



FYREN PHARE DU FOUR
LÄS MER OM FYREN PÅ SIDA 2

I detta nummer bl.a.

Ledare med mera sida 3

Sven Eriksen berättar om en händelse 1951. Sida 4

Kent Nordström berättar om **Svensk marin radarverksamhet under Vk 2 och där- efter**, sida 5-8

Historisk händelse. 90 år sedan HM Kb Svensksunds expedition till Tromsö, Del 2. sida 9-12

Damklubben Bojen, sida 13

Ted Knapps mening, sida 13

Ubåtsklubben Nordkaparen, ger sig till känna, sida 14

Medlemsinformation, sida 14 och 15

Grattis ÖB! Sida 15



**FLOTTANS MÄN
GÖTEBORG**
Örlogsvägen 6
426 71 Västra Frölunda

Tel. 031-29 07 23

Hemsida:
www.flottansman.se/goteborg

E-post:
goteborg@flottansman.se
Plusgirokonto: 4 47 48-2
Bankgironummer: 470-3526

Organisationsnummer:
857200-4284

PEJLINGAR N:1 mars 2021

Utgivare/Ägare:
Ansvarig utgivare och red:
Redaktionellt stöd
Distribution:
Manusadress:
Sista manusdag nr. 2/2021
Planerade utgivning:
Årsprenumeration:

Lösnummerpris:
Trycks hos:

ORDFÖRÄNDEN HAR ORDET

Kamrater!



Nytt år, nytt nummer av Pejlingar men samma pandemi behåller sitt grepp om landet och världen. Ytterligare restriktioner nu från mars. Restauranger och turistnäringen och inte minst passagerarfärjetrafiken har mycket besvärliga tider.

Vaccinationsläget skulle nu vara på väg att lösa de största problemen, men inte. Stora brister i leveranserna av vaccin. Vi i gruppen 65-100 får vara glada om vi fått någon spruta före midsommar men hoppet är ju det sista som lämnar den drunknande. Förhoppningen är fortsatt att vi ska klara avet.

Vi gör nu bedömningen att det knappast kommer att bli möjligt med organiserad verksamhet i Marinstugan för juni månads ingång. Det blir inte heller i år någon Marinstugans dag. Inga klubbafnarnar, begränsat deltagande i Veterandagen den 29.e maj. Kanske kan vi genomföra ett nationaldagsfirande den 6 juni i liten skala. Vi planerar nu för ett traditionellt årsmöte måndagen den 7.e juni 18.00 till 20.00. Ett utskick per brev kommer till envar i början/mitten av april. Det utskicket handlar om årsmötet - hur anmälan att delta görs och vad som behöver lyftas fram samt regler för årsmötet. Vi kan även passa på att skicka med annat som vi tror Ni kan vara intresserade av.

Styrelsens förhoppning är att vi ska kunna starta upp lite försiktigt i juni för att nå ganska normal verksamhet efter sommaren. Detta kräver naturligtvis att vaccineringen gått enligt den övergripande planen och att inga direkta bakslag i form av svåra biverkningar eller ännu värre muterade virusvarianter som stör oss i kampen mot pandemin inträffar.

Det blir nog aktuellt med Riksårsmöte i början av september med färja mot öster och mer om detta i bl.a. Flottans Män (rikstidningen, ni vet). Med nuvarande plan blir det avresa från Stockholm den 5.e september med återkomst den 7.e.

Årets veterandagsfirande den 29 maj kommer om, det genomförs, att äga rum i den under arbete varande Färjenäsparken på Hisingen (nära Älvsborgsbron) där Karl IX's Göteborg låg. Det blir inget av firandet om inte publik får delta. Dvs då kan inte heller veteranerna vara med. Då gör Göteborgs Stad och Försvarsmakten som förra året och har en mindre ceremoni i stadshuset som filmas och sedan visas på Väst-nyheterna. Mer om detta kommer att delges Er alla via Hemsidan.

Ja, så var det ju det här med årsavgifterna. Gör mig inte besviken utan betala sjö-raskt de 300 kronorna. Nu är det fortfarande ett knappt fyrtiotal som inte gjort sin plikt som medlem och kamrat. Har Ni tappat bort inbetalningskortet så ser ni här intill snett ner till vänster såväl Plusgiro numret som Bankgiro numret.

Nu till något annat - trots avsaknaden av inkomster från klubbafnarnar etc. och ut-hyrning så har vi en stabil ekonomi på grund av stöd från Göteborgs Stad sedan förra året då vi blev bidragsberättigade. I grevens tid kan vi nog säga.

Med hopp om bättre tider

Lars-Erik Uhlegård

Förstasidesbilden: Fyren Phare du four, på liten klippa utanför Bretagnes västspets. Byggt 1869-1874 under svåra förhållanden. 31 möh i granit. Belägen: N 48°31,24, W 4°48,19. Känd för våldsamma överspolningar vid hårt väder. Ej tillåtet att besöka fyren. Fjärrstyrd sedan 1993. 250 W, halogen, Fresnellins. Lysvidd 45 km. Karaktär: 5 vita blixtar var 15.e sekund. Inget ljud.

7: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 / 0706-91 32 42 / harry.dahl@telia.com
FM-medlemmar och "Bojor" samt vissa militära instanser och andra organisationer
Flottans Män, adress: se ovan till vänster / e-post till redaktör och redaktionellt stöd
Måndagen den 24 maj 2021 kl 1200 redaktionen tillhanda
juni 2021 (kring den 15/6)
För FM-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

Kamrater och övriga läsare!

Jag har nyss läst TiS nr 1-2021 och studerat Fredrik Palmquists och Fredrik Hesselmanns ”En titt bortom horisonten avseende den svenska marina försvarsförstågan”. Intressant med många viktiga synpunkter.

Här gäller det främst antagandet att vi inte ens i mitten av 2030-talet har sjöstridskrafter så att det kan baseras en flottilj i väst (eller några sjöstridskrafter alls). Författarna tror på en fortsatt positiv syn på försvaret och att resurser tillförs men inte till det som jag tror behövs allra mest - sjöstridskrafter. En dubbling i antal från dagens nio korvetter till 18-20 kvalificerade ytstridsfartyg varav fyra fregattliknande plattformar med ombordbaserade helikoptrar bör avses för västerhavet. Jag ser behov av minröjningsresurser, ubåtar och marinhelikoptrar. Vi måste se till att genom förnuftigt resonemang av engagerade kunniga män och kvinnor peka på handelssjöfartens behov av skydd i såväl fred, kris, gråzon som krig och alltid påpeka detta. De behoven kan inte skapas på annat sätt än genom en utökning av numerären med början nu. För att snabbt (inom 5-7 år) kunna få lämpliga fartyg för sjöfartsskydd bör vi vända oss till vårt grannland Finland vars koncept passar nordiska vatten väl. Med nordiska menar jag allt ifrån Östersjön till Västerhavet, Norska Havet, Brittiska övärlden och Norra Ishavet. Självklart passar denna fartygstyp även varmare vatten om operationerna så kräver. Moderna fartyg ska klara såväl iskyla som tropiska förhållanden och allt däremellan. Vidare ska fartyg som är optimerade för skydd av sjöfart vara väl spantade för hot från ubåtar, ytfartyg, flygplan, helikoptrar, obemannade luft- och vattenburna strids- och underrättelseenheter. En månads ut-

hållighet och förmåga att klara lång tid i hårt, obehagligt väder är ett måste längs Västkusten till långt ute i de västra farvattnen.

Det finns mycket mer att ta upp från TiS nr 1 i flera artiklar, bl.a. kk Fredrik Herlitz inträdesanförande om sjöfartsskydd och Västkusten, synpunkterna från marinens förbandschefer och kloka funderingar från den förre Chefen för marinen Dick Börjesson. Jag ser det som absolut nödvändigt med en stor satsning på marinen och nu framförallt sjöstridskrafter. Det kräver mer personal och ny infrastruktur. Politikerna måste inse att ett land som vårt måste prioritera de marina förmågorna före annat om allt inte kan fås samtidigt.

Jag har även studerat marinchefens senaste skrift ”Marinchefens vilja” som är ett bra och välstrukturerat dokument med mycket att förhålla sig till. Men inte heller här syns någon ”vilja” när det gäller att sätta upp den viktiga västkustflottiljen. Inte ens ett embryo med chef och stab som man kan bygga vidare på syns. Det upplever jag som en stor besvikelse. Vad skulle kunna ge ”råg i ryggen” på de främsta marina företrädarna så att de ”vågar” framhålla behoven i väst. Amfibiesatsningen är utmärkt men räcker inte när vi ska samarbeta med angränsande stater. Det är naivt att tro, att när det plötsligt uppstår akut behov av sjöstridskrafter i väst, dagens och morgondagens fätaliga enheter inte samtidigt skulle behövas i Östersjön. Någon ombasering är då inte möjlig. Numerären av kvalificerade ytstridsfartyg, ubåtar, och minröjningsenheter måste utökas med minst resurser för en ny flottilj i väst (4,2,4). Självklart ska den marina förnyelsen i övrigt fortgå enligt plan.

