



KORVETTEN HÄRNÖSAND
HAR BESÖKT GÖTEBORG
OCH FLOTTANS MÄN
HAR BESÖKT KORVETTEN



Foto: Jan Eric Knutas



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



ORDFÖRANDEN HAR ORDET

Kamrater!



Vi har haft årsmöte då jag tyvärr var sjuk men blev omvald ändå. Vi genomförde Marinstugans dag den 10 maj under kyliga

och blåsiga förhållanden. Det gick trots detta ganska bra, men lite sol och värme hade inte skadat. Med endast 8-10 grader varmt och stark blåst blev vår duktiga sångkör något blåfrusen men gjorde en stark och ovärderlig insats. Det blev något trångt i stugan när många ville vara i värme och lä.

Tack för alla fina insatser under detta viktiga årliga evenemang, inte minst den utmärkta och osjälviska insats som våra bojor gjorde. Men även övriga som deltog ska ha en eloge. Samtidigt så är det beklagligt att inte ens tio procent av föreningens medlemmar utanför de direkt engagerade hade tagit sig till Marinstugan. Vi kan kanske skylla på vädret men bättring behövs framöver om traditionen med Marinstugans dag ska kunna upprätthållas.

Likaså anser jag att fler av medlemmarna bör visa sig på våra onsdags- och söndagsöppetdagar. Kom och ventiler marina och maritima frågor samt ta aktiv del av verksamheten. Utan medlemmarnas engagemang förtvinar föreningen. Bidra även till föreningens utveckling genom att rekommendera medlemskap till bekanta som uppfyller fordringarna för medlemskap och visa stugan någon lämplig söndag.

Föreningen fick en inbjudan att den 24 maj göra studiebesök ombord i korvetten HMS Härnösand på besök i Göteborg. Cirka 20 personer ur Flottans Män Göteborg hörsammade detta och fick en utmärkt inblick i detta moderna fartyg. Stort tack till fartygschefen, kommendörkapten Johan Norlén, för initiativet till besöket. Se mer om besöket på sida 4-5.

Under pingsthelgen genomfördes årets riksårsmöte för FM i Västervik där endast lite drygt 100 medlemmar samlats. Själv blev jag invald i förbundsstyrelsen vilket är hedersamt för mig med min korta tid som ordförande i Göteborg. Ett mindre reportage från riksårsmötet återfinns längre fram i tidskriften på sida 3-4.

Mitt största bekymmer är att så många medlemmar har begärt utträde ur föreningen de senaste åren. Detta kan bero på flera saker som konkurrens från annat, en stressad värld med många måsten, sjukdom eller oförstående anhöriga, verksamhet som inte tilltalar medlemmarna. Nu med nya hot i närområdet borde viljan att delta i en förening för stärkandet av sjöförsvaret och allmän försvarsförmåga tilltala många. Vi ska ta nya tag under året och framöver.

Jag ger inte upp så lätt, och inte Ni heller, eller hur?

Lars-Erik Uhlegård

I detta nummer bl.a.

AKT SLAG

Redaktörens spalt finns på sidan 13

Torpedvapnet forts. från föregående nummer. Sidan 5

Mineringar under 2.a vkr Jan-Erik Knutas. Forts. från föreg. nr. Sidan 6

Örlogsdepån som inte fanns. Lars Wallin. Sidan 8

Rapport från ubåtsklubben Nordkaparen sidan 12

Rapport från Maritiman Sidan 13

Olle berättar Sidan 14

Lite smått och gott om bilkörning Sidan 17

Medlemssidorna Sidorna 18 och 19

PEJLINGAR

N:r 2, juni 2015

PEJLINGAR startade

Utgivare/Ägare

Ansvarig utgivare

Redaktör

Distribution

Manusadress

Sista manusdag nr. 3

Planerade utgivning

Prenumeration

Lösnummerpris

Trycks hos

1:a ÅRGÅNGEN SOM POSTTIDNING EFTER NAMNÄNDRING 2015

som ett medlemsblad med namnet **PEJLING** 1978. Detta är nr. 118 sedan starten

Kamratföreningen FLOTTANS MÄN. Lokalföreningen i Göteborg

Lars-Erik Uhlegård / 0723-97 21 86. e-post se framsidan

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 framsidan / e-post till redaktör

