

PEJLINGAR

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

Fyrens lysvidd:
47 km eller
25,5 nautiska mil



FÖRR, NU OCH FRAMTID

FRÅN FLOTTANS MÄN OCH BOJOR I GÖTEBORG N:r 1- 2018

05/23/2014 05:34 PM



TILL MINNET

AV DE MÄN SOM OMKOMMIT UNDER TJÄNST
Å GÖTEBORGS ESKADER OCH ÖRLOGSBAS
BEREDSKAPSÅREN
1939 - 1945

MANLIGHETEN 13.12.1939

BORGLUND A G
HALLBERG S V
NILSSON S R
PERSSON G H
SVENSSON E G
WENDEL B N M

WRANGEL 25.4.1940

MÄGNISSON S F
TÖRNBERG N G
VALROSSEN
28.6.1941
BRUSHAMMAR A H

ÖRLOGSVARVET 3.4.1943

BENGTSSON A L
CARLSSON O H
DIGHTER G O V
HEMBERT A H
KJELLBERG P O
LUNDBERG E V

ULVEN 15.4.1943

AMBOLDT N B V
ANDERSSON S M W
EKSTRÖM H E
HALLBERG N S I
JANSSON S H
LARSSON H G R
LINDSJÖ O W
NIKLAJSSON E A
PERSSON O E L
RYBERG K H
TÖRNBERG L E A

ANDERSSON J E
BJÖRKQVIST B A B
FLODIN E J
HEDELIUS E G
JANSSON W W S
LILJECKEN K S
LÖWENBERG K G M
NILSSON K W
PETERSON G A V
STRÖMBERG K O
UTBULT A O G

ANDERSSON K G
BOLANDER K G K
GREKO S O E
HOLM C A H
JUNSSON A A L
LINDGREN E G
MALM T V L
OLSSON J E
ROSLUND O T E
STRÖMBERG O E
WESTERLUND L H

STARKÖDDER 16.10.1942

ANDERSSON O G V
JOHANSSON F E

356 CONDOR 12.10.1944

ARVIDSSON G L E
REDBERG K L
RAKANSSON O
JOSEFSSON T E V
KARLSSON K E
LAND B O A
NILSSON E G B
TORVALDSSON H H W

JACOB BAGGE 6.7.1944

LINDSTRÖM A H S

SPICA 21.3.1944

STRÖM T S

383 OCEAN 20.3.1948

JOHANSSON A J F
JOHNSSON J O
OLSSON N A

I detta nummer bl.a.

Ordföranden har ordet.
Sida 2

Ledare och diverse. Sida 3

Sven-Erik Melin berättar
del 2 (3). Sida 4-6 och 11

Jagarna Halland och Småland en presentation.
Karl Harry Dahl. Sida 7-10

Ubåten Ulven och Patricia
samt Svenska Lloyd Jan
Eric Knutas. Sida 12-14

Damklubben Bojen Anita
Hogmalm. Sida 14

Medlemssidor. Sida 15-16

Ubåtsklubben Nordkapa-
ren Janerik Mårtensson.
Sida 16

Årsmötet 2018. Sida 16



FLOTTANS MÄN GÖTEBORG
Örlogsvägen 6
426 71 V.a Frölunda
Tel. 031-29 07 23
www.flottansman/goteborg.se
E-post: flottansmangoteborg@telia.com
Plusgiro: 4 47 48-2
Org.nr: 8572-004284

Bilden på första sidan:
Minnesstenen på Nya Varvets
kyrkogård. Den s.k. Ulvenstenen
som egentligen ska benämnas:

**TILL MINNET AV DE MÄN SOM
OMKOMMIT UNDER TJÄNST Å
GÖTEBORGS ESKADER OCH
ÖRLOGSBAS
BEREDSKAPSÅREN
1939 - 1945**

Uppförd genom underofficerare vid
Nya Varvet efter krigsslutet 1945

ORDFÖRANDEN HAR ORDET



Kamrater!

Årets första nummer av Pejlingar har nått Dig och det innebär att årsmötet är genomfört. Resultatet från detta kan Du enklast ta del av på vår hemsida.

Jag vill redan här tacka alla som medverkat till ett makalöst jubileumsår 2017. Nu lär det dröja några år innan vi tar på oss ett sådant lass igen. 2018 blir ett återhämtningens år.

Trots detta så händer en hel del i föreningen. Glöm inte våra klubbafnarnar, pub- och mäsafnarnar, Marinstugans Dag och Grillafn i början resp. slutet av maj. Mer information finns på sida 15 för det närmaste kvartalet samt på vår hemsida där de närmast liggande begivenheterna är med och uppdateras efter hand.

Riksårsmötet 2018 (RÅM 18)

Jag vill här passa på att slå ett slag för detta års Riksårsmöte som äger rum den 20 till 22 maj med M/S Baltic Queen från Stockholm till Tallinn och åter. Det är Stockholmsföreningen som arrangerar årets riksårsmöte. Vi kommer från Göteborg att ordna en bussresa för de som önskar bra transport i egen regi. Allt om riksårsresan i Flottans Män nummer 1 som bedöms vara ute i mitten av mars (före detta nummer av pejlingar). Mer om vår bussresa kommer att presenteras på vår hemsida och i Marinstugan efter hand som läget klarnar. Vi tar givetvis med kamrater från region Västs föreningar i mån av plats. Preliminära körtider: Start från Varberg 0730 som innebär att kamrater från FM Ängelholm, Halmstad och Varberg kan embarkera i Varberg. Från Lysekil och Göteborg samt eventuellt från Karlstad-Värmland sker embarkering i Göteborg vid Nils Ericson-platsen 0830 och Jönköping 1100 så att kamrater därifrån även kan delta. Mer om RÅM 18 finns redan på FM Stockholms hemsida där kostnaderna för hytter mm är angivna och anmälan kan göras till Riksårsmötet. Senast 10/4 ska anmälan vara gjord. Återfärd den 22/5 ca 1100. Ta gärna med Er partner på denna minikryssning.

Vi måste snarast få namnuppgifter på de som önskar medfölja buss Västskusten - Stockholm tor. För att dimensionera busstorleken genom att de som efter att ha tagit del av detaljerna på nätet enl. ovan eller i rikstidningen Flottans Män nr 1, anmäler intresse för bussfärden som blir **kostnadsfri**. Anmälan görs till e-post: lars-erik@uhlegard.se eller tel/sms 072-3972186. **Senast den 10/4.**

Övrigt:

Framöver ska anmälan ske till Klubbafnarnar, musikaftnarnar och likande verksamhet (pub-/mäsafnarnar och verksamheter som innebär att livsmedel ska kunna beräknas). Det kommer att tydligt framgå vid annonsering inför den typen av verksamhet. Den som inte avanmäler sig i tid måste ändå erlägga avgiften.

Stort tack för penninggåvor från enskilda under 2017 och nu 2018. De behövs.

Lars-Erik Uhlegård

PEJLINGAR N:1 mars 2018

Utgivare/Ägare:
Ansvarig utgivare:
Redaktör:
Distribution:
Manusadress:
Sista manusdag nr. 2/2018
Planerade utgivning:
Prenumeration:
Lösnummerpris:
Trycks hos:

4:e ÅRGÅNGEN SOM POSTTIDNING EFTER NAMNÄNDRING 2015 PEJLINGAR startade som ett medlemsblad med namnet PEJLING 1978.

Kamratföreningen FLOTTANS MÄN. Lokalföreningen i Göteborg
Lars-Erik Uhlegård / 0723-97 21 86 / lars-erik@uhlegard.se
Karl Harry Dahl / 031-91 32 42 / 0706-91 32 42 / harry.dahl@telia.com
FM-medlemmar och "Bojor". Vissa militära instanser och andra organisationer
Flottans Män, adress: se ovan till vänster / e-post till redaktör
Fredagen den 18 maj 2018
Juni 2018
För icke medlemmar i Flottans Män 150:-/år (4 nummer)
För icke medlemmar i Flottans Män 50:-
Sandstens Tryckeri AB Västra Frölunda

Kamrater!

Jag tror väl att de flesta av Er är medvetna om vad som timade under Folk och Försvar i Sälen. Natos generalsekreterare Jens Stoltenberg var ganska tydlig med att Sverige inte kan räkna med aktivt stöd från Nato utan att vara medlem. Det verkar vara så att många ändå tror att vi skulle få hjälp av Nato om Sverige utsattes för t.ex. rysk aggression. Stoltenberg var tydlig med att man kan inte få några som helst garantier så länge man inte är medlem av försvarsalliansen, hur bra samarbete man än haft under åren. Partnerskap är inte det samma som medlemskap.

Nyligen har det lämnats in en utredning om Försvarsmaktens materielbehov fram till 2030. Det var ord och inga visor. En fördubbling av materielanslaget krävs för att få den operativa effekt som regeringen och riksdagen kräver. Utredningen tar upp nuvarande nivå och tre tilläggsnivåer där endast nivå 3 (den högsta ger marinen

rimliga förutsättningar om än inte det helt önskvärda). Det är först där som nya ytstridsfartyg kommer, fler ubåtar och bättre amfibieresurser tillgodoses. Nu kommer det säkert att vara många turer och ändrade förutsättningar innan något besked om materielanslagen för den kommande tioårsperioden fastställs.

Nu har även ÖB lämnat över Försvarsmaktens bedömda behov av ekonomiska resurser för perioden fram till 2035 genom en omfattande perspektivstudie. Det pekar mot ett behov av mer än det dubbla mot dagens anslag och i linje med Nato-kraven. Här tydliggörs det äntligen att planen omfattar en återuppbyggnad av marina resurser på Västkusten med förstärkt basorganisation, en sjöstridsflottilj och viss amfibieförmåga.

Detta sker inom ramen för Försvarsmaktsstruktur 2035 (FMS 35) behov och utveckling mot 2035. Det är på rätt väg. Mer om detta i kommande Pejlingar.

Lars-Erik Uhlegård

Du med intresse för körsång!

Sångkören behöver förstärkning. Prova på! Hör av Dig till körledaren Leif Andersson på e-post: lif-ton44@gmail.com eller mobiltelefon: 070-320 63 15. Är Du intresserad men lite osäker så ta kontakt och träffa kören vid någon sångövning. Normalt över kören varje måndag i Marinstugan mellan 1800 och 2000. Undantag finns.