Mitt råd, som alltid, Nato-medlemskap och rejäl marin satsning. Det torde löna sig i alla hotbilder. /L-E U

ATT KÄNNA IGEN EN STROKE

DET TAR DIG BARA NÅGON MINUT ATT LÄSA IGENOM DETTA!

Med anledning av pandemin och alla möjliga risker för den som är lite till åren så tar vi upp detta ämne för Din och allas vår säkerhets skull. Men även många yngre kan drabbas och behov hjälp.

Under en fest snubblade en vän, Ingrid, och föll. Hon försäkrade att hon mådde bra (man erbjuder sig att ringa läkare) och bara hade snubblat på en sten för hon hade nya skor. De hjälpte henne att snygga till sig och gav henne en ny tallrik med mat och fastän hon var lite skakad, så fortsatte Ingrid att roa sig resten av kvällen.

Ingrids man ringde senare och berättade att hans fru hade körts till sjukhuset där hon avled klockan 06.00.

Ingrid hade fått en stroke på festen - om man hade vetat hur man känner igen tecken på en stroke så kanske Ingrid varit vid liv idag.

Vanliga symtom på stroke eller mindre stroke är:

- halvsidig plötslig förlamning,
- känselnedsättningar/domningar,
- synrubbningar,
- tal- och språkrubbningar,
- balansproblem,
- blixtrande huvudvärk.

Ett eller flera av dessa är tecken som ska tas på allvar.

Läkare menar att alla kan lära sig att känna igen en stroke genom att ställa tre enkla frågor:

- 1 Be personen att le - Kan Du le mot mig?
- 2 Be personen lyfta båda armarna. - Kan Du lyfta båda armarna över huvudet?
- 3 Be personen säga en enkel, sammanhängande mening t.ex. - Kan Du säga: ”Solen skiner idag?”

Om personen har problem med någon av dessa uppgifter ring genast 112 och beskriv symtomen!

Rorgångare räddar ubåtsjagaren Ehrensköld från kollision med ubåt

Ett inlägg från vår nye medlem Sven Eriksen.



Med anledning av den debatt som uppstått sedan journalisten Henrik Evertsson brutit gravfriden vid Estonia, vill jag berätta om ett tillfälle då jag från bryggan ombord på ubåtsjagaren Ehrensköld upptäckte en ubåt på kollisionkurs med mitt fartyg.

Detta är min berättelse:

Under övningsuppehållet vid midsommar 1951 låg ubåtsjagaren Ehrensköld förtöjd i örlogshamnen i Karlskrona. Efter den s.k. "semestern" var det dags att återförenas med ubåtsdivisionen i Hårsfjärden och på ett nästan spegelblankt vatten styrde vi genom Kungsholmsgattet och angöringsbojen.

Jag tillhörde fjärde kvarteret och hade skeppsnummer 62. Mitt kvarter hade vakten fram till kl 24.00. Från kl 22.00 och fram till midnatt var jag kommenderad att vara rorgångare. Vi höll marschfart på 19 knop och i höjd med Långe Jan törnade jag upp på bryggan/styrhytten, Där skulle jag och VO (vakthavande officer) tillbringa de närmaste timmarna. Det skulle bli två händelserika timmar.

VO noterade vår framfart på sjökortet samtidigt som han hela tiden hade radarbilden på sitt PPI under uppsikt, men det var inte på ytan som faran lurade. Då plötsligt inträffade några skräckfyllda minuter. Från min plats som rorgångare, upptäckte jag till min fasa en ubåt mindre än 50 meter utanför styrbords bog på korsande kurs mot vår. Jag skrek ut min upptäckt genast och VO beordrade babord dikt, och på maskintelegrafens gavs order om högsta fart back på babords pro-

pellor och högsta fart fram på styrbords propeller. Med denna undanmanöver hoppades VO mildra den kommande kollisionen. När vi girat 30–40 grader babord erfor vi några kraftiga skakningar i vårt skepp och kunde konstatera att det var styrbords propeller - som alltjämt gick på högsta fart fram - hade börjat tugga på ubåtsskrovet eller ubåtstornet!

I denna stund fanns det inte utrymme för annat än att fly från den fiende som ville sänka Ehrensköld med 120 mans besättning ombord.

När jag idag - nästan 70 år efter den makabra natten utanför Ölands ostkust - försöker minnas detaljerna kan jag inte minnas att jag kände mig som någon livräddare och bevarare av Marinens egendom.

Idag inser jag dock, att min upptäckt av ubåten hade en helt avgörande betydelse för att sammanstötningen stannade vid en demolerad styrbordspropeller och inget mer. Från högre instans kom därefter order att vi skulle styra mot torrdocka i Stockholm. Där kunde jag sedan se, hur styrbordspropellernas tre blad blivit mycket sargade.

Som jag skriver inledningsvis är det debatten om ett tidigare okänt hål i Estonias bordläggning som fått mina 70-åriga minnen att vakna till liv igen.

Hoppas att denna text kan medverka till att få en ökad klarhet i hur detta "okända" hål möjligen kom till.

Med Vänliga Hälsningar

Sven Eriksen

Anställd i oktober 1950 vid Sjömansskolan i Karlskrona.

Fick utbildning som radararmatros på Prins Carl.

Examen som furir vid Nya Varvet 1953.

Avslutad tjänst i december 1954.

Oklart vad det var för en ubåt. Känner någon till mer om händelsen kontakta gärna Pejlingars redaktion./LU



HMS Ehrensköld sjösatt 1926, levererad 1927 med bognummer 11, under Vk 2 bognummer 1, 1951 bognummer 21 och några år senare slutligen bognummer 71. Systerfartyget Nordenskjöld följde med i numreringen med nr 2, 12, 22 resp. 72). På bilden har jagare s.k. neutralitetsmarkering i vitt över förskeppet och likadant över akterskeppet. Det var ett tydligt tecken på att det var ett svenskt fartyg och internationellt erkänt. Bilden ovan från Internet. Fotograf okänd./Bild och bildtext LU



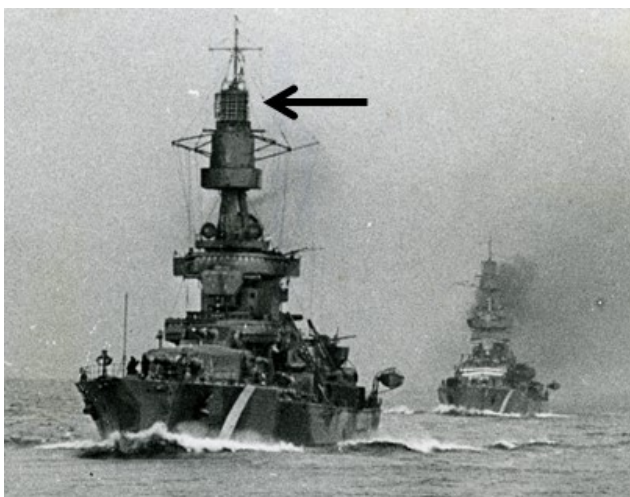
Från 1951 klassades "Sköld-jagarna" som ubåtsjagare (senare som fregatter) efter en ombyggnad 50-51 då de två aktra 12 cm pjäserna togs bort, ny luftvärnsbestyckning (4 st 40/36 och 1 20/40 ersatte 2 dubbla 20/25. Nya sjunkbombfällare (8 st) med 250 st sjunkbomber m/33. Övriga vapen behölls (6 torpedtuber och förliga 12 cm pjäsen m/24. Bilden ovan är från Svens eget bildarkiv. Föreställer HMS Ehrensköld vid Vitsåpiren på Hårsfjärden i sitt ubåtsjagarutseende. Fotograf okänd. Text LU

Kent Nordström berättar

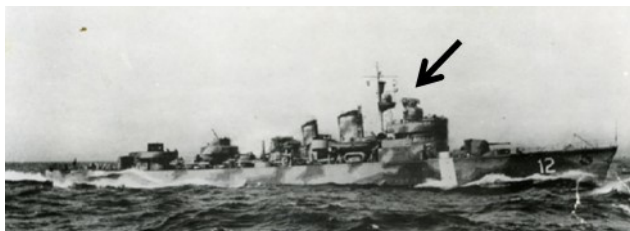


Svensk marin radarverksamhet under andra världskriget och strax därefter

I min artikel *Radar och radarmotmedel under Slaget om Atlanten* i Pejlingar nr. 3/2020 nämnde jag, litet i förbigående, att viss radarutveckling även förekom i Sverige under andra världskriget. Kanske någon av tidskriftens läsare då undrade vari denna utveckling bestod och vilka resultat som uppnåddes. Här följer en kort beskrivning av de tidiga svenska marina ansträngningarna, som kan exemplifieras genom radarinstallationer på pansarskeppet *Drottning Viktoria* och på jagaren *Sundsvall*. Underlaget till dessa rader är bland annat hämtade från en artikel skriven av dåvarande civilingenjören Eric Elfhag, som under många år arbetade vid Marinförvaltningen och senare vid Försvarets Materielverk med marin radar. Bilderna nedan antyder två varianter av radarantenn till den första svenskutvecklade marina radarn.



