra Klubbmästare Carlaxel och Boris gjorde ett gott arbete.



## FUNDERINGAR KRING SVENSK SJÖMAKT



*Carl Johan Hagman Rederichef på Stena AB i Göteborg, reservofficer i flottan och medlem i Flottans Män delger här sin syn på Sverige som Sjömakt*

Sverige har en fin tradition av att ha förstått vad sjömakt är. Den kanske viktigaste händelsen i nationalstaten Sveriges historia skedde för snart 500 år sedan, då Gustav Wasa förstod att han bara kunde få kontroll över Stockholm om han bröt den danska piraten Sören Norrbys sjöblockad. När de tio första svenska örlogsfartygen seglade in på Slätbaken, utanför Söderköping, pingstdagen den 7 juni 1522, började en ny era. Exakt tolv månader senare hölls riksmötet i Strängnäs, Gustav Wasa blev kung, och det moderna Sverige föddes.

Gustav Wasas son kung Erik XIV byggde upp Europas första enhetliga örlogsflotta, som dessutom var Europas näst största efter den spanska. Den traditionen gav kung Gustav II Adolf och hans rikskansler Axel Oxenstierna upplysta insikter om den militära och ekonomiska potential en flotta kunde framkalla. Genom freden i Stolbova år 1617 blev Östersjön ett svenskt innanhav under 100 år. Det föranledde de nu bevingade orden:

”Näst Gud, hänger rikets välfärd på dess flotta”: kung Gustav II Adolf - respektive:

”Äro vi mästare på flotta, då äro vi ock mästare på Östersjön”: rikskansler Axel Oxenstierna.

Sjöherraväldet gav de 25 000 inhemska soldaterna i den svenska armén strategisk rörlighet i Östersjöområdet, (det vi idag kallar för ”a force multiplier”), som gjorde den till Europas slagkraftigaste. Ännu viktigare var att kungen och hans kansler förstod värdet av handel och de möjligheter som gavs att berika Sverige på mångfalden av ekonomiska transaktioner i området.

Det är intressant att notera att det under Gustav II Adolfs regeringstid inte utkämpades ett enda större sjöslag. Kungen förstod att den djupare meningen av sjömakt inte handlade om sänkta fartyg eller stora sjösegrar. Det handlade om att subtilt säkerställa snabba och billiga transporter, och den svenska flottan löste sin huvuduppgift på ett mästarellt sätt. Under knappt hundra år var Sverige en sjömakt – och intressant nog kan vi konstatera att vi inte har en enda sjöhjälte från den tiden, eller en enda staty över en sjöhjälte i hela vårt land, för den delen.

Vår förmåga att fullt ut utnyttja kungens insikter var dock begränsad, då Holland fortsatt kontrollerade ca 80% av all handel som gick in och ut ur Östersjön, på ungefär samma sätt som lybeckarna hade kontrollerat vår handel under 1500-talet och som engelsmännen delvis skulle göra från mitten av 1700-talet. Det är talande

att Sverige under stormaktstiden aldrig lyckades erövra Danzig, Östersjöns största spannmålshamn.

Karl XII's framgångsrika landstigning i Humlebaek år 1700 var ett genialiskt öppningsdrag i det anfallskrig som inleddes av Polen, Sachsen, Danmark och Ryssland mot Sverige. Med stöd från sjömakerna Holland och England genomförde den nyligen 18 år fyllda kungen, en djärv och komplicerad amfibieoperation mot en försvarad kust, vilket slog Danmark ut ur kriget. Händelseförloppet utvecklades dock till att bli Sveriges kanske största strategiska olycka. Segern gav kungen möjligheten att vända danskarna ryggen och marschera rätt in i Polen och Ukraina. St. Petersburg anlades 1703 och slaget vid Hangö udd år 1714 skulle förändra Sveriges strategiska läge för de kommande 300 åren. Kanske hade historikern Alexander Solsjenitsyn rätt när han skrev: ”Sveriges olycka började med nederlaget vid Poltava 1709”. Den gången fick vi betala dyrt för vår sjöblindhet.

Under Frihetstiden, på 1700-talet, började vi höja vår blick, ut mot världen. Svensk handelssjöfart upplevde sin första glansperiod i och med salthan-deln i Medelhavet. Det svenska ostindiska kompaniets 132 resor var en mycket internationell företeteelse då huvuddelen av det investerade kapitalet kom från utländska investerare och huvuddelen av det hemförda godset såldes till utländska köpare. Sverige var nog att ses som ett tidigt internationellt skatteparadis. Göteborg blomstrade. Köpmans- och handelstraditionen vidareutvecklades i Göteborg, som kom att bli en av världens främsta varvs- och hamnstäder under den första halvan av 1900-talet. Broströmkoncernen var ett av Sveriges största företag.

På den sjömilitära sidan ser vi kanske hela 1800-talet som ett förlorat sekel med den icke färdigbyggda Karlsborgs fästning och den snedtänkta centralförsvarsprincipen som främsta bidrag. Vi får dock inte glömma att ett av våra största genier egenhändigt revolutionerade sjökrigföringen i ett enda slag.



Vid Hampton Roads år 1862 var det svensken John Ericssons USS Monitor som förpassade seglande träfartyg till historieböckerna. Han förtjänar de statyer som finns på Avenyn i Göteborg, i Nybroviken i Stockholm och i Battery Park i New York (bilden).

Vid sidan av skeppsbyggaren och göteborgaren Fredrik Henrik af Chapman är John Ericsson den svensk som tekniskt har omdefinierat och förändrat utvecklingen av sjömakt i hela världen, till det vi idag nymodigt kallar för ”global disruption”.





Sjöslaget vid Hampton Roads den 9 mars 1862. USS Monitor till höger i bild beskjuter CSS Virginia (f.d. USS Merrimack) till vänster i bild. Bilden från Internet



Till bevarandet av John Ericssons minne: Underhållsfartyget USNS John Ericsson, T-AO-194. Sjösat 1990. Pacific Fleet Foto: USN Official.

Ett kanske ännu viktigare bidrag till världssamfundets utveckling är ändå juristen Hugo Grotius med skriften *Mare Liberum* från 1609. Holländaren Grotius hade nära kopplingar till Sverige då han var svensk ambassadör i Paris i tio år. Skriften var ett försvar för holländsk expansion i Sydostasien, men blev banbrytande då den kodifierade tanken om det fria havet och lade grunden till den moderna internationella sjö- och havsrätten. Han hävdade att landstater inte kunde ha ett sjöterritorium vilken sträckte sig längre ut än räckvidden av en kanon, alltså tre nautiska mil.

Perspektivet att se sig själv och omvärlden utifrån ett välstånd- och handelsperspektiv, istället för att fokusera på territorium, landgränser och politiska nollsummespel var lika aktuellt då som nu. Det intressanta med Grotius skrift är att den skrevs nästan 50 år innan den Westfaliska freden och formaliseringen av begreppet nationalstater. Han visar att det finns ett alternativt sätt att se på världen, en tradition som genom historien representerats av bland andra Kartago, Aten, Venedig, Holland, Danmark och England.

Jordens yta är till 71% täckt av vatten vilket idag regleras av det mycket framgångsrika FN-organet IMO (International Maritime Organisation). 71% av jordens yta lyder alltså under en och samma globala regelverk. I vår tid, när nästan alla mänsklighetens utmaningar är globala (miljö, säkerhet, migration, välstånd) är det kanske inte underligt att vi har utmaningar när vi har lika många system som vi har länder. Vad hade hänt om också jordens landmassa var reglerad på samma sätt som haven?

