

PEJLINGAR

Ön Vinga 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 1-2015



FLOTTANS MÄN
KAMRATFÖRENING
FÖR ALLA SOM
TJÄNSTGÖR ELLER
TJÄNSTGJORT I
MARINEN CIVILT
ELLER MILITÄRT.

OM DU INTE
ÄR MEDLEM,
TA KONTAKT.
VI ORDNRAR DET.



FLOTTANS MÄN
GÖTEBORG
Örlogsvägen 6
426 71 V.a Frölunda

Tel. 031 29 07 23
www.flottansman.se

E-post:
'flottansmangoteborg
@telia.com

*HMS Najaden har
lämnat Halmstad
för Norge.
Läs på sidan 16*



ORDFÖRANDEN HAR ORDET

I detta nummer bl.a..

AKT' SLAG

Redaktörens spalt finns på
Sidan 17

Mineringar i Kungsbackafjorden
Jan Eric Knutas. sidan 4

Flottans pråm VENERN ex.
ONEGA Lars Wallin. Sidan 6

Kapten Westrups dagbok.
Avslutning. Sidan 8

Torpedvapnet, sidan 9-12

Olle berättar:
HMS BRÄNNAREN
Sidan 14

Morfar berättar:
En u-båtshistoria. Sidan 15

HMS NAJADEN.
Museiskeppet som lämnade
Halmstad för Norge. Sidan 16

Rapport från Maritiman
Sidan 17

Meddelande från Ubåtsklubben
Sidan 18

Medlemssidorna 18-19



Ett årsskifte har ägt rum och vi är nu inne i 2015. Trots ett oftast gråmulet väder går vi mot ljusare och varma tider. Huruvida det ljusnar för sjöstridskrafterna och övriga marina enheter är väl mera osäkert. 2014 har inneburit att jag lärt mig massor om Flottans Män, våra rutiner, verksamhet och traditioner samt lärt känna de medlemmarna som visat sig i marinstugan..

Nu heter vår tidskrift **Pejlingar** beroende på att patent- och registreringsverket ansåg att förväxling kunde föreligga med en annan tidskrift som ges ut av Sveriges mjölkbönder. Inte troligt, men nu är ändringen fastlagd och det kan ju passa då vi avser pejla mer än en sak per nummer. Tidskriften har en delvis ny layout, vi får väl höra vad Ni tycker.

På tidningens första sida ser Ni HMS Najaden i full segelskrud. Hon hade ju en bra ålderdom i Halmstad hos Föreningen Najadens vänner, Flottans Män och f.d. skeppsgossar m.fl. och borde fått fortsätta som Halmstads klenod, men icke så.

Najaden är som bekant såld till Norge, närmare bestämt till Seilskuteforeningen i Fredriksstad.

Jag tror inte Halmstad kommun begrep vilken pärla dom förfogade över och inte heller satte man något värde på de frivilliga insatser som gjorts av eldsjälur inom stödjande föreningar.

När nu inte Najaden fick vara kvar i Sverige och Halmstad kan vi bara hoppas att man har vett och ekonomi att ta till vara detta unika fartyg i Fredrikstad. Grattis Norge!

Mer om Najaden i en artikel längre fram i tidningen.

I Göteborg kommer det att bli intressanta händelser under året. Den 21 juni beräknas Volvo Ocean Race 2014-2015, efter genomförd jordkringssegling, nå slutmålet i Göteborg och den 27 juni genomförs en s.k. hamntävling (In-Port Race) med deltagande båtar där möjligheterna att följa racet från kajerna, Maritiman, S/S Marieholm och andra platser mitt i stan kommer att vara goda.

Vårt årsmöte äger i år rum den 21 mars i marinstugan. Slut upp så många som möjligt. Start med kaffe och tilltugg klockan 0900. Årsmötet börjar 1000 och avslutas cirka 1300. Lämna in motioner om sådant som Ni skulle vilja att årsmötet tar ställning till. Motionerna ska vara styrelsen tillhanda senast fredagen den 6 mars. E-postade motioner samma dag 1200 och postade motioner ska sändas iväg senast torsdagen den 5 mars för att säkert ha nått Marinstugan den 6 mars.

Under 2015 kommer riksårsmötet för Flottans Män att äga rum i Västervik den 22-24 maj. Denna händelse kommer säkert att ges erforderligt utrymme i nästa nummer av rikstidningen Flottans Män.

Lars-Erik Uhlegård

Läs även P:S! på sida 19

PEJLINGAR

N:r 1 mars 2015 1:a ÅRGÅNGEN SOM POSTTIDNING EFTER NAMNÄNDRING 2015

PEJLINGAR startade som ett medlemsblad med namnet **PEJLING** 1978. Detta är nr. 117 sedan starten

Utgivare / Ägare Kamratföreningen FLOTTANS MÄN. Lokalföreningen i Göteborg.

Ansvarig utgivare Lars-Erik Uhlegård / 0723-97 21 86. e-post se Flottans Män framsidan

Redaktör Karl Harry Dahl / 031-91 32 42 / 0706- 91 32 42 / harry.dahl@telia.com

Distribution FM-medlemmar och "Bojor". Vissa militära instanser.

Manusadress Flottans Män, adress se framsidan / e-post till redaktör.

Sista manusdag nr. 2 26 maj.

Planerade utgivning vecka 25

Sandstens Tryckeri AB Västra Frölunda

LEDARE

Nytt år med nya utmaningar och möjligheter. Men även nya eller upptrappade hot och måhända ökade risker för konfrontation även i vårt när-område. Terrorn har visat sitt brutala tryne på flera platser och på nya sätt. Den har utöver i de stora konflikthärdarna Ukraina, Mellanöstern, Afrika, Afghanistan och Pakistan nyligen visat sig på ett uppseendeväckande sätt i både Paris och Köpenhamn.

Den ukrainsk-ryska konflikten blir allt blodigare och visar på en maktfullkomlig rysk ledning med president Putin och utrikesminister Lavrov i spetsen. Det är tydligt, att man från rysk sida är beredd att driva igenom sin politik och säkerställa kontroll av sitt gamla väl inmutade närområde oavsett vad det internationella samfundet anser. Goda försök att få till stånd en vapenvila görs men möjligheterna verkar små och separatisterna har fått blodad tand av det ohämmade ryska stödet. Stödet kanaliseras till rysktalande minoriteter i angränsande områden med avsikt att styra i närområdet. Att ljuga och använda välkänd sovjetisk vilseledningsteknik ingår alltid. De baltiska staterna vore i Ukrainas "kläder" utan Nato.

Det pågår, som bekant, helt oacceptabla terrorhandlingar i Syrien och Irak genom den så kallade Islamiska Staten (IS) som terroriserar med sällan skådad brutalitet. Övergripen och brottsligheten har här nått historiska nivåer. Trots detta faktum dras ungdomar från hela världen (även från Sverige) till området och de flesta av de vilseledda själarna strider för IS. IS begår regelmässigt illdåd av en omfattning och brutalitet som varken står Stalin eller Hitler efter. De slår säkert Saddam Hussein och Muammar Gaddafi med hästlängder. I Nigeria, Sydsudan, Somalia och Mali (där den senaste svenska internationella insatsen pågår) samt i många andra områden på jorden pågår konflikter som i ofta har hundratals års olösta religiösa eller etniska orsaker.

Vid den nyligen genomförda försvarskonferensen i Sälen talades det om vägval och såväl försvarsministern som överbefälhavaren pekade på behovet av ökade personella och materiella resurser. Något konkret rörande marina stridskrafter, annat än att en femte ubåt lär få vänta på sig och att ubåtsjaktresurserna inte är vad de borde vara, hördes inte. Ubåtsjaktpassade helikoptrar ligger fortfarande långt fram i tiden. Trenden med den allt för låga numerären av kvalificerade örlogsfartyg tycks hålla i sig trots att det över hela världen i övrigt byggs moderna örlogsfartyg till ett antal som inte setts på länge. Det vid konferensen beskrivna samarbetet med Finland förefaller dock vara väl genomtänkt och kan nog ses som en ljuspunkt.

Politiskt oberoende

Vi vet nu att det var främmande undervattensverksamhet i Stockholms skärgård i höstas. Även om man officiellt inte vill ange nation så är det knappast någon hemlighet att det var enheter tillhörande "Tzar Vladimir" som hälsade på.

Vad kan vi då vänta oss i vårt närområde framöver?

Omöjligt att förutse, men att vi skulle få en helt konfliktfri utveckling ens i närområdet är inte troligt. Ryssarna är inriktade på att återta sin stormaktsroll men inte gärna till priset av öppet krig. De ekonomiska aspekterna väger tyngre idag än de gjort tidigare i historien. Ryssarna jobbar på enligt beprövad tysk 30-talsmodell med hot, löften och lögn, ett steg tillbaka där motståndet är starkt och två steg fram där man inte möter fast motstånd och har stöd av en "femte kolonn". Så åstadkommer man ett "anschluss" å la Krim utan att omvärlden reagerar på ett tillräckligt kraftfullt sätt.

Hur ska då Sverige göra för att kunna leva upp till nu gällande solidaritetsformulering "att Sverige inte kommer att förhålla sig passivt om ett annat EU-land eller nordiskt land angrips"? Hur bör vi förbereda oss för att undvika att Sverige angrips militärt? Detta och lite annat kommer jag att ta upp i nästa nummer av Pejlingar.

Lars-Erik Uhlegård

KAMRATFÖRENINGENS TACK

Ett stort tack riktas till medlemmen Gunnar Kaudern som överlämnat inte mindre än sju oljemålningar av dennes framlidne fader Gösta Kaudern (även han mångårig medlem och erkänd marinmålare). Tavlorna kommer efter hand att ges lämpliga platser i Marinstugan.

Ett stort tack riktas även till medlemmen Milton Odling som överlät ett mycket välbevarat hörnskåp i mahogny från Jagaren Göteborgs gunrum till föreningen. Skåpet tillvaratogs av Miltons fader i samband med jagarens skrotning i början av 60-talet. Skåpet kommer att ges en passande placering i Marinstugan. Ytterligare ett par marina föremål lämnades över av Milton till FM Göteborg (kompass från HM pansarbåt Niord samt en ankarlanterna av okänd tillhörighet).

Ett stort tack till alla medlemmar som lämnat extra bidrag till Vår tidskrift Pejlingar (ingen nämnd och ingen glömd).

Ett stort tack riktas till alla ur Bojen och Flottans Män som osjälvskt medverkat till trevliga klubbafnär, söndags- och onsdagsöppet samt Marinstugans dag 2014 med mera. Utan Er medverkan och Era insatser skulle verksamheten inte fungera. Än en gång ett stort tack.

Styrelsen

MINERINGAR I KUNGSBACKAFJORDEN

Bakgrund

Under lång tid har trakterna runt fjorden varit säte för skeppsvarv, redare och seglation. Sveriges största fartyg, tankern Nanny, hade Kungsbacka som hemmahamn, där Onstadrederierna hade sitt huvudkontor.

Kungsbackafjorden lämpar sig väl för basering av sjöstridskrafter med uppgifter i Kattegatt. Längst in är det nära till både europaväg och järnväg. Nog så viktigt om man har onda avsikter att invadera och få möjlighet att expandera ut från ett brohuvud.

Den brittiska flottan började under slutet av 1700-talet ägna ett stort intresse för förhållandena i Östersjön och Östersjöns utlopp. Förlusten av de nordamerikanska kolonierna gjorde att nya områden, framförallt Baltikum, blev intressanta för att tillgodose behovet av skeppstimmer och tjära. Samtidigt växte Ryssland i område och styrka.

Det var den framväxande ryska flottan och den fortfarande starka danska flottan som var föremål för de brittiska intressena. I samband med Napoleonkrigen fanns den brittiska flottan frekvent i våra farvatten. År 1801 bombarderades den danska flottan i Köpenhamn. År 1807 fick kvarvarande delar av danska flottan utlämnas till britterna. Vid Vinga Sand låg år 1809 en stor brittisk flottstyrka med trupptransportfartyg beredd att ingripa på svensk sida i kriget mot Ryssland. Åren 1810-1812 fanns en stor brittisk sjöstyrka under den isfria perioden vid Hanö i Blekinge. Amiralen de Saumarez låg slutligen med *HMS Victory* och en sjöstyrka ankrad vid Vinga Sand, 1812, för att skydda brittisk handel.