Antennen är placerad på den i sidled vridbara stridsmärsen på pansarskeppet *Drottning Viktoria*



På stadsjagarna placerades antennen ovanpå det vridbara centralsiktet. Fotot visar jagaren *Sundsvall*

Att viss kunskap om radar och radarteknik fanns hos oss innan andra världskriget bröt ut torde vara klart men också att kunskapen troligen bara fanns spridd till ett fåtal individer inom det svenska försvaret (som vid denna tidpunkt kallades Krigsmakten) och svensk försvarsindustri. Kunskap om de taktiska fördelar som en radar skulle kunna ge fanns knappast alls. I och med att kriget startade hemlighölls av naturliga skäl

information om pågående radarverksamhet av både Tyskland och Storbritannien. Vile Sverige göra något inom radarområdet tvingades vi således att göra detta av egen kraft och utan möjligheter att kunna köpa viktiga komponenter från utlandet. Som nästan alltid när ett nytt teknikområde öppnas drivs verksamheten framåt av entusiaster. Så var det också hos oss och vår egen radarverksamhet tog ordentlig fart när rapporter från kriget kommit till vår kännedom och man började förstå de fördelar en radar skulle ge. Inte minst borde vår egen avlyssning och dekryptering av den tyska signaltrafiken mellan Norge och Tyskland, och senare också mellan Finland och Tyskland, som gick genom telefonledningar i Sverige, ha gett många ledtrådar till vad som hände inom materielområdet i Tyskland.

Innan krigsutbrottet hade försöksverksamhet rörande radar i blygsam omfattning skett hos några svenska företag, bl.a. hos Telefonaktiebolaget LM Ericsson. Vår svenska radarverksamhet startade i praktiken 1940 genom en inkallad radioingenjör, som i sitt civila liv arbetade inom företaget SATT (Svenska Aktiebolaget Trådlös Telegrafi). Han utarbetade ett förslag till realisering av en apparatur för lokalisering av mål med radioteknik. Apparaturen kallades ursprungligen för RL-utrustning (RL=radiolokalisering) men apparaturen fick senare namnet ER-utrustning (ER=ekoradio), ett namn som behölls under hela kriget. Några år efter kriget kallades utrustningen för radar (**radio detection and ranging**) efter sina brittiska föregångare. Tidigt stod det klart att de största utmaningarna skulle bli att få fram elektronrör för effektgenerering och bildrör avsedda för presentation. Förvarsstaben och Förvarsdepartementet hölls informerade om utvecklingen och ganska snart beslöts att föra samman olika nödvändiga verksamheter inom dåvarande SUN (Statens Uppfinnarnämnd) vilket pekar på att man var väl medveten om betydelsen att få fram en inhemska ekoradio. Under 1941 intensifierades ansträngningarna att hitta realiserbara lösningar utifrån de resultat som kommit fram. Verksamheten omgärdades av sträng sekretess. Två potentiella lösningar valdes för vidare utveckling och utprovning. Den ena skulle arbeta enligt interferensprincipen (mer om denna senare). Den andra skulle arbeta enligt impulsprincipen, den princip som innebär att radarn sänder ut sin energi i korta pulser. Flertalet av dagens radar arbetar enligt impulsprincipen (pulsradar). Prioritet gavs till framtagningen av en operativt användbar marin radar vilket pekar på att Marinens behov och i synnerhet flottans med all rätt ansågs vara större än övriga försvarsgrenars inte minst för att flottans fartyg skulle kunna genomföra en effektiv neutralitetsvakt.

Som nämndes tidigare arbetade man ursprungligen med två olika tekniska principlösningar för ekoradion: Interferens och impuls. Man förstod redan 1941 att en impulslösning med våglängden av några centi-

meter skulle vara bäst men impulslösningen fick ganska tidigt under utvecklingsarbetet skjutas på framtiden. Orsaken till detta var att det då i Sverige inte fanns någon möjlighet att tillverka sändarrör (radiorör) som kunde åstadkomma tillräckligt hög pulseffekt. Av denna orsak blev man tvingad att finna en lösning, som trots avspärning och ransonering, kunde produceras i Sverige med svenska råvaror. Det enda alternativ som stod till buds var en ekoradio baserad på interferensprincipen och man tvingades att välja våglängden 65 cm på grund av tillgången på de komponenter som fanns tillgängliga i Sverige. En provutrustning av interferenstyp installerades på minsveparen *Bredskär* i maj 1942. Provet genomfördes i området Landsort-Mälsten där fyren Landsort utnyttjades som mätobjekt. Senare flyttades provutrustningen till det inhyrda hjälpfartyget *Norden*, som då användes för utbildning av betjäningar till optiska sikten och avståndsmätare. Sådan utrustning användes på alla större fartyg i flottan vid denna tidpunkt. Installationen på hjälpfartyget innebar således fördelen att mätdata från ekoradion kunde jämföras med optiska mätdata för verifiering av ekoradions egenskaper.

I december 1942 avrapporterades de provresultat som uppnåts på hjälpfartyget *Norden* och samtidigt bestämdes att fortsatta prov skulle genomföras på pansarskeppet *Drottning Viktoria*. Som en avslutning på 1942 års provverksamhet anhöll Marinförvaltningen hos regeringen att få upphandla en förserie om fyra ekoradioutrustningar avsedda för pansarskepp, kryssare, jagare och för användning inom kustartilleriet. Tillverkningen förutsattes ske i ett samarbete mellan Telefonaktiebolaget LM Ericsson och AB Bofors. Antenner skulle tillverkas av AB Bofors medan en del av elektroniken skulle tillverkas av LM Ericsson. Sändaren, den kanske mest kritiska delen till ekoradion, skulle tas fram av SUN. Vid årsskiftet 1942-43 installerades det första förserieexemplaret av ekoradion på pansarskeppet *Drottning Viktoria* och något senare installerades ekoradio också på jagarna *Gävle* och *Malmö* och vid kustartilleriets anläggning på Mälsten. Ganska snart därefter genomfördes en demonstration av ekoradion för försvarsledningen på pansarskeppet *Drottning Viktoria*. Resultatet blev mycket tillfredsställande trots att demonstrationen genomfördes i dåligt väder med dålig sikt och kraftig sjögång och resulterade i att en serie av ekoradioutrustningar beställdes strax därefter. Proven ombord omfattade också ekoradions förmåga att upptäcka flygplan. I detta avseende föreföll ekoradion ha fungerat väl men huruvida just denna förmåga kom till någon praktisk användning senare är oklart. Efter de goda provresultaten fick Marinen tillstånd att beställa 15 stycken ekoradioanläggningar. Dessa serietillverkade anläggningar levererades till Marinen under sommaren 1944.

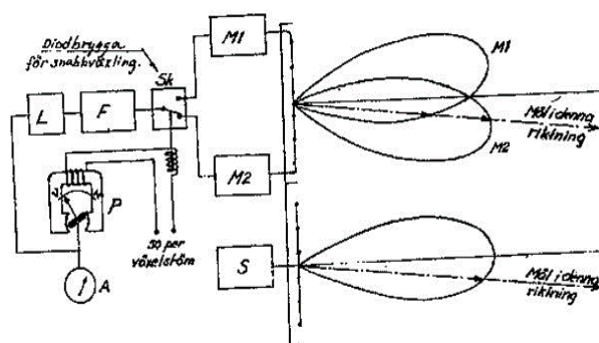
Anläggningarna för fartygen fick beteckningen ER 1a och landutrustningen ER 1b. Två varianter av ER 1a förekom, den ena avsedd för våra pansarskepp och kryssare

medan den andra var avsedd för våra stadsjagare.