OBS! Även de som spelar lämpligt instrument bör höra av sig då behov finns även där. Alla sorter av instrument kan vara av intresse. Hör av Dig!.



Vad innebär EU nya dataskyddsförordning GDPR General Data Protection Regulation för oss?

Nya bestämmelser för personuppgifter träder i kraft den 25 maj som ställer nya högre krav på hantering, förvaring och skydd av personuppgifter. Inom vår förening innebär detta i korthet att alla medlemmar måste acceptera att personuppgifter hanteras av föreningens styrelse. För våra medlemmar innebär det att genom inbetalning av årsavgiften så samtycker den enskilde (enligt artikel 4.11 i direktivet) därvid till att föreningen och förbundet hanterar medlemmarnas personuppgifter på ett sä-

kert sätt vilket omfattar: namn, adress, födelsedatum, telefonnummer, e-postadresser och bilder samt de uppgifter i övrigt som lämnats vid ansökan om medlemskap.

För nya medlemmar kommer blanketterna att kompletteras med en kryssruta med signatur där man samtycker till att ovan angivna uppgifter hanteras av föreningen och förbundet. Kan man inte acceptera detta då kan man inte vara medlem, eftersom man inte kan kontaktas och inte heller få tidskrifter och andra utskick. Den som inte kan gå med på detta måste lämna föreningen.

För bilder som hanteras på t.ex. våra hemsidor och i våra tidskrifter och berör enskilda ska det finnas ett medgivande för publiceringen. Det är i princip samma regler som gäller idag. Reformen ska öka skyddet för fysiska personer.

Har Du frågor kring denna reform vad gäller Flottans Män så kan Du höra av Dig per telefon till Lars-Erik Uhlegård (072-397 21 86) så Du kan få viss vägledning eller hänvisas vidare.

SVEN-ERIK MELIN BERÄTTAR



I förra numret avslutades skolan i Karlskrona och det var dags för sjökommendering.

För Sven-Eriks del innebar det minsveparen Orust.

Vi hade sista veckan i Karlskrona med bl.a. olika prov och skjutningar med K-pist modell 45. Vi sköt om märke och prispengar. Hasse och jag kom överens om att får vi prispengar så går vi på Stadshotellet och groggar upp pengarna. Hasse sköt till sig en silvermedalj och fick 50 kronor jag klarade bara silvermärket och fick 10 kronor. Men detta var bra eftersom, när vi ryckte in hade 1,50 kr om dagen och senare 2,50. Vi drack rom och cola hela kvällen. Morgonen efter skulle vi ha uppvisning för Skolchefen (kommendör) med förbimarsch och utförande av vissa exercisprogram (dres-syrtävlan) med uppställning, givakt, höger om, vänster om, framåt marsch, till vänster marsch till höger marsch, avdelning halt, vänster om, armbågs lucka, lystring ställ etc.

Jag mädde tjyvens. Jag stod i duschen med enbart iskallt vatten i ett par minuter. Frukost? Kom jag inte ihåg. Däremot kom jag ihåg att jag inte kunde skilja på höger och vänster. Men med precision gjorde jag samma sak som de andra en halvsekund senare och lyckades med detta.

Vi åkte till Göteborg för att gå ombord på Hans Majestäts Skepp ORUST.



På Orust var Flaggstyrman Hugo Lindberg fartygschef (FC), sekond var Styrman Rune Granath, maskinuppbördsman var Högbåtsman Bengt Fogelström. Dessutom fanns det en värnpliktig kadett, Per-Owe Wahrnberg, (Sjövärnare 2:a året), en motorman från Donsö och Kocken från Halmstad. Övriga var vi sjövärnare Hasse, Jag, Morén från inre Norrland, "Taggen" Olofsson från Stockholm, Sture Persson från Göteborg och

Björn Sundelius från Vänersborg.

Nu fick vi en krona mer i ersättning som kallades sjöstillägg och hade således 3.50 kr om dagen.

Uppställning på kajen där FC önskade oss välkomna ombord. "Kom ihåg" sade han, "att skälla på befäl och spotta i lovert kommer igen."

Vi blev indelade med skeppsnummer som tydligt gick efter ålder. Morén nr 1, Hasse nr 2, Jag nr 3, Persson 4, Taggen 5 och Sundelius 6. Nummer 1 skulle vara förhandsman (båsen i handelsflottan). Indelningen var baserad på ålder. Morén hade naturligtvis inte en susning om båt mer än vad deltagandet i Sjövärnskåren (SVK) hade medfört.



På eftermiddagen gick vi till Skredsvik i Gullmarsfjorden. Vi hade en valbåt på släp, en roddbåt för tio man med styrare. Kallas också "tiohuggare" (Vi hade dem i SVK och seglade även med dem, två temporära master och tre segel, fock, stor och jäck). Orust ingick i 6:e minröjningsavdelningen och bildade division med Tjörn. Just denna resan gick vi ensamma eftersom vi skulle ut på vattenprov för fiskeriverket några dagar senare.

Vi gick över Sälöfjorden och jag stod på akterdäck när FC kom och sade till mig att skifta bogsertrossen till valbåten vi hade på släp från babords pollare till styrbords pollare. Trossen gick ut genom aktersta gattet. Jag förstod ju att det var en check på vad man går för ty det fanns ingen anledning att göra det. Dessutom förstod jag ju att han räknade med att jag skulle tappa båten. En idé är ju att varsko bryggan och sakta farten men jag visste hur jag skulle göra under full fart (9,5 knop) Jag tog baktampen på en kulfendert och satte fast den i en knap strax under relingen, slog en stoppare med resten av tampen på bogsertrossen just utanför gattet. Gjorde klart på däck så att jag på mycket kort tid (sekunder) kunde dra över trossen till styrbords pollare. Lossade trossen försiktigt tills att den hängde i stopparen, skiftade trossen mycket snabbt till styrbords pollare. Tigtade så mycket som det gick och gjorde fast. Därefter lossade jag stopparen från knapen och slacka-

de upp så att bogsertrossen blev tight igen och jag kunde lossa stopparen. FC var nöjd och frågade var jag hade lärt mig detta. Jag sade att jag varit i handelsflottan och var matros på senaste båten som hette Vicia från Svenska Lloyd "Bra," sade FC, splitsarna på stagen till masten skulle bänslas, En ny splits på toppningswiren till bommen behövs, gajtamparna skall taglas." Helt plötsligt förstod jag att han accepterat att jag var sjöman och räknade med att jag kunde en hel del sjömanskap utöver det vanliga. Taggen Olofsson hade seglat 12 månader på Sunnanland (Svenska Orient Linjen) och hade viss erfarenhet.

FC hade hela tiden för avsikt att hans besättning skulle vara i fysiskt topptrim. I Skredsvik fanns det s.k. "Röda spåret" en terrängbana som börjar med c:a 500 m starkt lutande terräng. När man kom upp på toppen var man helt slut, då var det bara 3,5 km kvar att springa. Jag har alltid gillat terränglöpning även om detta var i mastigaste laget. Den var specialgjord med avsikt att röjdykarna, som hade sin bas i Skredsvik, alltid skulle vara i topptrim och hade denna banan som daglig körning.

Vi gick ner till Uddevalla härifrån och hämtade representanterna från fiskeriverket. Därefter gick vi ut till olika mätpunkter i Skagerack. Vi hann inte mer än strax utanför Malö strömmar förrän jag kände sjösjukan komma. Jag hade frivakt och stod nedanför styrhytten. Helt plötsligt öppnades styrhyttens fönster och Hasse ropade: "Hur är det med dig Sven?" "Alla tiders," svarade jag och när de stängde fönstret spydde jag. Samma sak en gång till, men de märkte inte att jag spydde. Vi hade gropigt hela natten och var nästan uppe vid Kristiansand och tog prov. Under frivakten hivade jag upp ena sidan på kojen så att jag låg som i ett "V" och då låg jag still och kunde sova i önskat antal timmar.

Vi körde färdigt proverna och gick in till Lysekil där vi lämnade fiskeriet och gick upp för Gullmarsfjorden till Skredsvik där vi återförenades med Tjörn.

Huvudmaskin ombord var en tvåcylindrig Skandia diesel tändkulemotor om 220 hk. Man startade med tryckluft. Alla ombord skulle kunna starta maskinen. Öppna bränsletillförseln, baxa svänghjulet till ett visst märke, öppna startluften och maskinen går igång.



Det började med parad och marschmusik och musköteri. Minsveparna tillhör numera kustflottan. Musköteriet var vi själva från Orust och Tjörn riggade med vita damasker och mausexgevär -96 med bajonett.

CKF (Chefen för kustflottan) hälsade minsveparna välkomna till Kustflottan och blir ett bra tillskott till övrig verksamhet. Förmodligen sade han något om att "varje man förväntas att göra sin plikt" (citat från amiral Nelson före slaget vid Trafalgar). Detta var före slaget om Grebbestad.

Från och med nu började exercisen med minsvepningen. Anledningen är som sägs, att svepa minor. Vi började med det s.k. röjsvepet som är det enklaste. Två båtar går sida vid sida och har samma fart och kurs. Från en båt sätter man ut en lång dragwire ca 100 m med en stor boj (ser ut som en mina) Under bojen hänger 5-meters wires i önskat antal för önskat djup och kopplad till ändan på dragwiren. I tillägg till detta kopplas ett s.k. skärplan i samma punkt som boj och dragtross förenas. Ytterligare kopplas en skärtross i samma punkt. Den andra båten gör likadant. Men väntar på den andra ändan av skärtrossen från första båten som kopplas i motsvarande punkt.

Därefter slackar man ut dragwirarna från bägge båtarna. Skärplanen skär ut ifrån båtarna åt den fria sidan och håller på detta sättet skärtrossen sträckt. Skärtrossen består av en wire där en av kardelerna är slagen mot de andra och får på detta sätt en repande funktion som blir så skarp att den kan skära av en ankarwire till en hornmina, vilket är avsikten och minan flyter upp till vattenytan. Den kan då sprängas av speciella personer.