HMS Victory, var tidigare Lord Nelsons flaggskepp i slaget vid Trafalgar. Vanguard's grund nordväst om Tistlarna är uppkallat efter en grundstött brittisk örlogsmän. Britternas intresse för Östersjön fortsatte under Krimkriget 1853-1856, när en kombinerad brittisk-fransk sjöstyrka attackerade ryska befästningar, bl.a. på Åland. Under 1800-talet skulle Nya Älvsborg försvara vår flottas basering i Göteborg.

Efter unionsupplösningen byggdes Oscar II:s fort till försvar av Göteborg med modernt artilleri och fasta sjömineringar. Före första världskrigets utbrott, 1914, planerades det mycket för ett eventuellt framtida krig. Den brittiske marinministern Winston Churchill och hans förste sjölord, amiral Sir John Fisher var båda intresserade av att anfälla Tyskland bakom en framtida västfront. Flera olika planer gjordes upp, bl.a. en operation mot Kungsbackafjorden och en operation mot Schleswig-Holstein. Båda operationerna syftade till att skaffa basområden för framskjutna baseringar med jagare och ubåtar. Den senare operationen var tänkt att genomföras 1915 och skulle inledas med att Östersjöutloppen säkrades. Inga av dessa planer kom till utförande, men brittiska ubåtar gick in i Östersjön i oktober 1914 och fanns kvar där till 1918.

Mellankrigsperioden

Under mellankrigsperioden planerade Sverige för två krigsfall; ett försvar mot ett sovjetiskt anfall och ett försvar mot anfall från en västmakt. Tysklands upprustning och vår egen upprustning efter försvarsbeslutet 1936 gjorde att krigsplanläggningen fick arbetas om. Vi hade antagit att de två starka militärmakterna, Tyskland och Sovjetunionen, skulle balansera varandra. Molotov-Ribbentroppakten, mellan Sovjetunionen och Tyskland i augusti 1939 ändrade radikalt på förutsättningarna för vår krigsplanläggning. Under hela beredskapstiden fick den sedan omarbetas och anpassas till det militärpolitiska läget.

Före den 1 september 1939 fanns ingen utarbetad krigsplanläggning för försvaret av Västkusten. Vi räknade inte med anfall västerifrån. Först efter krigsutbrottet vidtogs vissa förberedelser. Den 18 - 23 september 1939 hade försvarsstaben en planlägningsvecka i Göteborgsområdet. Befäl ur alla försvarsgrenarna rekognoscerade för ett försvar mot en angripare, som landsteg med avsikt att ta staden och hamnarna i området. Två bataljoner ur I1 planerades för insättande på Onsalahalvön. Den 23 februari 1940 ställdes 400 000 kr till förfogande för byggande av befästningar vid Kungsbackafjorden. Några arbeten hann inte utföras före den 9 april.

Den motståndare som närmast pekades ut var England, inte Tyskland. Resultatet av planläggningen kom väl till pass när en tysk transportflotta på väg till Norge, den 10 april 1940, sökte skydd mot engelska ubåtar omedelbart söder om Kungsbackafjorden. Man befarade en tysk landstigning på Onsalahalvön för att därifrån landsvägen söka ta Göteborg

Invasionen av Danmark och Norge

I slutet av mars 1940 hade den svenska marinattachén i Berlin fått en del uppgifter, som pekade på en tysk invasion av Danmark och Norge. syftet med en invasion var att täppa till Östersjöutloppen och anlägga baser för en tysk offensiv sjö- och flygkrigföring mot England. I början av april kompletterades uppgifterna med att det förekom omfattande ilastningar av trupp och krigsmaterial i de tyska hamnarna. ÖB begärde den 6 april att få förstärka försvaret av Skåne och Västkusten, men regeringen sa nej. Vårt försvar bestod endast av landstormsförband, svaga sjöstridskrafter, något kustartilleri och något flyg.

Den 8 april lades de brittiska mineringarna ut i Norge. Den 9 april begärde ÖB mobilisering av stridskrafterna på Västkusten och Skåne. Det beviljades genom personliga inkallelser och benämndes krigsorganisering av förband. Allt för att inte störa tyskarna. Två områden ansågs närmast hotade: Värmland och Kungsbackaområdet. Till Kungsbackafjorden sändes ett förstärkt kompani ur I 15 tillsammans med ett batteri ur A 2. För flottans del medförde det inträffade en hektisk

verksamhet inom Väst kustens Marindistrikt (MDV). Tyskarnas avsikter var inte fullständigt kända och det gällde att kunna möte ett eventuellt anfall.

Den 8 april orienterades våra fartyg till sjöss och ineliggande fartyg beordrades klargöra för gång. Kl. 12:40 rapporterades den tyska transportflottan på nordgående i Kattegatt. Rörligt kustartilleri ställdes till C MDV (Chefen för Väst kustens Marindistrikt) förfogande, Älvsborgs fästning fullbemannades och lätta batterier anlades i Marstrandsfjorden.

Marinchefen gav i uppdrag att utse fartyg för att förbereda spärrning av bl.a. hamnarna i Varberg och Halmstad. Den 11 april gavs order om att förhålla dessa fartyg till sina beredskapsplatser och förbereda för omedelbar sänkning i hamninloppen och hamnarna stängdes. Dagen efter ändrades ordern till att hamnarna i fortsättningen skulle vara stängda under natten.

Från den 12 april släcktes fyrarna och radiofyrarna på Väst kust. Några fyrar tändes igen efter framställan från tyskarna.

C MDV fick också den 9 april uppgift från ÖB att "Utlägg i den utsträckning tillgången medger planlagda mineringar i svenskt territorialvatten vid Lysekil, i Hakefjorden (Marstrand), inom Göteborgs marins försvarsområde samt i Kungsbackafjorden." Mineringarna lades ut den 12-15 april.

Mineringen nr. 906 i Kungsbackafjorden

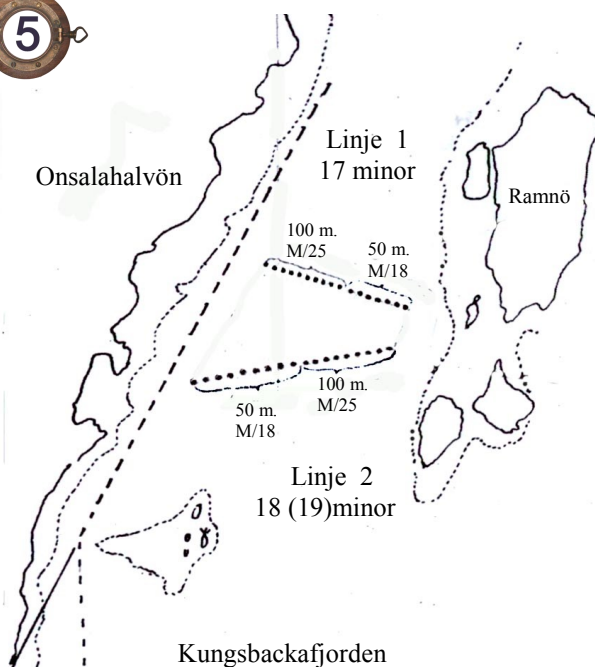
Mineringens syfte var att spärra inloppet till Kungsbackafjorden. Den 11 september 1939 fick divisionschefen för 5 Jagardivisionen i uppdrag att planlägga en minering i Kungsbackafjorden.

Jagaren *Wachtmeister* rekognoserade platsen för mineringen och fann att bottendjupet var för litet för minor typ M/14 och M/18 vilka enligt planen skulle användas. Mineringsområdet medgav heller inte tillräckligt manöverutrymme för jagaren.

Mineringsplanen omarbetades och på grund av bottendjupets variationer planerades minor typ M/25 och M/18 för två minlinjer med sammanlagt 44 minor med tre meters mindjup. Vid minlastningen kunde *Wachtmeister* inte lasta tillräckligt antal minor. Minlinjerna kortades av och kom att innehålla 35 minor (16 M/18 och 19 M/25). Efter omarbetning och fastställande av mineringsplanen utlades mineringen av jagaren *Wachtmeister* den 12 och 13 april 1940.

Den första minlinjen lades ut den 12 april kl. 13:48 och innehöll 7 M/18 och 10 M/25 minor. Mindjupet var inställt till 3 meter och minavståndet var 46 meter. Farten vid minfällningen var 10 knop. Under minfällningen var vädet lugnt med svag sydsydvästlig vind, ringa sjöhävning och god sikt.

Den andra minlinjen lades ut påföljande dag, den 13 april kl. 09:40 och innehöll 9 M/18 och 10 M/25 minor. Den en sista minan som fälldes, en M/25, blev en ytliggare, som bärgades. Mindjupet var inställt till 3 m. och minavståndet var 56 m. Fällningsfarten var 10 knop. Vinden hade under natten vänt till nordnordväst och ökat något i styrka och sjöhävningen var något grövre. God sikt.



Mineringarna på västkusten offentliggjordes den 18 april i underrättelser för sjöfarande med texten: "För underlättnad av den svenska neutralitetsvakten utlägges minor vid rikets västra kust inom svenskt inre territorialvatten mellan latituderna 57° 15' (Ringhals) och 58° 25' (Sotenäset)". Texten fortsatte med upplysningar om att fartyg avdelats för minvarning och minlotsning.

Mineringarna sveptes an minsveporna *Styrbjörn* och *Starkodder* i början av oktober 1940. Då bottenbeskaffenhetsen utgjordes av sand och lera, samt att djupförhållandena var gynnsamma, kunde samtliga minor bärgas.

Hemtagningarna gick till så att *Styrbjörn* och *Starkodder* och en fiskebåt med trålvajer ankrade på behörigt avstånd från minlinjen.

Två jollar sjösattes och roddes ut till mineringarna. En jolle på varsin sida om minlinjen. Jollarna förenades av en smacker vajer och så rodde man sakta utefter minlinjen. När det blev napp förenade sig jollarna. En schackel kopplades runt vajern och så kunde man snara minan.

Den jolle som hade fria ändan av vajern rodde fram till fiskebåten, där jollens vajer kopplades till trålvajern. Fiskebåten släppte ut trålvajern, så att man kom på behörigt avstånd och sedan bogserades minan med tillhörande ankare in på grunt vatten. Där flöt minan upp till ytan.

Jollen rodde fram och skyddskåporna skruvades på över hornen. Minan schacklades loss från minankaret och minan med minankaret hivades med fiskebåtens bom över i en pråm.



Jan Eric Knutas

Från 1941 användes marina hinderanordningar istället för egna mineringar. Dessa bestod av vajrar och stockar spända över fjordens mynning för att förhindra ett inlöpande. Sådana lades under maj 1941 ut i Ellös-fjorden, Brofjorden, Stigfjorden, Kungsbackafjorden och i Göteborgs södra skärgård.

Forts. och avslutning i nästa nummer

FLOTTANS PRÅM "VENERN" EX "ONEGA"

I förra numret började vår medlem örlogskapten Lars Wallin berätta om inköpet av ett flytande ammunitionsförråd. När, vid "fartygsdöden" på 60-talet alla fartyg avväpnades började förråden digna under alla torpeder, minor och sjunkbomber som fördes iland. Vid en bedömning befarades att en stor del av Göteborg skulle utplånas vid en "olycka". Det bestämdes att ett tillfälligt flytande förråd skulle upprättas under tiden som nya fasta förråd byggdes. Förra numret slutade med att pråmen ONEGA dockats på Lindholmens varv för inspektion.

Efter en vecka på Lindholmens Varv kunde vår pråm, nu nymålad och fin, bogseras till örlogsvarvet, där hon förtöjdes vid vad vi då kallade minkajen, mitt för minförråden. När hon förtöjts och man fick möjlighet till att överblicka hela hamnområdet, insåg man plötsligt hur stor "Onega" var. Hon var verkligen dominerande. Det var många som kom och tittade, och en del undrade nog vad minsektionen nu hade hittat på.

Någon tid därefter erhöles faktura på utförda arbeten vid Lindholmen, och det blev möjligt att slutligt fastställa priset för "Onega", det begärda priset minus kostnaderna för utförda reparationer. Redovisning sändes till säljaren för hans godkännande, samtidigt som jag efterhörde hur och när han önskade att betalningen skulle ske.