Det kan måhända nu vara lämpligt att ge en kort beskrivning av hur vår egen svenska ekoradio var uppbyggd och hur den fungerade. En radar fungerar principiellt genom att sändaren via sin sändarantenn sänder ut radiosignaler koncentrerade i en viss riktning (en så kallad lob) och när dessa träffar ett föremål så reflekteras radiosignalerna tillbaka och fångas upp inom mottagningsantennens lob och förs vidare till radarns mottagare. De mottagna signalerna omvandlas i radarutrustningen och ger information om riktning och avstånd till föremålet. En lob kan närmast liknas vid en ljusstråle från en strålkastare. Ett föremål i den utsända ljusstrålen fångas upp av det mottagande ögat.

Den första svenska ekoradion sände ut och tog emot radiosignaler kontinuerligt vilket krävde två separata antenner, en för sändning och en för mottagning. För att kunna extrahera avstånd till ett mål frekvensmodulerades den utsända radiosignalen i ett sågtandsmönster. Genom att mäta frekvensskillnaden mellan den utsända och den mottagna radiosignalen kunde avståndet till målet beräknas. Tekniken som användes kallas FMCW (Frequency Modulated Continuous Wave) och förekommer i radartillämpningar även i dag.

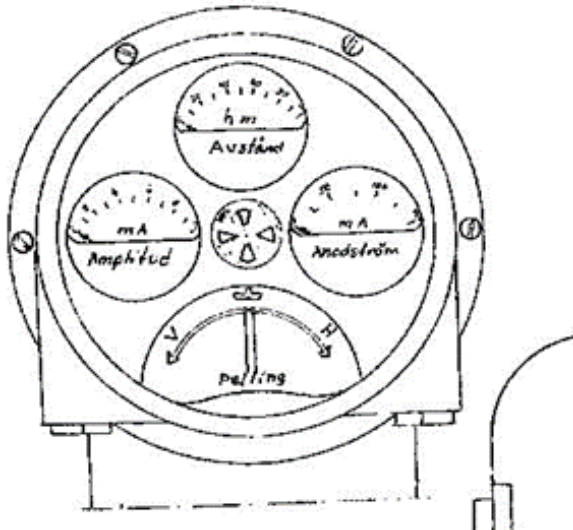
Riktningen till målet mättes genom att använda två mottagare med var sin tillhörande mottagningslob. Mottagarna med tillhörande mottagningslober arbetade växelvis med mottagning i ordningen M1-M2-M1-M2 osv. Omkopplingstiden mellan mottagarna var mycket kort (0,01 sekunder). Tekniken kallas sekventiell lobväxling.



Förenklat blockschema för ekoradion

I figuren betyder M1, M2 mottagare 1 och 2 med tillhörande mottagningslobber M1 och M2, S betyder sändare och Sk snabb omkopplare mellan mottagarna. Sändarens radiosignal träffar ett mål och radiosignalen reflekteras och tas emot i mottagningslobberna M1 och M2 nära samtidigt. Genom att mäta skillnaden i mottagen signalstyrka från mottagningslobberna M1 och M2 kunde en grov riktning till målet fås fram. Efter vridning av antennen i sidled med hjälp av stridsmärsen på pansarskeppet eller central-siktet på stadsjagarna till dess signalstyrkan i både lob M1 och M2 blev lika stora visste man riktningen till målet.

För att detta skulle fungera var mottagningslobernas pekriktningar något divergerande i sidled som antyds i bilden ovan. I avsaknad av en presentationsutrustning med bildrör presenterades uppmätta värden för avstånd och riktning på enkla visarinstrument som bilden av Indikator- och manöverutrustningen nedan visar.



Ekoradions presentationsutrustning

Den undre delen av bilden visar mätaren för riktningbestämning. Här ser man att målet ligger i mottagarantennens pekriktning - rakt upp på mätaren. Informationen gav underlag till operatören att vrida ekoradions antenn i sidled tills målet indikerades i antennens pekriktning - uppåt på mätaren. Den övre mätaren visade målavståndet. Dessa data kunde överföras till den artillerieldledning ombord som användes för bekämpning av fartygsmål. Men mätningen av skillnaden mellan utsänd och mottagen frekvens gav också möjligheten att extrahera ett måls närmande- eller fjärmandehastighet, den så kallade radialhastigheten. Den snabba växlingen mellan mottagarloberna M1 och M2 ger förklaringen till varför ekoradion arbetade enligt interferensprincipen. Interferens betyder "samverkan mellan vågrörelser" och mottagna radiovågor i mottagningsloberna M1 och M2 samverkade.

Som tidigare nämnts förekom två varianter av den fartygsmonterade ER 1a. Skillnaden mellan dessa var att de använde olika antennlösningar. Antennen för de större fartygen bestod av en övre sändardel med 4 dipolrader med 8 dipoler vardera. Under denna var mottagarantennen placerad. Även denna bestod av 4 dipolrader med 8 dipoler vardera. I antennen för de mindre fartygen var sändar- och mottagarantennerna placerade vid sidan av varandra. Antennerna hade 2 dipolrader med 6 dipoler vardera.

Pansarskeppsantennen var 2,8 m hög och 2,2 m bred. Jagarantennens bredd var 4,3 m och dess höjd var 0,7 m. Bakom raderna med dipoler satt ett metalliskt nät vars uppgift var att medverka till att forma lobernas pekriktningar och form.



Ekoradioantennen på pansarskeppet Drottning Viktoria

Eftersom de båda antennvarianterna hade olika storlek blev också deras riktningsegenskaper och lobformer något olika. Ekoradion ER 1b för kustartilleriet hade en mycket större antenn. Bredden vara hela 7,5 m och även här var sändarantenn och mottagarantennerna placerade bredvid varandra.

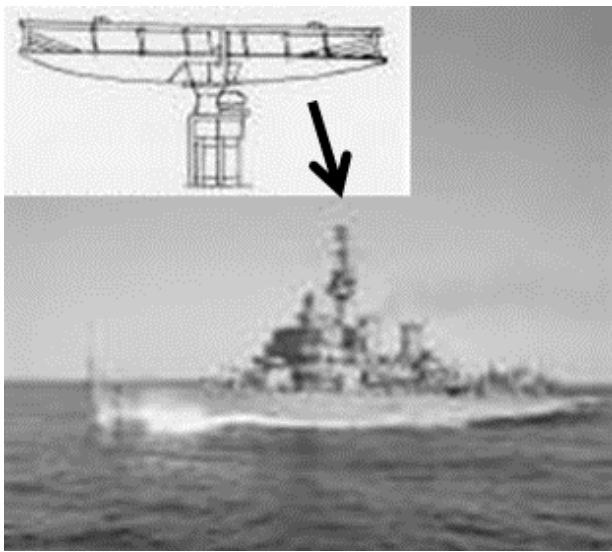
ER 1a kunde användas för avståndsmätning med hög noggrannhet oberoende av optisk sikt, för bestämning av riktningen till fartygsmål med viss noggrannhet för artilleribekämpning i mörker och nedsatt sikt och för navigering genom riktnings- och avståndsmätning mot exempelvis fyrorn eller en hög kust.

Ekoradion var konstruerad för ett största mätavstånd på 10 km. Den praktiska räckvidden mot ett fartygsmål torde för ER 1a ha varit 6-9 km beroende på från vilket fartyg den användes. Mätning mot ett mål på ytan kunde ske med en noggrannhet i sida om ungefär 0,5° och i avstånd om 50-200 m. För användning i en eldledning för artilleri mot fartygsmål torde noggrannheten i sida knappast varit tillfredsställande. Noggrannheten i avstånd däremot borde varit tillfredsställande eftersom nedslag från en artillerisalva oftast har en betydande spridning i längd.

Om vår egen inhemska och av krigets omständigheter påtvingade radarverksamhet jämförs med vad som skedde i Tyskland och Storbritannien kan man säga att Sverige låg 4 -5 år efter vad avser utveckling och materialisering. Däremot är det imponerande att se att den kraftsamling av inhemska resurser som skedde resulterade i att operativt användbara radarlösningar kom fram på kort tid. Båda de marina varianterna av ekoradion var i tjänst under kort tid. Efter krigsslutet 1945 kunde Marinen köpa moderna radarutrustningar med pulsteknik från Storbritannien.

Hösten 1945 genomfördes ett svenskt besök vid brittiska amiralitetet och vid brittiska utbildningsanläggningar. Efter besöken träffades överenskommelse att Marinen skulle få köpa ett antal brittiska radarutrustningar och att svensk personal skulle få genomgå utbildning i radarteknik i Storbritannien. Efter leverans började dessa att installeras på flottans fartyg redan 1946. Marinen och i synnerhet flottan låg vid tiden strax efter krigsslutet långt framför övriga försvarsgrenar avseende kunskap och utnyttjande av radarteknik inte minst beroende på goda relationer med *Royal Navy*.

Den första installationen av brittisk radar skedde på flygplanskryssaren *Gotland* innan fartygets långresa till Sydamerika 1946-47. Radarn kallades i Storbritannien för Type 293 och fick beteckningen PS-23 i Sverige.