Det är uppenbart för alla att Sverige idag inte är någon sjömakt. Antalet svenskflaggade fartyg uppgår till 100 stycken, vilket är ca 0.02% av den globala handelsflottan. Med hänsyn till att vår ekonomi fortfarande utgör ca 1% av världens BNP, borde den svenska handelsflottan vara åtta gånger större än den är idag, alltså ca 800 fartyg. Ännu ett bevis på att vi är landkrabbor är Försvarsberedningens nyss framlagda betänkande. Vårt handels- och försörjningsskydd lämnades helt utan avseende. Situationen blir ännu mera allvarlig eftersom våra fem kvalificerade ytstridsfartyg alla snart är 20 år gamla. Beredningen anser att vi skall studera huruvida Sverige skall beställa två fartyg efter år 2025. Vi har knappt någon flotta idag, men den kommer att ihåtkommas som en höjdpunkt!

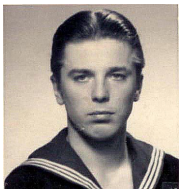
Det är beklagligt att avvägningarna faller på det viset. Det behöver inte vara så, för även i vår moderna tid har Sverige drag av upplyst förståelse av sjömakt. Sverige är politiskt enat bakom en principfast och konsekvent frihandelspolitik. Som ett litet men extremt export- och importberoende land har den politiken tjänat oss väl. När den svenska handelskommissionären i EU, Cecilia Malmström går i korridorerna i Davos hörs ett sus och hennes ”rock star”-status går inte att ta miste på. Svenska exportföretag och svenska innovationer fortsätter att vara världsledande. Vi har det lilla landets förståelse för att vi måste handla, vi måste vara globalt konkurrenskraftiga och vi har inte lyxen av att förhäva oss. Dessutom har Gud välsignat Sverige med Nordens enda djupvattenhamn, Göteborg.

Vår granne Danmark har tidvis varit ett rike som sträckt sig från Färöarna till mitten av Östersjön, med Skagerack som ett sammanhållande innanhav. De har utvecklat en kultur och ett förhållningssätt till handel och sjöfart som gjort att de har en distinkt internationell utblick. Denna förståelse och kultur ligger bakom världens största sjöfartskoncern i form av A.P. Møller-Maersk, logistikkoncernen DSV's erövring av världen, de ca 700 fartygen under dansk flagga, fregaterna och underhållsfartygen som regelmässigt upprätthåller principen om det fria havet och den transatlantiska länken. Danskarna opererar dessutom både Skandiahavnen och Älvsborgs RoRo-hamn i Göteborg.

Med hänsyn till Sveriges historia och arv så finns det inga ursäkter för sjöblindhet. Vi behöver inspireras av vår granne i väster och studera deras framgångar. Såsom land borde vi inte ha råd att stå utanför den snabbt växande transport- och logistikbranschen – globaliseringens verkliga vinnare. Dessutom har vi ett moraliskt ansvar att utveckla och skydda de system och det tankegods som ändå har tjänat Sverige så väl, idag och genom stora delar av vår historia. Var med och sprid budskapet!

Carl-Johan Hagman  
RO Kapten

## Kryssare



*I en tidigare artikel har jag försökt beskriva hur jag upplevde ett pansarskepp under min utbildningstid. Nu har jag fått snedstreck och blivit "klassing". Sex månaders tjänst på kryssaren Gotland väntar. Tidpunkten är hösten 1950. På mönstringsdag den 29:e september.*

Karl Harry

Kryssare är enligt English Dictionary "a swift armed vessel to protect or destroy shipping." Jag har fastnat för denna korta och koncisa engelska beskrivning, därför att den innefattar det mesta i namnets mening. Det finns nämligen lätta och tunga kryssare. Det finns flygplans-, luftvärns-, pansar-, torped- och slagkryssare. Svenska marinens kryssare var alla lätta, vilket efter förkrigstidens normer betyder lättare än 10.000 ton och högst 16 cm artilleri. Tre Kronor och Göta Lejon, båda levererade efter andra världskriget, hade fullt utrustade ett displacement på över 9000 ton och en besättning på 783 man.

Den kryssare jag tänker tala om var både äldre och mindre, nämligen luftvärns- (flygplans-) kryssaren *Gotland* levererad 1934. Vi har nu avancerat till hösten 1950.

De första sex månaderna är avverkade och vi kan äntligen få ett halvårs sjötjänst utan skolsalar och "plugg". Många av oss sökte och fick mönstra *Gotland* för årets utlandsresa. Meningen var från början en resa jorden runt, men tyvärr kom Koreakrisen emellan och vår tripp fick inskränka sig till fem hamnar: Casablanca, Neapel, Funchal, Gibraltar och slutligen Portsmouth. Vi skulle rusta ut i Karlskrona, men medan vi låg där anträdde Konung Gustav V en annan resa, den sista. Vi lämnade Karlskrona för Stockholm och ankrade på Strömmen för att delta i ceremonierna med andra enheter ur Kustflottan.



*Gotland ligger som tredje fartyg akter om Drottning Victoria*

Efter Stockholmsbesöket och en del övningar i hemmavatten anträdde vi, efter ett besök i Göteborg som blev sista hemmahamn, i januari 1951 vår resa med Casablanca som första mål.

Efter denna översiktliga inledning: Vad skiljer livet på en lätt kryssare från livet på ett pansarskepp? Båda är ju stora fartyg. För en eldarbesättning är det

ett nytt pannrum eller ett nytt maskinrum med i stort sett samma rutiner. För en elektriker en annan verkstad eller elverk och för en artillerist ett nytt kanontorn o.s.v. Nej det måste vara något annat. *Gotland* har inte skeppens pansarskydd men var istället snabbare och hade som huvudartilleri 15 cm kanoner i jämförelse med pansarskeppens 28:or. Två rörliga torpedställ med tre tuber i vardera samt ett starkt luftvärn kompletterade *Gotlands* vapensystem. *Gotland* hade enl. officiella uppgifter en besättning på 417 man vilket är 100 mindre än skeppens. Vårt "boende" var uppdelat på ett antal mässar varav tre var avdelade för maskinfolket. Om mitt minne ej sviker mig var vi ungefär 30 man i varje "eldarmäss", vilket innebär cirka 90-100 individer. Under normala förhållanden går eldarna vakt om vakt men under långresor kan omfördelning ske till system 4/8. Detta innebar: fyra timmar vakt i maskin; fyra timmar piketvakt (till förfogande) och fyra timmar frivakt. Eftersom övningar och "intrimning" av besättningen ej fick eftersättas upplevde vi det ibland som åtta/fyra vilket jag tror var närmare sanningen. Jag hade skeppsnummer 684 och min tjänstgöringsplats var elverkstaden, utom under gång, med fyra/åtta systemet, då jag gjorde sjövakter i aktra elverket. Elverket hade två ångturbindrivna generatorer och användes under gång då pannorna var i drift. Vi hade även två dieseldrivna generatorer som stod för elförsörjningen när pannorna ej var påeldade och vid "Klart Skepp" Vi var en maskinist och två "klassingar" på vår vakt. Under normala förhållanden fanns inget att göra, bara finnas. Där var varmt och det susade sömnigt. För att hålla mig vaken putsade jag kopparrör och mässing. Jag undrar om det någonsin varit så skinande i det rummet. Det hjälpte inte alla gånger, jag brukade nicka till. Maskinisten tog då vår gemensamma vattenflaska, hällde vatten innanför kragen på min rygg, räckte mig flaskan och sa: Hämta vatten". Sympatisk man som aldrig skällde. Nog om detta, jag hade en bra tid ombord på *Gotland*. Jag upplevde befälet som just och maten var bra och riklig. Bra, med ett undantag, jag har inte ätit konserverad makrill efter den resan. *Gotland* kunde rulla fruktansvärt i grov sjö och när kockarna inte kunde hålla reda på utensilierna i byssan utan att riskera livet, fick vi kall konserverad makrill. Det räcker för mig än i dag. Jag har, i efterhand haft "nöjet" att berätta detta för Carl Rudolph som var kock ombord. Utöver den vanliga besättningen hade vi tusentals fripassagerare: **kackerlackor**. Vid ett tillfälle hade vi en kartong skorpor utanför vår mäss. Kände man sig sugen på en skorpa till kaffet tog man ett grabbatag i kartongen och skakade nere kackerlackorna till botten. I elverkstaden hade vi som nöje att jaga dem med meggern. En vevade och en höll i elktroderna.