18 augusti

vecka 37

För icke medlemmar i Flottans Män 100:-/år (4 nummer)

För icke medlemmar i Flottans Män 30:-

Sandstens Tryckeri AB Västra Frölunda

För sjuttio år sedan avslutades andra världskriget i det europeiska området. Detta har varit ett tema i många tidningar, radio- och TV-program. Kriget var avslutat och som vanligt efter att freden brutit fram så började nedrustningssträvanden att göra sig gällande. En helt naturlig reaktion men det dröjde inte länge efter att även kriget mot Japan avslutats som nya oroligheter inleddes. Järnridån klöv Europa och det kalla kriget var ett faktum, Koreakriget, kriget i Indokina (senare Vietnamkriget) kom igång liksom diverse kolonialkrig där frigörelse påbörjades i många av de europeiska besittningarna världen över. I Europa höll Sovjet sitt grepp över de östra delarna och världen i stort och smått befann sig under supermakternas kärnvapenparaplyer. Sverige anpassade sig någorlunda till uppfattad hotbild och bibehöll under det Kalla kriget en hygglig försvarsförmåga även om den marina delen efter hand blev allt blygsammare.

Efter Sovjets kollaps och WP upphörande uppstod samma eufori som efter världskrigen med krav på omedelbar avrustning och en, hos vissa grupper, fanatisk tro på att nu skulle människor och länder minsann hålla sams och att på sin höjd skulle polis behövas. Raseringen av den svenska försvarsmakten inleddes nu med stormsteg och utan att snegla på historiens cykliska gång mellan krig och fred. Insatser under FN, EU och Nato har gjort att det trots allt fortfarande finns något att bygga vidare på när pendeln på nytt nu svänger mot mörkare och osäkrare tider.

Politikerna har nyligen fattat beslut om vissa förbättringar för Försvarsmakten, men endast av marginell storlek. Det fordras betydligt massivare tilläggsanslag för att Försvarsmakten ska kunna leva upp till statsmakternas ambitioner. Jag tror på värnplikt för alla (kvinnor och män) under cirka tre-fyra månader. En grundläggande personlig utbildning i allmänna militära förmågor som ger var och en möjlighet att ta ställning till om Försvarsmakten är ett arbetsfält med tillräckligt intressanta och stimulerande uppgifter. Det skulle göra att många, som idag aldrig funderar på om den militära (sjömilitära) banan skulle passa, därvid får denna möjlighet.

De stora avgörande marina investeringarna för att få vår värmkraft att bli rimlig saknas såsom luftvärnsrobotsystem för såväl fartyg som landförband, ubåtsjaktvapen och helikoptrar. Fler fartyg (fregatter, korvetter, minkrigsfartyg och ubåtar samt bra stridsstödfartyg) behövs nu. Stödfartyget HMS Visborg som skrotades minst tio år för tidigt bör ersättas med ett fartyg med kapaciteten hos HMS Carlskrona men med helikopterhangar och modern luftförsvarsförmåga. På sikt bör tre sådana fartyg ingå med basering inom vardera väst-, syd- och ostkusterna. Ett i taget kan dessa då delta i internationella operationer med andra enheter.

För Sveriges västra kustområden är bristen på marina förband en ständig och påtaglig förbannelse.

Det innebär att även om många skulle vara intresserade av att arbeta i marinen så är det inte rimligt att tro att man är beredd att lämna kompisar, familj och intressen för att resa till en annan landsända för att börja ett liv inom flottan eller amfibiekåren. Javisst, i undantagsfall så sker det och kommer att ske, men det är inte och blir inte vanligt. Vad bör då göras för att marinen inte ska gå miste om alla potentiellt lämpade killar och tjejer i Väst-sverige?

Statsmakterna ska se till att det finns en resurs i Göteborg i form av ett blandat förband med stödfartyg, minkrigs- och ytstridsenheter samt ubåtar och en helikoptergrupp för marina uppgifter baserad på Säve och ombord. Därutöver ett amfibieskyttekompani som tillsammans med befintliga förband ur Amf 1 ger erforderlig rekryteringsgrund inom västra Sverige. Slutligen basresurser iland, genom anpassning av Örlogshamnen vid Kärningberget till ovan angivna behov. Förbandet blir därmed arvtagare till förbandsnamnet Göteborgsavdelningen (GA). Det senaste förbandet med ett blandat innehåll i väster.