PS-23 antennen på flygplanskryssaren Gotland. Samma antenn användes för sändning och mottagning.

Radarn PS-23 arbetade på våglängden 10 cm och sände ut sin energi i korta pulser. Den kunde utnyttjas för samtidig yt- och luftspaning. Räckvidden överträffade ekoradions med råge. Den medlevererade presentationsutrustningen bestod av en PPI (Plan Polar Indicator). Kanske någon av våra äldre medlemmar eller läsare har sett denna i drift på till exempel flygplanskryssaren *Gotland* eller ombord på någon av våra tidigare stadsjagare.



PS-23 antenn i masttoppen på jagaren Stockholm.

Fram till 1952 levererades ett flertal olika brittiska radarutrustningar för spaning, navigering och elledning till både flottan och kustartilleriet. Brittiska radaringenjörer kontrakterades för de tidiga leveranserna och arbetade tillsammans med svensk personal avseende installation och driftsättning vid örlogsvärven i Stockholm och Karlskrona.

En version av radarn PS-23 levererades i betydande antal till våra kustspaningsradarstationer och försågs med en antenn betydligt större än för fartygsvarianten. Den hade beteckningen PS-239.



Antenn till kustspaningsradar monterad på en fackverksmast.

Även kryssarna *Tre Kronor* och *Göta Lejon* och våra landskapsjagare av typerna *Öland*, *Halland* och *Östergötland* fick PS-23 under 1950- och 60-talen. På landskapsjagarna ersattes PS-23 senare av den modernare radarn PS-041.

En annan variant av PS-23 köptes i betydande antal också till armén för spaning och målgivning för luftvärnet. Efter kriget kraftsamlades vår marina radarverksamhet med kvalificerad personal i en särskild enhet inom Marinförvaltningen.

Kent Nordström



Svensksund-expeditionen till Tromsö 1930 - Del 2

*Några intryck från Andréerelikernas hemförande med HMS Svensksund år 1930.
Utdrag från ett föredrag inför Sjöofficerssällskapet i Karlskrona 1931
Författare och föredragshållare FC HMS Svensksund k.k. Ernst Ström
(Fotografierna från samlingarna i Andrémuseum i Gränna med tillstånd av museet.)
Följderna av Andréexpeditionen 1897*

Et djupt intryck gjorde sammanträffandet med Helmer Hanssen, Amundsens ene följeslagare till Sydpolen, nu välbeställd inspektör för ishavsfartygen, som hava sin fångst och jakt på Svalbard. En liten senig och mager man med ett energiskt uttryck i ansiktet, men med ett barns ärliga och klara blick i ögonen. När man såg denne enkle man var det ej svårt att det fanns ett berättigande i den offentliga hemlighet som är gångbar i Nordnorge, nämligen att det ej var Amundsen som framträngde till polen utan Helmer Hanssen som, tvingade Amundsen fram, när denne ville ge tappt några dagsmarscher från det hägrande målet.

Vid detta dramatiska tillfälle visade sig Hanssen för första gången indisciplinär mot sin ledare. ”Om ej chefen följer mig så går jag ensam” hade han sagt och slitit av sig huven samt ställt sig i givaktställning. Men polen nåddes och Amundsens ära var räddad genom den trogne tjänaren. Helmer Hanssen sammanfattade anledningen till Andréekatastrofens senare del i följande punkter. När ballongen övergavs och möjligheten att nå polen totalt spolerats sattes ej genast i gång med räddningsarbetet utan först skulle ju vetenskapen ha sitt, detta var mycket vackert och idealistiskt tänkt men föga praktiskt under för handen varande omständigheter. Ett ödesdigert dröjsmål uppstod härigenom innan marschen mot söder beslöts.

En annan anledning var den oerhört stora och tunga packning om c:a 160 kg per man som släpades över de svår genomträngliga ismassorna, som själva voro i rörelse i nästan motsatt riktning mot de tre mäns marschriktning. Hade all överflödiga packning lämnats i tid och endast det nödvändigaste för en månad behållits hade dagsmarschererna kunnat ökas, isdriften marscherats död och någon vinst kunnat registreras dagligen och expeditionens medlemmar därigenom säkerligen kunnat rädda sig till Nordostöarna eller Nordostlandet, där rikliga depåer funnos att tillgå, här hade också kontakt kunnat nås med de talrika fångstmän som här uppehålla sig augusti månad ut.

Vi veta nu att Vitön uppnåddes först i början av oktober sålunda efter mer än två och en halv månaders isvandringar. Även om en övervintring på grund av tillräckliga förråd där varit möjlig skulle likväl Andréemännen varit dödsdomda på grund av total avsaknad i sin utrustning av något så viktigt som päls- och skinnkläder. Däremot funnos massor av yllekläder, som dock äro värdelösa vid blöta och frysgrader. Till sist ansåg Hanssen att, duktiga karlar voro de visserligen alla tre, men ej härdade för dylika strapatser som kräva årtal av träning och erfarenhet jämte en god portion av det sjömanskap som även kampen i polarvattnet fordrar.

Närvaron av journalisternas månghövdade skara i Tromsö var starkt förnimbar. De fem telefonburarna

på Tromsö telefonstation äro ovanligt lyhörda och av detta begagnade sig en smart amerikan. Sakta promenerande utanför hytterna, ju fler av dem som voro upptagna dess bättre, avlyssnade han samvetsgrant på allt hans kolleger sade i dem, ty han förstod även både svenska och norska men detta kom ej till offrens kännedom förrän samma dag han reste. Detta var ju enbart lustigt men värre var det inbrott som nattetid måste ha gjorts i Kysthospitalets bottenvåning, där konserveringen av fynden ägde rum. Ty på annat sätt kan omöjligen publicerandet av en del indiskreta fotografier därifrån kommit ut i diverse tidningar.

Gevärspost utsattes då från Michael Sars.



FC Svensksund och författare till detta föredagsunderlag kaptenen, sedermera kommandörkaptenen, Ernst Ström.

Kommissionsmedlemmarna voro ständigt belägrade och besvärade, men de hade sina instruktioner och meddelade intet utöver sina kommunikéer, som gingo direkt till Stockholm och Oslo.

Egentligen hade alla dessa tidningsmän långa tider intet att beställa i Tromsø. Det kommo de också snart underfund med och avtroppade därför så småningom. Det är bestämt ett tråkigt yrke att vara tidningsman och framförallt, när intet finnes att uppsnappa, men tidningen där hemma lika fullt måste matas. Det är vid sådana tillfällen fyllda av förväntningar att något skall ske som fantasien skapar de underbara foster som få ersätta icke endast fakta utan även fylla ut luckorna i det gissande och det ofullständiga. I Tidens Tegn lästes en dag i anslutning till den första koncentrerade rapporten om Bratvaag-fynden angående kvarlevorna av Andrée ungefär följande: "Och intill bergets vägg satt lutad Andrée skelande med sitt ene öie mot sin fiende, mot vilken han sökt lyfta sitt gevär".

Det är verkligen beklämmande att läsa sådana rysligheter, när man vet att Andrées skalle hittades åtskilliga meter från kroppen, som dessutom var berövad sin överdel och armar. Och vilken fiende menar skribenten? Är det den smygande polarräven, den hårt trampande isbjörnen eller manne insinuerar han att det rent av var en människa?

Konserveringsarbetet och identifieringen av Andrée-fyndet försiggingo som nämnts uti Kysthospitalet, där stora ligghallen för ljusbehandling upplåtits för ändamålet. Här härskade kommissionerna oinskränkt tack vare beredvilligheten från de norska myndigheterna, som med enastående generositet och utsökt takt hjälper de arbetande vetenskapsmännen med allt som behövs av materiel och personal. Överläkare Meijer och översyster Ingeborg på hospitalet äro de förmedlande länkarna utåt och inåt, och tack vare deras hjälpsamhet och skicklighet kan det mödosamma arbetet gå undan. Arbetstiden är lång, redan kl. 8 på morgonen är man i gång och ej förrän kl. 8 på vällen kan midagen avätas på hotellet eller i något gästfritt hem. Låt oss göra ett besök under arbetet: Här äro samlade professorerna Hederén och Lithberg, konservatorn ingenjör Köhler, docent Hoel och fylkesläkaren Dybwad-Holmboe. Alla iförda vita rockar, alla arbeta under tystnad, som endast då och då avbruten av gemensamma överläggningar i viskande ton. Mitt på golvet i salen vid ett stort bord sitter den blide Hederén sysslade med sår och kniv och mikroskop i arbetet med identifieringen och tillrättsläggandet av de förolyckade polarmännens stoft, och skilja dessa från inslaget av diverse benrester från djur. Hans arbete tog dock relativt kort tid ty de moderna metoderna härför äro både snabba och pålitliga. Den annars så livliga Lithberg sitter i stilla begrundan med en av polarhavets sällsynta fåglar i sin hand, den lilla rosenmåsen, varav endast fyra exemplar funnos i muséerna Han har svårt att hämta sig från den rörelse som bemäktigat honom när han några timmar tidigare vid undersökningen av Andrées kläder, i sannegräset, stoppat mellan tvenne tjockatröjor, plötsligt med fingrarna stött på något hårt, som visade sig vara den ena pärmen till Andrées dagbok, ett mänskligt dokument av högsta värde och i ypperligt skick bevarad.