Apropå elverkstaden, på hemresan hade vi en extra medhjälpare. NN hade köpt en sköldpadda som fick en fristad hos oss.

*Forts. nästa sida.*

Den fick namnet Kalle och skeppsnummer 999. Vi hade i ett hörn av verkstaden en hög med tomma glödlampskartonger. Glödlamporna satt i "festbelysningen" och kartongerna skulle återanvändas. "Kalle" hade för vana att försöka klättra upp på den högen, förmodligen för att kontrollera att vi inte glömt någon lampa kvar. Kartongerna var ju tomma och lätta vilket ofelbart resulterade i att "Kalle" ramlade ner och hamnade på rygg. En del medhjälpare klarar sig visst aldrig på egen hand.

Nu är det dags att tala om vårt första mål, Casablanca. Resan dit gick lugnt och första minnet efter avgången från Göteborg sitter fortfarande på näthinnan. Vid inloppet gick en lång vågbrytare ut. På denna kommer en arab, klädd i sedvanlig galabeya, med ett långt metspö på axeln. Idag med vår TV-kultur och möjligheter att resa, är ju detta något naturligt. För mig, 1950 blev det en kulturchock. Jag tyckte jag såg en biblisk figur framför mina ögon. När vi gick till kaj blev vi mottagna av Främlingslegionens musikkår i paraduniform. samt deras maskot, en get. Vi låg fem dygn i Casablanca och eftersom vi gick på fyra vaktkvarter hade ett av dess oturen att få två vaktdagar. Detta brukar jämna ut sig i längden. Nu fick vi svenska pojkar pröva på något nytt, fri sprit. Naturligtvis blev vi varnade vid uppställningen ombord, men vad hjälpte det för många?



Efter första kvällen i land beordrades "stationer för alle man." Chefen kommandörkapten Hermelin, (till vänster i bild tillsammans med sekonden Kk2 Oscar Krokstedt) höll naturligtvis ett förmaningstal, men begränsade straffet för "fylleri" till dem som måste ha hjälp av kamrater

för att ta sig ombord. Var det humanitet eller var det så att han inte ville utfärda totalt landgångsförbud. För de drabbade var straffet nog så hårt. Fyra permissionsdagar. Enligt ryktet fanns det någon som var i land mindre än en timme. Det fanns tydligen barer nära hamnen. I staden fanns samtidigt franska flottenheter. En minnesvärd dag var, när jag och två kamrater blev inbjudna av franska flottister till deras örlogshem. Där hade de en bar och när mina kamrater och jag så småningom lämnade för fortsatta äventyr, blev vi tvungna att lämna våra franska vänner kvar. Deras stora översvallande gästfrihet blev för mycket för dem själva och vi fick tyvärr inte något tillfälle att tacka efteråt. Vi själva, på vägen till båten, hamnade på en "American Bar." Min vän "Trosa" somnade och slog huvudet i marmordisken. När jag något årtionde efteråt råkade möta honom i Stockholm minde han kvällen och tackade för, att jag som han själv uttryckte det: "bar mig ombord." Vi var emellertid inte värre därän än att vi kom ombord "godkända."

Casablanca som stad 1950? Kontrasternas stad. På den ena sidan av en bred aveny som gick från hamnområdet och upp mot staden, fanns vackra hus som i vilken europeisk storstad som helst. På den andra sidan låg Medina arabkvarteren. Vi blev varnade för att gå ensamma i Medina och inte efter mörkrets inbrott. Polisen kunde nämligen inte garantera säkerhet. En furir ignorerade detta och fick en pistol i ryggen av en rånare. Detta bekymrade tydligen inte furiren så mycket för han plockade helt framt av rånaren hans pistol och drog iväg med honom till polisen. Där var rånaren känd och efterlyst. Detta hade till följd att den franska polisledningen kom ombord och vid en ceremoni utdelade en belöning till denna friskus.

Stadsdelen Medina var för oss unga nordbor en något annorlunda upplevelse. Många människor på litet utrymme. Sophögar på gatorna, där det tydligen bara var att langa ut skräpet genom "fönstret," förlåt gluggen i väggen. Vatten hämtades, i något som jag upplevde som djurhudar, som bars på ryggen. Tillsammans med några kamrater gjorde jag en "sightseeingtur" genom området, första dagen vi var iland. Det räckte. Kriget var bara fem år bakom oss. Frankrike var kolonialmakten här och de där lömska hatiska blickarna i ryggen, från alla trashankarna kan jag nästan känna än.

På den arabiska sidan av den nämnda avenyn fanns en mängd shoppar, eller vad jag skall kalla dessa enkla brädsckjul, där det mesta såldes. Det värsta var nog alla småpojkar som hela tiden tjatrande sprang runt för att distrahera, för att någon skulle få chansen att bestjäla oss. Allt detta som vi idag som turister upplever lite varstans i världen var då ett äventyr som etsat sig fast.

Efter Casablanca gick vi in i Medelhavet med destination Neapel och återigen är det första blickupplevelsen jag minns mest. Jag vaknade en morgon, tittade ut genom en ventil och såg en färgsprakande natur en bit från fartyget. Jag rusade upp på däck och blickade ut över ön Ischia. Gotland hade ankrat, eftersom vi var lite före tidtabellen och väntade på att få anlöpa Neapel. Även Neapel var för oss en annorlunda stad, men kändes mer välkomnande än Casablanca. Neapel med Vesuvius i bakgrunden, var och är en vacker stad. Här och där i stadsbilden fanns emellertid öppna sår, i form av bombruiner, bl.a. i närheten av hamnen. Klädstrecken mellan husen, tvärs över gatorna, var också en ny och pittoresk upplevelse. Pittoresk förresten, jag har en känsla av att det fanns mycket fattigdom.

Det som dock mest har etsat sig fast i mitt minne är besöket i ruinstaden Pompeji. Det var ett besök som jag beslöt att göra om i framtiden. Jag har gjort det, men det blev inte förrän i samband med min 70-årsdag. En fantastisk stad som lämnar outplånliga minnen. Vi skall nog inte slå oss för bröstet för mycket och skryta om vår tid. De kunde förr också. Efter Neapel bar det av genom Medelhavet, ut genom Gibraltarsund, med kurs på Funchal på Madeira och om den resan finns faktiskt en del att berätta.



Ute på Atlanten gick vi rakt in i en västlig storm.



Det hade lugnat sig något när vi kom ut genom Gibraltarsund. Vindstyrkan var nog inte mer än 20 sek/m men sjön fanns kvar. Femton meter höga vågor på bogen gjorde att Gotland slingrade sig fram som vilken slalomstjärna som helst. Om jag inte minns fel visade klinometern upp till 39 grader.



Resultatet blev bl.a. en förlorad livbåt som trots att den hängde i jämnhöjd med flygplansdäck, vattenfylldes och slets loss och de livvästkorgar som fanns på huvuddäck hade "sjöberg" också tagit hand om.

Fartygets arrest låg i förskeppet och en arrestant som satt inlåst släpptes under stormen ut av humanitära skäl. All onödig vistelse på huvuddäck förbjöds, eftersom det hela tiden överspolades av sjöarna. All förflyttning, som ej kunde ske inombords, skulle ske på det högre liggande flygplansdäcket.

