

PEJLINGAR

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

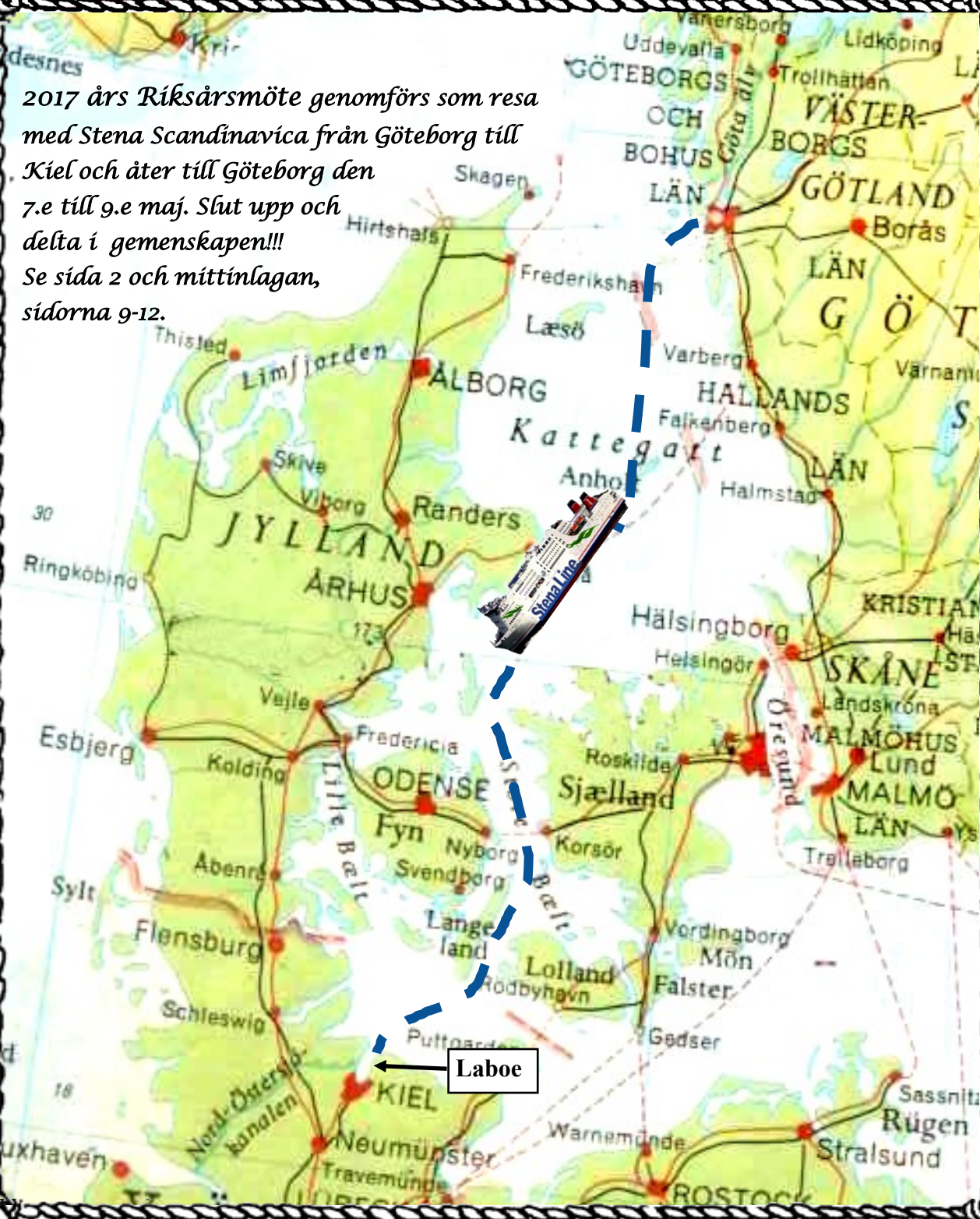
Fyrens lysvidd:
47 km eller
25,5 nautiska mil



FÖRR, NU OCH FRAMTID

FRÅN FLOTTANS MÄN OCH BOJOR I GÖTEBORG N:r 1—2017

2017 års Rikssårsmöte genomförs som resa med Stena Scandinavica från Göteborg till Kiel och åter till Göteborg den 7:e till 9:e maj. Slut upp och delta i gemenskapen!!! Se sida 2 och mittinlagan, sidorna 9-12.



ORDFÖRANDEN HAR ORDET

I detta nummer bl.a.
Seglingar med Falken
Ragnar Westblad
Sida 4

Lasse Carlsson berättar
Sida 8

Riksårsmötet 2017
Sida 9-12

Sven Hallberg berättar
Sida 13

Rapport från Maritiman
Sida 16

**Ubåtsklubben Nord-
kaparen**
Sida 17

Medlemssidor
Sidorna 18-19



**FLOTTANS MÄN
GÖTEBORG**
Örlogsvägen 6
426 71 V.a Frölunda
Tel. 031-29 07 23
www.flottansman.se
E-post:
flottansmangoteborg
@telia.com



Kamrater!

Det händer en del i närtid i Göteborg. När detta skrivs har just Båtmässan i Göteborg avslutats. FM Göteborg har haft en monter med för första gången på tio år. Hur resultatet blir i form av nya medlemmar vet vi inte än och deltagandet i år är i första hand en undersökning om det är värt kostnaderna att delta. Vi får se efter utvärderingen.

I närtid genomförs en informationskurs i personlig säkerhet i Marinstugan som efter utvärdering kommer att belysas i nästa nummer av Pejlingar. Vidare har årets andra klubbafton genomförts den 23 februari.

Föreningens årsmöte ägde rum lördagen den 11 mars i Marinstugan när detta nummer var under tryckning och distribution. Reportage från detta och Riksårsmötet kan Ni förvänta Er i Pejlingar nr 2 (i början av juni).

Den 7 april provar vi en nygamal verksamhet med Pub-afton i Marinstugan, Pub-kvällar har genomförts tidigare men inte på länge. Flera prov till hösten på andra tider i veckan. Kom och delta - kom även med förslag till trivselhöjande verksamhet (sång, musik, "standup" eller frågesport etc.).

Den 7 maj bär det så av mot Kiel och årets Riksårsmöte ombord i Stena Scandinavica den 8 maj med efterföljande kransnedläggning i Marine-Ehrenmal i Laboe nordost om Kiel. Mer om detta i denna tidnings mittuppslag. **Anmäl Er i tid då platserna är begränsade till max cirka 275 personer. Samla ihop kamratkretsen och följ med på resan till Kiel!**

Under 2016 har många goda insatser gjorts av medlemmar såväl inom som utom styrelsen - ett stort tack för detta! Dock behövs flera som engagerar sig i föreningens verksamhet och ställer upp som värdar vid söndags- och onsdagsöppet. Anmäl intresse för detta och få information om hur detta värdskap ska skötas av Klubbmästare Carlaxel. Låt 2017 bli ett minnesrikt år då alla i vår förening som har möjlighet visar kamratskap och hjälper till med underhåll och arbeten i stugan och kring densamma. Anmäl Ditt intresse till vår Stugfogde Tore.

Lars-Erik Uhlegård
Ordförande

In Memoriam

Tyvärr har vi strax före pressläggning nåtts av sorgebudet att Bojens ordförande, Anne-Marie Hammarstrand, lämnat jordelivet den 24 februari.

PEJLINGAR N:r 1 MARS . 2017

Utgivare/Ägare:
Ansvarig utgivare:
Redaktör:
Distribution:
Manusadress:
Sista manusdag nr. 2/2017
Planerade utgivning:
Prenumeration:
Lösnummerpris:
Trycks hos:

3:a ÅRGÅNGEN SOM POSTTIDNING EFTER NAMNÄNDRING 2015

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 19 maj 2017
Juni 2017
För icke medlemmar i Flottans Män 100:-/år (4 nummer)
För icke medlemmar i Flottans Män 30:-
Sandstens Tryckeri AB Västra Frölunda

Kamrater!

Vad betyder sjöfart, fiske och annan maritim verksamhet för Sveriges medborgare? Kanske ingenting då ett rimligt sjöförsvaret till stora delar saknas och få verkar bry sig. Det saknas i allmänhet insikt i vad som skulle hända om vår sjöfart (våra sjötransporter) stördes av någon som anser att Sverige är i vägen och själv saknar förmåga att skydda sig och sina intressen.

Vad gör vi den dag då sjöfarten upphör och butikernas hyllor gapar tomma och drivmedel till bilar, bränsle till oljepannor mm inte kommer fram?

Ja, då kanske man börjar fundera över vad man borde ha vidtagit för åtgärder långt tidigare. Men då kan det vara för sent. Inga vänner, ingen som ställer upp utan NATO-medlemskap. Jag tror inte på något nära förestående angrepp eller krigsliknande bråk med Ryssland men det innebär inte att vi kan luta oss tillbaka och hoppas på det bästa.



Kanske var det bättre förr.
Kryssaren Göta Lejon
vid Mobiliseringskajen i ÖHK 1964.
Kungl. Flottan i sin krafts dagar!

Några bilder från verksamheten 2016--2017

Bild från FM Gbg besök ombord i GB fregatt Monmouth 7/2 2016

Landshövding Lars Bäckström besöker Marinstugan 24/2 2016

Vid lunch för 12 man ur GB fregatt Monmouth fick föreningen en tavla från Monmouth



Klubbafton förbereds av Britt-Marie Detterberg

Folket samlas till Klubbafton med föredrag av Kent Nordström

Columbianska flottans skolfartyget Gloria på besök i Göteborg i slutet av augusti 2016

SEGLINGAR MED SKONERTEN FALKEN 1992



Ragnar Westblad fartygschef på HMS Falken berättar om Atlantkappseglingen GRAND REGATTA COLON 1992.

Jag avslutade i förra numret med uppehållet i Las Palmas och avseglingen till startområdet vid Gomera den näst västligaste ön från vilken Columbus avseglade. Det är nu 12 maj och målet San Juan.

Starten och de första dygnen

En lika magnifik startbild som i Cadiz men vattnet var djupare blått och förstärkte kontrasten mot de vita dukarna.

I sista stund överlämnade vi en postsäck till Jens Krogh och i det "virrvarret" kom vi i lä av *Amerigo Vespucci* (bild) och det tog nästan en timme innan vi kom ur greppet.



Den nordliga startvinden vred oväntat till väst och hela startfältet drog SSV och vi loggade 9,5-10 knop. Denna fördelaktiga men senare något svagare vind höll ett dygn innan nordosten kom.



Nu började de olika vägvägen att utkristalliseras. Huvudklungan seglade ner på SV-kurs, några mer ner mot SSV. Whitbreadbåtarna, *Kruzenstern*, (bild) *OPR Iskra*, *Kalikara*, *Falken* och c:a 10 skonare valde kortaste vägen. Högtrycket ligger kvar och drar sig t.o.m. nordvärt upp mot lat. N44. Tänk om ett lågtryck kunde klämma sig in. Det vore Guld!