Denna bok är Bratvaags märkligaste fynd och torde genom sitt innehåll, utan överord, sakna motsvarighet i människans historia. Med en känsla som näppeligen kan beskrivas tager jag den i handen och läser sida efter sida, fylld med skrift av Andrées fina piktur och ett innehåll som

griper djupt i sinnet. Vi vända oss om i salen. Här kommer Köhler med ett helt fång kläder och böcker från torkugnen. Han har lyckats med det mesta i dag men mycket är så svårt att klara att han ibland avstår för att sedan fortsätta i Stockholm. Omkring 500 föremål av de mest skilda slag inregistreras och förpackas här för att sedan lämnas ombord på Svensksund. Det är ett tålmodsprövande arbete som här utföres, ty många föremål äro ofta så illa åtgångna att de äro svåra att både klassificera och konservera. Av fynden äro båten och de tre slädarna synnerligen väl bevarade, surringarna till förbindningarna i oskadat skick, samtliga ishavskartor, som om de direkt rekvirerats från ett nautiskt magasin. Man fäster sig vid överflödet på aldrig använda yllestrumpor, som endast äro litet för styva för att nu kunna brukas.

Redan den 8:e september firades den minnesgudstjänst varmed Tromsø vill hedra Andrée, Strindberg och Fränkel. Av praktiska skäl har ceremonien ej kunnat uppskjutas till dess Fränkels stoft hinner anlända. Klockorna i Tromsø enkla domkyrka byggd i trä ringer till samling. Högtidsklädda och allvarliga människor draga fram i den vackra eftermiddagen mot kyrkan, och deras tankar äro hos de döda, som förts hem, och den som ännu väntar på att anträda färden till fosterjorden.



Från vänster Gunnar Hederén, Nils Lithberg, Erik Wahlström och Adolf Hoel.
(Foto Marie Bolette Öien)

Kyrkan kunde inte rymma alla som ville bevista minneshögtidligheten och hedra polarhjältarna. Främst i bänkarna syntes biskop och fylkesman, stadens styrelse, officerare och underofficerare med flera från Tromsø regemente, släktingar, officerare och besättning från Svensksund och Michael Sars, Bratvaags besättning, de utländska konsulerna, m.fl. och längre bak i bänkarna såg man gamla ishavskeppare och fångstmän, som känna de faror nordhavet har att bjuda på och som trotsat dem, enkla män som kanske bättre än andra förstå och uppskatta modet och driftigheten hos Andrée och hans kamrater.

Där sutto de kvinnor som mist de sina på fångstfärder i isen. Där sutto borgare i staden och andra som på ett eller annat sätt stå i förbindelse med ishavet, genom sitt näringsfång eller bara genom att de höra Tromsø till - ishavets huvudstad. Det har blivit en hederssak för Tromsø och hela Norge att göra Andréemännens hemfärd så värdig det

är möjligt och därför har mycken möda och stor kostnad nedlagts på att smycka stadens kyrka för minneshögtidligheten. Domprost Nissen håller minnetalet som gör ett djupt intryck på oss närvarande svenskar.

Utgående från den karolinska seghet som besjälade de dödas pionjärtjänst finner han att materien vi ej kunnat uthärda är lidandet men själsstorheten dock bestått provet utan klagan. Mänskligheten är tacksam för att sådana män levt och dött i vår tid, som vi kunna se upp till och visa på för våra efterkommande. Domprosten gav välsignelsen en gripande utformning med armarna lyfta uppåt och framåt mot kistorna läste han den och gav till sist korstecknet. En synnerligen vacker sång i kör och unisont förhöjde högtidligheten, som genom sin uppriktighet i handling och ord outplånligt inristat sig i våra sinnen. Stoftet efter Andrée och Strindberg fördes efter akten till ett sidokor för att där invänta sin förening med kamraten som ännu befinner sig på ishavets vågor på väg mot Tromsö.

Den 19:e september är den efterlängtdade dagen då avfärden från Tromsö äntligen kan äga rum. I högtidlig procession föras kistorna till svenskarnas kajplats. Ett silande regn förmår ej hindra "man ur huse" i Tromsö. Alla äro med, rörelsen är stor, alla mössor och hattar lyftas och föras till sidan där kistorna föras fram.

Michael Sars matrosar bilda hedersvakt, Svensksunds folk flankera och bära kransarna eller uppsluta i processionen, däri stadens spetsar, kommissionerna, svenska och norska officerare och underofficerare, konsulerna, shipperföreningen samt en spontant deltagande mängd



Kistorna har förts ned från förvaringen de sista dagarna i Tromsö domkyrka dit Fränkels stoft förts dagen innan avfärden.

Tromsöbor följa. En musikkår blåser Chopins sorgmarsch. Innan kistorna lyfts ombord tackar värtaligt professor Lithberg Norge och särskilt Tromsö för ridderligt lämnad hjälp. Shipperföreningens flaggor vänta vid landgången och sänkas till hälsning när kistorna ombordföras å HMS Svensksund.

Efter 33 års bortovaro, härunder fjättrade i Vitöns kalla famn, har sedan dess sega motstånd brutits, äntligen de tre polarpionjärerna återförts på svenskt däck, och samma däck som en gång var deras språngbräda ut mot polen.

Omedelbart lässades så förtöjningarna, musiken spelar "Du gamla du fria" följt av "Ja vi elsker", Kanonbåten Svensksund glider i skymningen ut på sin "via triumphalia!". Befolkningen i land bryter poliskedjorna och störtar ut på bron som nyss lämnats, hälsande fartyget och på dess ytterända står stadens värsta kommunist och ropar med vilt fladdrande hår och utsträckta armar: "Leve Sverige".

Eskorterad av Michael Sars begynner Svensksund hemfärden med sin dyrbara last genom det mäktiga norska fjordlandet efter 14 dagars uppehåll i Tromsö. Lång är vägen till Stockholm, där vi enligt beräkning med god marginal böra inträffa den 28. september, om intet särskilt dröjsmål uppstår. Vädret har hittills varit underbart gynnsamt och utsikterna för de närmaste dygnen goda. För-



Svensksund löper ut från Tromsö för färden mot Göteborg, Karlskrona och Stockholm eskorterad av Michel Sars en god bit åt syd.

hoppningarna äro alltså de bästa. På förnatten passerades Gibostad, ett större fiskeläge på ön Senja, vi har anmodats att gå så nära dess bryggor som möjligt och i strålkastarskenet se vi hundratals människor, med musik och sång ge sin hyllning åt Andrémmännen, vars bekransade kistor äro bestrålade av elektriska reflektorer. Händelsen gav ett av hemfärdens allra starkaste intryck.

Vestfjorden var oss även denna gång nådig, under solsken och stålklar sikt, under beskydd av Nordlandets och Lofotens stupande klippor ingå vi åter i inomskärsleden. Sakta men säkert går färden sydvart. På de avlägsna stränderna se vi flaggor på halv stång och vid förträningarna i leden stora människomassor samlade, som med blottade huvuden, allvarsamma giva sin tysta hyllning.

Ångare, seglare och fiskebåtar som vi möta ställa upp sina besättningar, som på signal avtaga sina huvudbonader och intaga givaktställning. Det frapperar med vilken verklig ordning detta göres på de norska fartygen till skillnad från många andra nationers. Till vårt eget beröm må vi dock ej förtiga att de svenska fartygen skötte sig tillfredsställande, åtminstone där befäl ombord föregick med gott exempel.