Ombord fanns ett bageri som låg på huvuddäck. Det hade bara en ingång direkt till huvuddäck via en vattentät dörr med sex stängningsvred. En eftermiddag, när det var min uppgift att hämta bullar till fyra-kaffet, fick jag sen avlösning i elverket. När jag kom upp skrek mitt gäng otåligt: "Skynda dig och hämta bullar, bagarna delar ut på torget". Torget var en öppen plats längre akterut mellan de fyra däcksmässarna. När jag kom fram hade de dragit sig tillbaka och ville jag ha bullar, var det bara att ta sig till bageriet. Sagt och gjort, upp på flygplansdäck, förflyttning till den lej

dare som låg närmast bageriet, passa på sjön, språngmarsch de få meter som var kvar, slå upp vreden, upp med dörren, hoppa in i bageriet och slå igen dörren. Puh, första fasen avklarad. Jag fick brödkorgen fylld med de efterlängtnade bullarna, lossade vreden på dörren, utom ett och väntade. Försökte känna när det var dags att hoppa ut. Plötsligt skriker en av bagarna: "Nu". Jag tänker mig inte för utan sliter upp dörren, hoppar ut och stänger första vredet. När jag tar tag i det andra får jag se en fasans syn. Ett vågberg kommer rullande över relingen. I nästa moment försvinner fötterna och jag hänger som en vimpel i vredet medan bullar och vatten virvlar framför ögonen. När vågen rullat förbi ligger jag platt som en padda på däck, fortfarande hållande i ett av de lägre vreden på dörren. Tur i oturen var att jag orkade hålla mig kvar, annars är det inte säkert att detta blivit skrivet. Alla bullar och min mössa var offrad till "sjöberg". Själv kände jag mig som "en dränkt katt" men jag var hel. Det var bara att ta sig in igen, ta bagarnas skratt, de fattade nog inte allvaret, få nya bullar och försöka igen. Den här gången gick det bättre. Kafferasten var räddad.

Lite skamfilad ankrade Gotland några dagar senare utanför Madeiras huvudstad Funchal. Vi fick pusta ut på denna vackra plats i jag tror fem dagar och sedan vände vi österut igen och angiorde Gibraltar.

Sista hamnen var Portsmouth där vi bl.a. besökte Lord Nelsons "Victory", det är väl nästan ett måste för en flottans man. Det här var ju inte från början menat som en reseskildring utan bara att försök att beskriva hur en grabb från landet upplevde och minns den miljö och de händelser som uppkom, genom att han frivilligt satte sitt namn på ett papper, som innebar att fyra och ett halvt år av livet blev reserverat för Flottan. Det blev fem år innan jag gav mig ut i det civila livet.

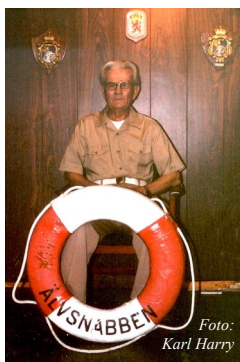
Jag har sparat ett starkt minne från resan till sist och det är från en nattklubb i Gibraltar. Det fanns både brittiska och amerikanska enheter i Gibraltar samtidigt med oss bl.a. brittiska hangarfartyget "Indomitable". Att vi hamnade på nattklubben berodde på några generösa amerikanska sailors som tydligen var hemmastadda på platsen. De drog oss med in och bjöd på öl. Sätt er nu in i anblicken av en stor salong, som i princip såg blåfärgad ut av flottister från tre länder. Där spelade en orkester, som bestod av endast kvinnor. Så drar orkestern i med "Good Night Irene" och hela salongen bryter ut i allsång, Det var mäktigt. Flottister från tre länder, en sång som alla kunde och massor av hemlängtan och vemod.

Jag mönstrade av Gotland den 14 mars 1951 och därmed var min kryssarepok slut. I fortsättningen skulle det huvudsakligen röra sig om jagare, en fartygstyp som passade mig som hand i handske. Jag är fortfarande "jagarfrälst".

*Karl Harry*



## Med Göta Lejon till Chile



### Folke Holm berättar

Folke Holm var medlem från 1973 till sin död 2003. Folke var styrelsemedlem 1983-1990 varav som vice ordförande i sju år. Folke var MjC på Älvsnabben i många år och kallades ibland, Mr Älvsnabben.

Vid midsommartid år 1971 blev jag per telefon av kommenderingsdetaljen tillfrågad om jag var villig att som medhjälpare deltaga i transporten av kryssaren Göta Lejon till Chile. Jag hade 1970-71 tjänstgjort i HMS Älvsnabben som MjC och jag hade inte någon direkt önskan att byta tjänstgöring. Trots att jag alltid hävdade principen att "Ställa upp där Kungen önskade min tjänst" bad jag om betänketid, i synnerhet som jag trivdes med tjänsten på Älvsnabben och för det andra hade jag inte tidigare tjänstgjort på Glj. Kryssarköpet var vid detta tillfälle inte klart, förhandlingar pågick.

Efter semestern, i juli när jag återkom, blev jag kallad till Kk Victor Tornerhjelm, min tidigare chef på Älvsnabben och som nu var ledare för den svenska grupp som skulle deltaga i expeditionen till Chile. Alla var vid detta tillfälle inte uttagna. Han frågade om jag hade tagit ställning till tjänsten på Glj. Under väntetiden hade jag förstått att krafter var i görningen till att befattningen på Älvsnabben skulle återgå till Karlskrona, jag tillhörde Göteborg. Från Stockholm blev jag upprörd och önskan var att jag ställde upp. Något beroende på att jag i viss mån behärskade idiommet, från tidigare tjänst i Guatemalas marin, på la Fragata Jose Franciska Barrundia, ex svenska vedettbåten Snapphanen.

Vi talades vid någon timma och jag måste erkänna att ett av skälen till mitt ställningstagande var, att min förre FC, som jag hade mycket stort förtroende för, skulle bli ledare. Jag svarade ja.

Den närmaste tiden blev mycket arbetsam, jag skulle lämna av Älvsnabben till den nye MjC med allt vad det innebar, samtidigt skulle jag försöka att sätta mig in i Göta Lejons elektroniktjänst, som det var meningen att jag skulle ta över.

Köpet var i det närmaste klart på sommaren, några chilénare av olika kategorier hade anlänt.

Jag måste erkänna att det är inte ofta jag höjer ögonbrynen, men svaret jag fick av de chilénare som kommit när jag frågade dem om de hade erfarenhet av kryssare: "Jo då, Gringo\*-kryssare hade de redan och detta var väl en sådan, eller möjligen en från Sovjet." Dessa den första kontingenten som kom, flertalet av dem, trodde att Sverige var ett u-land, understött USA - Sovjet. Jag kommenterade inte svaret.

Allt nog, köpet var tydligen klart och nödvändiga insatser från KkrV sattes igång för att iståndsätta

\* Gringos, vanlig benämning på Nordamerikaner, härstammar från kriget mellan Mexiko och USA, där USA-soldaterna var grönkädda.

Göta Lejon för drift. Kryssaren hade ju legat i malpåse några år. Höga marina chefer anlände från Chile och vissa ändringar gjordes för att trygga överfarten, bl.a. installerades evaporatorer med kapacitet att klara färskvattenförsörjningen. Brännoljekapaciteten utökades med ca 400 ton.

Problem uppstod vad gällde elledningscentralen, om jag inte missminner mig, så måste Holland lämna tillåtelse, vilket de tydligen gjorde.

Men många problem uppstod, jag kan bara nämna ett par. På hösten kom även de befäl som skulle ta emot de olika befattningarna. Den allmänna uppfattningen var att Sverige var ett land som de kände så lite till, bl.a. undrade de om Karlskronavarvet var det enda större varvet i Sverige.

Manskapet åt på af Trolles matsal, den allmänna uppfattningen var att den rika tilldelningen av mat och dryck berodde på att vi ville visa upp en sida av Sverige som var fördelaktig.

Victor Tornerhjelm bad mig samla ihop det chilenska befälet och gå runt med dem på varvet och visa vad som fanns ifråga om dockor, verkstäder, nybyggnadsobjekt o.d. Vi samlades sedan i salen på sjökartebyggnaden, där fick de ställa frågor. Återigen ställdes frågan om varvets storlek. Svaret jag gav dem var nog en aning elakt men jag kände obehag över allt tvivel, varför jag svarade: "Mina vänner, härnere byggs livbåtarna till de fartyg som sjösättes i Göteborg." Därpå följde en diavisning från Arendalsvarvet i Göteborg.