Vinden är nu på tredje dygnet mer ONO och vi är snart norr om "run track", Kurs 275 fart 6-9 knop. Dygndistanserna har hittills varit 150-180 och vi går bättre än de flesta, men det måste vi eftersom vi har det näst sämsta handicapet i A+B-klassen. På *Kaliakra* har vi en halvtimme per dygn och hon är i närområdet.

Christian Radich och *Maritee* går också bra. Whitbreadbåtarna är 24 M för om oss.

Från och med nu siktar vi ingen seglare förrän vi kommer till ankars i San Juans Hamnbassäng. De svåraste konkurrenterna följs dagligen upp på en överseglare.

Dygnsrytmen har satt sig, ingen sjösjuka och utbildningen är i full gång igen. Vi siktar "portugisiska örlogsmän" (jättemaneter), flygfiskar mm.

Till Gunns ära firar vi 17:e maj med ett glas champagne före middagen. H-trycket cirklar fortfarande norr om 40:e latituden och passaden vrider ner mot ost så under ett halvt dygn gör vi ett taktiskt slag åt SSV:



Äntligen får vi den första placeringen. 11:a i klass A+B+C (!), TOTALT 20:e plats. *Christian Radich* (bild) leder men hon liksom *Maritee* närmar sig våra latituder för där finns tydligen de bästa vindarna i detta breda passadvindsbälte. Från lat. N18 rapporteras svaga vindar. *Jens Krogh* på lat. N22 har NO 13-18 knop. Det har vi också men ganska intermittent även 18-23 knop.

NO-vinden återkommer och vi pressas mer och mer upp norr om "run track" med kurs mot Bermuda! Var är den stadiga O-vinden som skall finnas efter W30? Vid W38 kom den och äntligen kunde vi dra oss SW ner mot konkurrenterna. Vi hade nämligen det nordligaste laget av alla deltagare. Vid det taktiska sydbenet, W30, tappade vi självklart distans mot mål men våra övriga dygnsdistanser på 175-190 M gick inte av för hackor.

21-24 maj

Den 21 maj hade vi kommit halvvägs vilket kändes som en milstolpe. Behagliga 25° i vattnet och i luften även om solen var sparsam. Elevernas utbildning varvades med lite överkurs, ta solhöjd, splitsa wire och göra spansk matta. Ledargestalter utkristalliserades mer och mer. Förvånande nog mest bland tjejkarna och de som såg "späda" ut. Särskilt en som aldrig hemma fått bestämma någonting.

Gunns föredrag fortsatte om Columbus start från Gomera och hans första två veckor. Vi passerade små tångbälten med små skaldjur precis som Columbus fartyg hade gjort, fast vi tog inte tillvara på maten.



Nu låg vi på 20:e plats totalt och 11:a i klass A+B. För få B-klassare för att en uppdelning skulle ske.

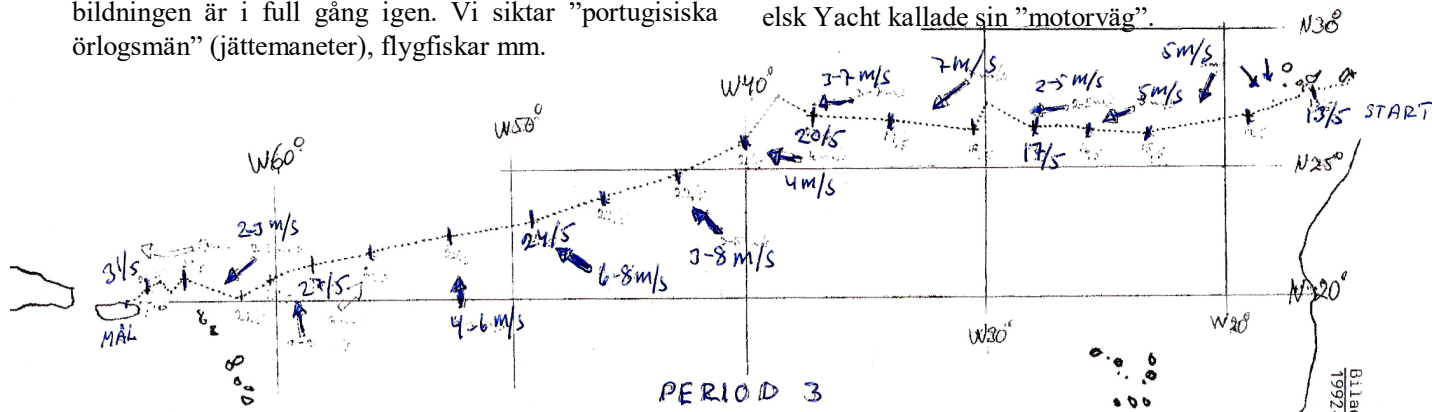
Ny ledare *Jens Krogh* (bild) 1:a totalt och i klass C.

Christian Radich 3:a totalt och 1:a i klass A.

Maritee 7:a totalt och 5:a i klass D.

Nordkap 48:a totalt och 8 i klass D.

Hela fältet nu mellan N20-N25, eller "M20" som en engelsk Yacht kallade sin "motorväg".



En liten gren av ett litet Högtryck klämde sig ner akter oss för om våra konkurrenter, på vår latitud. Därigenom fick vi och *Kaliakra* en SO-vind och kunde dra ifrån. SO-passaden var inte väntad före W48-50. Tackar som bjuder! Dygndistansen på 150-158M.

Jag hade just inlett ett föredrag om San Juan när det avbröts av löparnisse, Sverker, och stor oro spreds bland elever och vpl. Gällde också vissa befäl som inte tidigare passerat "linjen".

I nattens mörker fick en logg-gast en kräfta i handen när hon trevade efter pennan i navkappen. Illvrål!

Ett traditionellt linjedop genomfördes under stor munterhet, inte minst från elevernas sida.



En bassäng hade monterats SB akter på huvuddäck. Efter "återhämtning" blev det allmän förbrödring med kräftskiva runt storluckan. Just under dessa timmar minns jag stod loggen stadigt på 9,5 knop och med kurs mot mål! Under natten var vi uppe i 11 knop. Neptun var stolt över Falken och dess besättning - helt klart!.

25-31 maj

De första två dygnen gick på räls och vi gjorde de bästa dygnsdistanserna av alla, 202 resp. 197M. Vi åkte upp några placeringar men inte så många som vi hoppats på.

Jordfel i radiohytten gjorde att varken Inmarsat C eller KV fungerade. På räckviddsgränsen för VHF fick vi iväg våra positioner via *Christian Radich*. Ny ledare plötsligt *MIR*.

Orkanssäsongen i Västindien hade nu sedan en månad inletts. De sista 500M myntade *Peilot* uttrycket "stavhoppsprincipen." Det innebär att alla talrika åsk- och regnskyar med vind i hoppade helt enkelt över oss. *Christian Radich* för om oss fick dem (15m/s) - men inte vi.

Nu ramlade högtrycket ner och drabbade hela fältet, utom Whitbredbåtarna som redan gått i mål. Fältet var i longitud utspritt från W62-W45, i latitud N21-N18. Helt stiltje var det väl aldrig riktigt utan det gick så sakteliga 1-4 knop med växlande vindar. All gamla tricks som "vissla på Kajsa," smeka masten m.m. hjälpte inte tills 1:e skepparen Tommy kom på att vi hade glömt att kasta ett mynt över stortoppen - och så, det hjälpte. Vi fick äntligen tillbaka vinden. Loggade 4-7 knop i slörkryss. Permanent blixtsken över öarna - vilket skådespel. En kraftig regnby fick vi över oss men tyvärr ingen kraft i vinden. Nu var det inte så långt kvar!

Trots få vändningstillfällen tog det bara en kvart att vända med två kvartar mitt i natten.

31 maj kl. 18:08 lokal tid passerade vi mållinjen efter 18 dygn och 4 timmar från Gomera. Bandistans 2774M, seglat 2973 vilket gav en medelfart av 6,75 knop över grund.

Enligt lotsen hade bara ett fåtal A-klassare anlänt och vi var det första av de stora som seglade in på ankarplatsen. Väl till ankars blev det alle mans champagne. Vi hurrade för *Falken* och vi tyckte att vi gjort en bra segling - om än med viss risktagning. Jag nämnde att ett av de deltagande fartygen hette *Old Dream* och det var nog för oss alla en gammal dröm som äntligen gått i uppfyllelse.

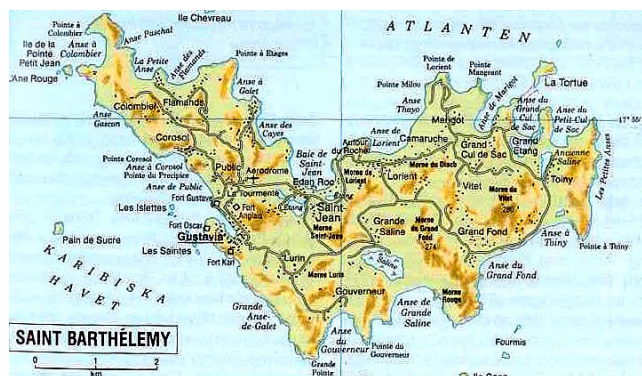
Christian Radich, som passerade mållinjen sju timmar före oss, blev såväl klassegrare i A+B som totalsegrare. *Falken* kom på 11:e plats i A+B och c:a 20:e plats totalt. (Inte dåligt med 250 deltagare. Red.)

Västindien



Efter ett par dagar i San Juan för reparation och shopping motorseglade vi mot St Barthelemy för firande av Sveriges nationaldag, vilket där aldrig tidigare skett i närvaro av ett örlogsfartyg.

Efter knappt ett dygn i en kraftig Eregnby, gick vaterstagets schackel av i stäven, så vi tvingades in i lä för byte. Samtidigt fick besättningen ett efterlängtad bad i en sagolikt vacker vik. Vi var som kalvar på grönbeta.



Tidigt fm. den 6:e juni akterförtöjde *Maritee*, Nordkap och *Falken* i Gustavias hamn. Med tvärskurna och tre-tungade flaggor i täten "marscherade" vi, via en beach; till svenska kyrkogården. Där väntade borgmästaren Daniel Blanchard; Nordstjärneriddaren Marius Stakelborogh, ordförande i svensk-franska vänskapsföreningen Jean Magras samt 20-25 gustavianer. Tal, kransnedläggning, tyst minut, "Härlig är jorden" och ceremonin avslutades med vår nationalsång. Efter den stämningsfyllda ceremonin splittrades besättningarna till en mängd olika beacher, Marius tog fartygsledningarna till en hotellbeach där vi i skuggan kunde svalka oss med ett antal kalla öl.