Så började en idog period för torped- och minsektionens personal. Praktiskt taget hela ombyggnaden och inredningen av lastrummen planerades kunna genomföras med minsektionens egen personal. Entreprenörer skulle anlitas endast för avfuktningen av lastrummen och för el-installationerna. När ombyggnaden blev färdig skulle alla lastrummen ha fått ett mellandäck täckande en belastning av 1 ton per kvm.

Lucköppningarna skulle täckas med ett plåtdäck vari fanns öppningar på cirka 2 x 3 meter för lastningen. Motsvarande öppning fanns naturligtvis även i mellandäcket. Öppningarna kunde tillslutas vattentätt med luckor som bultades fast nerifrån. Som nedgångar till lastrummen ordnades kappar bestående av s.k. sprängkistor, som beställts utan botten, och som svetsades fast i däcket ovanför lastrumsskottens fasta stegar. Sprängkistorna hade godkända lås för förvaring av explosiva varor det var därför billigare än att tillverka godkända lås på annat sätt.

Under backdäcket placerades ett dieseldrivnet elverk avsett som reserv om strömförsörjningen senare skulle haverera. Rör för elkablar monterades längs däcket enligt bestämmelser för ammunitionsförråd. Arbetena ägde rum under vintern och en bra bit in på vårkanten, samtidigt som sektionens båda förvaltare var idogt sysselsatta med planeringen av, med vilken ammunition pråmen skulle lastas. För Militärbefälhavaren var det viktigt att den ammunition som krävdes vid eventuell mobilisering ej togs ombord i pråmen utan fanns tillgänglig vid baser och förråd. Bara nyöversedd

eller nästan nyöversedd ammunition skulle tas ombord. Dessa inskränkningar hade till följd en omfattande omplacering av ammunition samtidigt som lastningen i vårt flytande förråd pågick.

Kontant betalning planeras

Någon vecka före jul kom den säljarens godkännande av det slutliga priset på pråmen. Samtidigt framförde han sina önskemål om när och hur betalningen skulle ske. Han skulle fira jul hos goda vänner här i Göteborg. Det skulle därför vara praktiskt om örlogskaptenen Wallin iklädd uniform (han hade bara sett mig civilklädd tidigare) ville äta middag med honom på restaurang "Commers" vid Lilla Torget klockan 1800 dagen före julafton. Det vore då lägligt att örlogskaptenen medförde betalningen beräknad i valuta alltså 360.000 svenska kronor.

Det där med kontantbetalning visade sig inte vara så lätt att ordna. Här var det fråga om ett i örlogsvarvets räkenskaper mycket stort belopp, så stort att det vanligen endast markerades med siffror i debet- och kreditkolumner i bokföringen. Kassachefen blev naturligtvis bekymrad. Det var inte så vanligt att lämna ut kontanter i den här storleksordningen till någon enskild och hade definitivt aldrig ägt rum till en sektionsschef på örlogsvarvet och som dessutom förväntades gå på krogen med pengarna. Han fann det nödvändigt att rådgöra med sin chef, som efter det jag kallats att redogöra för det hela, slutligen tog ställning för att pengarna skulle ställas till mitt förfogande. Men problemen var inte slut med detta. Vilken eller vilka banker kunde med kort varsel lämna ut så här mycket pengar i kontanter? Vår kassachef fick verkligen göra skäl för sitt goda rykte, att fixa till det när det krävdes. Dagen innan det avtalade mötet på restaurang "Commers" kunde jag kvittera ut pengarna buntade i sju bandade högar med noteringar angivande innehållet i varje bunt på bandet.

Affärsslut på krogen

Jag kände naturligt nog viss tveksamhet inför att åka spårvagn till det avtalade mötet med så mycket pengar på mig, varför jag anhöll om att få disponera tjänstebil för resan från bostaden i Långedrag till Lilla Torget. Detta beviljades.

Det var ju mörkt ute och det var inte mycket ljusare inne i restaurangen, som så här inför julen satsat på stämningsfull belysning med levande ljus på alla borden. Mitt inträde i lokalen uppmärksammades emellertid av en herre vid ett av fönsterborden. Han reste sig och kom emot mig och jag kände igen honom som säljaren av "Onega". Han hälsade hjärtligt och presenterade sitt sällskap vid bordet, en kompanjon. Vi satte oss, och strax serverades välkomstdrinkar med tilltugg, som sedan följdes av en stor måltid med allt som hör till i juletid. Maten och dryckerna var goda och intressanta samtalsämnen bidrog till den goda stämningen vid vårt bord.

Vår värd hade tydligen fått smak för fartygsaffärer för han förhörde sig noga om vilka örlogsfartyg, speciellt då torpedbåtar, som kunde tänkas bli till salu i en nära framtid. Diskussionerna inom landet om nedskärningar i vår flottas fartygsbestånd följdes tydligen med stort intresse i vårt grannland i öster och jag fick intrycket att han kanske hade intresserade köpare av just torpedbåtar ibland sina affärskontakter. Jag förklarade för honom att jag inte hade något som helst inflytande över utförsäljning av flottans fartyg och att uppdraget att inköpa deras "Onega", var en helt unik händelse i flottan, för en person i min position. Jag anmodades att framföra deras intresse till min uppdragsgivare.

När den goda måltiden färdignjutits och kaffet med tillbehör kommit på bordet, blev äntligen den egentliga anledningen till mitt krogbesök aktuell. Det var väl inte utan att man i sitt stilla sinne funderade över om man, efter allt vad man stoppat in och hållt i sig, kunde räkna till sju, vilket var det antal sedelbuntar, som nu skulle överlämnas.

Allt avlöpte som väl var utan problem. Sedelbuntarna överlämnade, noteringarna om innehållet på respektive band kontrollerades hastigt och det kvitto som jag bifogade, kvitterades utan kommentarer. Efter ytterligare någon halvtimme av angenäm samvaro, fann jag det lämpligt att tacka för en angenäm kväll i deras sällskap och vi skildes åt under som det brukar sägas ömsesidiga artighetsbetygelser.

ONEGA blir VENERN

Nu var pråmen "Onega" vår på riktigt. Det befanns ganska snart att pråmens namn var olämpligt varför hon döptes om och utan ceremonier fick namnet "VENERN" målat på sin rundade akter.

Ammunitionslastning.

Fram på värmanten kunde ombyggnadsarbetena avslutas och den omfattande transportkarusellen starta. Med tanke på trim och stabilitet måste en stuvningsplan upprättas. Pråmen hade en styrlastighet på en dryg halvmetre och den måste bringas ned till ungefär noll innan minaggregaten på sin hjul kunde tas ombord. Lastningen började därför med att stuva lastpallar med fyra sjunkbomber på varje i bottenplanet i lastrum ett, till dess att pråmen låg horisontellt. Därefter gällde principen att sjunkbomber och torpedstridspetsar skull lastas in i bottenplanet i lastrum två och tre. Mellandäcken i dessa skulle reserveras för minaggregat. I lastrum fyra reserverades särskild plats för sprängmateriel och övriga ammunitionseffekter.

Under några intensiva veckor lastade vi pråmen.. En inhyrd mobilkran svarade för själva lastningen och jag själv övervakade lastningen och agerade luckebas. Lastbilar med minor eller sjunkbombpallar kom i en jämn ström, och oplanerade störningar inträffade ytterst sällan.

VENERN på plats

Samtidigt pågick arbetet med att utvalja och iordningställa en förtöjningsplats för pråmen.

Det blev en vik vid en av Bornöarna i Gullmarsfjordens innersta del. Platsen syntes ha många fördelar. Bland annat kunde den personal, som hade tillsynen över det närbelägna förrådet i Gullmars Örlogsdepå, också tilldelas uppgiften att ha uppsikt även på "Venern". Tillsynspersonalen måste naturligtvis ha tillgång till båt och det kunde utan svårighet lösas vid depån. För vinterbruk inhyrdes eller köptes en så kallad hydrokopter, som kunde utnyttjas när isarna vare sig bar eller brast.

En vacker dag på försommaren var "Venern" fullastad, innehållet i tillåtna förråd anpassat till det nya läget, och Nya Varvets ammunitionsförråd tömda. En av Röda Bolagets bogserbåtar drog iväg med "Venern" till sin nya förtöjningsplats. Där blev hon liggande med sin dyrbara last fram till slutet av sjuttioalet, då ett nytt bergförråd på västkusten blev klart.

Fortsättningen och slutet för VENERN

Pråmen bogserades till det nya förrådet och tömdes på sitt innehåll och drogs sedan iväg till vår östra kust, där problem liknande dem på Nya Varvet hade uppstått. Där kom hon att utnyttjas till några år in på åttioalet för att 1985 säljas till skrotning vid Lindav Shipcutting AB, verksamt vid Öresundsvarvet i Landskrona. Så slutade historien om flottans stora pråm "Venern".



SAXAT UR "VÅR FLOTTA 1931"

Kan någon verkligen tro, att framtiden skall medföra en bestående världsfred så länge enskilda människor tvista och klasskamp ständigt pågår? Varken individer eller klasser eller nationer lära bli fria från misstänksamhet, avund och hat.

Men när världsfreden icke kan vinnas, så är och förblir en stark flotta ett livsvillkor för Sveriges nationella tillvaro.

Sverige har – trots depressionen – god råd att bygga örlogsfartyg, ty upp till 90 % av kostnaderna för de-samma gå till våra kroppsarbetare och för övrigt utbetalar svenska folket årligen mer än 500 millioner för lyxvaror: Vin, sprit, öl, tobak, kaffe, te, sydfukter och silkesvaror m.m.

Generallöjtnant H. Wrangel

UR KAPTEN WESTRUPS DAGBOK FRÅN S/S VERA

Hör kommer den fjärde och avslutande delen av kapten Westrups dagbok. Förra numret slutade med att de anlöpte Emden* den 27/7 med malmラスト och ligger nu och väntar på att få lossa.

*Rättelse: I förra numret står felaktigt "Bremen"

28/7

Det var en stjärnklar, stilla och vacker natt och flygarna använde sig också av den. I ungefär tre timmar varade flyglarmet. Det sköts bra. Då det inte sköts här hos oss kunde man borta vid horisonten se flammorna från elden där. Det var nog het i Bremen.

29/7

Vi ligger nu och väntar på order att få börja lossa. Det blir väl i morgon hoppa vi. Det är ganska kyligt och ruskigt om dagarna. I dag har det varit ett förfärligt regnande, men det har lättat och klarat i kväll.

Vi hade ett tre timmars flyglarm i natt. Mycket vila blir det inte om nätterna. Jag lägger mig ett par timmar på soffan. vid halv 12-tiden kommer larmet och flygarna och jag går upp och försöker se var de är. Man kan tydligt höra surret från motorerna. Det är lite spännande, när de är rakt över oss. Under tiden dånar kanoner och kulsprutor. Nedfallande skärvor och splitter slår i däck. För det mesta fortsätter flygarna bort mot Wilhelmshaven och Bremen. Då och då kommer de tillbaka och gör en lov över staden. Vid tretiden är larmet över och då klär man av sig och går till kojs.

30/7

Vi hade ett verkligt blixtpbesök i natt. Kl. halv tolv, som vanligt skrek "Hesa Fredrik". Två minuter senare dök en flygmaskin ner mot hamnen. På låg höjd släppte den sina bomber.

Det blev ett väldigt brak, så steg den igen och försvann bort någonstans. en kom så överraskande att luftvärnsartilleriet inte kom igång förrän maskinen var på väg bort. Mindre än tio minuter efter larmet låg hamnen fullkomligt tyst och i djupaste mörker igen.

"Faran över" gick redan vid halv tvåtiden. En stor kanalläktare blev träffad. Bomben gick rakt igenom den. Inga människor blev skadade. spärrballongerna var inte uppe. Det var väl det som gjorde att han kunde komma så lågt.

I eftermiddags förhalade vi till lossningskajen och ligger nu under de stora kranarna. Vi skall lossa i natt så länge engelsmännen tillåter.

31/7

I natt var inga engelsmän här, men det var likväl den oroligaste natt, jag haft här. Kl. halv ett kom styrman och varskodde att det var "luftfara".

Alla ljus på kranar och ombord släcktes och arbetarna gick iland till skyddsrummen. Här vid denna kaj fanns också plats för besättningarna på båtarna. De här stora kranarna är just mål för engelsmännens bomber. Därför gick vi också iland för att säkra ett skyddsrum. I djupt ogenomträngligt mörker famlade vi oss fram under järnvägs-vagnar, över spår, malmhögar och gropar till en hög som visade sig vara vad vi sökte.