Den chilenske el-ingenjör som skulle ha hand om elektrodetaljen var välutbildad och på "hugget", Fernando Landeta. En fredag när jag skulle köra hem till Göteborg ville han ha en totalritning över elsystemet i fartyget på ett block A-4 ark. Med Elingenjörens hjälp ordnade det sig. När jag återkom på måndagen mötte jag en glad men en aning trött elingenjör. Han visade med en viss stolthet upp blocket han fått innan jag for till Göteborg. Det var dubbelt så tjockt och väl utnyttjat. Beräkningar på alla sidorna. Han hade med ritningarnas hjälp beräknat att kablarnas dimensioner stämde vad gällde förbrukningsobjektens belastning. I sanning en prestation.

På maskinsidan uppstod vid ett tillfälle en het-sig diskussion vad gällde krökningsradierna på panntuberna. För att i viss mån stilla deras tvivel fick de åka runt till ett antal varv och industrier i Sverige.

Vi hade belastningsprov på samtliga generatorer i samråd med KkrV elverkstad. Den chilenska el.ing. berömde i stora ord representanten från verkstaden. Lennart save mucho, (Lennart kan mycket) sade han till mig. Det var rosor, sällan strödda annars. Vid genomgång av el-systemet träffade vi på ritningar från Tre Kronor. Han frågade vad det var för ett fartyg. Jag svarade att det var ett systerfartyg till Göta Lejon. Men var är det nu frågade han. Jag svarade att det var ute i markerna i form av tomma ölburkar, det är skrotat. Varför? Vi hade inte råd att ha det.

Vid provning av styrmaskinen visade det sig att den ej fungerade till belåtenhet, gav ej fullt utslag. Den hade fungerat till full belåtenhet tidigare? Rummet fylldes av höga chilenska dignitärer. Alla hade sin lösning på problemet. Så småningom kom förvaltare Mattson den tidigare MtjC. Han konstaterade att bågen var krökt, den byttes mot en ny, allt gick bra.

Maskintelegrafsystemet + telefon var ej i deras smak, skulle byggas om, men det blev för dyrt. Kranar belastningsprovades, protokoll skrevs.

Man fick den uppfattningen att de köpt ett nytt fartyg, de tvivlade på det mesta. Men inte bara chilennarna var kritiska, vid ett tillfälle när vi hade en genomgång med svenskarna från KkrV samt den tilltänkta svenska grupp som skulle medfölja till Chile, upphov en kanoniär sin röst och sade att så dåligt som ammunitionshissarna fungerade nu hade de inte gjort under hans långa tjänst ombord. Det var en känga åt mig. Min uppfostran förbjöd mig att gå i svaromål, Under malpåsetiden hade en del vitala delar fått fötter. Alltnog, hela KkrV och samtliga i land ställde upp fullt för att underlätta för chilennarna. Så fick de t.ex. mängder med reservdelar från både Göta Lejon och Tre Kronor. Ett chilenskt fartyg anlände och tog ombord allt.

Den 18:e september 1971, på Chiles nationaldag hissades den chilenska flaggan på Almirante la Torre. Ex. Göta Lejon. Chilennarna hade uttryckt en önskan att få med paradbelysningen. Jag lyckades så småningom mixa ihop slingorna från de båda kryssarna så de fungerade till belåtenhet.

Så småningom kom vi iväg efter alla prov på KkrV, där alla ställde upp på ett sätt som förvånade "los chilenos." Jag fick emellertid den uppfattningen att de var kunniga, men en aning misstänksamma.

Den 9:e december 1971 avgick vi från Karlskrona, snö och vinterväder. Landgången drogs in, tårar fälldes både iland och ombord. "Pero asi es la vida" som en chilennare sade till mig, sånt är livet. Färden mot Chile hade börjat för ex. Göta Lejon.

Fartygschefen Carlos Borrowman, en sällan synlig man höll i trådarna. Sekonden Martin, han med järnkroken, hade varit guvernör på Påskön, men förlorat sin högra underarm när han demonstrerat en handgranat. Han höll hela besättningen i sin järnhand. Hans order uppfattades inte som inledning till en diskussion, så demokratiskt var inte Chile.

Ing. Abrigo, chef för det maskinella, var en lugn och sansad man, men tvärnitade när han skulle skriva på papper. Från KkrV kom vid ett tillfälle en bunt ritningar över fartygets maskineri, dubletter, "nej inte ett ord jag skriver" sade han. För att rädda situationen skrev jag på, allt var frid och fröjd.

Resan mot Chile började med några dagar i Östersjön under prov av diverse slag. Allt gick tydligen bra, det gällde bara att få "los fogeneros" eldarna att elda rökfritt. Så genom Kielkanalen, låg en natt i Kiel.

Vidare ut i Nordsjön och mot Las Palmas som första hamn. Där låg vi ett par dagar. Några "muchachos de Suecia" svenska flickor från Sverige hade åkt ner för att träffa sina nyfunna vänner från tiden i Karlskrona, men det blev stopp vid landgången, det var ett avslutat kapitel.

Resan gick vidare mot Capo Verde "på västra kusten utav Afrika" för att tala Evert Taubes språk. Att ön fått namnet är en gåta, Gröna Udden, steril och svart lavasten, f.d. portugisisk koloni. Det gällde att bunkra olja för överfarten till curacao, som var nästa anhalt. Under resan från Las Palmas hade de lyhörda uppfattat misstänkta ljud i närheten av propellrarna. Dykare sändes ner för att undersöka, förmodande att en plåtkåpa vid hylsan lossat, monterades den bort. För att skydda dykarna mot ev. hajar gick beväpnade vakter på däck. Jag talade med sekonden om landgång för den svenska gruppen. Han såg forskande på mig och sa han: "ja om Du ansvarar för att alla kommer ombord i tid." Jag lovade det, så vi gick iland, skrev några vykort hem, tog en kall öl och gick ombord.

Vi låg där en natt och västerut mot Curacao. Farten var 18 knop. Ex. Göta Lejon gick fint i för henne tidigare okända farvatten. Vi hade fint väder, flygfiskar landade på däck. Julafton firades på vägen över. Vi hade en enkel tillställning i all enkelhet tidigt på dagen. På kvällen var det festligt i gunrummet med "relagitos de navidad julkappar. Jag fick en liten tändsticksask i koppar.

Så småningom kom vi till Curacao för att bunkra olja. Vi mässade i gunrummet. Rutinen var tidig frukost, god men annorlunda än vår. I detta sammanhang kan det vara på sin plats att påpeka att vad vi uppfattat vid anställningen så skulle arvudet även inkludera kosten under avtalad tid. Emellertid så fort vi lämnat Karlskrona kom mässföreståndaren som för övrigt var fartygsläkaren och lämnade räkning på, om ej missminner mig 150 US dollar, avsedd som ersättning för kostförbättring. Vad den bestod i är fortfarande en gåta. Ville vi ha ett ägg till frukost fick vi skriva en bong och betala senare. Stämningen i gunrummet var mycket bra, ordning och reda. Ingen satte sig förrän sekonden satt sig. Även de som kom efter vakt gick och anmälde sig för sekonden innan de satte sig. Jag kan ej minnas att det serverades öl eller vin i gunrummet, endast vid festliga tillfällen och aldrig under gång med fartyget.

När vi så småningom kom till Curacao var vi några svenskar som gick i land i akt och mening att läska våra strupar med en kall öl. På kajen, bakom ett nätstaket var en fin bar belägen. Vi styrde våra steg mot den, men grinden var stängd. Den som hade nycklarna var en stor mörkhyad gentleman, pistol- och batongbeväpnad. Vi visade våra pass och trodde att detta skulle vara "sesam öppna dig". Men nix, vi var svenskar, fartyget var chilenskt örlogsfartyg. Icke förstå! Inga böner hjälpte, ingen övertalning. *Forts. nästa sida*



Sitt eget törstproblem löste han med att gå in i baren, höjde glaset och skålade mot oss bakom gallret. Vi lämnade Curacao utan saknad. Färden fortsatte mot Panamakanalen.