Vi var med på kustflottans övningar i norra Bohuslän och förutom själva svepjobbet hade vi signalering mellan båtarna och vapentjänst. Istället för att skjuta med 20 mm automatkanon som vi hade på backen hade man monterat på en 9 mm kulspruta på kanonen och sköt med den istället till vilken det var billigare ammunition.

När vi var förtöjda i Grebbestad skulle vi bli anfallna av landförband. Vi satt ned hukade under relingen beväpnade med K-pistar laddade med lösa skott. Så såg vi dessa anfallare komma. Jag sprang ner i Ammunitionsdurken och hämtade ett par knallskott. Små trotyll-laddningar som smäller HÖGT. FC sade ingenting. FC gav order om eld. Vi sköt mot anfallarna men de kom bara närmare. Då tände jag ett knallskott och slängde iväg det. Oj vad det small. Anfallarna stoppade upp men fortsatte att skjuta. Jag slängde iväg ett knallskott till.

Då försvann anfallarna. I stället kom en stridsdomare (officer med blågult band runt hjälmen) och frågade vad det var vi använde. Detta sade jag och visade. "Det är ju farligt" sade han. "Det är ju krig" sade jag. Han gick till FC och klagade. Efteråt, när det var lugnt kom FC, "inte fler gånger" sade han och gick.

Vi hade fler övningar både nattetid och dagtid i den bohuslänska skärgården. Så var vi på väg till Lysekil inför en helg. Just utanför c:a 1,5 nautisk mil stannade vi upp. Högbåtsman tog fram tre grodmansdräkter och simfenor. FC kallade: 2:an och 3:an och 5:an dvs Hidén och Melin och Olofsson (Taggen).

Forts. nästa sida



Ta på er dräkterna och gör klart för simning. Vi fick på dem med hjälp av de andra. ”Hoppa i!” sade FC. (Bild) ”Där borta ligger Lysekil.” De slog full fart fram och körde. Där låg vi i vattnet och började simma så sakta. Vi hade s.k. torrdräkt som är helt tät, bara händer och ansikte fria. Det gjorde att

vi flöt på luften innanför och kunde utöva ryggsim vilket gick bra med fenorna.

Det var bara en skillnad. Min dräkt läckte. Vi simmade på och jag fick mer och mer vatten i min dräkt. Det blev tyngre och tyngre att simma. Jag drog mig mot land och den träbro som förbinder land med en liten kobbe innan Lysekils hamn. Ropade till Hasse och Taggen att de skulle simma på men att jag hänger mig här under bron.

De får skicka jollen och hämta mig. Jag hade vatten i båda benen upp till midjan och vågade inte fortsätta. Jollen kom och hämtade mig. Ingen kommentar från FC. Jag sade ingenting heller mer än att dräkten läcker. Vi fortsatte med dessa övningarna i olika hamnar men endast med två dräkter.

Vakttjänsten i civil hamn var inskränkt till en man i styrhytten på den innersta båten om vi låg dubbelbankade. Inom militärt område bedömdes denna tjänst vara överflödigt. Vi var typ fiskefartyg som var avsedda att vara utbildning för värnpliktiga som skulle bemanna inkallade fiskebåtar i händelse av krig.

Stämningen mellan besättningarna på Orust och Tjörn var ganska bra. Däremot gillade inte Tjörns besättning vår FC som var DC (divisionschef). Det menades att han var en ”stridis” och det kanske han var men vi var vana vid detta och dessutom hade vi fått varning redan första dagen ombord.

En morgon i Skredsvik upptäcktes att någon hade målat LL framför ”51” och i aktern stod det ”SVEN-BERIT av SMÖGEN.



Vår FC sammankallade vår besättning på Orust i skansen och begärde att den skyldige skulle anmäla sig. Ingen anmälde sig. Vi hade inte gjort detta. OK sade FC och upplöste mötet.

Han gick därefter ombord på Tjörn och talade med FC-kollegan ”Nasse” Svensson. Dagen gick och inget hände. På kvällen blev vi beordrade att måla över det obehöriga fixet.

Det visade sig att FC Tjörn hade sammankallat sin besättning och begärt detsamma. Ingen anmälde sig. Den/de skyldiga skulle få dagen på sig att måla över fixet. Ingen gjorde det. Därmed var stämningen mellan FC Orust och manskapet i Tjörn mycket spant. För lång tid framöver var det de som fick skitjobb när det var något som skulle samövas.

Vi gick till Nya Varvet för genomsyn av svepmaterielen. Var ute på skjutövning och sköt med kanonen och 20mm ammunition. Det var ett flygplan som bogserade en ”korv” som vi skulle skjuta på. Nästan alla minsvepare inom flottiljen deltog. Vi skulle skjuta vid två tillfällen. Vi låg som 5:e eller 6:e båt för att skjuta. Sundelius var utsedd att skjuta först.

Flygplanet kom och eldtillåtelse gavs. Sundelius riktade och lade av en salva. Så sköt han av wiren till ”korven” alltså verkligen mitt i prick. Från Spårö, som var skjutledare, fick vi signal på morse: ”DA” (David Adam) = Ni detacheras = Bra gjort! Åk hem!

Alla glada förstås. En chans att komma tidigare på permission. Följande vecka gick vi uppför Göta Älv och till Trollhättan och förbi Vänersborg till Sundelius besökelse, han var ju därifrån. Målet var Kristinehamn. Hasse bodde ju bara en mil därifrån och på helgen var vi hemma hos honom och hans trevliga föräldrar och bekantskapskrets. Mycket givande.

Härifrån tillbaka till Göteborg. Här fick vi övningsuppehåll. Två veckor. Jag ville inte åka hem. Frågade om jag kunde bo ombord, eller på logement. Beviljades. Gick till Svenska Lloyd och förklarade min situation. Två veckors ledighet. Hade mönstrat av Vicia för värnplikt. Lloyd hade ett standby-gång som avlöste besättningarna på Nordsjöfarten. Kan jag få jobb där i två veckor? Javisst kontakta XX imorgon så meddelar vi idag. Jag törnade till följande dag på Celia och var med på Fragaria, Oktavia och Valeria och någon båt till. Rengöring av lastrum, stämpling och surring av last, öppning och stängning av luckor, sjöklargöring mm. Jag njöt.

Efter Västkusten gick vi söderut. Vi gick genom södra skärgården och hade sydlig vind och sjö alltså stick i stäv. Jag hade frivakt under eftermiddagen och låg i kojen nere i skansen. I färgsjappet på babordssidan hade en burk med förmodligen terpentin eller lacknafta vält och lukten började sprida sig nere i skansen. Jag kände hur sjösjukan började komma och så kom den. Jag rusade upp på däck och hade just kommit ut på däck när spyorna kom. Detta var mitt för styrhytten där de tre på vakten fick en rolig stund. Sjömannen Melin från de stora haven var sjösjuk!!!!!!

Vi passerade Råå utanför Helsingborg där den tredje båten Hisingen som skall ingå i vår division låg för utrustning.



Två bilder på FC Hugo Lindberg. Den första ombord på HMS Orust och den andra ur min egen samling och tagen vid Marinstugan. Red. Karl Harry

JAGARNA HALLAND OCH SMÅLAND



Museifartyget *Småland* (ovan) vid Maritiman i Göteborg är den enda jagaren som i dag påminner oss om vår "storhetstid" som en sjömakt att räkna med.

HMS *Halland* byggdes vid Götaverken och levererades till Marinen 1955 och ovan nämnda *Småland* vid Eriksbergs varv med leverans 1956.

Vapnets historia: Namnet jagare är svenskt och kanske lite missvisande med tanke på dess begynnelseuppgift. Det ursprungliga namnet på engelska är **destroyer** och på tyska **zerstörer**.

Citat ur Tidskrift i Sjöväsendet 1902, 6:e häftet sidan 172: "Svenska flottans första torpedbåtsförstörare är **Mode** och skola fartyg av denna klass hos oss benämnas jagare. Jagaren *Mode* är genom kontrakt af den 4:e oktober 1901 beställd hos firman Yarrow & C:o Limited i London att levereras inom 12 månader från kontraktets datum, men har arbetet så bedrivits, att fartyget blev slutbesiktigat och godkänt redan den 15 sistlidne september."

Jagarna tillkom m a o för att skydda artillerifartygen från de små snabba torpedbåtarna som i sin tur byggdes för det nya vapnet, "den självgående minan", torpeden.

De hade en bekymmersam start då de inte kunde mäta sig med torpedbåtarna i hastighet, men 1893 fick engelsmännen fram en jagare som gjorde 27 knop.

Modes fart skulle enligt kontrakt inte understiga 31 knop. under tretimmarsprov. På provturen uppmättes 32,385 knop. och *Mode* ansågs då som världens snabbaste krigsfartyg.

Efter citatet ovan följer en beskrivning av *Mode* med bl. a. följande uppgifter: Längd: 67,13 m. Displacement: 410 ton; Bunker: 87 ton kol; Maskineri: Två tripelexpansionsmaskiner¹⁾, fyra ångpannor (Yarrow's vattenrörspannor²⁾; 7000 indikerade³⁾ hkr; Bestyckning: 6-57 mm snabbskjutande kanoner, två 45 cm torpedtuber på akterdäck; Besättning: 4 officerare 13 underofficerare och underofficerskorpraler samt 45 man. S:a 62 man.

Även jagarna utrustades med torpeder och övertog torpedbåtarnas roll där deras sjöduglighet inte räckte till. De utvecklades efterhand till det kanske allsidigaste sjövapnet. Torpedanfall, eskortering, räddningstjänst, ubåtsjakt och luftförsvar blev bl.a. deras roll under två världskrig.

Halland och *Småland* var våra största jagare, med 2790 tons displacement vilket är c:a 700 ton mer än våra fyra sist byggda, Östergötland-klassen.

Enligt Jan Linder i boken "FRÅN GYLFE TILL SMYGE" var *Halland* och *Småland* de första örlogsfartygen i världen utrustade med sjörobotsystem. På sida 11 följer en presentation av vapensystemen.

I början av 60-talet gjordes en tillbyggnad för gång i "atomsmittat" område. På väderdäck installerades vattenledningar för att med sprinkler kunna duscha fartyget "rent" från radioaktivt nedfall

I eld- och maskinrum byggdes luftberoende manöverrum. I manöverrummen kunde två personer vistas med en elektrisk driven luftrenare. I eldrummen kunde brännarna manövreras hydrauliskt och viktiga ventiler med pneumatik. I maskinrummen byggdes manöverrummet "runt" befintliga manöverrattar och instrument.