Detta är, måsta vara, paradiset centrum!

Forts. nästa sida

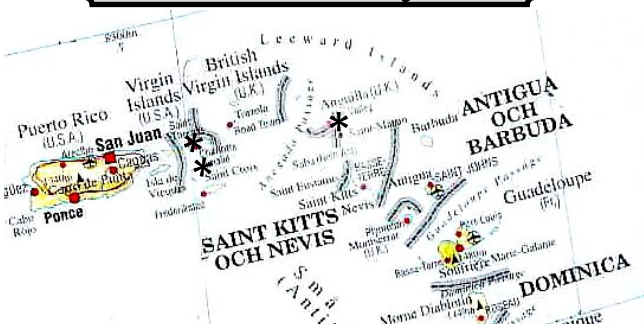
Vid vår lunch ombord på halvdäck, fick jag tillfälle att överlämna gåvor från Piteå stad - vänort till St Barthelemy. Per Tingbrant, eldsjäl i Piteå segelskap, har skrivit några avhandlingar om "Sverige-epoken," vilka nu överlämnades till det Sverige-museum som snart skall byggas på ön.

Telegram till HKH, där vi berättade om 6:e juni-firandet. Vänligt svar fick vi ett par dagar senare och detta framfördes till borgmästaren. På kvällen hade staden ordnat beach-disco för våra ungdomar och våra besättningar. Musiken på högsta, barfotadans, öl och rom o cola, det var fest!

Med vemod lämnade vi ön sen em. dagen därpå. Det skulle ta flera sidor att för Er beskriva hur underbart vacker **St. Barthelemy*** är – men det skulle aldrig kunna bli en rättvis bild. Ni som ännu inte upplevt paradiset - res dit och njut!

Den 8:e f.m. anlände vi till **US Virgin Island,**** c:a 60M ost om San Juan, där vi latade oss med bad och snorkling. På kvällen en mycket lyckad skeppsafon där eleverna klätt sig till infödingar och vi befäl och vpl symboliserade inkräktarna från Spanien.

San Juan 10-13 juni



Hamnområdet ligger intill den äldsta delen av staden, längst ut på udden.

Förberedelserna för vårt besök var både omfattande och dyrt. Hamnen var under en vecka helt stängd för alla lyxkryssare, som är den huvudsakliga hamn – och turistinkomsten.

Inrikesflygplatsen, sju kilometer från hamnen, blev parkeringsplats (1,5 milj. bilar finns på ön). Flygplatsen är framförallt en knutpunkt för alla varutransporter till Västindiens öar. Alla öns innevånare (3 milj.) skulle naturligtvis besöka "Tall Ships." Då förstår Ni att det gick fortare att gå de sju kilometrarna än att åka bil med poliseskort. Kajerna var avstängda för allmänheten fram till kl. 10 fm för att varutransporter m.m. skulle komma fram. Sedan var det kört! En kvinna födde barn i folkträngseln enär ambulansen inte kunde komma fram. Ni som tycker att det varit "knökat" i nordeuropeiska hamnar vi besökt - släng er i väggen!

Den 11 juni kom reservplattorna till spisen. En jätteeloge till kockarna som sedan den 28 maj (tre dagar före målgång) fixat maten till besättningen på en platta med halv effekt samt en ugn. Vi genomförde expeditionens första sponsormottagning - för Volvo!

Mycket lyckat och hela Falkens däck utnyttjades. Volvo ställde också ett par bilar till nyckelbesättningens förfogande. Vpl och de flesta befäl fick sin första välförtjänta hellediga dag sedan vi lämnat Karlskrona.

Det blev också ett ömt och vemodigt avsked till eleverna. Många bokade om sina flygbiljetter för att kunna stanna och segla privat en vecka bland öarna.

San Juan - Nassau



Efter paradseglingen satte vi kurs mot San Salvador, som ligger 150M SO om Nassau. Det var just på den ön Columbus landsteg. Vi hade tänkt göra en enkel ceremoni där men trots den fina farten på 10-11 knop första dygnet så avtog vinden succesivt och på grund av tidsbrist inställdes besöket.

De nya eleverna kom snart in i tjänsten men oj vilka "blekansikten" vi hade fått ombord. Fartygsläkaren, Per Bartholdsson brände tyvärr sönder sina fötter så att han under en vecka fick svårt att gå.

Den 16 juni fyllde Sverker Lindholm 30 år och han väcktes kl. 0400 med champagne och tårta.

På midsommaraften, knappt ett dygn från Nassau, Angjorde vi Harbour Island* varvid vår ambassadör i Canada, Håkan Berggren, tillika ackrediterad på Bahamas embarkerade, tillsammans med Konsul Wiberg och kommandör Ulf Edman. Ulf var både attaché och flaggkapten och genomförde m.h.t. det senare en CKF-inspektion. Vi blev lotsade in i hamnen av Mr. Knowles, olympisk guldmedaljör i Starbåt 1964.

Till Nassau hade ett tiotal segelfartyg sökt sig bl.a. *Urania*, *Eagle* och *Zenobe Gramne*. Det blev ett avslappat och skönt besök. Visiter hos guvernören, som bodde i ett typiskt brittiskt kolonialpalats. Lunch ombord och mottagning. Sedvanligt program för skonertdivisionen men nu kändes det som en befriande lättnad jämfört med de hamnprogram som dukats upp tidigare under denna regatta.

Svenska kolonin bjöd hela besättningen på "garden party" med bad hos familjen Carrolls på Paradise Island - tvärs över hamnbassängen. För de nya eleverna, som inte upplevt St. Barthelemy, var detta paradiset. Inte som St. Barth - men ganska nära.

Jolly Roger återtog av *Urania* och togs tillbaka igen. Tillvägagångssättet i båda fallen hade väl inte varit helt just, varför fred slöts. (Se föregående nummer sida sju. Red.)



Nassau - Sandy Hook 24 - 29/6



(Sandy Hook en Ankarplats syd New York.) Första dygnet lite motvind och motströms innan vi kom ut i Florida Strait. I det 29-gradiga vattnet sköt vi i SV styv bris ordentlig fart. Med fyra knops medström loggade vi som max 15,7 knop. Med fina dygnsdistanser 200-250M gick det undan.

Kraftiga regnskyar med liten kulingstyrka höll farten uppe. Sikten en kabellängd och i radarn, trots alla trimningskonster, var "allt vitt" under dessa relativt korta skyfall.

En lustig episod inträffade just som vi kommit ut i Florida Strait. Mitt på det ödsliga havet dyker det upp västerifrån en halvruddad motorbåt med en 20 hästars aktersnurra. "Vet ni var vi är?" ropade föraren i brist på såväl kunskap om sin egen position samt avsaknad av VHF. "Åt vilket håll ligger Bahamas?" Vi pekade åt OSO kanske något nonchalant. "Peka noga, jag har ingen kompass! Dessutom räcker bränslet bara knappt två timmar" Om han följde våra anvisningar $\pm 10^\circ$ skulle han, med lite tur nå närmaste strand/rev inom 1,5 timme. för långt nordvärt och han skulle missa ögruppen helt och för långt sydvart skulle han hamna i sundet vi just lämnat och trafiken var där inte speciellt tät.

Temperaturen höll sig stadigt runt $+27/28^\circ$ såväl i luften som i vattnet. När den "sjönk" till $+24$ efter kl. 20, ett par dagar före Sandy Hook tog VO på sig sin Wolly Polly - man hade blivit bortskämd. Sista natten, när vi lämnat Golfströmmen sjönk det ytterligare till $+20$ och jag såg en skinnkavaj tagas på!

Under denna vecka hade vi sällskap med 3-mast-skonaren *Adventure* från NZ. Detta skulle bli en svår konkurrent på hemresan, även om hon tävlade i D-klassen.

Väl till ankars, under fyra dagar, kunde besättningen äntligen genomföra resans första ordentliga skrovunderhåll. Delvis skedde detta vaktvis för att kunna bedriva både båtjänst och hinna med sightseeing i NY. Två dagar i NY var avsedda för sponsorsegling. m.h.t detta planlades sightseeingarna redan nu.

Att NY skulle bli en problemstad förstod vi redan i San Juan när vi fick "Captains handbook." Vår anvisade förtöjningsplats skulle inte kunna medge gästseglingar, vilket vi anmält redan under rustningen. Särskilt Sverker och Per Bartholsson lade ner mycket energi på att få i ordning dessa studiebesök till NY. Att amerikanska kust-radiostationerna inte accepterade vår "contrycode" för samtal underlättade heller inte vår situation.

Första dagen till ankars blev vi anropade av en äldre man i kajak på klingande svenska. Fram med kaffe och bullar. Han hette Carl Eriksson född av svenska föräldrar i USA, numera pensionerad från Coast Guard. Carl pratade och sjöng på perfekt svenska. Något besviken över att vi inte hade dragspel ombord så att han kunde spela till. Vilken härlig människa!

Seglingen till Boston tog tre dygn. Sol, dimma och regn. Påminner lite om svensk sommar. Men den mängd hajar vi såg utanför Cap Cod, den sydöstra udden mellan N.Y. och Boston, stämde inte med våra förhållanden. Carl Ericsson berättade att på Cap Cod hat man för ett fåtal år sedan konstaterat vikingafynd. Dessa bestod av rester från vikingabåtarnas vinteruppläggningsplatser. Ytterligare ett bevis för att vi var före Columbus.

Seglingsparaden var en folkfest och av programmet framgick att det kommer att bli något helt annat än NY.

Boston

Det första intrycket visade sig vara helt riktigt. staden tog emot oss med öppna armar. En stor docka, avsedd som förtöjningsplats, blev i sista stund ianspråktagen för reparation av ett större örlogsfartyg. Därmed splittrades förtöjningsområdet tyvärr något. Boston blev ändå av många utsedd till den bästa hamnen.

Det finns en gata som i några kvarter bara består av restauranger och disco m.m. Nu var den kompletterad med utomhusscener för pop-konserter. Denna gata spärrades helt av för allmänheten, tillträde endast för "sailors" och stadens döttrar. Mat och dryck var helt fritt. Där var det verkligen drag.

Prins Philip besökte Sören Larsen, brittisk skonare, vars utsida vi var förtöjda vid. Chifen hade utbildning av den nye fartygläkaren, tillika 3.O Ingemar Narheim, hur man startar brandpumpen. Den förliga brandposten var tyvärr inte stängd utan vattenstrålen missade Prins Philip med en meter när han inspekterade byssan.

Materialhaverifrekvensen hade glädjande nog börjat minska. I Boston var det "bara" gränsvågen som byttes (11 timmar) och UNIMAT vattenpejlinstrumentet som lagades för åttande gången.