På aftonen den 20:e passerades Svartisen som lyste grön och trolsk i kvällsljuset, samtidigt som där sköt upp ett kraftigt norrsken. Fartyget passerade här polcirkeln, gränsen till Ishavet. Fortfarande eskorterade av Michael Sars löpte vi in i Aalesunds norra hamn den 22:a på middagen. Här möttes vi av S/S Norddahlshjorden med honoratiories ombord och ett 30-tal fångstfartyg av olika slag i två kolonner med Bratvaag i täten för den ena samt ett 50-tal andra segel- och motorbåtar. Staden Aalesund avlämnade en krans och musiken gav sin tribut. Sakta glider Svensksund fram från den östra till den västra delen av staden längs kajen och så nära som möjligt. Stränderna äro svarta av folk, de som ej fått rum där har tagit plats på de amfiteatraliskt gående gatorna med utsikt mot norr, skolbarnen äro fria, all trafik synes ha upphört, klockorna klämta och ett strålende väder är rådande. Från fastlandet har många strömmat till och det beräknas att omkring 20 000 människor följa detta säregna sortegång som här drar fram på fjorden. En underlig tystnad är rådande och åskådarna stå andäktiga och orörliga. Det måste ha varit en ståtlig anblick från land att se alla dessa fartyg i nästan lika god ordning röra sig som om de alla varit örlogsmän uti formering.

Efter defileringen som tagit en och en halv timme växlas hälsningssignaler, man skiljs åt. Vår eskort Michael Sars lämnar oss nu. Svensksund går till sjöss och passerar över Statstsjön, som visar sig vara vresig, och ingår i fjordlandet vid Molde som hinnes sent på kvällen samma dag. Där var hela samhället i rörelse. Alla tillgängliga båtar mötte upp vid inloppet och eskorterade under "Du gamla du fria". Vid avskedet ropades "Hell Sverige" från båtarna i tur och ordning i den mån de passerade Svensksund, som stoppat.

Det gick emellertid ej såsom vi beräknat. Den första stormvarningen på två månader avlyssnades. På eftermiddagen den 23:e blåste hårt sydligt som ytterligare friskade i vid framkomsten till Boknafjorden syd Haugesund. Nu blåste storm och med hänsyn till den dyrbara lasten beslöt jag att istället för att sticka till sjöss ingå till Stavanger.

Gamla Svensksund rullade med en amplitud på 95 grader och vid många tillfällen måste man tvivla hur det skulle gå. Att vända om var ogörligt. Att fartyget skulle klara sig var därom ingen tvekan. Men en viss och förklarlig oro över lastens säkerhet och skydd trots alla tänkbara tillgängliga säkerhetsanordningar infann sig givetvis, när brottsjöarna slickade det dyrbara godset, oaktat dess stuvning på den höga överbyggnaden.

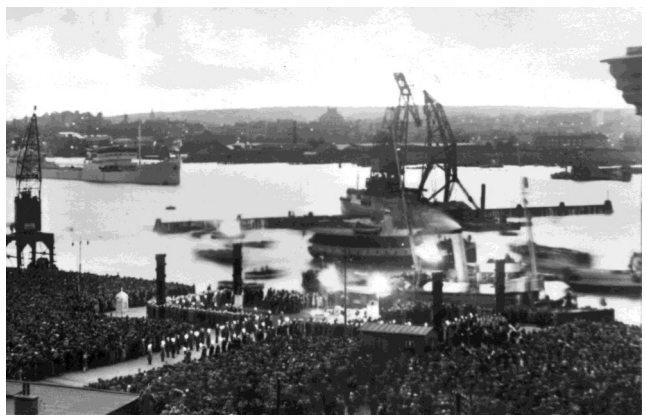
Svensksund förtöjde 11 em. Dagen därpå den 24:e blåste än värre och möjligheten att nå Stockholm den 28:e var borta. Stavanger är en första ordningens sjöstad. Här hissades alla flaggor på morgonen på halv stång, Vi sökte men kunde ej finna en enda flaggstång tom. Vid kajen låg Svensksund i gott sällskap. För om oss gamla Fram (som varit längst i syd och längst i nord) och på väg till Horten för inredning till ett ishavsmuseum och en fristad för minnet av Nansen, Amundsen och Sverdrup. Chef på Fram var kapten Wisting, Amundsens andre följeslagare till Sydpolen.

Akter om oss låg ångaren "Kung Gudröd! Som några veckor innan fört de tre ekkistorna, som nu stodo ombord å Svensksund, till sin bestämelseort, Tromsø.

Vid Lindesnäs bedarrade stormen och sjön lade sig. Vid Skagen var det lugnt. På fredagsmorgonen den 26:e ankrade kanonbåten vid Göta Älvs mynning på Rivöfjorden. Färden längs norska kusten fram till den svenska var fullbordad.

Tre svenska män hade vänt hem till sitt land igen

Staden Göteborg varifrån Andréxpeditionerna utgått såväl 1896 som 1897, hade värdigt förberett sig på de hemvändandes mottagning, i kvällsskymningen den 27:e september. På kvällen denna dag och under vackraste väder hälsad av den nedgående solens sista strålar stävade HM kanonbåt Svensksund uppför Göta Älv mot Masthuggskajen under eskort av otaliga fartyg och båtar.



Kanonbåten Svensksund med polarhjältarna August Andrées, Knut Fränkels och Nils Strindbergs stoft i Göteborg den 26 september 1930 vid Masthuggskajen med publikmassor intill.

Här förtöjdes under en sällsam belysning av enbart marschaller och facklor. S/S Kungsholm och S/S Suecia hade uppskjutit sina avgångar och hyllade med musik och relingsmanning av besättningar och passagerare. Vid Andréemännens passage så ringde stadens kyrkklockor och andlös var tystnaden bland de cirka sjuttiotusen människorna på kajen och dess omgivning. Sedan Svensksund förtöjt gick länetts hövding ombord för att bringa de hemvändande fosterlandets första hälsning. Sedan följde kransnedläggningar och ytterligare hyllningar av vetenskapliga institutioner och sällskap, släktingar till de tre, högskolor, flygare och luftseglare.

Överstelöjtnant Swedenborg som varit utsedd till reservman för polarexpeditionen 1897, och nu närvarande, var djupt gripen av återföreningen med sina döda kamrater. Två gamla segelsömmare som varit med vid gasfyllningen av ballongen på Danskön nedlade en krans med prydligt präntad text på band av sådan ballongduk som Örnen fört. När de lämnade fartyget sade de att de inspekterat Svensksund och efter 33 års frånvaro funnit allt gott ombord.

Under unisont sjungen "Vår Gud är oss en väldig borg" lossades förtöjningarna och Svensksund glider ut i mörkret och till sjöss.

Fortsättning och avslutning i nästa nummer - 2/2021.



Damklubben BOJEN



VERKSAMHETSBERÄTTELSE 2020 för Damklubben Bojen Göteborg

Verksamhetsåret 2020-01-01 – 2020-12-31

Styrelse

Ulla Lignell, Ordförande

Ulla Martell, Vice ordförande

Inger Ljungqvist, Sekreterare

Ann-Christina Andersson, Kassör

Anita Hogmalm, Webbredaktör, medlemsregistrator

Anita Janevik, Ledamot

Kerstin Vännberg, Suppleant

Styrelsen har under året haft fyra möten, utöver de fysiska mötena har telefonkontakt tagits när olika beslut krävt det.

Övriga funktioner

Firmatecknare:

Ulla Lignell och Ann-Christina Andersson

Revisorer: Lena Janevik och Britt-Marie Karlsson

Valberedning: Vivan Leino och Maj-Gun Erlingstam.



Styrelsemöte med Bojen en solig dag i augusti vid Marinstugan

Aktiviteter under året

2020 blev ett annorlunda år! Coronaviruset lamslog hela världen. Även vår föreningsverksamhet drabbades hårt. Bojen hann genomföra **en klubbafton** 29 januari med musikunderhållning av Bengt Åkerberg samt sång, musik och uppträdande av våra bojor.

Årsmötet hölls i Marinstugan den 26 februari. 31 medlemmar deltog. Inbjudna från Flottans män var ordförande Lars-Erik Uhlegård och vice ordförande Jan Eric Knutas.

Bojen överlämnade en penninggåva på 3000 kr till Flottans män Göteborg.

Parentation Vi hedrade medlemmarna Siv Kvist, Gerd Larsson och Berit Bengts-son med en tyst minut.

Veteranmärket för 15 års medlemskap utdelades av Lars-Erik Uhlegård till Britt-Marie Detteberg. Övriga klubbmöten under våren och hösten tvingades vi ställa in pga. Corona-pandemin, regeringens och folkhälsomyndighetens rekommendationer och restriktioner.

Övriga aktiviteter och händelser

På initiativ av Anita Hogmalm vår webbredaktör startades en **privat Facebook-grupp för Damklubben Bojen**, 29 medlemmar anslöt sig och har kunnat ha kontakt digitalt under året.

Sånggruppen under ledning av Anita Janevik har haft sex träffar utomhus under året.

DK Bojens hemsida, som ligger under Flottans Män Göteborg, har kontinuerligt uppdaterats av Anita Hogmalm.

Informationsbrev har skickats ut till medlemmarna vid två tillfällen.

Verksamheten i siffror.