Sverige bör dessutom snarast söka medlemskap i Nato - för säkerhets skull.

Lars-Erik Uhlegård

RIKSÅRSMÖTET 2015

Rapport från Lysingsbadet i Västervik

Den 22 maj samlades cirka 110 män och kvinnor för årets riksårsmöte som anordnades av Flottans Män i Västervik tillsammans med Västervik Resort, Lysingsbadet. Vädret var utomordentligt med sol och blå himmel. 110 personer är inte mycket jämfört med tidigare år då flera hundra normalt deltog. Nåväl vi tilldelades stugor och förläggningar enligt önskemål och trakterades med kaffe och tillugg vid ankomsten.



Nya restaurangen Tapas & Cava med upplevelsebad. Foto: L-E U

På kvällen blev det förbrödringsmiddag i den nya restaurangen (se bilden ovan) med upplevelsebad där Flottans Män Västervik sångkör (se bild på nästa sida) gav uppskattad underhållning.

Forts. nästa sida



Flottans Män i Västervik sångkör underhåller vid Rikssårmötet.

På lördagen intogs frukost från 0700 varefter lokal-föreningskonferens genomfördes mellan nio och elva med ett antal intressanta inlägg.

Under eftermiddagen fanns olika aktiviteter att delta i eller bara ta det lugnt eller promenera i de trivsamma och natur-sköna omgivningarna. Jag deltog i en ölprovning i det f.d. fäng-elset i Västervik som numera är hotell men även inrymmer ett mikrobryggeri. Vi var ett dussintal som deltog och fick smaka några av bryggeriets populära sorter.

Vid 1630 startade så årsmötet som leddes av vår för-bundsordförande med fart och kläm. Då inga motioner fanns användes tiden för ett inlägg av vår Hedersordförande Gunnar Bengtsson rörande den på nytt aktuella ubåtsjaktfrågan med en rejäl känga till våra politiker för en klandervärd hantering av detta område rörande såväl bristen på moderna ubåtsjaktvapen som de infekterade fartygs- och helikopterfrågorna.

Under årsmötets genomförande blev det så val av ny sty-relse. I valberedningens förslag fanns undertecknad med för inval istället för Bertil Andreasson som inte önskade fortsätta i styrelsen. Jag invaldes av årsmötet med ett rungande ja som svar på frågan om "U" kunde väljas.

Mötet avslutades med utdelning av utmärkelser till bl.a. Bertil Andreasson för utomordentliga insatser i riksstyrelsen.



Bertil Andreasson avtackas av ordförande Johan Forslund.
Tv syns Rune Stang, Nynäshamn. (redaktör för Ohoj).
(Fotograf L-E Uhlegård)

Jag fick medföra ett antal utmärkelser hem då de tilldelade inte var närvarande. Utdelning av utmärkelserna kommer att ske på nationaldagen.

Kvällen avslutades med banketten där ett antal tal fram-fördes och lokalföreningen i Västervik fick ta emot stort tack för arrangemanget och det goda vädret.

På söndagsmorgonen, efter frukost, avreste jag och Ber-til (de enda från Göteborg) mot Västkusten med tåg (som fun-gerade nöjaktigt).

Lars-Erik Uhlegård

HMS HÄRNÖSAND

Efter avslutade prov och försök efter modifiering till senaste version inför överlämning till marinen förtöjde HMS Härnösand, den 24 maj vid Stig-bergskajen i Göteborg. Korvettens unika stealth-egenskaper gjorde henne svårupptäckt bakom Amerikaskjulet.