Enl. plan debarkerade Karl-Henrik Peilot och Sverker tog över hans jobb som sekond och IntO. Karl-Henrik hade under resan blivit morfar två ggr, inte helt komplikationsfritt, så han såg naturligtvis fram emot att få träffa sina barn och barnbarn.

Fortsättning i nästa nummer med hemresan och slutet på tävlingen, distansen Boston - Liverpool



Båtmässan 2017 i Göteborg. På bilden vår mässansvarige, Sture Magnusson, i montern inför öppnandet den 3/2.

LASSE CARLSSON BERÄTTAR

EN LITEN KULA KAN STÄLLA TILL DET

Under HMS Gotlands vinterexpedition 1952 var det många incidenter.

Fartyget avgick från Göteborg den 4 januari, och ingen anade väl då att det skulle bli en äventyrlig seglats.

Det började med att ankaret fastnade i ett gammalt skrov när fartyget gästade Västindien under några veckor. Det var så illa att ankaret fick offras, för att Gotland skulle kunna fortsätta sin färd. Efter besöket i Halifax i Kanada hamnade den före detta flygplanskryssaren i en häftig storm, som gjorde fartyget praktiskt taget manöverodugligt. Med nöd och näppe tog sig Gotland tillbaka till Halifax för reparation av fartyget under en veckas tid.

Men det hände också mindre olyckor, eller början till sådana, som aldrig fick utrymme i historien. Jag vet inte om de bara blev en notering i däckslögboken, eller om det kanske blev en uppföljning som sedan lades ner.

När vi låg i Västindien gick vi fyra-åttavakter, ibland kunde man dela ytterligare så i praktiken blev det två-tiovakter.

Så var det för oss som hade törnar i axelgången. Gotland hade en enormt lång akter, eftersom hon var byggd för katapultstart av flygplan, var det ett långt akterskepp, där propelleraxlarna utgjorde en stor del av fartygets totala längd.

På långresan var det två man på varje vakt, en ansvarig, furir eller korpral och en "gast", en värnpliktig eller en stamanställd. Därför kunde de båda på vaktens dela upp fyratimmarsvakten på två timmar var, detta givetvis utanför ordinarie vaktschema, och utom vakthavande maskinistens vetskap.

Det var ett populärt tilltag, tio timmar under Västindiens sol, men också en bra sammanhängande sömn nattetid.

Det fanns många bärlager för den långa axeln, tanken var att oljan för lagren skulle transporteras från små tankar via en rörledning till de olika utrymmena för varje lager. Men just under denna vinterexpedition så var rörledning inte intakt. Det hade till följd att en hink fick fyllas med olja, och Lite jobbigt kunde det bli, då då bärlagren var placerade längs ner, av naturliga orsaker, och oljehinken fick transporteras nerför en lejdare, eller trappa, och sedan tillbaka igen upp en våning. Det ett omständligt jobb, att bära en tiolitershink utan lock och nerför en brant lejdare.

Värmen var hög i mässarna, så vi som kunde tillbringade frivakterna på däck, i princip både natt och dag. Uppe vid skorstenarna var ett perfekt nattläger, på några pålsar och med en kudde sov man gott, under de

kalla nattimmarna rullade men närmare skorstenen, när solen började värma klarade frivaktaren utan sin värmekälla.

Vi löste av varandra på plats på däck, vilket väl inte var enligt reglementet, men praktiskt.

En sådan natt kom min kollega och ville ha avlösning, och på gängse sätt purrade han ut mig och sa; allt är OK, och tillade, tror jag.

Eftersom jag kände min avlösande korpralkompis mycket väl, och visste att noggrannhet inte var hans ledord, så gick jag direkt ner i axelgången för en första kontroll.

I ett av utrymmena, bärlagren var ett och ett, eller två och två i varje "rum" kändes med en gång att något var fel. Det var varmt, även med tanke på att Västindiens vatten höll hög temperatur och att kylningen inte var den effektivaste, så var det ändå alarmerande varmt i det lilla utrymmet. Och jag hittade strax orsaken. Ett av bärlagren var varmt, trots att det såg ut att finnas olja, det såg jag när jag öppnade inspektionsluckan.

Lagret blev varmare och varmare, och jag bestämde mig att kalla på vakthavande maskinist. Han kom relativt snabbt ner, och tittade på lagret, ringde bryggan och begärde halv fart. Ner till oss kom också vakthavande däcksbefäl, vi letade alla efter en möjlig orsak till den stigande värmen på lagret.

Plötsligt blev allt normalt igen, bärlagret återfick sin normala temperatur, och däcksbefälet klättrade upp för lejden och försvann. Då öppnade vakthavande maskinisten sin hand, och i denna låg en liten rödbrun träkula. Jag hittade den i returhålet från lagret, och den var så väl anpassad att den släppte igenom en viss mängd olja, annars hade lagret skurit.

Tror du att det handlar om någon form av sabotage frågade maskinisten en förvånad korpral. Efter en koll på övriga bärlager skildes vi åt och jag fick återgå till min normala runda. Det var elva bärlager för varje axel. Jag funderade en hel del runt nattens händelser, och tackade en högre makt att jag så snabbt efter vaktavlösningen gått ner och kollat lagren.

Lösningen var lika enkel och som svårfunnen. Eftersom vi hade med oss en hink med olja, en hink utan lock, brukade vi ställa hinken i kappen, för att först kolla om det behövdes olja. Då behövde man inte släpa tiolitershinken upp och ner för den branta lejden utan orsak. I en av de trånga utrymmena där vi ställde hinkarna fanns det också förvaringsskåp för olika aktiviteter. I ett av dessa skåp fanns ett kulspel, jag tror det hette kinaschack.

När det var sjögång så kunde det hända att ett olåst skåp avbördade sitt innehåll ner på durken. Och det var förmodligen det som hade hänt. Kulorna hade rullat ut ur sitt förvaringsutrymme, och när oturen hade varit framme så hade det stått en oljehink där. En av kulorna hade hamnat i oljan, och med sin rödbruna färg varit svårt att upptäcka.



INFORMATION OCH TIPS INFÖR 2017 ÅRS RIKSÅRSMÖTE

Göteborgsföreningen står för årets värdskap och resan går denna gång till Kiel. Det är tredje gången vi har Kiel som mål (tidigare 2002 och 2007). Att vi under en mellantid har haft Stockholm som startmål har berott på att Stena inte haft passande fartyg på traden. Vi försöker nu bryta den trenden och hoppas på fortsatt konstruktivt samarbete.

Den 7 maj kl. 1400--1600 är det inmönstring och kl. 1730 avseglar Scandinavica från Stena Lines Tysklandsterminal i Göteborg. Kl. 1600-1700 välkomstdrink, mingel och underhållning innan vi kl. 1700-2000 träffas för en gemensam förbrödringsmiddag.

Den 8 maj kl. 1000--1200 är det FM riksårsmöte ombord, därefter fortsätter vi med buss till Marine-Ehrenmal i Laboe där vi äter en gemensam lunch innan vi avslutar med minnesceremoni och kransnedläggning för stupade eller omkomna sjömän. Bussen går tillbaka c:a kl. 1530 till Kiel.

För de som inte åker till Laboe finns det även möjligheter att istället åka med buss till Lübeck eller besöka Citti Markt i Kiel (gigantiskt köpcentrum).

Kl. 1845 avseglar fartyget och kl. 2000 träffas vi åter för mingel och underhållning innan festbanketten avnjuts i à la carte-restaurangen. Den 9 maj anländer fartyget åter till Göteborg kl. 0915.

Innan avsegling:

Kommer Du dagen före och behöver hotell?

Det finns det ett par hotell ett stenkast från Stenaterminalen. Hotell Kusten på andra sidan Oscarsleden bra priser men med ett begränsat antal rum, enkelrum från 590:- helg dubbelrum från 860:- helg. Vidare har vi Spar Hotel, Karl Johansgatan 66-70 även dom med överkomliga priser och möjlighet till mat och parkering.

Vill du åka spårvagn. De vagnar som går till Tysklandsterminalen är nummer **3 och 9**. Hållplatsen är Chapmans Torg men de brukar alltid även ropa ut "Stena Tysklandsterminal". Gå sedan tvärgatan ner åt höger (mot vattnet, känn den salta doften) och följ anvisningarna. Drygt fem minuter.

Om du inte känner till spårvagnstrafiken i Göteborg rekommenderar Västtrafik: Gå till en pressbyrå och köp ett kort för 150:- eller mer. I gengäld kan ni åka flera på samma kort. (Det går även köpa resa via mobil, men då måste du ladda ner en app från Västtrafik.) Resan kostar 23:- som automatiskt dras från kortet när det visas upp framför automaten. ***Om Ni är flera kan Ni resa så många på kortet som det finns pengar till. Gör i så fall så här:*** Börja med att trycka på plustecknet, visa kortet, tryck sedan lika många gånger på knappen med bokstaven V som Ni är åkande.

Kommer Du med bil finns parkerings platser vid terminalen. Kostnad: 10:- per timme eller 60:- per dygn. Det går att parkera med kort eller SMS parkering.

Vid de tider som finns i programmet kommer representanter från FM att finnas i terminalen. Alla resenärer kommer att få resehandlingar i samband med incheckning.

Svenskt pass eller annan godkänd identifikation måste medfölja. Det går att växla valuta ombord.

Terminalen i sig själv är en "öde öken" utan kafé eller andra faciliteter. Inte att rekommendera för lång väntan. Därför har FMG planer på att arrangera något program framförallt för väntande damer "medresenärer till FM styrelse och Lof-möten" som tar sin början innan man får gå ombord. Planerna är inte helt klara än, men det lutar åt besök på "Taubeska huset" Där Evert Taube är född, som ligger på andra sidan gångbron från Stenaterminalen sett, eller ett besök på närbelägna Galleri Majnabbe.

Kommen ombord behöver Ni inte lotta om överslufen om Ni bor i flerbäddshytt, båda "bingarna" står på "durken". Dessa hytter finns i två varianter: Standardhytt och hytt med större "durkyta" mot en tilläggskostnad. ***Om några FM-kompisar vill bo 3-4 personer i en hytt? Kontakta oss på AG FM RÅM 2017, så fixar vi det! Ytterligare information, frågor: Se tel. och e-postadresser sida 11.***

Hjärtligt välkomna till Riksårsmötet i maj

Program*Söndagen den 7 maj.*

- 1220 Innönstring av förbundsstyrelsen.
- 1230 - 1330 Förbundsstyrelsen kaffe och macka. Styrelsemöte i **"the Livingroom"** på däck 9.
- 1330 Innönstring av Lof-deltagare
- 1340 - 1540 LOF-konferens **"Trucker Club"** däck 7
- 1530 Hytterna är tillgängliga.
- 1400 - 1600 Övrig innönstring sker.
- 1600 - 1700 Mingel. Samling i **"C-Wiew Lounge"** däck 8, och information. Välkomstdrink serveras vid ingången.
- 1615 c:a Befälhavaren hälsar oss välkomna. Lottförsäljning. Ordf. FM Gbg L-E Uhlegård informerar.
- 1730 c:a FM Gbg Sångkör underhåller. Fartyget kastar loss (ETD).
- 1700 - 1900 Förbrödringsmiddag: Buffémiddag i **"Taste buffé"** däck 8
- 2000 Njut av sjöresan med **Stena Scandinavica**.