Jag hade på årets tidigare månader med Älvsnabben passerat kanalen två gånger. Panamakanalen, ett otroligt arbete genom berg och djungel med värme, februar, moskiter och ormar. Dödligheten var mycket hög bland arbetarna, jag har en uppgift, en död på varje meter. Moskiterna orsakade malariafeber, men vid ett tillfälle visade det sig att helt plötsligt fanns det inte moskiter inom ett visst område. Vid närmare undersökning kom man underfund med att ett dieseloljefat läkt och oljan lagt sig som en hinna i träskområdet och hindrat äggkläckningen. Apropå moskiter så såg jag i den vakna tidningen Göteborgsposten att malarian var på väg tillbaka i Västafrika. Anledningen var att tomma ölburkar kastades ut i terrängen och blev utmärkta bosättningar för malarian. De gav ju både skydd och föda.

Nyår firades på väg till Panamakanalen. För att celebrera detta sändes lysraketer upp från förliga tornet. I väntan på genomfart ankrade vi utanför Colon. Slussningen genom kanalen är värd all beundran. Här visas en rutin och vana i varje kast av kasttåg, inget skrik eller tvekan. Medhjälparna, i regel färgade, med skyddshandskar och tidningar i bakfickan och hjälm på huvudet.

Vi kom så småningom till USAs marinbas, Rodman och förtöjde där. Jag hade med Älvsnabben besökt området flera gånger tidigare. Våra förväntningar var stora att besöka någon av de fina markentertimatsalarna, vilket vi också gjorde. Jag kontaktade en tidigare bekant, en svensk som tjänstgjorde i ITT, USA. Med sekondens medgivande fick hela familjen komma på besök, hans fru var från Columbia.

Marinbasen hade ett mycket stort sortiment av alla de slag av varor man kan tänka sig, enbart avsedd för de försvarsanställda. Under mina tidigare besök med Älvsnabben var vi alltid välkomna att göra inköp i den stora affären. I akt och mening att även nu göra ett besök och köpa diverse varor åkte vi upp en dag, med V. Tornerhjelm i spetsen. Vi tog våra varuvagnar och plockade i vad vi ansåg oss behöva av personligt bruk. Allt tycktes vara frid och fröjd tills vi kom till kassan. Där blev vi stoppade av en manlig anställd. I vänlig ton frågade han var vi kom ifrån, vi var alla i uniform. Vi upplyste honom om det. Ja, sade han, svenskar, men båten är ju chilensk. Vill ni vara vänliga att lämna lokalen, varuvagnarna tar vi hand om. Det var bara att gå, nästan med svansen mellan benen. Förhållandet var som bekant, inte det bästa mellan USA och Chile vid denna tidpunkt. Vi lämnade kanalen, om jag ej missminner mig den 6:e januari. Gick under bron som förenar två kontinenter och nu var vi inne på Chilesidan. Det målade4s, pyntades och fejades ombord, vi väntade besök av Chiles president Allende, när vi så småningom kom in på chilenskt vatten. Vi styrde söderut, passerade ekvatorn. Den 10:e januari passerade vi Callao, Peru. Jag passade

på att kasta en flaskpost i havet från Kontikis startplats. Humboldt- och Peruströmmarna viker ju av västerut i dessa farvatten. Efter två år och åtta månader fick jag svar från ett par som vandrat på stranden vid Guam, Marianerna. I detta sammanhang kan jag nämna att jag vid ett annat tillfälle kastade en flaskpost utanför Djävulsön, fick efter något år svar från en fiskare i Honduras, i Karibien.

En morgon med något dis siktade vi Älvsnabben på vår babordssida. Älvsnabben var på väg till Peru, hade legat i Valparaiso några dagar. Där rök både pytt i panna och stekta ägg, som vi var lovade när vi kom fram. Dröjsmålet i Panama omöjliggjorde detta möte.

Mötet i Stilla Havet mellan Älvsnabben och ex. Göta Lejon var i viss mån historiskt. Fartygen utväxlade hälsningar och saluterade varandra med 21 skott. Med återhållna tårar såg jag Älvsnabben försvinna i fjärran.

Esmeralda, Chiles skolskepp var det första fartyg vi mötte som tillhörde den chilenska flottan. Hon var då på väg på en åtta månaders utbildningskryssning till bl.a. Asien. När vi väl kommit in på chilenskt vatten möttes vi av helikoptrar och hela den samlade chilenska flottan. Kryssarna o Higgins och Captain Prat på ca 12000 ton, betydligt större än Almirante la Torre. Jagare, mindre fartyg, hjälpfartyg och tankfartyg. Det visade sig att även chilensarna behärskade relingsmannings. Vi hälsades välkomna. Vi fick ett intryck att la Torre var ett välkommet tillskott till flottan.

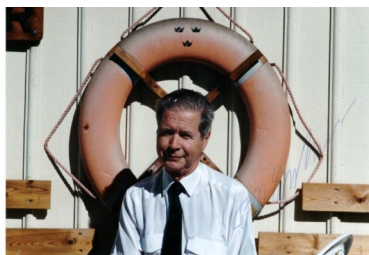
Vi ankrade första natten i Port Aldea, utankarplats för chilenska flottan. Här embarkerade president Allende, journalister, Radio- och TV folk samt Jan Sandkvist och Barbro Carabuda från Sverige. De TV-filmade en liten snutt som för övrigt sändes i Sveriges TV, med en intervju med Victor Tornerhjelm.

President Allende gick runt i fartyget och tycktes vara nöjd. I varje fall så uttryckte han sig så vid den uppställning vi hade senare. Ett värdefullt tillskott till den chilenska flottan. (Armada de Chile). Även rosade han besättningen som fört fartyget till sin nya hemmahamn. I sällskap hade presidenten en stor stab av militärer och civila av till synes hög status.

*De är nu framme i Chile och vi avslutar, här med en bild, och hela historien med ett par spalter i nästa nummer Red.*



## För en tid sedan fyllde "PO" 90 år.



PO på Marinstugans ljugarbänk på altanen. Bild: FM Göteborg 2008

Vem är då vår vän Per-Olof (PO)? Per-Olof Eriksson ubåtskamraten och medlemmen i Flottans Män i Göteborg sedan många år. Han har "seglat" ubåt, tillhörde besättningen i Gripsholm under första efterkrigsturen till New York 1946. Han belönades 1991 med guldspaden för framstående design och skötsel av trädgården på Dalavägen. Deltagit i den svenska djuphavsexpeditionen med Broströms elevfartyg Albatross 1947-1948. Många år till sjöss som maskinist och chief, under senare år på tankfartyg. Gick iland 1969 och anställdes då av Göteborgs kommun i civilförsvaret med ansvar för ledningscentraler, skyddsrum och framskjutna enheter. Pensionär sedan 1993.

Trappat ner på sin ålders höst? Icke så, aktiv medlem i FM, sitter i styrelsen för Ubåtsklubben Nordkaparen där PO ansvarar för bl.a. resor m.m. Inte minst sköter han en stor (prisbelönt) trädgård.

Men låt oss ta det från början: Per-Olof Eriksson, i kamratkretsen "PO". Lille Per-Olof föddes på Annedalskliniken BB i Göteborg, på Alla Helgons dag 1928 (1/11).

Växte upp i nuvarande bostaden, en villa på Dalavägen i västra Göteborg, som för övrigt är föräldrahemmet. Värt att nämna är att PO bott i fastigheten hela sitt liv förutom ett par år. I samband med giftermål på 60-talet flyttade PO och hans hustru till Västra Frölunda, men efter några år blev fadern krasslig och behövde hjälp med huset varför återflytt blev en bra lösning.