All ventilation kunde ställas om till inre cirkulation.

Däcksbyggnaden hade från början utförts så att förflyttning ombord kunde ske utan att passera öppet däck. Undantag till och från kanonerna.

De två aktra mässarna (C och F-mässarna) under halvdäck med tillträde från däck hade en extra in-/utgång via underofficersmässen som låg skott i skott för om mäss C.

Framdrivningsmaskineriet blev ångturbiner och anläggningen byggd enligt principen panna-maskin-panna-maskin och kunde skyddskopplas i två oberoende grupper.

I maskinrummen finns två seriekopplade turbiner, en högttrycksturbin och en lågttrycksturbin. Högttrycksturbinen får alltså det fulla ångtrycket, i detta fall 40 kg. När ångan passerat denna, tappat en del tryck och enligt gasprincipen utvidgat sig passerar den lågttrycksturbinen. Eftersom denna får större ångmängd till ett lägre tryck är turbinhjulens i denna större för att kunna utnyttja kraften.

Om ni besöker *Småland* på Maritiman kan ni se hur mycket större volym lågttrycksturbinens "hus" har.

Avloppsången är sedan kopplad till en kondensor där den kyls ner för att återvinnas och på nytt pumpas till ångpannan. Kylvattenpumparna till kondensorn på *Småland* som är ångdrivna har sådan kapacitet att de via returvattnet kan driva jagaren med två knop. Kondensorn är även ansluten till en "vakuumpump" och arbetar med undertryck. Utan detta undertryck skulle ångan inte kunna lämna turbinerna om den inte släpptes ut i det fria, vilket skulle sabotera vattenförsörjningen till pannan och öka bränsleförbrukningen. En typ av slutet system.

Forts. nästa sida

Turbinernas axlar går till en gemensam växel från vilken propelleraxeln utgår. I lågtrycksturbinhuset är en backturbin inbyggd. (se översikten till höger)

Elsystemet ombord ojordat 3x440 volt 60 perioder. Belysning via transformatorer 120 volt. Total effekt 2000 kW. Förutom de fyra elverken i maskin- och eldrummen finns en "hamngenerator" i ekonomipannrummet på huvuddäck.

Under normal drift är alla huvudtavlor sammankopplade och fartyget kan el-försörjas från valfri generator eller generatorer i samdrift, under gång när ånga finns från turbin-generatorerna i eldrummen.

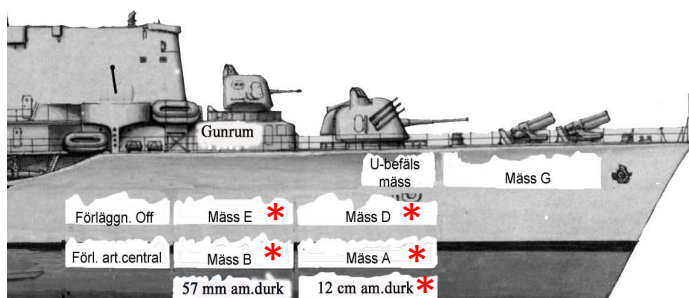
Under klart skepp startas dieselgeneratorerna i maskinrummen. Sammankopplingen mellan huvudtavlor (HT) bryts och varje generator försörjer sin tilldelade del. Om t.ex. förliga 12 cm. tornet försörjs från HT1 kan, om generatorhaveri uppstår, tornet via en omkopplare under däck kopplas in på en annan generator. El-distributionen övervakas och sköts under klart skepp från ett manöverrum akter om förliga artillericentralen.

Besättning 290 man varav 18 officerare och 27 underofficerare.

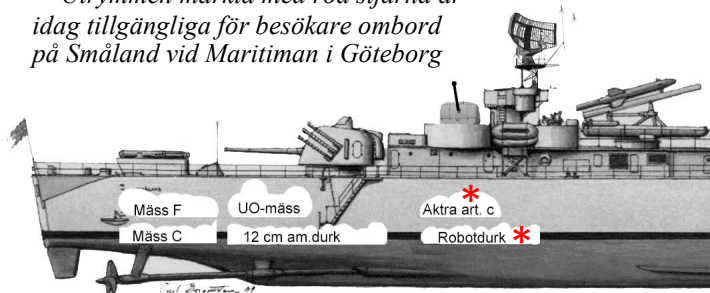
Klassiskt på jagare har varit att manskapsmässarna förlagts i fören och gunrummet (officersmässen) akterut. På Halland, Småland har gunrummet placerats i förliga bryggkomplexet. På bild nedan, under 57 mm tornet.

Endast en officershytt har placerats i aktra däckshuset, den för sekonden. Han har sin stridsplats på aktra bryggan och bör förläggas på avstånd från fartygschefen.

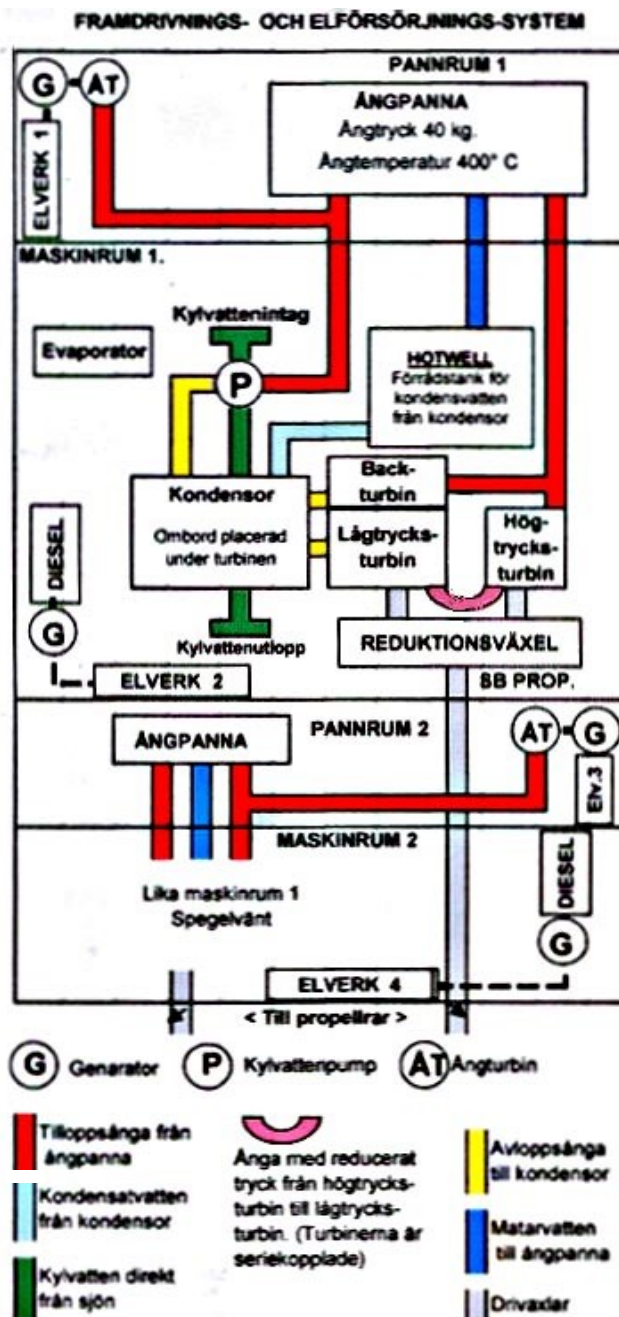
På bilderna nedan visas platsdispositionerna i fartygets längdriktning. Mittskeppet har utelämnats då det upptas helt av maskinarrangemangen.



* Utrymmen märkta med röd stjärna är idag tillgängliga för besökare ombord på Småland vid Maritiman i Göteborg



HMS Småland utrangerades 1984 och HMS Halland (vår sista verksamma jagare) utrangerades 1985



Data:

Varvtal full fart, officiellt 37 knop

Högtrycksturbin (6 trycksteg) varav ett curtishjul ⁴⁾ 3780 r/m

Lågtrycksturbin (4 trycksteg) 3240 r/m

Propeller 370 r/m

Effekt 2 x 29000 hkr.

Backturbin (2 trycksteg varav ett curtishjul) 2102 r/m

Effekt 2 x 10000 hkr. Propeller 240 r/m

Se även bild och kommentar sida 13

Vid marschfart 20 knop utnyttjas c:a 12 % av maskineffekten. (Endast Curtishjulet och ett enkelhjul inkopplat på högtrycksturbinen). Vid marschfart kan båda maskinrummen kopplas till en panna. Eftersom oljeåtgången är kubiken på hastigheten kan en panna ge minst 28 knop. (OBS det sista påståendet är efter red. egen beräkning).