Program*Måndagen den 8 maj.*

- 0700 - 0900 Frukost serveras i bägge restaurangerna **"C-view"** däck 8 och **"Taste"** på däck 7. Det är valfritt för FM att välja matsal.
- 0915 Fartyget förtöjer i Kiel (ETA).
- 1000 - 1200 Riksårsmöte hålles i **"C-view"** däck 8, (se separat dagordning).
- 1000 Buss till **Citti Markt** i Kiel för shopping. Buss avgår till Lübeck.
- 1245 Bussar avgår till **Marine-Ehrenmal** i Laboe.
- 1330 Bokad för lunch på restaurang **"Admiral Scheer"** i Laboe.
- 1430 c:a Kransnedläggningsceremoni.
- 1530 Bussar avgår mot Kiel.
- 1845 Fartyget kastar loss från Kiel (ETD).
- 1900 Samling, plats enligt senare meddelande FM Gbg Sångkör underhåller. Riksordförande Johan Forslund informerar.
- 2100 Festbankett i restaurant **Metropolitan**, "À la carte" på däck 7.

MENY**FÖRBRÖDRINGSVICKNING***Mat**Buffé**Dricka*

Vatten, öl och vin
hämtas på dryckesstationen

Övriga drycker
beställer Du vid bordet
och betalar själv

*Fri bordsplacering***Program***Tisdag 9 maj.*

- 0700 - 0900 Frukost i bägge matsalarna, valfritt.
- 0915 Fartyget förtöjer i Göteborg (ETA).

MENY**FESTBANKETTEN***Förrätt*

Grillad sparris med parmaskinka,
ruccola, pinjenötter och parmesan

Huvudrätt

Pocherad kungsflundra med räksås
och potatis

Dessert

Citroncheesecake med melbasås

Vegetarisk meny

Vegetariskt alternativ på begäran

*Drycker**Vin och vatten**Övriga drycker*

beställer Du vid bordet
och betalar själv

Fri placering utom vid honnörsbord



ANMÄLNINGSBLANKETT

Flottans Mäns Riksårsmöte 2017

Göteborg - Kiel 7-8-9 maj

Jag

TEXTAT NAMN

- XXXX

PERSONNUMMER (endast födelsedata)

GATUADRESS

LOKALFÖRENING

POSTNUMMER

POSTADRESS

TELEFON mobil mailadress

Anmäler mig och

MEDFÖLJANDE FAMILJEMEDLEM

- XXXX

PERSONNUMMER (endast födelsedata)

Jag vill dela hytt med:

I priset ingår: Förläggning två nätter. **(Alla bäddar på golvet.)**
Välkomstdrinkar, förbrödningssvickning inkl. öl / vin, två frukostar
och festbankett inkl. vin

		Sätt kryss i aktuella rutor:			kronor:
		Pris per person	H	D	
Grundpris:	Del i flerbäddshytt insida utan fönster 2 personer	1 450	☐	☐	
	Del i flerbäddshytt utsida med fönster 2 personer	1 800	☐	☐	
	Enkelhytt insida utan fönster 1 person	1 750	☐	☐	
	Enkelhytt utsida med fönster 1 person	2 370	☐	☐	
Dubbelhytter med större golvutrymme: SG					
	Del i flerbäddshytt SG insida utan fönster 2 personer +270:	1 720	☐	☐	
	Del i flerbäddshytt SG utsida med fönster 2 personer +100:-	1 900	☐	☐	
Deltager i FM program:					
<u>Laboe:</u>	Kostnad pp buss t-r och .kransnedläggning:	120:-	☐	☐	
<u>Laboe:</u>	Kostnad pp.lunch inkl dryck	200:-	☐	☐	
<u>Lübeck:</u>	Kostnad pp. Buss t-r :	200:-	☐	☐	
<u>Kiel:</u>	Egna aktiviteter: Buss i Kiel till City Market t o r	0:-	☐	☐	
	Bussen går utanför Stena terminalen i Kiel				
		Totalbelopp:			

Denna blankett sändes senast den 31:a mars till FM i Göteborg under adress:

FLOTTANS MÄN I GÖTEBORG
c/o Anders Andersson
Matildebergsgatan 45
431 38 Mölndal

Epostadresser:

Anders Andersson: aa@anina.din.studio.se

Marinstugan: flottansmangoteborg@telia.com

Totalbeloppet ovan inbetalas senast den **15:e april** till FM Göteborg

Postgiro: 447 48 - 2

Skriv **Riks 2017** på talongen samt **namn** och **lokal förening**.

OBS ! Denna anmälan är bindande efter den **15:e april**, därefter kan återbetalning ske endast mot uppvisande av **läkarintyg**.

Frågor kan ställas till: Anders Andersson: Tel. mb +46 72 7209898

Kjell Åsberg: Tel. +46 31 291007 mb +46 73 2073002



Kamrater!

Det blir ingen rymdfärd den här gången men något betydligt mera praktiskt där man inte behöver vara ansluten med slangar och inspärrad i en pyttemodul.

Det blir härnadståg i väst.

Till höger ser Ni Gbg styrelse på rekresa inför 2017 års riksårsresa till Kiel.

En resa från västkusten till den tyska nordkusten och åter med Stena Scandinavica. Det kommer att bli nog så minnesrikt som en rymdresa där glädjen kommer att delas med många andra.



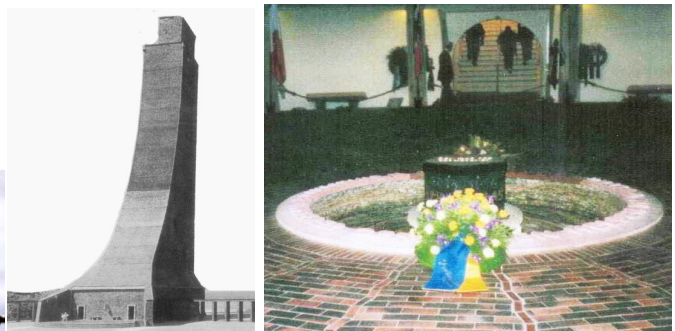
Varmt välkomna att ansluta Er till årets Riksårsresa med ett arrangemang i samarbete mellan FM Göteborg och Stena Line. Än en gång varmt välkomna!

Lars-Erik Uhlegård



Från Göteborg löper vi ut under den mäktiga Älvsborgsbron mot 2017 års:

Alla har chansen att besöka MARINE EHRENMAL, minnesplatsen för omkomna sjömän från örlogs- och handels-flottor, under två världskrig.



Bilder från besöket vid MARINE-EHRENMAL i Laboe 2002.

Riksförbörande Gunnar Bengtsson sade vid kransnedläggningen:

”Flottans Män vill med denna krans hedra de sjömän som omkommit under deras arbete.”

”Vi lyser frid över deras minne.”



REPRISSIDA FRÅN TIDIGARE PEJLINGAR

I de två sista föregående numren har vi i repris delgett våra läsare den framlidne medlemmen Sven Hallbergs nedtecknade upplevelser i ubåtsvapnet under andra världskriget och här kommer avsnitt tre av hans berättelser. I förra numret mönstrade han på Ubåten Draken efter att ha lämnat Ulven som gått in på Karlskronavarvet för översyn. Året är 1941.

Han berättar här hur han upplevde tjänsten ombord.

Sven Hallberg berättar



Alla var du med varandra, furirer andraklassare och tredje-klassare. Det fanns aldrig några tituleringsproblem. Men med underofficerare var vi inte du. Även om en u-off, nyligen läst skolan och att vi då, som furirer, varit du med varandra. (Nu när man är med i Flottans Män är man du med alla, även de varit amiraler. Det känns konstigt, men dagens samhälle ät ju sådant)

När jag tänker på amiraler kommer jag osökt ihåg när jag läste på underbefälsskolan i Karlskrona och det skulle bli amiralsinspektion. – I gevär ropades det av kasernvakten. Amiralen stegade in genom kasernvakten och kommer in på kaserngården med sin adjutant. Han ser sig omkring. All verksamhet upphör. Själva står vi uppställda. Kommandoord ropas och vi sträcker upp oss. Respektive plutonchefer lämnar av, kanske ibland med lite osäker darrning på rösten.

För att återgå till ubåsttjänsten höll vi till i bohuslänska skärgården under hela hösten. Jag minns särskilt en situation när vi kommit upp från en dykning. Vi hade inte mer än kommit upp då ett dubbel-däckt tyskt flygplan, med en pilot i öppen brunn, dök rakt emot oss. Många av oss var uppe på däck. Det blåstes "klart skepp" men vår luftvärnskanon låg ju nedmonterad i sin vattentäta tub. Än idag ser jag flaggstyrman Jansson, med tre man rusa ner, tar upp delarna till kanonen och börjar montera den. Under tiden kretsar tysken ovanför oss. Vi kunde se honom skratta och ropa. När han sedan förstod att kanonen var färdigmonterad vippade han med vingarna och försvann norrut. Inga skott avlossades.

Efter det tillbudet byggdes tornen på båda ubåtarna om och en lättrorlig kanon monterades upp på det lilla torndäcket. Samtidigt byggdes nedgångsluckorna om, för och akter, så att de skulle passa till botenplattan till en dykarklocka. Tidigare hade dykarklocka inte kunnat användas på denna typ av ubåt. Vi hade endast kunnat rädda oss med den räddningsutrustning som fanns ombord. Den bestod av en lösmonterad trumma samt räddningsvästar med syrgas. Vi kunde endast öva "torrräddning" med denna utrustning, för om verkligheten kom måste man ta in vatten i torpedrummet. Övningar med dykvästar hade vi i det s.k. Renströmska badet i Haga. Så småningom fick vi en

dyktank på Nya Varvet, som var sex meter djup, där vi kunde hålla realistiska övningar. Vidare provtrycktes vi en gång om året i en tryckkammare.

Efter en omväxlande höst blev det så återgång till Nya Varvet. Det var den 12 december 1941 och redan så mycket is i hamnbassängen, att det var svårt att lägga till. Ubåtarna med sina horisontalroder, som är mycket känsliga för is, fick ligga en bit ut från kajen.

I vilket fall som helst blev det skönt med avkoppling. Vi fick rätt mycket landpermission, men något julfirande hemma hos mina föräldrar blev det inte eftersom jag hade vakten ombord. Men till nyårshelgen blev det några dagar ledigt och då passade jag på att ha det skönt där hemma. Vintern detta år var, som de båda föregående, mycket kall. Inte förrän i slutet på april kunde vi ge oss av igen.