Gick åtta år (vilket man gjorde vid den tiden) i Dalaskolan, därefter tvåårig verkstadsskola med förberedande flygmekanikerutbildning. Året var 1944 och kriget var inne i sitt slutskede och flygvapnet behövde teknisk personal. Enligt PO "en mycket bra skola som gav eleverna baskunskaper i verkstadsteknik och lade grunden till senare tekniska utbildningar." Under sista sommarlovet gjordes två veckors "värntjänst" en form av värnpliktsutbildning med formell exercis skjututbildning (gevär m/96) etc.). PO fick sitt första jobb 1945. En mindre firma där han blev springpojke, borrare, finmekaniker m.m. lönen var 48 öre i timmen. Jobbet låg så till att PO hade utsikt över hamnen som naturligtvis var inspirerande för en 17-åring. PO bad sin far om att få sätta upp sig på det s.k. "huset" (sjömanshuset för anställning ombord). Det var inte helt utan visst motstånd från far och mor. Men POs argument var att eftersom resan gick till bl.a. New York kunde han hälsa på sin morbror med familj och sina kusiner som bodde i Newark. Inför detta argument vektade föräldrarna. M/S Gripsholm låg i hamnen för återställning till passagerarfartyg efter att under kriget (1942 till krigsslutet) varit chartrat av USA/Röda Korset som lasarettfartyg. PO jobbade för en av de firmor som utförde arbetena ombord. Efter en tid fick PO

frågan om han ville följa med som ordinarie besättningsmedlem. Svaret var givet och den 10 maj 1946 (73 år i år!) avgick M/S Gripsholm, "då började min sjömansbana." Den kom att vara i 18 år.



PO under frivakt på Gripsholm. Bild: Per-Olof Eriksson

Det var inte helt riskfritt att färdas på haven även om kriget var slut. I Pentland sund fick Gripsholm väja för en mina, vi såg den från fördäck när vi passerade. Vi hade krigsrisktillägg med 100 % i Nordsjön därefter 50 % och i Amerikanska farvatten 25 %. Alla befarna sjömän, oavsett hur många år de varit till sjöss, minns i

detalj sin första resa. Så även för PO beträffande Gripsholms första efterkrigsresa. Första hamnen på väg till New York var Liverpool, där kom det ombord två stora grupper passagerare. Dels fruar och fästmör till amerikanska soldater och dels en grupp unga flickor som suttit i koncentrationsläger och nu var på väg till USA. Besättningen gjorde vad de kunde för att roa tjejerna, någonstans ifrån kom en vevgrammofon fram och dansen virvlade. Klockan 10 em kom stewarten (intendenturcheffen ombord) och anbefallde tystnad, dansen avslutades med en skiva med "Du Gamla Du Fria" tjejerna var glada och sjöng och grät om vartannat. Gripsholm ankrade i avvaktan på att immigrationsmyndigheten skulle "mönstra in" de nya medborgarna. Det var fint väder i N.Y. Manhattan flödade i ljus, skillnaden mot det mörklägda Europa var påtaglig.

PO möttes av sin morbror som bodde i Newark sedan länge, han och hans familj tog väl hand om systersonen. Två kusiner till PO deltog vid invasionen (D-dagen) i Frankrike, varvid en av dem dessvärre stupade.



Perioden mellan Gripsholm och Flottan gjorde PO ett antal resor till bl.a. Fjärran Östern med sex månader i Ostasiataren M/S Tonghai.

M/S Tonghai. Bild: Internet.

Om denna resa förbereder PO nu som bäst ett föredrag som han avser hålla för Flottans Män och ubåtsklubben Nordkaparen till hösten.

### Värnplikt och Albatross

1948 kom inkallelseorder från flottan. PO kom en vecka för sent till Nya Varvet av den enkla anledningen att han var mönstrad ombord i forskningsfartyget Albatross som genomförde en vetenskaplig expedition 1947-48 och tillfälligt låg i London med destination Göteborg.

Efter en sedvanlig reprimand för sen inställelse konstaterades att PO låg en vecka efter övriga, varför han fick en specialutbildning meddelad av en furir, en trevlig kille som instruerade i formell exercis, gevär 96 med mera.





”Jag kunde det mesta så veckan var inte alltför betungande”. Därefter följde normal utbildningsrutin, tre månader i Karlskrona för ubåtsutbildning. ”Av 100 som sökte blev vi 40 kvar efter prov.” Efter utbildningen på KÖS (Karlskrona Örlogsskolor) kommenderad till Göteborg örlogsstationen till 13:e ubåtsdivisionen. (U7, U8, U9 och Svärdfisken,).

Därefter ubåtsjaktskolan på Berga med teori och praktik till sjöss. Under utbildningen råkade U4 ut för en batteriexplosion, fyra man varav 2 elever omkom. Det blev en tankeställare – ”det kunde varit jag”. Åter till 13:e, U7 och rutinmässiga övningar i Skagerrak/Kattegatt. Efter några månader kom en förfrågan om en frivillig värnpliktsbesättning för provturer med U9 med snorkel från den bärgade tyska ubåten U3503. Vi Göteborgare skrev på och genomförde prov med U9 med monterad snorkel med gott resultat. Provturerna avslutades i Stockholm med en avskedsfest då FC höll tal och berömde oss göteborgare för väl genomfört uppdrag. PO ”muckade” 1949.

PO har alltid varit intresserad av gymnastik. Under tidigt 50-tal resulterade det i att PO var medlem i en gymnastikgrupp som besökte OS i Helsingfors 1952 och därefter Rom 1953.



PO syns i mitten av truppen. Nummer fem från såväl vänster som höger.

1953 kom nästa inkallelseorder. Då gällde det underofficersutbildning till maskinist. PO befordrades efter avslutad utbildning till underofficer av 2:a graden.

Åter till handelsflottan, praktik till sjöss. PO lånade pengar till civil maskinchefsutbildning. Efter komplettering fick PO chief-papper gällande ”att segla som maskinchef på alla förekommande fartygstyper och i alla farvatten”.

”Först seglar man för äran, sen för pengarna”/PO

Sju år i Svenska Lloyd som 1:e maskinist och maskinchef (chief). I samband med att Lloyds Suecia och Britannia, de ”svarta båtarna”, såldes till Grekland 1966 var PO siste (svenske) chiefen samt garantiingenjör under leveransresorna till Grekland. Hösten 1966 hörde ett Malmörederi av sig och ville ha en chief som kunde turbiner (för T/S Orient Clipper). Fartyget låg i Sidney.

Resan dit tog två dygn. Började med strejk på flyget. Flög sedan via Köpenhamn, Rom, Teheran och Singapore till Sidney. Hämtades av oljebolaget till hotellet. Dagen efter påmönstring. Resan gick sedan från Australien via Persiska Viken, Sydafrika/Durban, Nigeria/Bonny Island till Liverpool.

I Afrika var läget spänt med olika intressegrupper som krigade och många européer var beredda att fly. Vi tog ombord bagaget för en lots från Liverpool som arbetade i Bonny. Han var beredd att fly när som helst. 1969 avslutades sjökarriären.



PO som maskinchef i T/S Suecia 1966. Bild: Per-Olof Eriksson

PO blev samma år anställd av Göteborgs kommun för civilförsvaret som ansvarig för ledningscentraler och skyddsrum samt framskjutna enheter. Centralerna låg i berggrum och var inte så olika ett fartyg med dieselgeneratorer för el och alla andra faciliteter som behövs för att kunna vistas i anläggningen under lång tid.

Som nämnts har PO ett genuint trädgårdsintresse och är mångårig medlem i föreningen Trädgårdsamatörerna. PO har organiserat resor till bl.a. Klippiga Bergen, Pyrenéerna, Nya Zeeland och Borneos regnskogar. Var med och bildade Rododendronsällskapet i Göteborg. 1970 blev det känt att kung Gustav VI Adolf fått en ny rododendronsart till Sofiero. Kungens trädgårdsmästare kontaktades och sällskapet välkomnades för ett besök. Kungen guidade runt i sina samlingar.