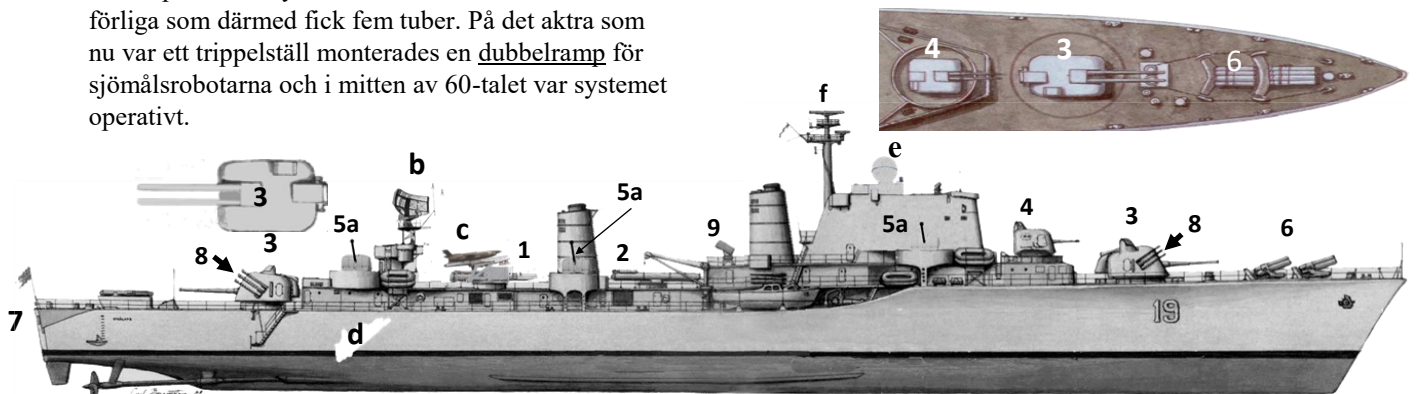
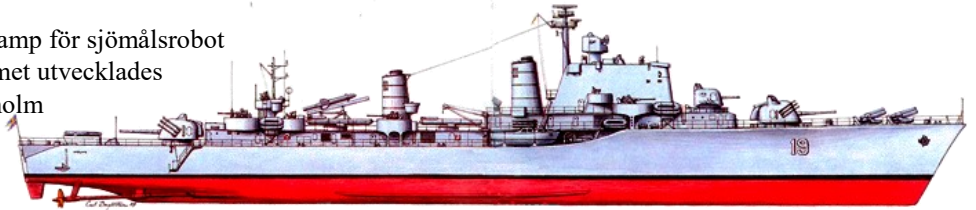
Ovanstående översikt taget ur min bok

"SVENSKA ÖRLOGSFARTYGG under 300 år. Karl Harry

Robotvapnet

Båda jagarna hade vid leveransen ramp för sjömålsrobot monterad på aktra tubstället. Systemet utvecklades senare och på örlogsvarvet i Stockholm kompletterades detta.

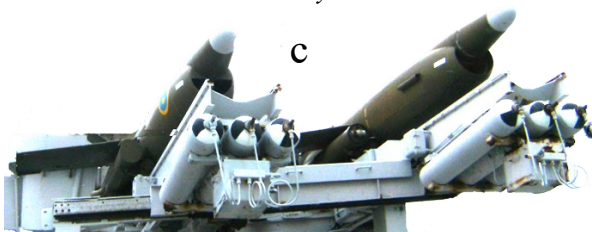
* En av torpedtuberna i aktra kvadrupelstället flyttades till det förliga som därmed fick fem tuber. På det aktra som nu var ett trippelställe monterades en dubbelramp för sjömålsrobotarna och i mitten av 60-talet var systemet operativt.



Jagaren SMÅLAND
Lilla bilden ur boken "JAGARE"

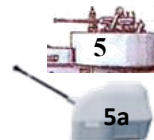


Sjömålsrobotar på jagaren Småland
Deras placering på aktra tubstället
och nedan i grodperspektiv
Foto och retusch. Karl Harry

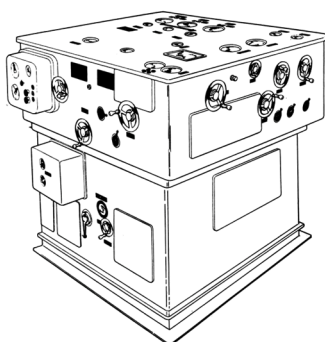


Stora bilden: Vissa moderniseringar har inlagts.
Beväpning utöver sjömålsrobotar:
1-2: 53 cm. torpedtubställe (vid leverans kvadrupelställ) Se *
under **Robotvapnet** ovan till vänster.
3: 2x12 cm. dubbeltorn. Eldhastighet: 42 skott / min och eldrör ⁵⁾
4: 57 mm dubbeltorn. Eldhastighet 120 skott / min. och eldrör ⁶⁾
5: 6x40 mm luftvärnskanon. Eldhastighet 240 skott/min. ⁷⁾
6: 2x4 - 37,5 cm antiubåtsraketpjäser
7: 2x sjunkbombfällare (Infällda)
8: 10,3 cm Lysraketställ ⁸⁾
9: 57 mm Lysraketpjäs

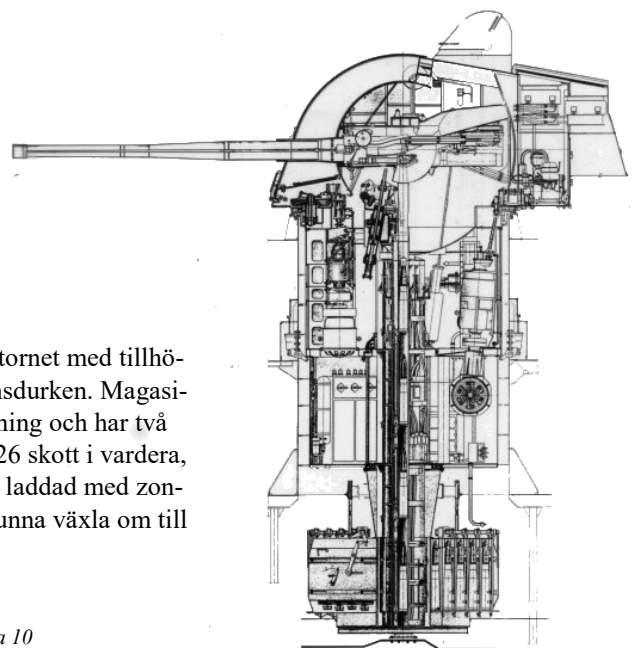
Moderniseringar (Jämför lilla bilden)
a: 40 mm luftvärnskanonerna inbyggda
(se bilderna till höger)
b: luftspaningsradarantenn
c: Slutlig robotramp
d: Inre laddningsramp från robotdurken som rymde 7 robotar
e: Artilleriradarantenn
f: Ny ytspaningsradarantenn Foto och montage Karl Harry



Eldledningen kunde ske från två eldledningscentraler.
Den aktra innehåller en mängd modern elektronik men i
50-talets dimensioner. Den största "burken" väger 11
ton och kan idag ersättas av en avancerad fickräknare.
Den förliga som är placerad två däck under "byssan" är
den gamla beprövade Asea-centralen, vilken säkert känns
igen av många. Se bilden nedan.



Till höger en bild på 12 cm-tornet med tillhö-
rande magasin i ammunitionsdurken. Magasi-
net följde med i tornets vridning och har två
avdelningar per eldrör med 26 skott i vardera,
varav den ena vanligtvis var laddad med zon-
rörsgrenater för att snabbt kunna växla om till
luftförsvar.



Noter maskineri

1) Tripplexpansionsmaskin är en kolvångmaskin med tre seriekopplade cylindrar. Den första med fullt ångtryck den andra med ett mellantryck och den tredje med det tryck som återstår att utnyttja.

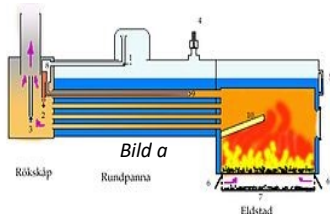
Under de 83 år som jagarepoken i Sverige varade gick utvecklingen i rasande fart.

1911 fick **Hugin** (1913 **Munin**) direktkopplade turbiner som maskineri. Fart 30 knop. Varje maskin bestod i detta fall av endast ett turbinhus och direktkopplingen gjorde att axelvarvtalet blev mycket högt, c:a 600 r/m (mot normalt 300) vilket gjorde att propellrarnas verkningsgrad blev sämre och ingen större skillnad i fart. (Som kuriosa kan nämnas att psk **Sverige** som fick både hög- och lågtrycksturbiner hade fyra propellrar. De efterföljande två psk. **GV** och **DV** fick växlade turbiner, två propellrar och en knop högre fart).

1918 fick **Wrangel** som första svenska jagare växlade turbiner. Fart 34 knop.

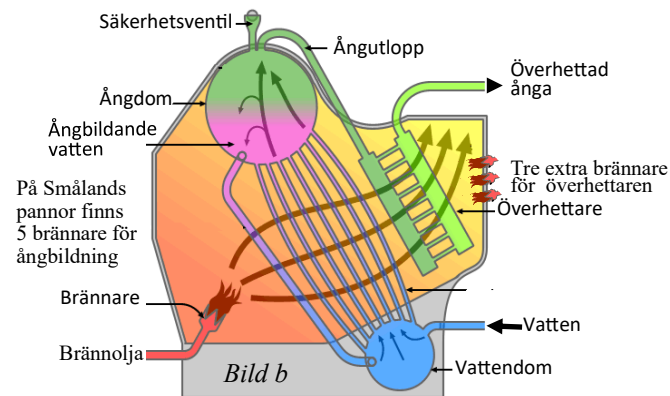
1927 fick **Ehrenskjöld** som första svensksbyggda jagare oljepannor. Fart 35 knop.

Sverige har under dessa 83 år haft totalt 40 jagare i drift. Den sist byggda var **Hälsingland** och den sist utrange-rade var **Halland** (1985)

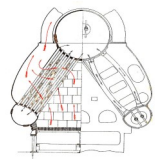


2) Det finns två typer av ångpannor. (a): Eldrörs (bild a) där de heta rökgaserna värmer upp vattnet genom att passera ångdomen i ett rörsystem. Ex: ånglok och våra första ångdrivna torpedbåtar hade lokpannor.

(b): Vattenrörspannor (bild b) som har en ångdom på "toppen" och en eller två vattendomer förbundna med ett rörsystem som passerar eldstaden och vattnet upphettas av eldgaserna. Samtliga svenska jagare har haft vattenrörspannor.



I fartygspannor för turbindrift passerar ångan (på bild b grön) ett nytt rörsystem där den upphettas (på Småland till 420 grader) tills den antar gasform. Turbinhjulen har hög hastighet och en vattendroppe under detta tryck kan orsaka haveri. Populärt kallat "turbinsallad". På **Småland** finns tre extra brännare för upphettning av ångan. De är placerade till höger på panngaveln i samma läge som visas på **bild b**. Vid en ångläcka är inte ångan synlig de första meterna pga. gasformen. Bilden till vänster visar schematiskt en fartygspanna med dubbla vattendomer.