Jag upplever än idag den speciella känslan som uppstod då säsongen började igen. All aktivitet, laddning av batterierna, dieselmotorernas gång, avgaslukten och provianten ombord. På något sätt låg det en slags förväntan i luften. Att ligga still under en lång period som denna var tråkigt eftersom det inte hände något speciellt. Inte för att vi ville bli indragna i krig, men på något sätt ryckte det i oss.

Så var det Marstrand igen. Ut på måndag, dykning, upp, ladda batterier en stund på middagen och dyka igen. Ibland kunde vi gå söderut, ofta till Varberg, men även någon gång till Halmstad. För det mesta var det Bohuslän.

Jag minns en gång när vi övade utanför Lysekil, året var 1942. Vi var på väg upp till ytan efter en dykning. I periskopet såg vår chef en drivmina som förmodligen skulle ha hamnat på vårt däck om vi fortsatt upp. Vi dök igen för att komma i säkerhet och gick upp till ytan en bra bit längre bort. Som fölgebåt hade vi *Oden** med oss. De satte en mindre båt i sjön, rodde bort till minan och hängde på en sprängladdning. De rodde snabbt därifrån och lade sig mellan oss och minan, men inget hände. Då klär *Odens* radioman, en riktig tuffing, av sig kläderna och hoppar i sjön. Med sig har han en ny sprängladdning. Han simmar bort till minan där han fäster den, varefter han blir upptagen i båten. När denna är i trygghet exploderar minan och vi som bevittnat händelsen applåderar en riktig bragd.

På *Draken* hade vi som chef kapten Åke Svensson, en mycket fin människa. Han var duglig, omtänksam och lugn bland många andra goda egenskaper. En gång tog han upp alla i besättningen på däck, mitt ute till havs. Där gav han oss beröm på ett sätt som jag aldrig förr eller senare hört. Han ansåg att vi var skötsamma, duktiga och utförde våra uppgifter på ett utmärkt sätt.

Forts. nästa sida

*Jag har inte hittat någon båt i Flottan 1942 med namnet *Oden*. Bara en vedettbåt med namnet *Orion*. Det kan ju vara ett minnesfel eller ett skrivfel i den förra utgåvan.

Red.

Vi hade på grund av samtrimningen fått ner dyktiden från 60 till c:a 45 sek. Ett enastående resultat med en så tung ubåt. Sådant gjorde att vi lade ner ännu mer arbete och förmåga på vårt jobb. Ros hjälper mer än ris. Så småningom fick vi en veckas ledighet i Marstrand och där träffade jag en flicka, som jag senare gifte mig med.

Omkring den 15 juli blev vi beordrade till Göteborg, under en månad. Kapten Svensson skulle under dessa dagar tjänstgöra som adjutant hos chefen för Göteborgsgeskadern. Han fanns på pansarskeppet Manligheten, som i regel låg förtöjd vid Nya Varvet. Jag hade nu, på eftersommaren, varit anställd i två och ett halvt år. Då var det tid att börja underbefälsskolan.

Alla i min årsklass skulle avmönstra och åka till Karlskrona för att genomgå utbildningen på kasern Sparre. Att få göra detta iland var en förmån, enär många andra fick läsa ombord. Det var givetvis besvärligare eftersom man samtidigt hade sina vakter och dessutom inte fick det lugn som behövdes på grund av att man bodde så tätt. Underbefälsskolan var uppdelad i två perioder, höst- och vårtermin. En del hoppade av efter höstterminen trots att de hade blivit godkända. Dessa blev korpraler medan vi andra som fortsatte blev så småningom furirer. De ämnen vi "maskinare" läste var svenska, matematik, geografi, ellära, ångmaskin- och motorlära. Dessutom militära ämnen, exercis och gymnastik. Vi hade civila lärare i några ämnen. Jag får nog säga att vi jobbade hårt, det gällde ju också vår framtid. Varje kväll gick vi till Drottning Victorias Örlogshem för att läsa. De enda nöjen vi kunde unna oss var att gå på bio någon gång. Fast det hände, när vi fått "löning", kunde vi gå till "Biskan." Det var krogen i Karlskrona. Ibland visades filmer i exercishuset. Vid ett tillfälle gick filmen av och det blev helmörkt i hallen. En egendomlig stämning uppstod, det kändes nästan som om panik skulle utbryta. Detta berodde förmodligen på att situationen i landet var rätt spänd. Det cirkulerade rykten och det gällde att kunna sovra i ryktesfloran. Så småningom kom ljuset tillbaka och vi kunde sjunka tillbaka i våra stolar.

Till jul var vi klara med den första terminen på underbefälsskolan. Då bar det av, hem till Göteborg, för permission över jul och nyår. Under järnvägsresan var vi, som läste på underbefälsskolan, avdelade till att vara vagnbefälhavare. Ingen lätt uppgift när det gällde glada flottister på permissionsresa. Jag hade nu fästmö och vi var mest tillsammans under hela permissionen. Efter trettonhelgen bar det iväg tillbaka till skolan igen, för sista terminen.

Det var väl tänkt att vi skulle utbildas till något slags invasionssoldater. I Karlskrona hade en simhall, inom kasernområdet, blivit uppbyggd med ett 6-meter högt hopptorn och en 25 meters bassäng. Den gamle simhopparstjärnan "Loppan" Adlerz kom ner för att lära oss att dyka.

Vi skulle ha uniform och ammunitionsbälte på oss när vi dök, sedan skulle vi simma under vattnet så långt vi kunde. Själv sam jag nästan 50 meter. Vi hade också träning på hinderbana, på Stumholmen. Där hade vi våra dagliga perser, så jag kan väl säga att vi var ett vältrimmat gäng. Vår gymnastiklärare var civil och drev en hård gymnastik. Men det rann snart ut i sanden och det blev ingenting utav. Under någon av de första dagarna hade vi uppvisning i handvapenexercis, därefter examen. Sedan blev det varvskurs igen. För min del skulle jag bara komplettera med fyra veckor.

Den 17 april var jag och spelade handboll i exercishuset på kasern Sparre. Plötsligt gick det ett sus genom åskådarna. En ubåt hade försvunnit på västkusten! Vilken då? *Ulven!* Det kändes som om allt stelnade till. Vi kunde inte tro att det var sant. Så småningom gick hela den hemska sanningen upp för oss. Jag tror att vi ubåtskillar fick oss en tankeställare. Vi levde med eftersökningarna varje dag, men till slut förstod vi att allt hopp var ute.

Under tiden blev jag klar för sjökommendering. Jag gick till kompaniexpeditionen och bad att få komma till västkusten. De undrade om jag verkligen ville komma dit efter olyckan. Jag tänkte inte i sådana termer utan vidhöll min önskan. Till slut blev jag sjökommenderad dit, och till ubåten *Gripen*.

Jag kom dit samma dag som *Ulven* blev lokaliserad. Detta var i mitten av maj 1943. Jag fick skeppsnummer 16 med placering i dieselmotorrummet. Så var det åter dags att ge sig ut från Marstrand på måndag morgon. Dyka, u-läge till 12-tiden, sedan upp för att ladda batterierna och äta.

Denna sommar var det mycket gott om makrill. Vår förste maskinist, Erlingstam, tog vid middagstiden varje dag sin pilk och drog c:a 25-30 stycken och varje dag åt vi stekt eller kokt makrill till lunch eller middag. Detta bidrog till att vi kunde spara en massa pengar, som kom oss till godo på annat sätt. bl.a. genom att vi ordnade en kräfts-kiva fram på förhösten.

Som jag tidigare har nämnt kom vi in till Marstrand på fredagseftermiddagen och började med den s.k. lördagsrengöringen. Det var sommar och varmt och vi tog ibland chansen att gå upp på däck med bar överkropp. Detta upplevdes dock störande för sommargästerna i Marstrand. Det var borgmästaren som hade blivit påverkad av "damerna" i staden, men hur de själva gick omkring på kajen, mer eller mindre avklädd, var det ingen som anmärkte på. Badgästerna missunnade oss unga och snygga pojkar lite sol på kroppen. Vi, som veckorna igenom befann oss i undervattensläge, beredda att försvara dom om kriget eventuellt skulle drabba oss. Badgästerna fick oss t.o.m. från kajen. Vi fick förtöja på Koön med aktern mot land, så för att ta oss iland fick vi "vojta" vår julle.

På Koön fanns. alldeles vid färjeläget. en restaurang som hette Arvidsvik. En kväll var torpedhantverkaren och jag där. Vi satt ensamma vid ett bord när en man kom fram till oss och frågade om han fick bjuda på en grogg och dricka den tillsammans med honom och hans fru. Detta för att hedra minnet av sin hustrus son. som tidigare hade omkommit på en engelsk torpedbåt i Engelska Kanalen. Vi accepterade givetvis och drack stående våra groggar tillsammans.

Något speciellt hände inte denna sommar, utan det var den vanliga vakthållningen utefter kusten. Men *Ulven* höll på att bärgas. Ett krävande arbete. En söndag i början av september bogserades hon in till Eriksbergs flytdocka, hängande mellan ett par bärgningsspråmar. På måndagen togs så all de 33 döda kamraterna iland. Från vårt förband deltog maskinist Moberg och styrman Gustavsson vid begravningen. Vi andra gick in med *Draken* till Masthuggskajen för att byta periskop. På eftermiddagen förhalade vi till Eriksbergs varv för att hjälpa till med att röja upp inne i *Ulven*.

Utan handskar på händerna blev vi beordrade att arbeta, men jag kan säga att det var med starka känslor vi deltog i arbetet. På natten fick vi gå vakt vid en huspråm där kamraternas kroppar låg.

Begravningsakten skedde på idrottsplatsen vid Nya Varvet. Vi som låg ombord på ubåtarna stod hedersvakt vid kistorna. Många anhöriga var närvarande. Efter begravningsakten fördes kistorna, dels till centralstationen för vidare befordran till resp. hemort, dels till olika begravningsplatser i staden.

Jag skall även nämna att ubåtsförbandet, under våren 1943, hade utökats med 3:e ubåtsdivisionen, som bestod av *Springaren*, *Nordkaparen* och *Delfinen*. Dessa bemannades av personal från ÖSS.

På hösten 1943 blev jag befordrad till furir. Återigen hamnade jag i förliga torpedrummet med ansvar för vakten, men också som arbetsledare för skeppsnummer 19-20-21. Vid enstaka tillfällen fick jag avlösa i maskin, en uppgift som jag tyckte var mer intressant. Yngste man blev snart äldst ombord. Alla de gamla furirerna, många hade varit i tjänst sedan början av 30-talet, fick sluta sin tjänst i flottan, eftersom läget i både flottan och ute i världen hade förändrats.