Lejonparten av de "salta" besökarna fotograferade framför HMS Härnösand. Foto: J E Knutas

Fartygschefen Johan Norlén tog emot ett tjugo-tal intresserade medlemmar ur Flottans Män i Göteborg och bjöd på en två timmar lång guidning i fartyget. Vi fick titta på allt och fick svar på många frågor från vetgiriga medlemmar. Avslut-ningsvis bjöds det på kaffe i gunrummet med till-hörande avslutande frågestund. Frågorna handlade om allt från teknik till samspelet mellan individer. Det finns inte värnpliktiga längre och man behö-ver inte börja om från början var nionde månad med en ny besättningsomgång. Ombord finns det sjömän som har varit ombordmönstrade i upp till sex år, det borgar för kontinuitet och professional-ism. När fartygen projekterades och byggdes var det kalla kriget just avslutat och många belackare ansåg att Visby-korvetterna var passé. Idag, 15 år senare, ska vi vara tacksamma för modet hos då-varande beslutsfattare som vågade satsa på ett far-tyg utrustat med den senaste tekniken. Visby-korvetterna väcker stort internationell uppmärk-samhet. Man har fått ihop mycket på ett litet skrov. Den består av aktiv och passivt skydd, låga radar- och IR-signaturer, 57 mm luftvärnspjäs, tunga kulsprutor. Offensiva vapen i form av sjöro-botar och ubåtsjakttorpeder. Förutom en korvetts normala uppgifter - ubåtsjakt, eskortering, sjömåls-strid och luftförsvar - klarar hon även av minröj-ning. En förhoppning är att fartygen i närtid kan få det luftvärnsrobotsystem som behövs som områ-deskydd vid t.ex. eskortverksamhet samt luftför-svar och egenskydd inom basområde.

Jan Eris Knutas

Se även nästa sida



Fartygschefen, kommandörkapten Johan Norlén, och vice ordföranden i Flottans Män Göteborg, PA kommandörkapten Jan Eric Knutas i fartygets gunrum.

Foto: J E Knutas

Efter den avslutande frågestunden överlämnade vice ordföranden Jan Eric Knutas en bokgåva till fartygschefen och hoppas på ett nytt besök till hösten och kanske möjlighet till en sjötur.

TORPEDVAPNET

Jag utnyttjade i förra numret fyra sidor till att tala om "torpedvapnet" och började med de torpedbåtar som funnits från den första stångtorpedbåten 1873 fram till den sista utrangerade motortorpedbåten T46, 1985. Sidorna räckte inte för att presentera den större versionen av T-båtar som utvecklades under 50-talet.

Idén till dessa "minijagare" föddes redan under 40-talet. De torpedbåtar som fanns då, var alla på cirka 20 ton med undantag av de tyska "Schnell-båtarna" som enl. uppgift under kriget växte från 65 till 105 ton med en fart över 40 knop.

Den svenska idén om 130-tonsbåtar med samma torpedslagkraft som jagare hade ingen utländsk förebild. Meningen var att båtarna skulle vara så stora och sjödugliga att de kunde operera tillsammans med kryssare och jagare även i hårt väder.

Ett stort problem som hela tiden fördröjde framtagandet av en prototyp var att få fram lämpliga motorer. Götaverken hade redan i slutet av världskriget börjat med arbetet att ta fram en lämplig dieselmotor beräknad till 3000 hkr.

Skrovet till prototypen byggdes vid Marinverkstäderna i Karlskrona och bogserades till Götaverken för utrustning våren 1950. Några motorer verkade inte finnas förrän om ytterligare några år. Av en händelse fanns i Tyskland sedan kriget några begagnade Daimler-Benz 20-cylindriga dieselmotorer stående. Dessa lyckades Marinen köpa loss och T101 PERSEUS kunde färdigställas och gå på provtur 1951.

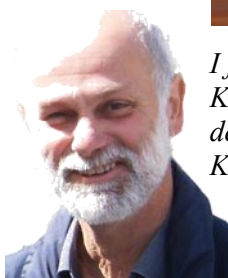
Ovan stående är en sammanfattning av en mycket intressant och spännande historia som ni kan läsa i boken *ATTACK TILL SJÖSS* av Curt Borgenstam, Bo Nyman.

Torpedvapnet fortsätter på sidan 10 med ubåtar.