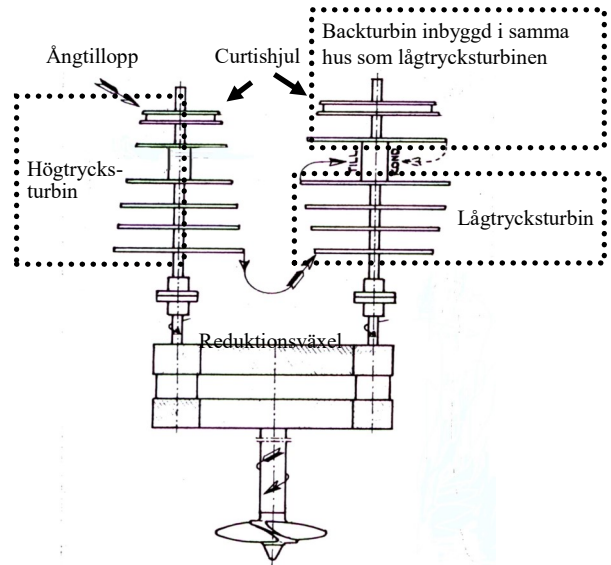


3) **Indikerade** hästkrafter mätes direkt på cylindrarna och är en bruttoeffekt. **Axelhästkrafter** som normalt anges är de utnyttjade "nettohästkrafterna" där alla kraftkrävande funktioner på maskinen är borträknade.

En ångmaskin i sig har i förhållande till **tillförd effekt** (kol/olja) mycket låg verkningsgrad. C:a 12–16%. Men när det gäller kombinationen maskinvikt per hästkraft; hästkraft per ton displacement och maskinstorlek i förhållande till tillgänglig yta och däckshöjd är turbinen oslagbar när det gäller stora fartyg som kräver hög hastighet. När det gäller icke fartkrävande fartyg är bränslemotorer att föredra då deras verkningsgrad ligger närmare 40%.

4) Curtishjul är ett dubbelhjul som fått sitt namn efter amerikanen Curtis och Curtisturbinen.

Nedan hjuluppbyggnaden på BB-turbinen på jagaren Småland, se under "Data" på sida 10.



Noter artilleri

5) 12 cm kanonen riktas normalt från artillericentralen men reservförfarande finns. Pjäsen betjäns av 7 man inklusive personal i am. durken
Det finns tre typer av projektiler som kan användas till Bofors 12 cm skarp patron:

A) Halvpansargranat med tidtändrör för fartygsmål.
B) spränggranat (för bekämpning av flygplan) med alt anslags-, tid- eller zon-tändrör.
C) lysgranat med tid- eller zontändrör.
Granatvikt 24 kg/patronvikt 43 kg/drivladdning 9 kg.
Praktiskt skjutavstånd mot sjömål 16000 m.
Max skottvidd 20500m.

6) 57 mm patronen väger c:a 6 kg varav sprängladdningen 2,5 kg.
Praktisk skottvidd mot luftmål 3-4000 m.
Max skottvidd 14500 m.

7) 40 mm kanonen kan riktas från artillericentral alt riktstativ på bryggan som kan rikta 1-2 pjäser. På kanonen finns två laddare samt höjd- och sidriktare som kan överta riktningen manuellt. Här behövs vid krigsbesättning även ammunitionslangare utanför pjäsen.
Praktiskt skjutavstånd 2-3000 m max skottvidd 12000 m.

8) Lysraketens skottvidd: Min 4000m/max 10000 m
Brintid 65 sekunder.

Sammanställningen gjord av
red. Karl Harry Dahl



Det var dags för utlandsbesök. Köpenhamn där nästan hela svenska kustflottan inträffade. Jag tror vi var 30 enheter allt från jagare, ubåtar, motortorpedbåtar, till minsvepare och trängfartyg, dvs proviantfartyg och sjömätare. Ett trevligt besök med många evenemang.



Patricia och ubåtar på besök i Köpenhamn
Foto: S-E Melin

När det gällde utlandsbesök gällde ju också tullreglerna. Vid återkomst till Sverige fick ju varje person över 18 år att medföra 1 flaska sprit och två flaskor vin. I Kungliga flottan fick ju inte de värnpliktiga inneha alkoholrelaterade drycker med resultatet att befälet tar hand om allt. I handelsflottan skrev vi tullista där var och en fick signera men här i Kungliga flottan var man enklare än så. FC skrev på för alla och tog hand om allt. OK, vi behövde inte betala för inköpen.



Foto S-E Melin

Vi gick därifrån till Karlskrona, lämpligt till örlogsdagarna. I Hanöbukten mötte vi den danska fullriggaren "Georg Stage" (Bild) som var den danska motsvarigheten till våra skonoter "Gladan" och "Falken". Vi hälsade med flaggan, dvs Vi halade ned vår flagga till hälften vilket besvarades med att hon gjorde detsamma. Regeln är att handelsfartyg hälsar på örlogsfartyg som halar ned flaggan först. Inom samma rederi halar yngre skeppare före äldre skeppare. Jag fick en natt hemma i Karlskrona vilket var gott. Tänk att få njuta av mammas goda sill, pappas bestämda frågor och brödernas nyfikenhet sen sist vi möttes.

Hade begärt tillstånd att få fotografera och filma ombord vilket beviljades. Sedermera blev det en film om resten av värnplikten ombord på Orust.

Från Karlskrona gick vi ut östra inloppet förbi Torhamn och Inlängen. Rundade Torhamnsudde och norrut genom Kalmarsund.

Nästa hamn, en onsdag, var Mönsterås. Lång farled in till hamnen. Två man, Sundelius och Morén, blev offren för att simma i torrdräkterna in till hamnen. När vi förtöjt fick vi veta att det var dans ute i skärgården på norra sidan om farleden mitt emot Oknö. Jag föreslog att vi lånar jollen och ror ut dit. Vi frågade FC om vi fick låna jollen. Det var OK. Den som hade vakten fick ta emot simmarna. När vi rodde ut mötte vi så småningom simmarna vid sidan om farleden. När vi passerade så reste de på sig. De promenerade på botten.

Dansen var trevlig och avkopplande, men vi skulle ju tillbaka så det blev inte så mycket mera.

Nästa kväll gick vi till Västervik. Strax norr om Spårö båk Blev det simning igen. Jag och Hasse stod på törn. Det tog sin tid. Vi försökte hinna med en seglare som hade en jolle på släp men jag missade jollen. Vi var framme vid båten rätt sent därför ingen lust att gå i land.

I Stockholms skärgård ligger Stabbo som var skjutskola för luftvärnspjäserna ombord på fartygen. I närheten ligger en farled som heter Långbälingsund en svärpasserad farled när man har hög fart. Mtb kan denna utan och innan och kör med ganska hög fart härigenom.

Sveparna har ju inte den farten men måste vara mycket försiktiga även på strömförhållandena. Mellan här och Stabbo ligger också små speciella sund och just före oss hade Tjurkö och Sturkö gått in och Sturkö smällde upp rätt på land. Ingen skadad ombord.

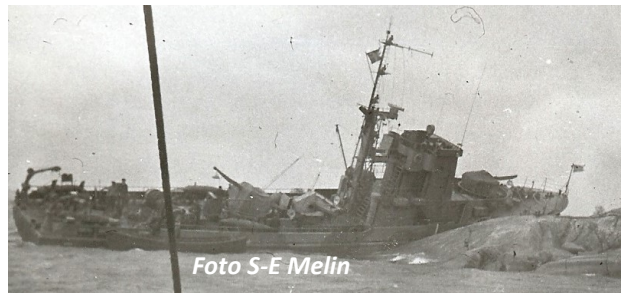


Foto S-E Melin

Både vi och Tjörn blev ditkallade för att försöka dra henne av grundet. Det gick inte. Hon satt fast. Flottans bärgare Belos fick anlitas senare. Orsaken var att båtarna kom utifrån sjön och gick sida vid sida. Tjurkö var navigatorisk ledare för bägge och ju närmare man kom sundet desto mer upptagen blev man med sin egen navigering och manövrering och glömde bort Sturkö. Varför Sturkö inte slog larm är en fråga. De hade Thailändska kadetter ombord men om dessa var vakthavande var ovisst.

HM UBÅT ULVEN



I år är det 75 år sedan ubåten Ulven gick under och sjönk utanför Stora Pölsan. Det var i samband med en övning, den 15 april 1943.

Ulven, tillsammans med de andra ubåtarna i Göteborgsskadern övade, när Ulven seglade på och sprängdes av en tysk mina. Alla 33 ombord omkom. Efter 19 dagar hittades ubåten och hon bärgades med alla ombord 3 månader senare. Flottans män vårdar minnesstenen som finns på Nya Varvets kyrkogård och lägger ner en krans varje nationaldag.

Under många år har FM Gbg arbetat för att få låna en namnbräda på ett fartyg som tillhört Västkusten, eftersom vi hade en plats ledig. Karl-Harry Dahl nämner att han började på 2004 med sina kontakter. Undertecknad fick överta försöken och hade viss framgång tills min kontaktsman på Marinmuseet i Karlskrona plötsligt avled.

I slutet på förra året fick jag åter kontakt med en handläggare. Däremot kunde hon inte finna de namn på den lista, som Tore Nyblom satt ihop.



Namnbrädan för Ulven fanns däremot och vid årets första styrelsemöte accepterade FM Gbg att låna namnbrädan. I samband med ett besök i Karlskrona hämtade jag namnbrädan på Marinmuseet och överlämnade den till Flottans Män i Göteborg den 14 januari.

Något om namnbrädan. På de äldre ubåtarna fanns namnet på båda sidor av bogen. På Sjöhistoriska muséet i Stockholm finns en metallplåt med Ulvens namn. Plåten är deformerad och man ser att den har utsatts för stora krafter, minexplosionen och sammanstötningen med botten. Den plåten är överlämnad till Sjöhistoriska 1944 från örlogssvarvet i Gbg.



Förmodligen användes den andra bogens bokstäver för att monteras på "vår namnbräda". Namnbrädan är av fernissad teak med mässingsbokstäver som bildar namnet Ulven.

"Vår namnbräda" har suttit ombord i **ubåtsdepåfartyget Patricia**. (Se artikel nedan) I samband med Patricias skrotning överfördes namnbrädan till samlingarna vid Ostkustens Örlogsbas och därefter till Marinmuseet i Karlskrona. Hans Fredriksson kommer ihåg att ubåtarnas namnbrädor satt på skotten mellan officersförläggningen och gunrummet.