Gick med i FM 1990 och ubåtsklubben då den bildades 2001. Det bästa med dessa föreningar är kamratskapen och resorna.

PO har levt ett ovanligt långt och stundtals spännande liv, vilket han för övrigt fortsätter med. Just nu deltar han i planeringen av ISAs (International Submariners Association) möte i Karlskrona 2020.



PO har bl.a. även fått Flottans Mäns guldmedalj för sina uppskattade insatser i Flottans Män i Göteborg.

PO i sitt växthus med den vackra och imponerande Yucca Filamentosa.

Bild:  
Per-Olof Eriksson

Sammanställt efter  
intervju:

Hans Fredriksson





## Damklubben BOJEN



### Fredrikshamn över dagen.

#### Kort rapport

Det var regn, blåst och gropar i sjön den 3 september, när vi anträdde Stenafärjan för avfärd till Fredrikshamn. Ett tjugotal bojor och två flottans män ingick i gruppen och det blev ett glatt återseende efter sommaruppehållet.

I övrigt fylldes förmiddagen av mycket prat och en del planering av höstens Bojen-aktiviteter.



På återresan efter lunchbuffén passade vi på att hurra för Anna-Greta, som skulle fylla 92 år dagen efter.

Vissa av oss skakade loss till medryckande musik på dansgolvet.

Göteborg tog emot oss vid ankomsten i strålande solsken.

Bingospel står på Stenas tisdagsprogram. Britt-Marie D fick full pott och vinsten hon fick mottaga, innebär att hon kan göra om resan med en vän!



Vid pennan  
Anita Hogmalm  
Sekreterare

## SMKR Regionmöte Väst, Borås 2019-09-04. Mer på sista sidan

Bilder: Christer Lagert, Kamratföreningen Försvarsmaktens Tekniska officerare (KamraToff)



Kanslihuset vid f.d. I 15



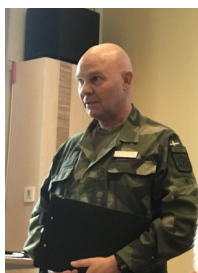
Regementsmässen på f.d. I 15



Regementsmässens bibliotek på f.d. I 15



Regementsmuseet



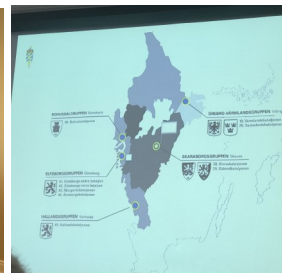
Regfv K 3, Lars  
Westerberg



Överste Peter  
Hederstedt



Samling vid talar-  
stolen



C MR V bild över MR V

**VAD HÄNDER?****Torsdag 31 okt. Klubbafton kl. 18'00****Föredragshållare:** Leif-Owe Hubertsson**Ämne:** Karibiska Pärlor

**Leif-Owe "Hubbe" Hubertsson** - trippelvinnare i TV:s Kvitt eller dubbelt i ämnet Västindien.

1973 deltog han i TV:s nya 10 000 kronorsfrågan och blev "Hubbe" med hela svenska folket och vann.

1981 års upplaga av Kvitt eller dubbelt utmanades han av Magnus Andersson från Jönköping där han behöll mästartiteln.

1989 var det dags igen. Då vad den egna sonen Marcus utmanaren. Sonen visade sig ha enastående kunskaper och gav sig inte förrän efter utslagsfrågor.

L-O var redan i tidig ålder intresserad av Västindiska öarna. Första resan gjorde han i mitten av 60-talet, då han liftade med en oljetanker tvärs över Atlanten. Han fick Västindien i blodet och sedan har det rullat vidare.

L-O har i 18 års tid drivit en resebyrå med exklusiva resor till exotiska öar i Karibiska havet.

L-O har även hunnit med att skriva fyra böcker om övärlden. Den senaste "Karibiska Pärlor" handlar till stor del om den forna svenska kolonin Saint Barthélemy och kringliggande öar.

**Torsdag 28 nov. Klubbafton kl. 18'00****Underhållare:** Kenneth Holmström**Ämne:** Musikunderhållning

**Kennet Holmström** sjunger och trakterar en hel del instrument. Han spelar saxofon alt-tenor och sopran och även klarinett, och el-gitarr. Han inledde sin musikkarriär på 1960-talet med Decibel och var med och bildade dansbandet Drifters. Med Drifters turnerade han genom Sverige och Norge. Genom åren har det blivit många spelningar på festplatser och danstillställningar.

**Kennet Holmström** har även varit lärare i musik och matematik på musikhögskola och även rektor på Lagmansgymnasiet i Vara. I Vara var han en stor uppskattad underhållare och tilldelades 1996 priset årets Varabo.

**Anmälan till vidstående:**

Lista i Marinstugan eller per telefon till Klubbmästare **Carlaxel Benholm**

070-569 34 37

E-post: ingela.benholm@telia.com

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

**FÖDELSEDAGAR  
VI GRATULERAR**

|     |                                                 |
|-----|-------------------------------------------------|
| okt | 03-                                             |
| 03  | 8814 Lars Norrsell Göteborg 85 år               |
| 09  | 1211 Jan Thörnqvist Stockholm 60 år             |
| 12  | 6376 Allan Holmgren Angered 85 år               |
| 15  | 8696 Harry Dahl Göteborg 90 år                  |
| 30  | 1613 Göran Ringqvist Frillesås 75 år            |
| nov |                                                 |
| 04  | 1705 Bo Björklund Kungsbacka 70 år              |
| 07  | 0805 Håkan Salander Vänersborg 80 år            |
| 13  | 6137 Rune Leandersson Göteborg 90 år            |
| 16  | 1426 Bernt Ljungqvist Torslanda 75 år           |
| 20  | <b>1003 Ulla Lignell Bojen 75 år</b>            |
| Dec |                                                 |
| 13  | <b>1501 Anita Hogmalm Västra Frölunda 70 år</b> |
| 17  | 9853 Rune Jansson Alingsås 85 år                |
| 23  | 8734 Karl-Gunnar Fogelström Göteborg 90 år      |

**VI HÄLSAR NYA  
MEDLEMMAR VÄLKOMNA**

|        |                 |           |
|--------|-----------------|-----------|
| 031919 | Marco Fredin    | Sävedalen |
| 031920 | Peter Borén     | Göteborg  |
| 031921 | Kent Ljunggren  | Åsa       |
| 031922 | Christer Nordin | Kullavik  |
| 031923 | Kaj Hagberg     | Mölnadal  |

**In memoriam**

Sedan Pejlingar nr 2/2019 presslades har följande medlemmar lämnat oss

| Född   | Namn            | Medlem | Avled  |
|--------|-----------------|--------|--------|
| 230424 | Gunnar Björneld | 2012   | 190808 |
| 361116 | Rolf Thorsell   | 2003   | 190816 |

**Vi lyser frid över deras minnen**

**KAMRATER - PÅ FÖREKOMMEN ANLEDNING!**

Glöm inte att anmäla er till Klubbmästaren eller notera er på listan i stugan till våra klubbaftonar. Det är inte möjligt att ha fler än 60 ätande. Kommer man utan föransmälan kan man bli utan mat. Se även vad Klubbmästare Benholm skriver ovan till vänster.



## Posttidning B

Flottans Män  
Örlogsvägen 6  
426 71 Västra Frölunda

### SMKR REGIONMÖTE VÄST I BORÅS 2019-09-04. Mer på sida 14



20 av 27 föreningar samlade samt fem från Försvarsmakten. Bland annat orienterade överste Peter Hederstedt, C MR V, på ett för auditoriet förträffligt sätt om Militärregion Väst. Ett lyckat möte i allt väsentligt tycker Lars-Erik Uhlegård Vice ordf. SMKR.

Bild t.v. L-E Uhlegård SMKR, Bild t.h. Malin Paulsen MR V.



*Att vi tar dig de första 50 milen söderut...  
...är bara en av de stora små sakerna när du reser med oss.*