När vi väntat ungefär en halvtimme utanför, varskodda förmanen att faran var över. Ljusen tändes, arbetet fortsattes och alla gick ombord igen. Efter ytterligare en kvart släcktes åter alla ljus och arbetarna skyndade sig till skyddsrummen.

Det var åter flygfara och åter snubblade och kröp vi i mörkret över kajen och bangården till jordkulan. En halvtimmes väntan och så kom det åter ljus i de avskärmade lanternorna, arbetarna gick tillbaka och återupptog arbetet. Jag gick också ombord, lade mig på soffan och sade till att jag inte vill bli väckt

förrän "Fredrik" ropade. Natten gick dock utan både larm och engelsmän och vi saknade ingendera.

Vi blev loss i eftermiddags och är nu på väg nerför floden till Borkum, där vi får ankra över natten. Regnigt, ruskigt och blåsig, så har det varit en längre tid nu. Hopas det blir vackert, när jag kommer hem. Här i Tyskland har man fått mer regn än man önskar och i Sverige förtorkar allt.

2/8

I går morse kl. fem lättade vi igen och rullade och slingrade fram till Nordenham, där vi var förtöjda till kl. åtta på kvällen.

Farvattnen på kusten voro denna gång ganska rena. Det har länge blåst nordlig vind som drivit vrakgods och lik iland. Vi hade en ung och trevlig "begleiofficer" denna gång, en f.d. styrman i Hamburg-Amerikalinjen. Mulet då och då och små regnbyar.

Nordenham är en liten grön och ganska vacker plats. Ingen mer än jag får gå iland "eftersom tyskt sjöfolk blir trakasserat på detta sätt i Sverige". I dag är det soligt, klart och varmt. Vi hade en lugn natt utan flyglarm men i natt kommer säkert engelsmännen

Vi skall lossa i Sundsvall har jag fått veta i dag.

3/8

Det var relativt lugnt här i natt. Alarm hade vi och nog sköts, bombarderades och knallades det värre runt omkring oss. Här i Nordenham fälldes inga bomber eller sköts och flygarna passerade förbi ganska fort. Här ligger två danska fartyg, Mette och Gudrun, som låg i Bergen samtidigt med Vera. Av kaptenerna hörde jag att Astrid gått på en mina i Stors Belt. Jag var mycket tillsammans med kaptenen där ombord en gång i Baltimore och träffade honom med Astrid sedan också i Bergen.

TORPEDVAPNET

I förra numret hade jag på sidan 16 två små notiser från 1899 om att stångtorpeder skulle utgå och att undervisning och övning upphöra. Vad var en stångtorped? Vem var den farligast för, anfallaren eller fienden? Här och i kommande nummer lite om torpedvapnet och dess båtar.

Torped var från begynnelsen namnet på det vi i dag kallar **mina**, m.a.o en sprängkropp under vattnet. Det nu vanliga namnet **mina** tillkom på 1860-70 talet. Paradoxalt nog kallades de första torpederna "**självgående minor**" innan de fick det namn de har idag. De första torpedbåtarna kallades **Stångtorpedbåtar** eller **stångminbåtar**. Jag citerar ur "**Undervisning för MANSKAPET i FLOTTAN**" från 1887:

"**Stångminbåtar**, förande s.k. stångminor bestå dels av härför särskildt bygda båtar dels och av mindre ångslupar, tillfälligt apterade för detta ändamål"

Minan var m. a. o placerad i ändan på en stång som skulle köras in i sidan på fiendebåten. Se bild nedan.

Våra första stångminbåtar byggdes på 1870-talet men redan 1899 var samtliga omgrupperade till "bevakningsbåtar." Se *vidstående tabell*.

År 1877 byggdes torpedfartyget "**RAN**" på 638 ton med en 300 hkr ångmaskin och tre lokomotivpannor. Farten blev 13 knop. Bestyckningen var en 38,1 cm. undervattenstorped, en räfflad 12,2 cm. framladdningskanon samt fyra fyrrpipiga 25 mm. Kulsprutor. Ombord kunde finnas max 12 torpeder.

1882 ändrades **RAN** till att användas som chefsfartyg och 1883 ändrades namnet till "**DROTT**" och blev en välkänd kungajakt, främst på Väst-kusten på grund av Oscar II många besök i Marstrand. 12,2 cm. kanonen byttes ut mot fyra 45 mm kanoner personligt inköpta av Oscar II. Dessa användes som salutkanoner.

DROTT utrangerades 1923.

En del av ovanstående uppgifter ang. **DROTT** är hämtade ur Karl-Erik Westerlunds bok "SVENSKA ÖRLOGSFARTYG 1855-1905 där mer finns att hämta för intresserade.

Ran ersattes 1883 av "**RAN II**" före detta postångaren "**POLHEM**" som byggdes 1858 och utrangerades först 1918.

Mellan 1882 och 1908 byggdes 23 st. 2:a klass (30-60 ton) torpedbåtar. Rolf, Seid, Galdr, Narf, Nörve, Bygve, Bylgia, Agne, Agda samt N:o 79, 81, 83 och 85 omklassades till vedettbåtar och den sista i tjänst N:o 85 utrangerades 1929.

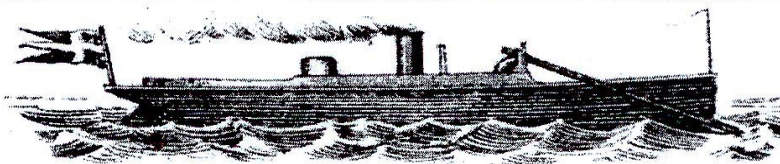
De kvarvarande N:o 5-15 tilldelades kustartilleriet och var i tjänst hela 2:a världskriget. Samtliga sistnämnda hade ett displacement på c:a 60 ton, och en längd på 32,4 m.

De var utrustade med en fast stävtorpedtub, en rörlig d:o samt en 37 mm snabbskjutande kanon. De sista n:o 11 och 14 utrangerades inte förrän 1954. De hade då beteckningen J31 och J34 och tillhörde Kustartilleriförsvaret i Blekinge.

Mellan 1884 och 1910 byggdes ett stort antal 1:klass torpedbåtar vilket innebar ett displacement på mer än 60 ton. Samtliga omklassades till vedettbåtar och blev med några få undantag våra första minsvepare.

Tabell 1 STÅNGMINBÅTAR (STÅNGTORPEDBÅTAR)

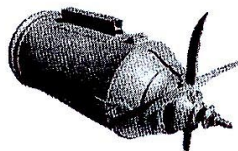
Namn Levererad-utrangerad Byggnadsplats	Depl. Ton. Längd	Hästkrafter Antal prop. Fart i knop Besättning	Bestyckning	Anm 1: Angiven fart gäller vid maskindrift Anm 2: i = ind.hästkrafter Nedan: övriga uppgifter; anm.
SPRING Senare Minbåt nr 1 1873 - 1893 E	5,3 16,9	66 i 1	12 6	Hette i en mellanperiod även Glimt och 101
SKRIK Senare Minbåt nr 2 1878 - 1886 ÖVS	12 13,4	24 i 2	7 6	Från 1889 arbetsbåt med namnet "Skeppsholmen" Påseglad och sänkt av S/S Linnea 1895
Minbåt n:o 3 1879 - 1923 S-GBV	21,4 16,8	2x40 i 2	9,5 6	Från 1887 "Stångminbåt N:o 143" Från 1899 "Bevakningsbåt B1" Tilldelad Karlskrona fästning; Från 1910 vedettbåt "V N:o 1" Senare "Vb1"
Minbåt n:o 4 1879 - 1921 S-GV	21,4 16,8	2x40 i 2	9,5 6	Från 1887 "Stångminbåt N:o 145" Från 1899 "Bevakningsbåt B2" Tilldelad Karlskrona fästning; Från 1910 vedettbåt "V N:o 2" Senare "Vb 2"
Minbåt n:o 5 1880 - 1928 S-GV	21,4 16,8	2x40 i 2	9,5 6	1-tiopipig 12mm Ksp; 4- Stångminor (Stånglängd 7 m.) Från 1887 "Stångminbåt N:o 147" Från 1899 "Bevakningsbåt B 3" Tilldelad Karlskrona fästning Från 1910 vedettbåt "V N:o 3" Senare "Vb3"
Minbåt n:o 6 1880 - 1930 S-GV	21,4 16,8	2x40 i 2	9,5 6	Från 1887 "Stångminbåt N:o 149" Från 1899 "Bevakningsbåt B 4" Tilldelad Vaxholms fästning Från 1910 vedettbåt "V N:o 4" Senare "Vb4"
Minbåt n:o 7 1880 - 1923 S-GV	21,4 16,8	2x40 i 2	9,5 6	Från 1887 "Stångminbåt n:o 151" Från 1899 "Bevakningsbåt B5" Vaxholm) Från 1910 vedettbåt "V N:o 5" Senare "Vb 5" Prov med vattenjetdrift. Ingen succe, ombyggd till prop.drift.



Stångtorpedbåt

Bilden tagen ur:

"**UNDERVISNING
för MANSKAPET
vid FLOTTAN**" 1886



Till vänsterr: Stångtorped.

Bestod av en laddning, som fördes fram på en 6 a 7 m lång stång framför den anfallande stångtorpedbåten.

TORPEDENS HISTORIA I KORTHET

- 1866 Österrikaren Whithead ansåg sin uppfinning torpeden färdigutvecklad
- 1868 Österrikiska regeringen inköpte patentet.
- 1876 -Sveriges första torpedbärande "minfartyg" **Ran** kölsträcktes vid Bergsunds Mekaniska Verkstad.
-De första 25 inköpta torpederna anlände till Sverige. Data: 38 cm. torped M/76. En propeller, 19 knop och 400 m. distans..
- 1877 **Ran** levereras
- 1880 Inköp av ytterligare torpeder. Data: 38 cm. Två propellrar, 22 knop och 400 m. distans
- 1888 Inköp av torpeder från konkurrerande Schwarzkopf
- 1891 Inbördeskrig i Chile. En pansarbåt sänks i Port Calderas hamn av en torpedträff midskepps. Båda torpedbåtarna undkom.
- 1893 -Citat uttryckt ur ett större sammanhang
"Torpeden tycktes hafva tillryggalagt sitt utvecklingsstadium och vara i begrepp att inträda i de verkliga vapnens led och man bör antaga, att den skulle ingå som faktor i ett kommande krig"

-Försök med trådstyrning av kustförsvarstorpeder i Amerika, England och Frankrike. Vid försöket i Frankrike hade torpeden 2000 m. kabel. Kabeln var en specialtillverkad två-ledare och matades med 1150 volt likström med återledning i vattnet.
- 1894 Inbördeskrig i Brasilien. En "rebell"-pansarbåt till ankars sänks av en torpedträff i förskeppet. Torpedbåten undkom.
- 1902 45 cm. torpeden börjar användas i Sverige.
- 1904 Kriget Japan-Kina, Plats: Port Arthur.
Två mörkeranfall av torpedbåtar sänkte eller oskadliggjorde ett pansarfartyg, en kryssare samt ytterligare tre båtar inne i hamnen.
En torpedbåt av 16 anfallande förlorad samt tio till femton man dödade.
- 1905 Svenska flottan får sin första torpedbärande ubåt *Hajen*, byggd vid Örlogsvarvet i Stockholm
- 1906 Enligt en ekonomisk kalkyl kostade en inköpt torped med transport 10 000 kronor medan kostnaden för en inhemsk tillverkad skulle stanna vid 7 500 kronor.