Jan Eric Knutas

SVENSKA LLOYD och PATRICIA



Jan Eric Knutas fortsätter här och berättar om Ubåtsdepåfartygets, HMS Patricia, historia.

Ångfartygs AB Svenska Lloyd bildades 1868 i Göteborg. Året därpå fick rederiet sitt första fartyg, S/S Sverige, ett nybygge från Keillers i Göteborg. Detta fartyg förläste redan samma år och bolaget upplöstes. Ett nytt bolag med namnet Förnyade Ångfartygs AB Svenska Lloyd bildades. Och redan 1873 startades linjetrafik mellan Norge och England. Svenska Lloyds lastfartyg fick tidigt sitt linjenät huvudsakligen på kontinenten, England och Medelhavet. Detta linjenät behöll rederiet ända till slutet. Vid sidan om lastfartygen har Lloyd också drivit några mindre tankfartyg för transport av vin. Dessutom har bolaget under kortare perioder haft ett antal oljetankers.

1916 köpte Lloyd upp Ångfartygs AB Thule i Göteborg, som från starten 1870 inriktats på passagerartrafik till England. Thule såg möjligheten att skeppa emigranterna den första etappen från Sverige till England. Atlantångarna till USA utgick från England. Med uppköpet av Thule blev Lloyd helt dominerande på passagerartrafiken mellan Sverige och Storbritannien. Lloyd ändrade också sitt skorstensmärke till Thulebolagets medan man behöll rederiflaggan med malteserkorset.

Vid mitten av 60-talet beställde Lloyd nya moderna passagerarfärjor för sin Englandstrafik. Det började bli dags att ersätta trotjänarna Suecia och Britannia som gått över Nordsjön sedan 1929. Beställningen av färjor ledde till ett samarbete med engelska Ellerman-Wilson Line samt Stockholms Rederi AB Svea. Gemensamt bildade man England-Sverige Linjen, ESL. Detta samarbete blev dock inte långvarigt och snart stod åter Lloyd ensam för Englandstrafiken. En position man behöll fram till mitten av 1960-talet när Tor Line startade sin färjetrafik till England med moderna färjor. I slutet av 60-talet startades en linje mellan Southampton och Bilbao. Tillsammans med Svenska Amerika Linjen under namnet Hoverlloyd startade man också en linje över engelska kanalen med snabba svävarer. 1972 hade Broströms blivit majoritetsägare i Svenska Lloyd samtidigt som Lloyds verksamhet drogs med stora förluster. En omstrukturering av bolaget var nödvändig. Den sista Engelskfärjan togs ur trafik för försäljning 1977 och samma år försvann också namnet Svenska Lloyd som rederirörelse.



Kvarvarande fartyg fördes över till Broström och fick dess skorstensmärke. Tor Line gick segrande ur kampen om Eng-landstrafiken. Tor Line blev sedan uppköpt av DFDS som drev passagerartrafiken fram till 2006, då den lades ner och en sjöfartsepok gick i graven

Patricia (2) byggdes 1926 i Tyneside på varvet Swan, Hunter & Wigham Richardson för Byron Steamship Co, där hon fick namnet *Patris II*. Två år senare fördes hon över till National Steam Nav Co i Grekland. Den huvudsakliga rutten var Marseille-Genua-Pireus-Alexandria-Cypern-Beirut. Hon såldes 1935 till Svenska Lloyd och fick namnet *Patricia* (2). Efter ombyggnad på Eriksberg sattes hon in i sommartrafiken mellan Göteborg och England.

***I samband med krigsutbrottet blev hon upplagd.
Svenska staten förhyrde henne 1940 och utrustade henne
som hjälpkryssare.***

Den 4 mars 1940 lämnade HMS *Patricia* Göteborg. Ombord fanns 36 mans besättning och 450 man som skulle hämta "Italienjagarna".

Patricias rutt gick igenom den så kallade Skage-rackspärren. I mulet väder kom Färöarna i sikte och fartyget fortsatte långt västerut. Via Lissabon och Barcelona kom *Patricia* den 19 mars till La Spezia i Italien.

Efter en vecka fick svenskarna överta de italienska ja-garna. Den 14 april 1940 var jagarna *Romulus* och *Remus*, *Puke* och *Psilander* färdiga att lämna La Spezia. *Patricias* last tillbaka bestod av sprängämnen, torpeder och artillerigranater. Resan började med missöden och väntan. I Lissabon anlände även svenska tankfartyget *Castor* lastad med bunker för farty-gen och svenska flottan.

Avdelningschefen, kommandörkapten Torsten Hagman, hade fått fri lejd från Storbritannien och Tyskland. Hans order var att i konvoj, via Cobh på Irland, gå långt väster om Storbritan-nien. Sedan skulle fartygen till Norge innan de kom hem till Göteborg.

Till Cobh kom *Patricia* och jagarna den 2 juni. Efter två veck-or kom 118 civila passagerare. 48 av dem var kvinnor och barn, två av dem bara några månader gamla. Det var svenskar som arbetat i engelska företag. Det var unga kvinnor som varit au pair eller servitriser och andra som varit strandsatta och skulle hem bland dem några missionärer från Kongo. Ett antal skeppsbrutna sjömän från fartygen *Sveaborg*, *Frisell*, *Emma* och *Foxen* ingick också.

Konvojen med jagarna och *Patricia* lämnade Cobh den 16 juni.

Konvojen kom morgonen den 19 juni till Färöarna, som var ockuperade av britterna. Söder om Hestur fick fartygen färöisk lots och blev anvisade plats i den långa och djupa Skálafjørður på Eysturoy. Nästa morgon, den 20 juni, låg tre stora brittiska jagare vid fjordmynningen och innanför fanns åtta bestyckade trålare. En motorbåt med brittiske eskaderchefen, anlände till Hagman ombord på *Puke* och begärde kapitulation enligt de order han fått dagen innan. Fartygen skulle bordas och föras till England. Varje motstånd skulle slås ner. Radion plomberades så att kommunikation till Sverige inte kunde upprätthållas. Brittisk militär bevakade att besättningarna från tre av jagarna fördes över till *Patricia*.

Utöver personliga tillhörigheter tog de med sig flaggor, befälstecken, kojor, filter, gasmasker livvästar, proviant, kikare och pistoler. Det var omkring 350 man som fick stuva in sig i alla möj-liga utrymmen ombord i *Patricia*. Det blev trångt ombord och maten ransonerades. Från *Remus* flyt-tades manskapet över till tankern *Castor* som ank-rat utanför Tórshavn. Hon hade kommit samma dag efter att fransmän fört henne till Casablanca.

Följande dag, den 21 juni, kom den brit-tiske kommandören Crowther ombord på *Patricia* och meddelade att *Patricia* och *Castor* snarast borde lämna Färöarna. De två fartygen avgick och väl ute på internationellt vatten kunde avdelnings-chefen Hagman över radio underätta Sverige om det inträffade. Livlig telegramtrafik utväxlades mellan regeringarna i Stockholm och London. På kvällen blev *Patricia* beordrad av chefen för flot-tan att återvända till Färöarna och återkräva jagar-na.

Två dagar senare, den 25 juni, fick avdel-ningschefen Hagman beskedet att beslaget av ja-garna upphävts och radiotrafik var tillåten. *Patri-cia* fick order om att gå till Kirkwall på Orkneyö-arna för att hämta jagarna. *Castor* stannade vid Färöarna och nu var de 619 personer ombord på *Patricia*. Provianten började ta slut.

Patricia gick med de sex livbåtarna ut-svängda och fick minlots vid Orkneyöarna dit hon kom den 1 juli. I den stora bukten, flottbasen Scapa Flow, låg jagarna. De var ganska förstörda och hade plundrats på alla lösa inventarier och verktyg. Om det bland svenskarna funnits sympa-tier för britterna hade deras agerande vänts emot dem.

Det var ett stort arbete att under några dygn göra rent och återställa jagarna för hemfärd. Ett engelskt förrådsfartyg kom en natt med efterläng-tad proviant, fruset kött, smör och ägg. Britterna ersatte senare skadorna på jagarna.

De svenska fartygen lämnade Orkneyöarna den 5 juli. Först gick de för att möta *Castor* öster om Färöarna sedan mot Norge. Vädret var gott. Vrakspillror från andra fartyg och minor sågs un-der resan. Inte långt från norska kusten fällde brit-tiska flygplan bomber nära konvojen, men utan att träffa. Tyska flygplan observerade fartygen, som gick in till Kristiansand i det tyskockuperade Norge. Under en dag låg *Patricia* på redde, tills Hagman fått tillstånd att fortsätta. Efter fyra må-naders resa lade *Patricia* den 10 juli till på sin vanliga plats vid Stigbergskajen i Göteborg. Innan passagerarna lämnade fartyget sjöng de "Du gamla, Du fria".

Forts. nästa sida

DAMKLUBBEN BOJEN

VAD HAR HÄNT?



Tre trallande jubilarer

Dagny, Lola och Anna-Greta.

Vi firade många jubilarer vid höstfesten i november. Tre av dessa hade under 2017 fyllt 90 år:

Dagny Borg, Lola Johannesson och Anna-Greta Martell.

Piggare och gladare 90-åringar får man leta efter. Alla tre har många Bojen-år bakom sig och har varit aktiva i Bojens sångkör. Och naturligtvis underhöll de med spontan skönsång. Lola bjöd dessutom på sitt paradnummer:

Blå visa – Nu blommar isopen i långa rader.

(Text och musik Ingela Strandberg, 1944)

Med känsla och inlevelse tar Lola tonartshöjningen i refrängen:

”Och mina drömmar är så blå som himmelen

Och allt jag tänker på kan ingen nå

Och än går blodet runt å än så lever jag

Jag finns just här å nu en sommardag”

Publiken jublar.

Tack ni glada tjejer. Ni förgyller våra Bojenaftnar.

*Anita Hogmalm**Sekreterare*

VAD HÄNDER?

Ur vårprogrammet

ONSDAGEN DEN 28 MARS, KL 18.30

Vad sägs om en klädbytarafteon? Ta med hatten, kjolen eller koftan som du inte använder längre och byt till dig något som passar i färg och form.

Det kommer att bli en riktigt kul kväll.

Ta även med vinst till lotteriet. Förtäringen kostar 70 kr.