Jag fick då skeppsnummer 11, vilket innebar att jag tillsammans med 1:e maskinisten hade manöverrummet till dykstation.

Vintern 1943-44 låg vi inne i Göteborg vid Tullhuset på Packhuskajen. Om vi inte hade vakt ombord fick vi bo på Hotell Strand. Det låg där Postgatan mynnar ut på Packhuskajen. Avsikten var att vi skulle komma ifrån den något osunda miljön ombord.

Våren 1944 flöt också lugnt för vår del. Men så började aktiviteterna plötsligt öka. Det drog ihop sig för invasion på kontinenten av de allierade. Det låg förväntan i luften. Så den sjätte juni, D-dagen, spärrades Göteborgs hamn av två tankbåtar i höjd

med Majnabbe. Själva hade vi stridsladdade torpeder ombord. Nog gick tankarna till de soldater som deltog i invasionen. Det var inte precis någon promenad för de allierade att ta sig igenom Frankrike.

I augusti 1944 var det Drakens tur att klassas. Det skulle ske på Eriksbergs varv, men jag fick inte vara med eftersom jag skadat mig. Jag fick en del av propellerkopplingen över höger fot, med krosskador som följd. Tiden läker som bekant all sår, så den fjärde november var jag redo att säga ja till min blivande hustru.

Jag skulle enligt kontraktet egentligen slutat den första november, men eftersom världskriget fortfarande pågick fick jag ej avsked, utan skrev på för ytterligare två år.

Forts. i nästa nummer.

Forts. från sida 8

En liten kula kan ställa till det

När oljan sedan slagits i lagret hade kulan fortsatt med oljefilmen ner mot avloppet på lagret och fastnat där att den hade "rätt" storlek för att inte täppa till helt, men ändå inte försvinna ner i lagret, det var bara att tacka försynen för. Innan jag gick av vakten kom maskinisten ner och jag förklarade min teori för honom

Först såg han lite tvivlande ut, men jag visade hur jag tänkt när vi gick till kappen med kinaspelet, jag satte hinken under och han fick se de lösa kulorna ligga och rulla fick jag rätt i min förmodan.

– Vi ligger lågt med detta, men du kan skicka upp din kompis till mig när han vaknar, så får jag ta ett snack med honom om hans sätt att ronda. Jag var glad att jag själv hade fått den aktuella vakten, det hade inte sett bra ut om vår andreman på vakten hade fått ansvaret, och hur skulle han ha handlat? Detta är kanske ingen stor grej, men den har kommit upp i mina funderingar stundtals under de här åren. Därför känns det bra att ha fått funderingarna på pränt!

Fotnot.

Jag har utelämnat alla namn, utom mitt eget. Av två orsaker, att inte hänga ut någon, även om detta är preskriberat, det har ju gått nästan 65 år sedan händelsen utspelade sig. Dels för mitt minne på namn inte är min starkaste gren.

Lasse Carlsson

RAPPORT FRÅN MARITIMAN med 2017 års AKTIVITETSKALENDER

ÖPPETTIDER

MARITIMAN OCH HAVSLABBET

APRIL

Påsklovsöppet 8:e -17:e kl. 11-16
Helgöppet: 22-23 och 29-30: kl. 11-16

MAJ

Öppet dagligen kl. 11-17

JUNI—AUGUSTI

Öppet dagligen kl. 10-18
Undantag: Midsommarafton öppet 11-15

SEPTEMBER

Öppet dagligen kl. 11-17

OKTOBER

Höstlovsöppet den 28:e - 31:a kl. 11-16

NOVEMBER

Höstlovsöppet den 1:a - 5:e kl. 11-16

ÖVRIGA AKTIVITETER

MARS

Svenska Mässan

14 - 16 Seniormässan
Maritiman ställer ut på Svenska Mässan med SMHA

* Utställningen *"Sist i ledet – 109 år av värnplikt"* pågår hela säsongen i en av mässarna på jagaren *Småland*.

** *Nedslag*: Kan enklast översättas med *"Stormprincessans dag"* Den helgen marknadsförs just den /det båten/fartyget extra. Respektive *"föreningar"* ställer upp med berättelser och guidningar. Kanske även startar vissa motorer och visat tillvägagångssätt.

*** *Virvelinas dag*: En dag helt inriktat på barnen.

MAJ

Maritiman

1:a Premiär för utställningen *"Sist i ledet - 109 år av värnplikt"*

JUNI

Maritiman

3-4 Nedslag**: Hamnbogseraren *Storm Princess*
3-4 L. Laurin och bogserbåten *Harry* visar upp tändkulemotorer
10:e Virvelinas dag***
17-18 Nedslag: Jagaren *Småland*

JULI

Maritiman

1-2 Nedslag: Ubåten *Nordkaparen*
8-9 Nedslag: Fyrskeppet *Fladen*

AUGUSTI

Västerhavsveckan

5 - 13 Maritiman deltar med aktiviteter i **Nordstan**

Maritiman

12-13 Nedslag: Lastfartyget *Fryken*
19-20 Nedslag Patrullbåten *Hugin*

Kulturkalaset

15-20 Aktiviteter på Packhuskajen.

Maritiman

26:e Military Fitnes/OCR Golden Trophy på Maritiman

SEPTEMBER

Maritiman

2-3 Nedslag: Bogserbåten *Herkules*

Jubileumsloppet

9:e Race village på Packhuskajen

Maritiman

10:e Maritimans dag
16 -17 Nedslag: verkstadsbåten *ESAB IV*



Emelie Leetmaa

AKT SLAG!

Efter tidningens julnummer med tillhörande juldikt som handlade om "Hagaminnen" fick hustrun brev från ett oväntat håll. Hon tackar för visad uppskattning och emoter snarast ett möte med Herkules Ardenner.

Red.



Jag vill påminna om att jag ett antal gånger försökt få igång en diskussionsspalt, "Ventilen", där alla kan ge sina synpunkter på föreningen, tidningen, livet i övrigt eller något som Ni gärna vill delge oss andra. Jag försöker igen.

Red.

VENTILEN

RAPPORT FRÅN HJÄRNAN

FÖR 500 ÅR SEDAN



*I förra numret ställde jag frågan: **Vart är vi på väg?** Med tanke på hur världen ser ut idag får vi betrakta dagens spalt som en stor parantes.*

På dörren till en kyrka i Wittenberg år **1517** spikar en 34-årig augustiner munk **Martin Luther** upp 95 teser mot avlatshandeln. Tiden var mogen för en kyrklig revolution och debatten som Luther sätter igång med denna handling splittrar den katolska kyrkan och *reformationen* tar sin början.

Detta fick konsekvenser även i Sverige. Olaus Petri vår Svenska reformator som själv studerat för Martin Luther omvände Gustav I, som såg både ekonomiska och politiska fördelar i den nya läran.

Förbindelserna med påven bröts alltmör. Nyutnämnda biskopar var trogna Gustav och lutheraner. Kyrkan underställdes kungamakten och framtogs större delen av sina rikedomar.

Latinet avskaffades som kyrkospråk och bibeln översattes till svenska 1544.

Övergången till protestantismen i Sverige gick så långt "fredligt" till men startade ett mindre inbördeskrig vid Johan III:s död 1592. Genom arvsrätten gick kronan till hans son Sigismund, då kung i Polen. Hans mor var Katarina Jagellonica dotter till konung Sigismund I Jagello av Polen.

Sigismund var katolik och ville återinföra katolicismen i Sverige. Som motståndare fick han då Gustav I yngste son Karl (Senare Karl IX)* Karl sammankallade hela prästerskapet till ett möte i Uppsala 1593** där det bekräftades slutgiltigt, att Sverige var protestantiskt. Att vara katolik förbjöds och det förbudet upphävdes inte förrän 1860 då religionsfrihet infördes.

För att krönas måste nu Sigismund godta och erkänna Uppsalas mötesbeslut och lova att inga främmande trosbekännare skulle få inneha svenska ämbeten. Sigismund kröntes 1594.

Sigismund återvände till Polen samma år och förordade Riksrådet att regera men riksdagen fick inte inkallas. Rådet och hertig Karl var inte nöjda med situationen och på hösten godtog Karl som riksföreståndare. Sigismund vägrade dock att ge Karl fullmakt. Efter flera strider, Sigismund kom bl.a. över till Sverige med polska trupper, stod Karl som slutgiltig segrare och Sigismund avsattes 1599.

Som rättlig arvtagare till kronan fanns Johan III yngre son Johan. Adeln var emellertid inte överens om, vem de ville ha som regent. Karl hade under striderna tillfångatagit de riksråd som stod på Sigismunds sida och vid ett sammankallat möte i Linköping 1600 tillsattes en domstol där flera av dem dömdes till döden och halshöggs. (Linköpings blodbad) Sveriges första religionskrig var till ända. Johan avsåg sig rätten till kronan men först 1607 lät Karl kröna sig. ***

1600-talets "religionskrig" drabbade hans son Gustav II Adolf, men om detta är så mycket skrivet att det avsnittet kan anses som avslutat.

2000-talets religionsmotsättningar verkar oroande och i vårt protestantiska Sverige överger allt fler kyrkan, samtidigt som fler moskéer byggs. Jag ställer återigen frågan: **Vart är vi på väg?** men vi får samtidigt inte glömma att en stor del av 1840-talets utvandring berodde just på religions-ofriheten.

***Den skoningslöse" (En biografi om Karl IX (Erik Petersson)

1500-talets sista hälft var en prövande tid för våra präster. Min ff ff fm mf mm ff far, kyrkoherde Jonas Olai Helsingus "hade vid sin död 1611 tjänat som församlingens präst under fem minst sagt prövande regenter" (Citat ur släktregistret) Han var kyrkoherde 1559-1611. Han fick skriva under fem **trohetsförsäkringar:

1: 8/10 1568 Trohet till Hertig Johan / 2: Januari 1582 i huvudstaden: Förnyande av prästerskapets samtycke till liturgin, 1575 års stadfästelse av trohetseden till hertig Sigismund och den nya stadgan om furstliga och kungliga rättigheter. / 3: 20/3 1593 Uppsalas mötes beslut att Sverige skall vara protestantiskt. / 4: 23/2 1594 Trohet till kung Sigismund som erkänt Sverige som protestantiskt. / 5: 26/3 1596 Beslutet från riksdagen i Söderköping 1595 där hertig Karls bekräftades som riksföreståndare.

***Gustav II Adolf står som Göteborgs stads grundare men det var hans far **Karl IX** som anlade det första Göteborg som emellertid brändes ner.

Karl Harry



UBÅTSKLUBBEN NORDKAPAREN

Detta händer i våren 2017

16 Mars

NOR Årsmöte och ärtmiddag start kl.1700.