Damklubben hade vid årets slut 52 medlemmar. Årsavgiften var 200 kr. DK Bojens ekonomi är fortsatt god.

Styrelsen tackar DK Bojens medlemmar för det gångna året. Vi ser fram emot och hoppas att vår verksamhet snart kan starta upp igen! Fjäräs 24 februari 2021

Ulla Lignell

Ordförande

Adress:

DK Bojen

Örlogsvägen 6,

421 71 Västra Frölunda,

Tel. 031 - 29 07 23

Plusgiro 48950-0



Vid pennan

Anita Hogmalm

Ted Knapps mening

Något om ålderdomen

I nästa nummer kommer Ted att få mer utrymme, här kommer några smakprov!



Ålderdomen är inte så tokig om man betänker alternativet. - Maurice Chevalier

Att åldras med behag är i sanning bättre än att dö med värdighet. - Martha Holland Bartsch

Man ska inte tycka illa om att bli gammal. Många får inte ens chansen. - Irländskt ordspråk

Fördömandet av ungdomen är en nödvändig del av äldre människors hygien och underlättar avsevärt blodcirkulationen. - Logan Pascal Smith

Ur boken: "Åldras är inget för veklingar"

/Hälsningar Ted



Ubåtsklubben Nordkaparen

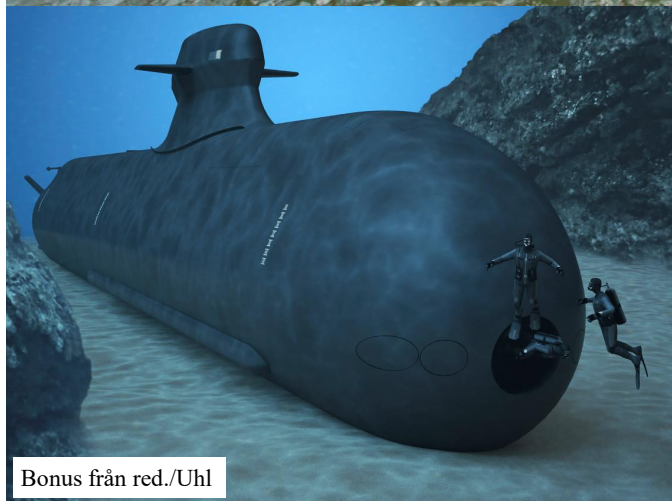
Ubåtskamrater! I den eleganta dekalen ovan står det 2020. Så var det tänkt men nu blev det inte heller 2021 utan det blir 22-26 maj 2022, alltså samma år som Marinen fyller 500 år. Ny dekal kommer att tas fram med rätt årtal, var så säkra. Gå gärna in på vår hemsida www.57isc.com och följ planering, deltagare och program.

I övrigt händer inte så mycket på grund av pandemin. Förhoppningen, som vi tyr oss till, är att vi får våra vaccindoser före midsommar och sedan kan inleda ett återtagande sakta men säkert så att vi efter sommaren kan dra igång normal verksamhet i Marinstugan. Ni fick nyligen ett utskick med datum för minnesceremoni för Ulven den 15 april samt årsmöte i Marinstugan den 10 juni. Hoppas vi kan ses då. Ta hand om er alla i dessa tider.



Lars Nordenberg, Ordförande
Ubåtsklubben Nordkaparen samt
Head of Delegation, Sweden - vid
ISA 2022 i Karlskrona.

*Vår ubåt finns vid Maritiman och behöver Din
hjälp med vård och omsorg. Hör av Dig till
styrelsen så får Du anpassade arbetsuppgifter.*



Bonus från red./Uhl

FRAMTIDEN

Ubåt typ HMS Blekinge (A26)

HMS Blekinge sjösätts 2021, tas i tjänst 2024
HMS Skåne sjösätts 2022 och tas i tjänst 2025
Längd: 66,1 m, Bredd: 6,75 m, Djupg: 6 m i ytl.
Displacement ytläge: 1800 ton, u-läge: 1925 ton.
Maskineri: 3 diesel- och 3 stirlingmotorer (AIP).
Fart i ytläge: 12 knop, i uläge: 20 kn, AIP: 6 kn.
Uthållighet: 45 dagars uppdrag. Dykdjup >200 m.
Besättning: 17-26 men maximalt 35 personer.
Bestyckning: 4 torpedtuber (53 cm), 1 stor tub 6x1,5 m för UAV & dyk. 8 tung torped 62x, 8 lätt torped 47.
Många olika uppdragstyper: (jakt, attack, und, min).
Bild: Specialförband (SF) under utslussning.
Två A26 är ju bra men det borde varit minst fyra!

**VAD HÄNDER
I STUGAN?**



Anmälan via Hemsidan eller i andra hand via lista i Marinstugan alt per telefon till Klubbmästaren Calle Benholm 070-569 34 37 även e-post till ingela.benholm@telia.com men **Hemsidan är huvudmetoden.**

OBS! Vi vet ännu inte hur det blir!

Det får utvecklingen av pandemin och FHM anvisningar mm, fortlöpande ge svar på. Detaljanvisningar på Hemsidan och via massutskick (sms/e-post) efter hand som läget förändras. Det kan bli fråga om kvotering m.h.t.. smittriskan. Anmälan är bindande och principen "först till kvarn" kommer att gälla som alltid om det blir platsbrist. *Styrelsen*

Det som kan bli aktuellt att anordna inom detta halvåret är ett begränsat **nationaldagsfirande den 6 juni**. Det kommer att i så fall äga rum på kyrkogården och beroende på vädret, kaffe i huvudsak utanför Marinstugan. Även till detta evenemang blir det behov av att få reda på hur många som vill delta med tanke på kaffe med tilltugg så vi varken har för mycket eller för lite.

Dagen efter, den 7 juni, har det planerats för vårt flyttade **årsmöte**. Det ska äga rum mellan 18.00 och som längst till 20.00. Mer om detta i det brev som kommer i början - mitten av april. Skulle det, mot förmodan bli ovanligt många så kan vi behöva vara i en annan, större, lokal därför kommer det att ställas krav på medlemmar som vill delta att anmäla deltagande redan i början av maj. Läs brevet och handla i tid.

Det kan även bli en grillafton torsdagen den 17 juni om vädret och smittspridningsläget så medger. Mer om det i stugan, på vår hemsida och i massutskick med e-post och sms till de som kan motta sådana meddelanden.

Var även beredda på att stora saker kan komma att ske den 1 juli inom Göteborgs garnison. *Styrelsen*

OBSERVERA!

2021-03-11

Att vår ÖB, general Micael Bydén, nyligen blev utsedd till årets chef 2021 i Sverige! Pejlingar och Flottans Män i Göteborg gratulerar till den välförtjänta utmärkelsen.



**VI HÅLSAR NYA
MEDLEMMAR VÄLKOMNA!**

32101	Stig Håman	Göteborg
32102	Sven Eriksen	Kullavik
32103	Anders Bäckelin	Västra Frölunda

**FÖDELSEDAGAR
VI GRATULERAR!**



Foto: Hans Hermansson

Apr	03-/B-		
06	9172	Karl Gustav Lanzén Stenungsund	85 år
11	9515	Johan Nathorst-Westfeldt	
		Västra Frölunda	75 år
28	1733	Nils-Ove Jansson Göteborg	75 år
Maj			
06	0708	Roger Bengtsson Torslanda	80 år
10	0528	Rolf Gamborg Västra Frölunda	85 år
13	2011	Claes-Bertil Lewau Göteborg	50 år
15	1104	Leif Lindenhag Kullavik	85 år
17	1713	Mauritz Palm Göteborg	75 år
18	0007	Göte Mattsson Göteborg	75 år
31	9509	Jan Berglund Stenungsund	85 år
Juni			
03	1905	Margareta Tuneld Västra Frölunda	80 år
09	9821	Leif Algevi Västra Frölunda	90 år
13	1307	Lars Janevik Göteborg	75 år
16	9671	Björner Andersson Kärna	70 år
18	1942	Nils Wikander Mölndal	65 år
26	2013	Per-Ola Törnqvist Västra Frölunda	50 år

In Memoriam

Sedan Pejlingar 4/2020 presslades har följande kamrater lämnat oss:

Född	Namn	Medlem	Avled
351021	Erik Sigfeldt	038731	0201
300929	Bengt Appelgren	030503	0208
280508	Åke Hellman	039824	0304

Vi lyser frid över deras minnen

Posttidning B

Flottans Män
Örlogsvägen 6
426 71 Västra Frölunda



STENA

Stena AB är en Internationell koncern med ca 15 500 anställda runt om i världen.

Koncernen verkar inom färjetrafik, offshore, drilling, rederi, fastigheter, finans och nya investeringar.



www.stena.com