Anmäl dig senast den 22 mars till klubbmästariet.

ONSDAGEN DEN 25 APRIL, KL 18.30

Dags för VÅRSUPÉN. Vi hyllar våren och äter en god supé. Pris 150 kr

Din anmälan vill vi ha senast den 18 april. Ta med vinst till lotteriet!

OBS! ta gärna med en väninna till våra trevliga klubbafnarnar.

HMS Patricia

Forts från föregående sida

Därefter byggdes *Patricia* om på Eriksberg till ubåtsmoderfartyg för total 9 ubåtsbesättningar. Efter lång tjänst, de sista åren som stillaliggande i Sjödal Hårsfjärden, blev hon 1971 ut rangerad. ”Pia” ersattes då av HMS Älvsborg. Redan samma år såldes hon till Allan Nilsson AB i Ystad för skrotning men såldes vidare till Skrot & avfallsprodukter i Göteborg. 1972 såldes hon vidare till AB Järnsida Göteborg, och omdöptes till S/S GELE.

Beroende på låga priser på skrotmetall blev hon bogserad till Santander i Spanien, där hon slutligen högg upp 1973.

Patricia skrotades samtidigt som Svenska Lloyds utförsbacke accelererade.

Patricia är anledningen till att författaren föddes i Malmö. Vid tiden för min födelse var min far mönstrad i *HMS Patricia* och hon fanns i Stockholmstrakten. Därav beslutet att min mor åkte till hennes föräldrar i Malmö inför nedkomsten.

Jan Eric Knutas



VAD HÄNDER?

Torsdag 26 april

Klubbafton kl. 18'00 med föredrag av Olle Melin

Ämne: Nio dagar på Gåsefjärden

U 137 en dieseldriven sovjetisk ubåt av Whiskey – klass som på kvällen den 27 oktober 1981 kl 2000 gick på grund på Torhamnaskär vid inloppet till Gåsefjärden i militärt skyddsområde utanför Karlskrona i Blekinge. Inom två dygn hade nyheten om den grundstötta ubåten nått hela hela världen. Bland det mest anmärkningsvärda förutom grundstötningen var att man med stor sannolikhet hade kärnvapen ombord.

Olle Melin medlem i Flottans Män, född och uppvuxen i Karlskrona. Numera pensionerad f d Övlt vid Kustartilleriet (KA 2), Karlskrona och har även varit personalchef vid Boverket. För många medlemmar är han känd som artikelförfattare och chefredaktör för tidningen Flottans Män, artikelförfattare för tidningen Bas Blekinge och andra tidskrifter.

Föredragshållare i olika ämnen guide och musiker. Som officer vid KA 2 var Olle Melin på plats vid Gåsefjärden under hela incidenten som ledare och beslutsfattare. Han har därmed stora kunskaper om vad som hände vid Gåsefjärden.



Anmälan till ovanstående:

Lista i Marinstugan eller per telefon till

Klubbmästare **Carlaxel Benholm**

070-569 34 37

E-post: ingela.benholm@telia.com

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

ÖVRIGT

Fredag 06 april: Mässafton

Söndag 13 maj: MARINSTUGANS DAG

20--22 maj: FM Riksråsmöte Stockholm-Tallinn och åter Mera i FM rikstidning.

Bussresa planeras för FM Väst Göteborg-Stockholm tor. Se vidare på sida 2 och 16.

Tisdag 29 maj: Veterandagen (FömedC)

Onsdag 31 maj: Marinstugans Grillafton

Onsdag 06 juni: Nationaldagen/Ceremoni

Söndagsöppet kl. 10'00-13'00

April: 8, 15, 22 och 29

Maj: 6 och 27

Juni: 3, 10 och 17

Onsdagsöppet kl. 10'00-13'00

April: 4, 11 och 18

Maj: 2, 9, 16, 23 och 30

Juni: 13



FÖDELSEDAGAR VI GRATULERAR



Foto: Hans Hermansson

Apr 03-

01 0432 Claes Svensson Västra Frölunda 85 år

01 9211 Lennart Juhlin Torslanda 80 år

03 1304 Sture Larsson Lerum 75 år

06 0004 Sture Magnusson Hisings Backa 70 år

10 1724 Bengt Jarvid Hovås 65 år

11 0726 Leif Sandén Skärhamn 75 år

17 1732 Britt-Marie Karlsson Västra Frölunda 75 år

18 0633 Bengt Granung Västra Frölunda 80 år

20 9597 Gunnar Utbult Öckerö 85 år

23 1716 Jan Lindqvist Västra Frölunda 70 år

24 1215 Bror Gunnar Björnelid Göteborg 95 år

24 1618 Håkan Rosell Göteborg 75år

28 1512 Håkan Cronholm Göteborg 60 år

28 0302 June Lamminheimo Bojen 75 år

Maj 03-

8 9824 Åke Hellman Hisings Kärra 90 år

10 1101 Silva Andersson Bojen 75 år

14 8682 Stefan Larzen Lindome 65 år

18 0339 Torbjörn Nilsson Lindome 70 år

20 8404 Lars-Åke Johansson Västra Frölunda 75 år

21 1516 Jan-Åke Lindetedt Göteborg 75 år

30 9206 Inge Davidsson Öjersjö 65 år

30 0359 Lars Landström Lindome 75 år

30 8301 Elly Jarlemo Bojen 90 år

Jun 03-

06 0621 Bill Johansson Lindome 75 år

14 9203 Kjell Åsberg Västra Frölunda 70 år

26 1610 Jerker Furuskog Västra Frölunda 40 år

27 1407 Bo Olofsson Göteborg 70 år

30 9706 Ingemar Henningsson Göteborg 75 år

30 1522 Lars Nydén Askim 75 år



VI HÅLSAR NYA MEDLEMMAR VÄLKOMNA



1801 Göran Sjödel

Mölndal

1802 Hans Östnell

Stavanger, Norge

1803 Claes Grill

Göteborg

1804 Sven-Gösta Swärd

Uddevalla

1805 Bo Zachrisson

Hönö

1806 Gösta Gustafsson

Torslanda

1807 Magne Andréasson

Göteborg

Väst kustens Ubåtsklubb
NORDKAPAREN

Nordkaparens årsmöte ägde rum den 8:e mars kl. 1700 i Marinstugan vi fick höra ett föredrag om A 26 (nya ubåtar) av Sverker Lindholm från SAAB Kockums AB. Efter mötet och föredraget var det sedvanlig torsdagmat - årtor och pannkakor.

I "periskopet" ser vi en resa till Marinmuseet i Hamburg med övernattnig i slutet av denna månad.

Ubåtsklubben Nordkaparen kommer att delta i ISA (International Submariners Association) som genom-

förs i Polen (Gdansk) i 20-24 maj. Tyvärr samma tid som FM Riksårsmöte i Tallinn.

Ubåtsklubben är också sammanhållande för projektering av ISA i Sverige under 2020 som kommer att vara förlagt till Karlskrona med konferenser, utflykter och gemensam middag. Det brukar vara runt 300 deltagare från runt 24 länder. Detta innebär ett stort jobb att få ihop varför vi samarbetar med övriga ubåtsklubbar.

Det kommer att genomföras en större ceremoni för Ulvens 75 årsminne den 15 april med stöd av HMS Belos. Vid ceremonin kommer kransnedläggning att ske på förlisningsplatsen.

Janeric Mårtensson

Årsmöte för Flottans Män i Göteborg

Lördagen den 10 mars ägde årsmötet rum i Marinstugan där kaffe/te och viss förtäring inledde dagen samt visning av från Sjöfartsmuseet inlånade två praktpjäser Jagaren Göteborg och ett vackert komplett nakterhus.

I marinstugan hade samlats cirka 45 medlemmar samt de särskilt inbjudna från damklubben Bojen: ordföranden Ulla Lignell och sekreteraren Anita Hogmalm.

10.00 påbörjades mötet som öppnades av ordförande Lars-Erik Uhlegård. Sex glas ljöd och vår standert hisades av P-O Eriksson och parentation hölls av vår kaplan, Bert Löverdal, över de 17 medlemmar som lämnat oss under det gångna året samt en som gick bort redan 2016 utan att det var känt vid föra årsmötet. Kjell Åsberg släckte ett ljus för var och en av de bortgångna efter hand som kaplanen läste deras namn och därefter slogs åtta plus åtta glas av L-E Wennersten.

Till mötesordförande valdes den drivne f.d. ordföranden Lars-Erik Wennersten och som mötessekreterare Kjell Åsberg. Förhandlingarna följde utdelad dagordning. Verksamhetsberättelsen för jubileumsåret 2017 föredrogs av mötesordföranden, liksom den ekonomiska årsredovisningen och kommenterades av Uhlegård

och kassören Leif Lindenhag. Styrelsen beviljades ansvarsfrihet av årsmötet och årsavgiften för 2019 beslöts vara oförändrad, 300 kronor.

Lars-Erik Uhlegård omvaldes som ordförande på ett år. Följande omvaldes på två år: Jan Eric Knutas, Lars Janevik, Leif Andersson, Carlsaxel Benholm och Kjell Åsberg. Följande kvarstår till 2019 Hans Fredriksson, Sture Magnusson, Anders Andersson och Leif Lindenhag. Tore Nyblom lämnar styrelsen med Bernt Gustavsson som ersättare (nyval två år), Lars Peder Josefsson ställde sin plats till förfogande (hade ett år kvar) och ersätts av Jan-Åke Lindstedt (nyval och fyllnadsval ett år).

Därefter återlämnades ordförandeklubban till omvalde Lars-Erik Uhlegård som tackade för förtroendet. Så följde utdelning av veterantecken och avtackningar för de som lämnade styrelsearbetet och övriga avgående funktionärer, kaplanen och mötesordföranden samt gästerna från damklubben Bojen. Ordföranden höll en kort orientering om kommande årsmöten med kallelse redan i Pejlingar nr 4 eller på annat sätt före jul.

Årsmötet avslutades med att standerten nedhalades. Därefter avhölls ett konstituerande styrelsemöte.

L-E Uhlegård



Parentation av vår kaplan och ljussläckning för 18 män.
Fotograf: L-E Wennersten



L-E Wennersten återlämnar klubban till omvalde L-E U
Fotograf J E Knutas