- 1906 Efter en kalkyl där bygg- och verkstadskostnader ställdes mot tillverkningsbehovet befanns egentillverkning lönsam.
- 1910 Egen licenstillverkning av Whiteheads torpeder börjar i Karlskrona.
- 1927 Jagarna Ehrensköld och Nordenskjöld levereras och var först i Sverige med 53 cm. torpeder.
- Första världskriget:
- 1914- Tidskriften "VÅR FLOTTA" återger i numren
1918 maj-december en översättning av amerikanska amiralen Sims *"När Tyskland var nära att vinna"* Underrubrik: *Undervattenbåtskrigets historia*
Här var torpedvapnet nära att svälta ut England.
- Anda Världskriget
- 1939- Tyskland/Italien sänkte 2919 allierade och ne-
1945 utrala fartyg med ubåttorpeder och ubåtsutlagda minor under åren 1939-1945. Därav var 94 torpederade svenska handelsfartyg varvid 1840 personer omkom. (Om exakta antalet finns även andra uppgifter) Svenska handelsfartyg sänktes även av andra nationers torpeder. Ryska (6), engelska (3) och japansk (1) samt av övervattensfartyg och minor.
(Källor: Bokserien "HITLERS UBÅTSKRIG" samt Terje Fredhs serie som idag omfattar 45 utgåvor.)
- Vid krigets slut var slagskeppens och kanonduellernas era förbi, flygplan, med hangarfartygen som bas, och torpedbärande ubåtar har makten på världshaven.
- 1945
- Ubåtar med interkontinentala robotar.
- Nutid Strid ubåt mot ubåt och ny teknik gör att vi får räkna med torpedvapnet under överskådlig tid..

Ovanstående är hämtat ur
SVENSKA ÖRLOGSFARTYG under 300 år 2011.
Jag ber om överseende om det finns uppgifter som undgått mig eller tillkommit senare.

Karl Harry



Vissa data för 53 cm torped.
Längd: 7,5 m. **Vikt:** 1600 kg.
Distans 6-7000 m. **Fart** 40 knop.
Framdrivning. 9-cylindrig
ångdriven W-maskin. 400 hkr.
Bränsle: Jagare: sprit; Ub: fotogen.
Utskjutning: Ub: tryckluft.
Jagare: krutladdning / alt. tryckluft

35 TORPEDBÅTAR BYGGDA 1884 -1910

Samtliga här nämnda båtar hade ångdrift. Hugin –Gere hade en compoundmaskin alla övriga en tripplexpansionsmaskin. Eftersom bestyckningen ibland ändrades är det angivet vilket är uppgiften gäller. Alla blev när de föll för åldersstrecket omklassade till vedettbåtar varav de från och med V-nr 20 användes som minsvepare. Samtliga av dessa utrustades med röjsvep och söksvep.

De fyra första byggdes åren 1884-1887. **Hugin** i England 1884, **Munin**, **Freke** och **Gere** på Bergsunds varv i Stockholm 1887. Depl. 65 –67 ton. Längd 34,5 m. Maskin 620 hkr och en fart på 18,5 knop. Bestyckningen var 1907 två 38 cm. stävtorpedtuber ovan vattenlinjen och en tvåpipig 25 mm kulspruta. Besättning 10 man. Efter 1915 2:a klass torpedbåtar och 1915 omklassade till vedettbåtar med nummer V15 - V18. De utrangerades 1923.

1894 kom **Gondul** och **Gudur** byggda i Karlskrona med byggnummer 265 och 266. Depl. 86 ton Längd 38,6 m. Bestyckning en 38 cm stävtub och en d:o rörlig däckstub samt 2 kulsprutor. Från 1918 ,V21 resp. V22. Bestyckning 1907 en 37 mm akan. Utrangerade 1926

Komet på 92 ton och med 39 m längd byggdes 1896 i Tyskland. 1056 hkr och 23 knop. Bestyckningen 1901 var: En 38 cm stävtub och en d:o rörlig däckstub samt två snabbskjutande 37 mm kanoner. Besättning 18 man. Vedettbåt /minsvepare som V20, 1920. Utrang. 1926. Den fick många efterföljare.

Av de här uppräknade är det bara **Mira** som avvek i bestyckningen med två rörliga däckstuber. I den följande uppräknningen finns: Byggår / Byggplats / V-nr./ Utrangerad./Bestyckning som minsvepare . Alla blev minsvepare 1921 Maskinstyrkan varierar mellan 1200 och 1388 hkr.

Blixt	1898/ K268/ V27/ 1947/ 1-38TT, 1-37 mm akan
Meteor	1898/ K269/ V28/ 1947/ 1-38TT, 1-37 mm akan
Stjerna	1899/ K270/ V29/ 1937/ 1-38TT, 1-37 mm akan
Orkan	1900/ K273/ V29/ 1947/ 1-37 mm akan, 1-ksp
Bris	1900/ K272/ V30/ 1937/ 1-37 mm akan, 1-ksp
Vind	1900/ K271/ V31/ 1937/ 1-37 mm akan, 1-ksp
Virgo	1902/ K276/ V32/ 1941/ 1-37 mm akan, 1-ksp
Mira	1902/ K277/ V33/ 1943/ -37 mm akan, 1-ksp
Orion	1903/ S-B/ V34/ 1947/ 1-38TT, 1-37 mm akan, 1-ksp
Sirius	1903/ S-B/ V35/ 1942/ 1-38TT, 1-37 mm akan, 1-ksp
Kapella	1904/ G-L/ V36/ 1937/ 1-38TT, 1-37 mm akan, 1-ksp

Plejad byggdes 1905 i Frankrike. Deplacementet var 100 ton och längden 38 m. Tripplexpansionsmaskinen gav 2000 hästkrafter och farten överskred 26 knop. Bestyckningen 1907 var en 45,7 cm rörlig däckstub, en d:o stävtub och två 37 mm snabbskjutande kanoner. Besättning 18 man. Som vedettbåt 1926 fick Plejad som beväpning en 38 cm torpedtub 1 -37 mm kanon och en kulspruta.

Efter ombyggnad. rustades aldrig **Plejad** och utrangerades 1930,

Plejad fick 16 efterföljare med följande data:

Depl. 119 ton; Längd 39 m; **Castor** och **Pollux** hade mer än 2200 hkr och gjorde 26 resp. 27 knop, de övriga mellan 17- och 21 000 hkr. med en fart runt 25 knop. Alla hade tripplexpansionsmaskiner.

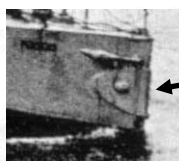
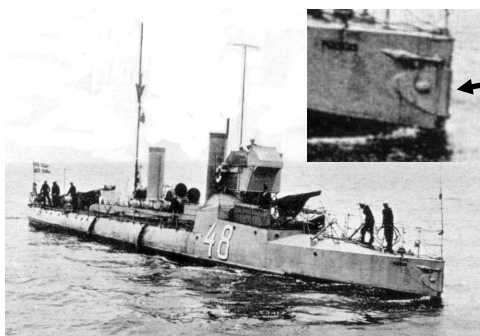
Bestyckningen 1928 var en stävtorpedtub, en däckstub och två snabbskjutande 37 mm kanoner. Efter 1929 när samtliga omklassades till vedettbåtar/ minsvepare har jag hittat olika uppgifter om bestyckningen varför jag avstår här, men en uppgift är överensstämmande med **Orion - Kapella** i föregående tabell. Angående besättning har jag sett två uppgifter, 18 resp. 25 man, varav den senare hämtad ur Westerlunds bok Svenska Örlogsfartyg 1855-1905 är troligast.

Castor	1909/ K280/ V51/ 1940
Pollux	1909/ K281/ V52 /1940
Iris	1909/ G-G/ V39 /1947
Thetis	1908/ G-G/ V40/ 1947
Spica	1908/ S-B/ V41/ 1947
Astrea	1908/ G-G/ V43/ 1947
Antares	1909/ G-G/ V42/ 1947
Altair	1909/ S-B/ V45/ 1947
Arcturus	1909/ G-G/ V44/ 1940
Argo	1909/ S-B/ V46/ 1940
Polaris	1910/ S-B/ V47/ 1947
Perseus	1910/ S-B/ V48/ 1947
Regulus	1910/ S-B/ V49/ 1944
Rigel	1910/ S-B/ V50/ 1944
Vega	1910/ K282/ V51/ 1941
Vesta	1910/ K283/ V54/ 1941

Förkortningar:

K 999 Karlskrona med byggnummer.
S-B Stockholm Bergsund
G-L Gbg Lindholmen
G-G Gbg Götaverken

Understrukna namn på denna sida återkommer senare på de stora motortorpedbåtarna i 100-serien.



T.v. 48 Perseus byggd 1910.
Lägg märke till torpedluckan i fören.
Nedan T 101 Perseus byggd 1951



Källor denna sida:
-Svenska örlogsfartyg under 300 år Karl Harry
-Svenska Örlogsfartyg 1855-1905 K-E Westerlund
-Krigsmaktens rullor
-En bok om Karlskronavarvet Einar Selander

MOTORTORPEDBÅTAR

1919 kom våra första bensindrivna torpedbåtar (MTB1 och MTB2) inköpta från Italien. De hade torpederna hängande i dävertar. De första med riktiga torpedtuber (T3-T4) den version som sitter på våra näthinnor idag kom 1939. Totalt har det funnits 52 "nummerbåtar", de är alla idag typ-utrangerade. Tabellen hämtad ur "SVENSKA ÖRLOGSFARTYGG under 300 år"

Karl Harry



Framdrivning: MTB 3-4: Thornycroft, 12-cyl. V-bensinmotorer
Övriga: Isotta-Fraschini, 18 cylindriga bensinmotorer (6-radiga)

Byggda i stål om ej annat anges.

Namn Levererad-utrangerad Byggvarv är Kockums om ej annat anges	Depl.Ton: Längd m.	Hästkrafter Fart	Besättning	Bestyckning	Övrigt	
MTB 1- MTB 2 Italien	1919-27	11,0 16,2	2 x 250 27 knop	6	2-45 cm Torpeder i dävertar	Träskrov
MTB 3-MTB 4 England	1925-40	20 16,5	2 x 350 40 knop	6	2-45 cm Torpeder i rännor	Träskrov
T1---- T2 Beställda i England men aldrig levererade						
T3----T 4 England	1939-49	25 18	2 x 1100 41 knop	8	2- 45 cm TT 2-8mm Ksp;	Träskrov
T 11---T14 Italien	1940-46	17 17	2 x 1000 47 knop	8	2 -45 cm TT ; 1 x13 mm Ksp.	Träskrov
T 15---T18	1941-56	22 18,7	2 x 1150 47 knop	8	2 -45 cm TT ; 1 x20 mm Lvp;	
T19 --- T20 Ej byggda						
T21----T24	1942-59	27 20	2X1500 49 knop	9	2 -45 cm TT ; 1 x20 mm Lvp;	
T25 , T27, T31	1922-57	27 20	2X1500 49 knop	9	2 -53 cm TT ; 1 x20 mm Lvp	
T26	1942-58					
T28 ---T30	1943-59					
T32--- T33	1951-72	40 23,1	3X1500 50 knop	16	2- 53 cm TT ; 1 x40 mm Lvp	
T34 MVS	1951-72					
T35 --T37 MVS	1951-72					
T38	1951-57					
T39- --T40	1952-74					
T41	1952-94	40 23,1	3X1500 45 knop	16	2- 53 cm TT ; 1 x40 mm Lvp;	
T201 Fisksätra	1952-64	17 16,3	1X1500 44 knop		2- 53 cm TT ; 2-dbl Ksp	
T42---T44	1956-76	43 23	3X1500 45 knop	16	2- 53 cm TT ; 1 x40 mm Lvp	
T45	1957-84					
T46	1957-85					
T47,T49	1958-81	43 23	3X1800 49 knop	16	2- 53 cm TT ; 1 x40 mm Lvp	
T48	1958-81					
T50----T52	1959-81					
T53 ÖVS	1956-84	43 23	3X1500 45 knop	16	2- 53 cm TT ; 1 x40 mm Lvp	
T54---T56 ÖVS	1957-84					



Forts. från sidan 8

För en tid sedan fick jag höra att telegrafisten Palm, som var med mig hela tiden på Consul Olsson, gick bort när Santos torpederades.

Kapten Rydberg, som gick bort, när den första "Bratt"-båten gick på en mina, var en god vän till mig från "Argo."

Jag har här ombord en ung man, som är tysk medborgare. Han kan inte ett ord tyska och har aldrig varit i Tyskland förrän nu med "Vera". Hans mor är svenska, har varit gift med en tysk, skild och sedan omgift med en svensk. Efter skilsmässan men innan hon blev omgift föddes han i Sverige. Tysken anses vara hans far och han är alltså tysk medborgare. Han får ingen sjöfartsbok i Sverige eftersom han är tysk. Han får inte gå iland i Tyskland eftersom han inte har sjöfartsbok, (vilken tjänar som pass) och när vi kom till Göteborg fick han inte gå iland där att för han var utlänning.