Plats: Marinstugan Örlogsvägen 6

Anmälan till:

janeric.martensson@gmail.com/eller

P-O Eriksson tel.0706-09 23 14

23 Mars

Utflykt med lunch till radiostationen i Grimeton.

Begränsat antal platser. Anmälan o information av:

P-O Eriksson tel. 0706-09 23 14

Anteckningslista även i Marinstugan.

12 april

NOR Minnesceremoni för besättningen på ubåten Ulven, inkl. efterföljande lunch

Plats: Marinstugan Örlogsvägen 6

Anmälan till:

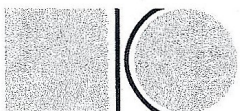
janeric.martensson@gmail.com

eller P-O Eriksson tel. 0706-09 23 14



Lars Nordenberg ordförande

STÅL GJUTGODS SMIDE HÄRDNING



KIHLBERGS STÅL AB

Box 14313, S-400 20 Göteborg
Tel 031-83 35 70 • Fax 031-83 35 60
kihlberg@kihlsteel.se
www.kihlsteel.se

K ä n s ö

Den traditionella Käsö-utflykten
blir i år

Torsdagen 25 maj

(Kristi himmelfärdsdag)

Samling vid vakten Käringberget
(Gamla Amf 4) kl. 0900. Åter c:a
1500

Båtresa, Guidning
Fältmässig lunch
Försvarsinformation

Anmälan på lista i Marinstuga eller

P-O Eriksson tel. 0706 092314

RAPPORT FRÅN DAMKLUBBEN BOJEN

Våra klubbafnarnar våren 2017:



Onsdagen den 29 mars kl. 18.30

Denna klubbafn får vi lyssna till Kerstin Thureson, från Ljungkile som berättar sagor, sägner, myter och legender.

Kerstin har gästade oss tidigare och det är alltid lika spännande att lyssna till hennes berättelser. I övrigt lotteri och det serveras en lätt supé.

Föranmälan senast 22 mars.

Onsdagen den 26 april kl. 18.30

Dags för vårsupé. Vi sjunger in våren och äter en god supé.

Ta med vinst till lotteriet och ta gärna med en väninna till våra trevliga träffar.

Föranmälan senast den 19 april.



Bilden visar ett av långborden vid en tidigare klubbafn



Vårliga hälsningar från
DK Bojens styrelse/gm
Anita Hogmalm

VAD HÄNDER?

Fredag 7 april
Pubafton kl. 1700--2100 Testkväll! Delta!

Torsdag 27 april
Klubbafton kl. 1800--2100 med
Föredrag av Linda (Överstyrman på isbrytare)
Föredrag om isbrytare med bilder

Onsdag 31 maj
Grillafton 1700--2100 med
föredrag av vår medlem - minören och läkaren
Jan Hammarström
Åldrandets sjukdomar mm



Anmälan till ovanstående:
Lista i Marinstugan eller per telefon till
klubbmästare **Carl Axel Benholm**
tel. 031-69 34 37 / 070-569 34 37
e-post: ingela.benholm@telia.com

Övrigt under vårsäsongen:

Söndag 7 maj– tisdag 9 maj
RIKSÅRSMÖTE ombord i STENA
SCANDINAVICA. Göteborg - Kiel tor.

Söndag 21 maj
MARINSTUGANS DAG

Tisdag 6 juni
Nationaldagen firas i Marinstugan och vid
Ulvenmonumentet med samling 1000

Söndagsöppet kl. 1000-1300:

April: 02, 09, 23, 30
Maj: 14, 21, 28
juni: 04, 11

Onsdagsöppet kl. 1000-1300:

April: 05, 12, 19
Maj: 03, 10, 17, 24
Juni: 07

Städdagar Marinstugan:

Tisdag 11/4 och torsdagarna 11/5, 8/6 från kl. 1000
Välkomna. Hjälp oss hålla Marinstugan i gott skick.
Damsugning, damning, putsning av koppar m.m.
På utsidan: snöskottning på vintern och
på sommartid har vi gräsklippning,
ogräsrensning och ev. målning.
Kom, och delta i gemenskapen.
Stugfogden Tore Nyblom
Tel: 031-29 97 06 / 070-629 18 43



FÖDELSEDAGAR VI GRATULERAR

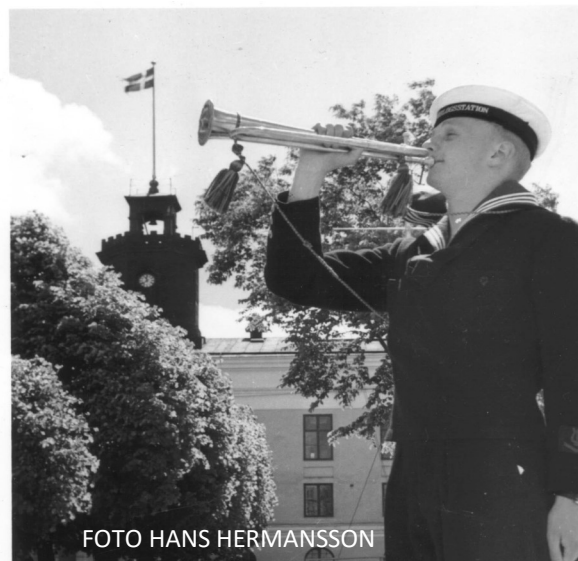


FOTO HANS HERMANSSON

Apr	03-	
20	9852	Sven-Gunnar Alevåg Mölndal 70 år
26	0632	Peter Ottosson Landvetter 65 år
28	0317	Karl Sparud Västra Frölunda 80 år
28	0613	Jarl Rådlund Göteborg 75 år
Maj		
10	0405	Siv Wikström Bojen 80 år
11	0116	Yngve Bucht Västra Frölunda 85 år
12	0917	Sigvard Samuelsson Göteborg 85 år
17	1001	Berit Bengtsson Bojen 75 år
18	8201	Inger Dahl Bojen 80 år
19	1217	Lars Svensson Göteborg 70 år
22	0427	Erlend Falk Uppsala 75 år
29	1306	Bo Skarland Torslanda 70 år
Juni		
07	1506	Rune Åsebäck Göteborg 85 år
17	7763	Gunnar Kall Kungälv 85 år
25	8202	Lola Johannesson Bojen 90 år
29	9303	Margit Tobiasson Bojen 80 år

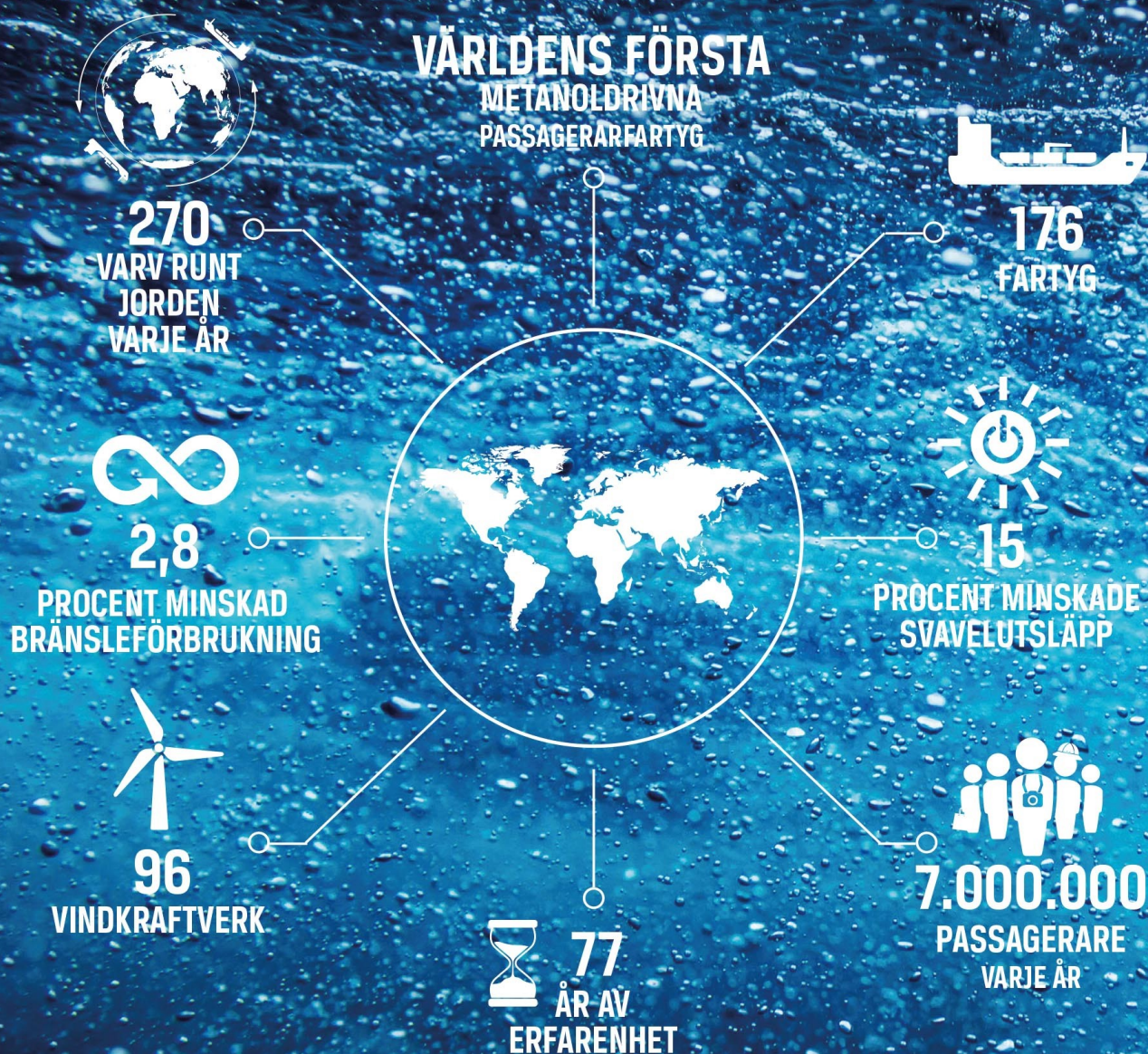
VI HÄLSAR NYA MEDLEMMAR VÄLKOMNA

'031623	Kjell-Åke Nilsson	Göteborg
'031624	Gert Måbrink	Torslanda
'011701	Kent Bergström	Tidan
'031702	Hans Martinsson	Åsa
'031703	Mattias Lysell	Göteborg
'031704	Kim Forssblad	Kullavik
'031705	Bo Björklund	Kungsbacka
'031706	Markus Fritz	Göteborg

Posttidning B

Flottans Män
Örlogsvägen 6
426 71 Västra Frölunda

VI ÄR EN DEL AV DIN FRAMTID



Med 15.000 anställda gör vi skillnad över hela världen.
För en hållbar framtid. Din framtid.

stena.com


Stena