TORPEDBÅTAR

T101 byggd på Götaverken; T102-T112 byggda i Tyskland.					
Framdrivning: T101-T112 3-20cyl Daimler Benz Dieselmotorer T121-T126 Gasturbiner.					
Namn Levererad-ut rangerad Byggnadsplats	Depl. Ton: Löa m.	Hästkrafter Fart	Besättning	Bestyckning	Nedan: Övriga uppgifter
T 101 PERSEUS 1951-66	145 48	3 X 2500 39	33	4-53 cm TT 2-40 mm akan	
T 102 PLEJAD 1954-77					Såld. Privat köpare
T 103 POLARIS 1954-77					Såld
T 104 POLLUX 1954-77	175 48	3 X 3000 39	33	6-53 cm TT 2-40 mm akan	Såld. Privat köpare
T 105 REGULUS 1954-77					Såld. Privat köpare
T 106 RIGEL 1954-77					Såld. Privat köpare
T 107 ALDEBARAN 1955-81					Såld. Privat köpare
T 108 ALTAIR 1955-77					Såld. Privat köpare
T 109 ANTARES 1956-77	175 48	3 X 3000 39	33	6-53 cm TT 2-40 mm akan	Såld. Privat köpare
T 110 ARCTURUS 1957-81					Såld för skrotning
T111 ARGO 1957-77					Såld. Privat köpare
T 112 ASTREA 1957-81					Använd som målartyg. Sänkt av robot 1983
T121 SPICA 1966-89 G-G					Ägd av en stiftelse: "T121 SPICA VÄNNER"
T122 Sirius 1966-85 G-G					Använd som målbat
T123 Capella 1967-89 G-G	210 42,5	3x4520 40	30	6-53 cm TT 1-57 mm akan	Såld. Privat köpare
T124 Castor 1967-85 K361					Såld. Privat köpare
T125 Vega 1967-89 K362					Såld. Privat köpare
T126 Virgo 1968-89 K363					Skrovet finns kvar

Tabellen är en fotokopia ur SVENSKA ÖRLOGSFARTYGG under 300 år Karl Harry. Se även bilder sidan 12.



I förra numret började Jan Eric Knutas berätta om mineringar under VK2 under titeln "Mineringar i Kungsbackafjorden".

Här kommer fortsättningen men nu gäller det området kring Nidingen.

MINERINGARNA VID NIDINGEN

Den 6 juni 1944, Dagen D, varnade Västkustens marindistrikt för en eventuell allierad operation mot Danmark. Två dagar senare utfärdade de allierade en varning till alla fiskare mellan Nordkap och spanska gränsen. Den 9 juni beskrev Marinchefen (CM) i en PM för ÖB hur han såg på läget. CM framhöll att inom Västkustens marindistrikt fanns det behov av mineringar inom det yttre territorialvattnet. Dels för att, mot vår vilja, hindra de allierade från att upprätta en hjälpbas på Västkusten och dels för att stoppa tyska sjötransporter längs vår kust vid eventuella stridigheter i Skagerack. Dagen efter, den 10 juni, lades ett tiotal mineringar ut och beredskap för utläggning av fler intogs. Mineringarna bekantgjordes i Underrättelser för sjöfarande. Man meddelade föreskrifter för fartyg över 50 nettoton. Inlöpande i det minerade området fick endast ske på dagtid, på den plats sydost om Nidingen, där bevakningsfartyg fanns. Kronolots tillika minlots skulle tas i Varberg. Den 11 juni släcktes vissa fyror mellan Kungsbacka och Lysekil och en omläggning av neutralitetsleden i närheten av mineringarna ägde rum. Två vedettbåtar överfördes också från Malmöavdelningen till Göteborgseskadern.

Mineringarna 904 a, 904 b och 905

Mineringarna vid Nidingen var vår sista stora minutläggning som genomfördes under kriget. Dessa omfattade 172 minor och var utlagda under ett år.

Jagarna Göteborg och Klas Horn samt minsveparna Kullen, Koster, Vinga och Ven lade ut mineringarna den 21 juni. Sammanlagt bestod mineringarna av 13 linjer med 132 F31 och 40 F1 minor. Mineringen lades ut i dagningen med ledning av pejlingar mot land. Någon utprickning till ledning för fällande fartyg förekom inte. Enligt fällningsprotokollen förekom en ytliggare F31 och en bottenliggare F1. Fyra slitminor hittades innan kontrollsvepningen gjordes.

Minering 904 a (ost Nidingen)

Mineringen lades ut av minsveparna Ven och Vinga och omfattade sex linjer med sammanlagt 60 minor (10 i varje linje) typ F31. Mindjupet var 2,5 meter.

Minering 904 b (syd Nidingen)

Mineringen lades ut av jagarna Klas Horn och Göteborg och omfattade tre linjer med sammanlagt 72 minor (36 i minlinje 1 och 18 i linjerna 2-3) typ F31.