6/8

Två stilla lugna nätter har vi haft, men så dundrade det så mycket värre sista natten. Tre gånger kom engelsmännen och från alla håll sköts det. I synnerhet över Wilhelmshaven var elden våldsam. Granater, bomber och eldkulor flammade som fyrverkeri. Som en vägg eld och stål var spärreliden. Det förvånar mig att någon flygmaskin kunde klara sig undan. Gång på gång surrade de fram och tillbaka över oss. Inte förrän vid halv fyra blev det lugnt, så man kunde gå och läggs sig.

Vi hade en lugn och fridfull söndag. Jag gjorde en promenad ut till badstranden, men det smutsbruna, grumsiga flodvattnet var allt annat än inbjudande. Varmt och vackert sommarväder igen de senaste dagarna.

7/8

Vi blev färdiglastade i eftermiddags och gick till sjöss kl. tre. Vi hinner väl ett stycke in i Elbe i kväll. Vackert väder.

När vi var i Lübeck i november, sade man att kriget säkert var slut före jul. När vi var i Wismar förra resan, var man övertygad att

kriget var slut innan vi skulle gå därifrån. I dag ville vår beglieofficer slå vad med mig att kriget var slut före september. Jag höll på att bli ovän med flodlotsen för att jag visade mig skeptisk och vågade ha en annan tro. Om man här i Tyskland vågar ha en annan uppfattning än den officiellt tyska. är man en fiende till Tyskland. Jag påpekade för en herre i Nordenham att man trott, att förra kriget skulle vara några månader högst, men att det pågick i fyra år. "Så länge kan inte detta vara. då har vi revolution på revolution", sade han. Ja, vi är alla trötta på kriget.

9/8

Kl. fem i morse lättade vi och fortsatte utan äventyr genom Kielkanalen. Kiel är väl skyddat av ubåtsnät och spärrballonger. Vaktfartyg och små krigsfartyg kilar ut och in här och i luften kretsar alltid flygmaskiner. Att man inte helt har kunnat skydda sig för engelsmännens minor visar vraken vars masttoppar sticker upp ur havet utanför hamnen.

Härför fick vi ingen minilots, det är väl ont om dem, utan fick följa efter en dansk, som hade en sådan lots, genom minområdet och spärren. Vi hann inte längre än till närheten av Fehmern Belt fyrskäpp. Där ankrade vi för natten i regn och halv kuling och satte en avskärmat ankarlanterna.

Att inte engelsmännen sov trots det dåliga vädret, visade några flygmaskiner som vid halv tvåtiden på ganska låg höj visade sig intresserade av oss. De kretsade runt båtarna, men alla lanternor släcktes fort och i mörkret kunde de väl ingenting se, för de fortsatte sin väg utan att göra oss något. Från ett par platser i land kunde man höra dundret och se blixarna från kanonader. Halv fem lättade vi igen och vid tolvtiden var vi igenom Gedserspärren och ute på fritt vatten. En vacker dag med akterlig, lagom frisk vind. Vi passerade Belos i förmiddags på väg till Kielkanalen. Hela svenska handelsflottan . d.v.s. den instängda delen, tycks gå med malm till Tyskland och kol och koks tillbaka.

Vad den utestängda delen gör, vet man väl knappast riktigt säkert.

13/8

Vi hade tur på resan genom Östersjön. Det var disigt och lite regnigt, men klart nog att vi kunde se åtminstone varannan prick. De flesta fyrskeppen är indragna. Ålands hav är minerat så man får gå genom Öregrundsgrepen. Det har varit tjocka där hela dagen men det klarnade upp just då vi kom dit.

I går kväll kom vi till Sundsvall. Jag gick iland och åt middag på Knaust. Besättningen har firat friheten fuktigt. En del ögon visar också att kalaset varit kraftigt.

Det är dåligt med sjöfarten här uppe. Den stora sjöfarten på England och USA är ju helt stängd. Nästan alla massafabriker har stängt igen. Det är nästan tur att så många arbetare är inkallade, annars hade här varit mycket arbetslöshet.

Jag vet inte hur det går med min semester ännu. Det ser inte ut som om kapten Ryling hade lust att gå till sjöss igen.

Här slutar den del av kapten Westrups dagbok som vi fått tillgång till och vi får tacka hans son Carl Westrup i Ängelholm. Den har verkligen gett en bild av hur andra Världskriget upplevdes av våra sjömän och vilket ansvar som vilade på befälhavarna.

Red.

Att tycka om en författare och sedan träffa honom kan vara som att tycka om gåslever och sedan träffa gåsen

Arthur Koestler

Den första delen av våra liv förstörs av våra föräldrar och den andra hälften av våra barn.

George Bernard Shaw

OLLE BERÄTTAR

Innan ni läser detta gå till "AKT SLAG" sida 17.
Läs förordet och presentationen av Olle,
(Carl O.Andersson)

Red.

HMS BRÄNNAREN

Vid relingen stod chefen, en grånad förvaltare och pratade med pumpmannen eller "Pumpman" som de kallade honom. Jag klev ombord och gjorde honnör. Först åt flaggan i aktern och sedan åt förvaltaren.

-Telegrafist Andersson anmäler sig ombord.

- Bra, jag heter Johansson och är chef ombord och det här är pumpman.

Så vände sig den gamle förvaltaren till den han presenterat som "pumpman" och sade: "Du får ta och installera gnisten och presentera honom för de andra". Så vände han sig åter mot mig.

Din hytt är på bryggan bredvid radiohytten. Men nu går vi direkt. Hallå där Persson, gnisten har kommit så se till, att vi kommer iväg så fort som möjligt.

Med ens blev det liv och rörelse ombord. Männen kom upp och stod färdiga att kasta loss och när den flercylindriga råoljemotorn startade, låg redan Brännaren ett par meter ut från kajen. Den gamle förvaltaren verkade vara en mycket trevlig gammal veteran. Han berättade för mig att han gått den långa vägen. Från skeppsgosse ända upp till förvaltare och han var av typen: *Ingen kommis här. Gör bara ordentligt vad du har att göra. Så är det bra.* Som jag tidigare berättade, så hade han gett order om avgång så snart jag anmält mig ombord och innan jag hunnit installera mig i min hytt, var redan den med olja fullastade Brännaren, på väg mor söder.

Det var strax dags för middag och jag följde "pumpman" ner i massen. Där blev jag presenterad för en åtskilliga år äldre matros, som hette Svensson. Det var en kraftig, satt men mycket vänlig man som berättade att det var fjärde gången han låg inkallad. När jag frågade varför, visade han upp ett tandglost flin och svarade: Ah, jag har haft det lite svårt med "lumpen". Svårt att ta order och sånt. Kunde bli förbannad bara av att dagarna i ända höra: *"Svensson gör det och Svensson gör det !"* Nej, fy fan, sånt där kommanderande passade inte mig, så jag brukade rymma. Men här trivs jag. Bra kamrater som inte djävlas. Ja, så här trivs jag verkligen och bra käk har vi också. Men framför allt! Ingen djävla kommis och då är det ju bara roligt, att göra bra ifrån sig, eller hur? Jag svarade inte, Jag bara nickade instämmande och jag hade redan på min korta tid ombord förstått, att männen ombord på Brännaren, uppfattade sig själva som en gedigen familj. Och ännu mer övertygad om vad Svensson menat, blev jag när middagen serverades. Det fanns inte ett spår av någon som "flöt ovanpå" och

försökte vara mer än de andra. Alla delade lika, även om jag tyckte mig märka att de behandlade "pumpman" med lite mer respekt.

Jag tog mina pass vid radion och vi kom lyckligt ner till Karlskrona. Där lämnade vi vår last på avsedd plats och eftersom det inte fanns plats för vila, startades genast återresan. En resa, där vi gick "på lätten" d.v.s. vi hade ingen last ombord.

Som ensam telegrafist skulle jag passa radion en timme mitt i natten och när jag suttit av mitt pass, återvände jag till min hytt där jag åter kröp ner i kojén. Både radiohytten och telegrafistens hytt var på Brännaren belägna högst upp på aktra ändan på bryggan. Där låg alltså, vid tretiden på natten, endast klädd i en kort pyamasjacket och trynade när plötsligt allt hände.

Pang! Boom! Krasch! RRRRRRRRRRR

Fartyget låg helt kantrat på styrbords sida! Kolsvart i hytten! Vad katten hade hänt? Kastad ur kojén, vaknade helt desorienterad. Låg jag på durken? . . . Eller var det styrbords skott? Vad i hels....Vad var upp och vad var ner? Jag lyckades i alla fall kravla mig upp på fötter och fisk efter visst trevande tag på strömbrytaren och slog på ljust. Jo så var det! Brännaren låg med 80 grader styrbords slagsida, Motorn rusade. Hela fartyget skakade och propellern, som endast till viss del, låg i vattnet, piskade sjön. Det höga motorvarvet hade till följd att hela fartyget skakade som av frossa. Jag fick snabbt tag i flytvästen som hängde på en krok och började bana mig fram till dörren till brygga, när det äntligen syntes en ljusning i eländet. Motorns varvtal sjönk ner till det normala och fartyget började räta upp sig. Jag slet snabbt upp dörren och stapplade ut på bryggan, där jag möttes av den två man starka bryggvakten. Det var chefen själv samt en av besättningen som fungerade som rorgångare. Bägge skrattade åt min bestörtning och chefen sa:

Ja, det var inget skönt uppvaknande kan jag förstå, eller hur upplevde du det?

-Tja behagligare har jag ju varit med om, medgav jag; när förvaltaren började förklara: -

Jo du förstår, vi råkade gå rakt upp på ett stort is-flak och sen rullade över på styrbordssidan. Ja, det är lätt gjort när vi på "lätten", som vi gör nu. Och i synnerhet när vi har isbrytarstäv. Han kikade på mig där jag stod utan byxor och tillade: Men du tycks ha klarat dig bra. Och skitit i byxorna kan du ju inte heller ha gjort, eftersom du ju saknar sådana, Nej, då måste allt mer till än en sån här liten petitess, svarade jag. Ha, ha, ha, ja, det är OK gnisten, men gå nu tillbaka till bingen och tryna in. Förhoppningsvis skall vi slippa sådana här överraskningar i fortsättningen skrattade förvaltaren och vinkade iväg mig.

Resten av resan blev en ren transportsträcka, men som helhet blev resan med HMS Brännaren en resa som jag aldrig glömmer och som jag absolut inte vill ha ogjord.



Olle

MORFAR BERÄTTAR

En dramatisk ubåts händelse från svenska ubåtsvapnets "barndom"

Nedanstående berättelse har vi fått från Lars Nordenberg och är hämtad ur dagboksanteckningar förda av Elisabet Johanssons morfar som hette Harald Teodosius Ehlin och var född 2 april 1889 och dog 16 april 1966.

Elisabet som lämnat underlaget till Göran Korch i veteranbesättningen på muséeubåten U3 i Malmö är bosatt i Limham.

I slutet av 1916 övergick jag till u-vapnet, för att ytterligare utbilda mina maskinella kunskaper. Det var att sätta sig på skolbänken igen. Läsa förbränningsmotorer och elektronik, dessutom torpedlära, geostatik och stabilitet. Torpedskrivningar och läsning av torpedlära var hemligstämplade. Efter lektionerna inlästes papper och böcker och våra fickor visiterades. dessutom hade vi gett löfte, att ej för utomstående yppa något av det som rörde tjänsten.

Skolan varade i sex månader, sedan började undervattenbåtsberedskapen. Till att börja med fick vi genomgå fartygskännedom. tankars fyllning, tryckluftens användning för utblåsning av tankar och startning av motorerna. Elektriska batterier, laddning och skötsel. Inställning av torpedernas skjutningar. Isärtagning och hopsättning av telefoner och periskop samt gyroskopets funktioner. Navigation och dykningar. Övningar i mörker att finna rattar, spakar och ventiler och för övrigt utföra manövrar rutinmässigt i mörker.

Efter teoretiska och praktiska kurser blev jag kommenderad som torpeduppbördsman på undervattensbåten n_o 2, tillhörande femte divisionen, stationerad på västkusten.

En övningsdykning utanför Vinga, i och för sig en vanlig dykning, höll på att bli en katastrof. Chefen kommenderade, "Klart för dykning"! Allt löst på däck stuvades ner i undervattensskroppen. Uppbördsstyrmann rapporterade: "Klart för undervattensgång". Förliga torpednedtagningssluckan och tornluckan stängdes och tillskruvades samt slussventilen för dieselmotorskorstenen. "Fyll förliga och aktra barlasttankarna"! Fyll centertanken! Full fart fram! Horisontalrodren på nedgång! Djupvisaren visade 5 m. 10 - 15 - 20 meter. Stäng centertanken! Maskintelegrafan signalerade stopp och den elektriska motorn stoppades.

Vattnet strömmade fortfarande in. Djupmätaren ökade och visade 25- 30- 40 meter. "Order: "Blås ut centertanken"! Trycket på det reducerade luftkärlet visade 4 kg./cm². Utombordstrycket var högre eller 45 m. varför vi fortfarande sjönk. Vad var att göra? Nu började vattnet läcka in genom förliga torpednedtagningssluckan. Ubåten sjönk fortfarande och vattnet genom luckan ökade genom det höga trycket. Så kändes en lätt törn och fartyget kom i lutande ställning. Vi stod på botten. Djupmätaren visade 54 m. Alla ombord var som lamslagna. Skräcken lyste i ögonen. Vattenläckan ökade.

Utdunstningarna från de 20 mannarna i besättningen kändes från och kvalmig. Ångesten var ej att ta fel på, svettpärlorna droppade från oss. Vi var dränkta som kat-tor! Allas blickar var riktade mot nedtagningssluckan, där vattenstrålen blev allt kraftigare.

Torpedrumsdurken började likna en kokande smältgryta, på grund av att det salta vattnet spolade över de elektriska batterierna, som var placerade under torpedrumsdurken. Batteriet blev totalt kortslutet och ångorna från syran i batteriet började lägga sig på bröstet. Det blev svårt att andas. Vi tyckte att helvetet brakat löst över oss. Ingen chans att komma upp till ytan. Instängda som vi var fanns ingen möjlighet till räddning. Nej vid ett sådant tillfälle var inget annat än att avvakta dödskampen. Någon förbindelse med moderfartyget var ej möjligt. Den tiden fanns inte radio ombord. Den enda förbindelsen med vattenytan var telefonbojen, som lösgjordes, men innan den blivit upptäckt skulle vi varit kvävda eller dränkta.

Som genom ett trollslag och en stark förnimmelse, rusar en av besättningen fram till spaken för blylöskölen, rycker ett kraftigt tag och kölen lösgöres. Båten kränger, ställer sig på nosen i 30° vinkel och höjer sig sakta med aktern före mot ytan. Vi var räddade!

Det som vi tyckte var timmar därefter på botten, var i själva verket blott en kort stund. Det var ändå hemska minuter.

Det blev en grundlig undersökning. Vid dockningen visade sig, att ett fisknät med vidhängande sänken fastnat i bottenventilen.

Kvar i båten stod jag till slutet av 1918, då jag lade in min avskedsansökan, men fisk den inte beviljad förrän nyåret 1919.

Vid flottan har jag haft många goda och trofasta kamrater och vänner. Det var med vemod jag lämnade dem, för att kanske aldrig möta dem igen. En del av mina kamrater har jag påträffat här och där i civila livet. Under min tid i flottan som varade närmare 11 år har jag många glada minnen. De tråkiga har jag sänkt i glömskans hav.

Återstår nu att möta civila livet som i många år hägrat för mig, och som jag drömt om, för att bli en fri man, fri från det militära oket där disciplin och inriktning, gjorde mig till ett nummer och en robot.

Jag var nu fri och väntade mig nya upplevelser. Det första jobbet blev Bergsunds Mekaniska Verkstad, som garantimaskinist, på de båtar som varvet levererat Bergsundsmotorer till.

H.T. Ehlin g:m dotterdotter Elisabet.

Ubåt n:o 2 får inte förväxlas med U2. Ubåt n:o 2 3 och 4 var en serie som byggdes 1909 på Motala Verkstad. Deplacementet var **138 ton** och längden 26.7 m. Dykdjupet var fastställt till 30 m. och farten var i ytläge 8,8 knop och i u-läge 6,6 knop. Beväpningen var en 45 cm. tub och lasten tre torpeder. Besättning 10 man.

Samtliga var utrangerade 1930.

Som jämförelse är **Södermanland** byggd 2003 på **1440 ton**. Källa Från Hajen till Södermanland (Fredrik Granholm)

HMS NAJADEN



*HMS NAJADEN har lämnat Halmstad för Fredrikstad i Norge.
Ordförande i Najadens Vänner och FM-medlemmen i Halmstad, John Sjölin har skrivit denna redogörelse. Vi beklagar våra vänner i Halmstad för denna förlust.*

Vi Flottans Män i Halmstad har haft en nära kontakt med Najaden under alla de år (68) hon legat i Halmstad. FM hade bl.a. sina möten ombord under en period. Föreningen har aktivt deltagit i omfattande ombyggnader inombords och, under många år, guidat ombord, periodvis med god hjälp av FM-medlemmar från Ängelholm. Vi saknar och kommer, i många år, att sakna hennes profil vid Slottskajen. En del av Marinens historia, Skeppsgossekåren som gick i graven 1939, har mist något väsentligt. Nu när Najaden finns i Norge har vi i Sverige bara ett örlogsfartyg kvar som är byggt i trä, nämligen VASA.

Najaden är unik på många sätt, det första övningsfartyg byggt särskilt för skeppsgossekåren, ett kompositbyggt fullriggat örlogsfartyg. Dessutom en av världens minsta fullriggare.

Att hon hamnade i Norge kan vi kanske vara glada för, eftersom hennes första sju år 1898 – 1905 var vi i union med Norge. Vi har dock inte hittat någon skeppsgosse med norskklingande namn i Najadens mönsterrullor.

Njadens Vänner, som ansvarade för museala skeppsgosseföremål och visning av Najaden var tvungna skänka en del av dessa föremål till Marinmuseum i Karlskrona i först hand, Hallands Konstmuseum, Torekov Hembygdsföreningen och Flottans Män i Halmstad, resterande såldes.

Begränsade utrymmen i vår lokal gör, att vi inte kan ställa ut skeppsgosseföremål på ett bra sätt. På initiativ från Najadens Vänner har vi, bl.a., tillgång till mönsterrullan digitalt.

Försäljning av Najaden ifrågasattes av många och hela processen präglades av konstiga värderingar och beslut från Kommunens sida. Trots många konstigheter i hanterandet av försäljningen så var tydligen allt juridiskt korrekt.

När förvaltningsdomstolens beslut blev till Halmstad kommuns fördel kunde överlämnandet av Najaden till den nya ägaren äga rum fredagen den 4 juli. Det, som skulle vara en pampig ceremoni, gick inte som kommunen ville. Cirka 500 Halmstadsbo hade samlats på kajen och visade sitt missnöje genom att hojta, vissla och tuta.

Polisen fick ingripa och erbjuda kommunalfullmäktiges ordförande skydd (det hade nog inte gått till några ytterligheter), men den tilltänkta ceremonin blev förstörd. En representant för köparna konstaterade krasst. Reaktionen, om det hänt i Norge, hade varit precis likadan, kanske med lite mer tryck. Najaden var inte så pigg på att lämna Halmstad. Trots försök kunde inte normännens bogserare komma tillräckligt p.g.a. vattendjupet och en mindre båt till hjälp kunde inte uppbringas i Halmstad. En RIB båt beställdes från Norge och denna kunde nästa dag, en lördag, bogsera Najaden till den väntade bogseraren. Fördelaktigt väder gjorde att Najaden nådde sin nya hemmahamn (Fredrikstad) på söndagen.

Den nya ägaren till Najaden har, på kort sikt planer att fortsätta med renovering och ha visning och andra aktiviteter ombord, på lång sikt göra Najaden segelbar.

Vi önskar dem lycka till med det ambitiösa projektet och hoppas, att en vacker dag, få se det f.d. Skeppsgossefartyget HMS NAJADEN komma på besök till Halmstad under segel.

John Sjölin



Najaden 1924

NAJADEN, fregattacklad fullriggare, sjösattes 1897 på Karlskronavarvet med byggnummer 267. Hon fick 1900 ett systerfartyg, JARRAMAS, byggd på samma varv med byggnummer 275. Dessa två var världens minsta örlogsfartyg med fregattrigg.

NAJADEN är ett träfartyg byggd på stålspant. När NAJADEN var i drift hade hon med ballast och för-råd ett displacement på 355 ton och kunde föra 595,5 kvm segel.

De första åren hade hon två 1-pundiga kanoner.

Besättningen var i regel c:a 120 man varav ungefär 100 skeppsgossar.

NAJADEN utstrangerades 1943 och såldes för upphuggning. Hur hon 1945 i stället för upphuggning hamnade i Halmstad kan kanske någon annan berätta

Källor: Westerlund, SVENSKA ÖRLOGSFARTYG 1855-1905.

Arne Myllenberg, 300 år och 400 fartyg, En bok om Karlskronavarvet. Red.

PS: JARRAMAS är muséifartyg i Karlskrona. DS.

RAPPORT FRÅN MARITIMAN

Hej Flottans Män !

Så skall jag då för sista gången försöka sammanställa några rader om hur verksamheten här på Maritiman har förflutit under det som vi brukar kalla vinter.

Ja någon riktig vinter har det ju tack och lov inte blivit än i alla fall. (Skrivet 10 februari). Ett par dagars frost och några minusnätter, men ingen vinter. Något år släntrade vi bort den årliga höstöversynen på fartygens oljeeldningssystem. Jo några har faktiskt kvar det här, fast de flesta har någon form av eluppvärmning. Det året blev det vinter. Riktigt kallt och fruset på flera håll. Men i år, ja det vill säga inför julhelgen 2014 var alla pannor servade och nu är det snart vår. Ren tur? Ja kanske.

Förberedelserna för årets aktiviteter står och småputtrar lite här och där. Dvs några nya utställningar kommer det inte att bli, men det går ju alltid att bättra på det man har. Virvelina, som är en äventyrlig tjej, är ett upptäckartema för nyfikna ungdomar och som nu spetsas till ytterligare. Ett skolklass arrangemang som kommer att passa allt från låg till högstadienivå.

Dessutom anstränger vi oss för de yngsta barnen med både barnkalas som piratkalas. Nu är det kanske inte direkt för oss som nästan passerat bäst före datum, men våra efterkommande, barnbarnen, kanske bättre förstår farfars och morfars konstiga sagor och berättelser om man fått leka pirat i en jagare på Maritiman.

Även i sommar kommer det att företas rundturer i hamnen från just Maritiman. Både Kulturbåtarna och den museala bogserbåten Herkules planerar sådant. Och så blir det ju målgång för Volvo Ocean Race. Här rakt utanför vid inloppet till Frihamnen. Inte nog med det, det kommer att vara olika typer av uppvisningsseglingar hela veckan efter midsommar, och jagardäcket borde bli en bra utsiktsplats.

Så rustar vi upp vårt entrécafé. Efterfrågan på olika varianter av vofflor har inte skapat de längsta köerna där, och utbudet kommer nu också att omfatta mer snabbmat typ fish'n chips, korv med bröd och hamburgare. Ja det kommer nog att bli just "hamburgare" för att knyta an lite till just cafés placering.

Avslutningsvis ser Maritiman, och givetvis även jag, fram mot många gemensamma insatser för fartygens bevarande. Dvs allt från hjälp och synpunkter på skador, förbättringar och problem, via guidningar och insatser på mässor och utställningar, till arbetsinsatser vid städ och funktionsdagar. Föreningsverksamheten vid Maritiman har ju en enorm spridning genom små vänner med egna fartyg till stora grupperingar med specifika intressen för något av fartygen. Det är viktigt att det samarbetet fungerar, och där är just kunskapen hos Pejlings läsare som många gånger kan göra skillnad.



Tack för mig.

Björn

AKT´SLAG

Det är skönt som redaktör, att ha en egen spalt där jag kan gnälla och försvara mina påhitt och plats-disponeringar.

Som jag tidigare har påpekat är sidantalet jämt delbart med fyra. Mitt mål är tjugo. Som Ni förstår och vet är det omöjligt att själv skriva ihop en hel tidning.

Om tidningen bara skall vara ett forum omkring föreningslivet, skulle förmodligen fyra sidor räcka mer än väl. Vi är, om vi räknar med "nätet," förhoppningsvis i alla fall >1000 läsare. Skulle jag stå för allt hade jag säkert skämt ut mig och fått krav på nedläggning för länge sedan.

Jag vet att ni alla upplevt mycket under er tid i Marinen. Jag träffade på "Småland" två som varit värnpliktiga där. Den ena sade: "Värnpliktstiden har varit den bästa tiden i mitt liv" "Nej fy f.n" sa den andre: "inte en dag till i den skiten." Om ni tänker på de orden, plocka fram era egna erfarenheter och minnen. *Dela med er. Vi tillhör en exklusiv krympande skara. Skänk en tanke till de, som stod och koleldade de gamla jagarna och "cigarrerna" i grov sjö.*

I den tid vi nu lever, tror jag att vi måste väcka en positiv opinion för vårt sjöförsvaret. Vi har en kust som är 210 mil lång. Hur många mil blir det per båt med den flotta vi har idag? Och glöm inte ön Gotland, "Östersjöns lås"

Nu har jag gnällt färdigt för den här gången och vill tacka de som hjälper mig att få ihop de tjugo sidor jag satt som mål. Det misslyckades dock denna gång. Det räckte bara till 16. Som kompensation tog jag mig friheten att lägga in fyra sidor om torpedvapnet och dess båtar, allt plockat från min egen bok "SVENSKA ÖRLOGSFARTYG under 300 år. Fyra sidor är dock inte tillräckligt så omständigheterna kanske blir, att ni får stå ut med resten i nästa nummer, om nu fyra sidor till räcker till där, med tanke på alla ubåtar.. Alltså, kom med material så slipper ni detta.

Som ni har märkt lägger jag upp långa bidrag på flera nummer. Varför? Jo, då vet jag att jag redan har ett par sidor till nästa nummer och jag väcker nyfikenhet hos dem som verkligen är intresserade.

Här i 2015 års första nummer får vi hälsa en ny skribent välkommen, Olle (Carl O Andersson)

Olle tog värnning i Flottan som telegrafist 1957. Under furirsutbildningen på Berga Örlogsskolor drabbades han av polio och lyckades med näppe överleva. Efter många år av hård träning och studier fick Olle arbete som programmerare och systemman på RCA. Efter 22 år i arbetslivet hann seneffekterna av polion ifatt honom. Olle blev/är bunden till respirator och rullstol. Han började skriva och har gett ut ett flertal böcker däribland självbiografin "Min slingrande väg (där fotot på sidan 14 är hämtat) från vilken vi har löfte att återge det vi önskar i Pejling.

Forts. nästa sida

MEDDELANDE FRÅN UBÅTSKLUBBEN NORDKAPAREN

Skaldjursafton 16 april

Skaldjursafton den 16 april i Marinstugan. Ett samarrangemang mellan Flottans Män och Ubåtsklubben Nordkaparen

Efter höstens lyckade skaldjursafton kom önskemål upp om att genomföra ytterligare en liknande afton under våren. Datum har bestämts till den 16 april.

Vi kommer samma dag att genomföra en enklare minnesceremoni för att hedra ubåten **Ulvens** besättning som förolyckades för 72 år sedan.

Program:

1700 Samling och kransnedläggning vi minnesstenen Nya Varvet.

1800 Skaldjur mm

Vi kommer även att bjuda in Föreningarna runt Maritiman, **FGMC** till em. och kvällens aktiviteter:
Fördelning: Max 45 (50) personer varav ca 20 (25) st från FM och FGMC

Pris 150:-/ person (exklusive dryck)

Anmälan till Janeric Mårtensson på mail: janeric.martensson@gmail.com

Eller genom att anteckna sig på **lista i Marinstugan**

Välkomna

Lars Nordenberg
Ordf Nordkaparen



RAPPORT FRÅN KLUBBMÄSTAREN

Ändring av april månads klubbafon!

Tidigare aviserat föredrag i april flyttas till augusti och i april läggs nedanstående föredrag in

Dag: Torsdag 23/4; Tid: 1800. Föredragshållare: PA Kmd 1, Nils-Ove Jansson

Ämne: Ubåtsjaktverksamheten i Sverige under Kalla kriget, nya aspekter och slutsatser.

Nils-Ove Jansson har varit chef för Underrättelsekontoret (USK) vid dåvarande Försvarsstaben och därefter ställföreträdande chef för Must (Militära underrättelse- och säkerhetstjänsten vid Högkvarteret. Därvid var han även ansvarig för insamlandet och bearbetningen av alla underrättelser rörande kränkningar och rapporter om främmande undervattensverksamhet som Försvarmakten hade att hantera.

Nils-Ove Jansson avslutade sin aktiva tid inom marinen som chef för Västkustens marinkommando och gick i pension år 2000.

Nils-Ove är aktuell med sin frispråkiga bok "Omöjlig ubåt" som behandlar ubåtsjaktverksamheten på framförallt 80- och 90-talet. Boken kommer att finnas till försäljning för 250 kr per styck i samband med denna klubbafon. Vill Du köpa boken, betalar Du inte kontant.

Du antecknas, får boken med inbetalningskort och betalar via plusgiro i efterhand.

Det tidigare aviserade föredraget om den Militära underrättelse- och säkerhetstjänsten (Must), av vår ordförande Lars-Erik Uhlegård, kommer istället att läggas in vid höstens första klubbafon den 24 augusti och återfinnas i nästa nummer av Pejlingar - nr 2, 2015 tillsammans med hela höstprogrammet..

Boris Lundqvist
Klubbmästare

AKT´SLAG forts. från sidan 17

Olles första sjökommendering blev *T106 RIGEL* men hade inte mer än kommit ombord då han fick order att om att omedelbart bege sig över till "*BRÄNNAREN*" som på grund av isläget behövde en telegrafist på en resa till Karlskrona.

Kontakten med Olle har jag fått via Terje Fredh till vilken Olle skickat manuset om "*Brännaren*." Terje vidarebefordrade manuset hit till Pejlingar och ordnade kontakten. *Tack Terje.*

Nästa nummer bör ni ha innan juni månad är slut och jag tackar för manus under maj.

Lev väl och tack i förväg. Karl Harry

P:S FRÅN ORDFÖRANDEN

Glömska eller slarv?

PS! Några av medlemmarna i FM Göteborg har fått sitt medlemsbevis för 2015 överkursat. Detta beror på att dessa glömt betala medlemsavgiften för 2014 eller att uppsägning av medlemskapet inte har nått styrelsen. Önskar någon av Er kvarstå som medlem så är det bara att betala in avgiften enligt inbetalningskortet (2 x 300:-) varefter ett nytt giltigt medlemsbevis snabbt kommer att utsändas. Har någon beslutat att lämna föreningen så ser vi gärna ett e-postmeddelande eller telefonsamtal till ordföranden om detta. Hör vi inte av Er så upphör medlemskapet automatiskt 2015-04-01. Skulle någon som lämnat föreningen komma på bättre tankar så är det bara att komma in med ny ansökan. Styrelsen kommer att behandla sådana ärenden i positiv anda.

Styrelsen

VI GRATULERAR FÖDELSEDAGAR APRIL-JUNI

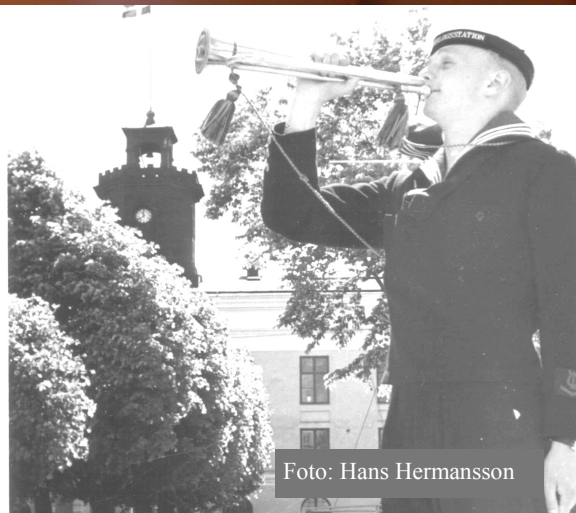


Foto: Hans Hermansson



BOJEN



VI I DAMKLUBBEN BOJEN VILL SLÅ ETT SLAG FÖR TVÅ PUNKTER I VÅRPROGRAMMET

- SECOND HAND:** Lördagen den 14:e mars kl. 11'00-14'00 i **Marinstugan, Örlogsvägen 6**
Inlämning 13 mars kl. 09'00-15'00
- ÅRETS RESA**, som i år går till Sjuhäradsbygden, Tisdagen den 19 maj.
Bindande anmälan senast den 22 april.
Teckningslista finns i Marinstugan.

Anmälan mottages även av Käthe Ivarsson
Tel. 031 51 82 11 & 0708 - 85 23 26

Med dessa punkter framför oss, ser vi fram mot våren
hälsar styrelsen

Apr

01	031404	Hans Fredriksson V. Frölunda. 70 år
05	039466	Lars Filipsson V. Frölunda. 65 år
08	030333	Rune Wrigman Uddevalla 95 år
09	030722	Thomas Eliasson Göteborg. 65 år
19	0,1201	Jan Eric Knutas Kungsbacka 65 år
21	030629	Ulf Engstrand Göteborg. 65 år

Maj

11	031106	Anders Andersson Mölndal 70 år
11	030916	Lars Jonsson Göteborg. 75 år
12	030802	Alf-Göran Andersson Alingsås 70 år
12	039159	Ulf Karlsson Stenungsund 80 år
16	030328	Krister I:son Lundin Göteborg. 75 år
28	038823	Sven-Erik Ödman Tranås 80 år
29	030807	Carl Krusell Göteborg 80 år

Juni

21	039589	Stig-Gunnar Berndtsson Gbg 80 år
26	039700	Leif-Arne Ljungholm Göteborg. 65 år
29	030306	Nils-Evert Tasius Göteborg 85 år

VI HÄLSAR FÖLJANDE NYA MEDLEMMAR VÄLKOMNA

031424	Lars Green	Västra Frölunda
031425	Carl Johan Jönsson	Lilla Edet
031426	Bernt Ljunqvist	Göteborg
031501	Jan Abramson	Stockholm
031502	Thore Windahl	Myggenäs
031503	Sture Eneström	Nol
031504	Milton Odding	Nödinge

KÄNSÖ

Den årliga utflykten till Kängsö går som vanligt på Kristi
Himmelfärdsdag den 14 maj.
Anmälan på lista i Marinstugan eller till
P-O Eriksson lipoere@tele2.se eller tel. 0706 - 09 23 14.

OBS!

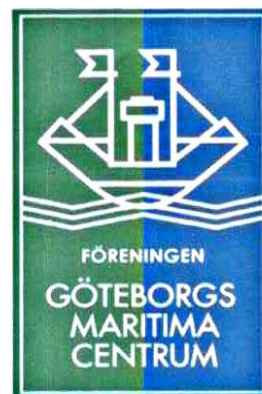
Anmäl minst en vecka i förväg på grund
av tillstånd att passera militärt område.

FÖR DIG SOM ÄLSKAR FARTYG & SALTSTÄNKTA HAV - MÖNSTRA PÅ & BLI MEDLEM I FÖRENINGEN GÖTEBORGS MARITIMA CENTRUM

SOM MEDLEM FÅR DU

- Fritt inträde till Maritiman
- Inbjudan till medlemsresor och julbord
- Inbjudan till föreläsningar
- Möjligheten att träffa sjöfolk från den "gamla goda tiden"
- Stödja och uppleva vårt sjöhistoriska arv

Bli medlem för endast 150 kr/år betala in på PG: 15 37 99-2



GLÖM EJ



Årsmötet lördagen den 21 mars
Klubbaftnarna den 26 mars
och den 23 april
och

*Du får absolut
Inte glömma*

MARINSTUGANS DAG SÖNDAGEN DEN 10 MAJ



BUSSRESA

Till

Husqvarna Vapen-och Fabriksmuseum

Tisdagen 17 mars 2015

Följ en mer än 300-årig utveckling vid ett av världens äldsta och mest mångsidiga industriföretag. Det började 1689 med muskötter och andra vapen för den svenska krigsmakten. Sedan kom symaskinen 1872 följt av spisar och en mångfald andra gjutgoodsartiklar, velocipeder, motorcyklar och många andra produkter.

Kostnad 525:-

Anmälan till P-O Eriksson, lipoere@tele2.se
Telefon 0706 - 09 23 14

Anmälningsblankett finns även i Marinstugan.

Se även föregående uppslag