Minering 905 (väst Nidingen)

Mineringen lades ut av minsveparna Koster och Kullen och omfattade fyra minlinjer med sammanlagt 40 minor (10 i varje linje) typ F1. Mindjupen var 3 och 12 meter i varje linje.

Mineringarna skördar offer

Utanför Nidingen minsprängdes två norska och två svenska fartyg.

Den 11 augusti minsprängdes den norska S/S Erling Lindøe om 1281 bruttoregisterton, ca 4-5 sjömil väst Nidingen. Hon var på väg från Ballangen i Norge till Holtenau med last av pyrit och sedan för vidare order. Kl. 2045 minsprängdes hon i förskeppet och sjönk omedelbart. En uppgift nämner att 6 man räddades och 19 dog. En annan uppgift säger att endast 3 man överlevde och 13 dog.

Dagen efter, den 12 augusti kl. 0945 minsprängdes norska S/S Elin om 146 bruttoregisterton utanför Nidingen och ingen överlevde. Elin var byggd som segelfartyg i Bergen 1908 men ändrades senare till motorfartyg.

Den 28 augusti minsprängdes den svenska motorskonerten Titti om 209 bruttoregisterton tre sjömil väst Nidingen. Hon var på resa från Lübeck till Göteborg med last av kol. På morgonen siktades Nidingen och kursen ändrades för att komma närmare fyrplatsen. Från Titti observerades också en svensk minsvepare som eskorterade ett tankfartyg. Någon signal eller varning sändes inte vare sig från fyrplatsen eller från minsveparen. Kl. 0645 inträffade en kraftig minexplosion under förskeppet. Tre man som befann sig i akterskeppet hamnade i vattnet och kunde räddas av minsveparen, som var Koster och föras in till Varberg. De 3 man som befann sig i förskeppet följde med Titti i djupet. Minsprängningen berodde på att befälhavaren under nattens lopp mött fartyg på båda sidor och därigenom antagit att kursen varit riktig. Befälhavaren visste inte om att ett minfält nyligen lagts ut vid Nidingen.

Den 1 oktober minsprängdes fiskefartyget Nordstjärnan av Donsö om 46 bruttoregisterton i mineringen utanför Nidingen. Hon var på väg hem till Donsö efter att ha fiskat i Östersjön. Donsö gick sist i en grupp av fiskebåtar. Söder om Nidingen låg en minsvepare och när Nordstjärnan siktades under eftermiddagen låg hon sydväst om Klåback på parallell kurs med farleden utanför tremilsgränsen. Minsveparen antog att Nordstjärnan inte tänkte gå syd om Nidingen och lämnade därför inga direktiv för navigeringen. Nordstjärnan ändrade sedan kurs, vilket uppfattades som om hon hade kommit bort från det minerade området. Hon minsprängdes kl. 1625. I norra ändan av minfältet låg en hjälpvedettbåt som satte högsta fart mot have-riplatsen. Det ända som hittades var en tom jolle, en livboj och en gummistövel. Alla fem ombord omkom.

Minröjningen vid Nidingen

Mineringen vid Nidingen började röjas den 6 juni 1945. Röjningen kom att pågå i en månad. Man använde metoden snärjning med mindre båtar. Arbetet i den del av minfältet som låg utanför och nordväst Nidingen blev besvärligt och försvårades av alla vrak som påträffades där. Fyra fall av minsprängning av fartyg i mineringen är säkra. Under tjocka och mörker har dessutom fyrapersonalen på Nidingen uppfattat detonationer som troddes komma från mineringen. Vid svepningen lokaliserades sju vrak inom området, vilkas lägen inte angivits i svepprapporten. Vid undanröjandet av mineringen sveptes en bottenståndare F31. Felförankringen berodde på klargöringsfel ombord. Minorna hade innan de lämnades ut från förråd fått förankringsinrättningen kontrollerad. Efter snärjningen kontrollsveptes mineringsområdena till 20 meters djup samt botten sveptes. Vid botten svepningen av minering 905 röjdes tre minor. Sammanlagt sveptes 148 av 172 minor. Redan den 12 juli är mineringen vid Nidingen upptagen, men det finns risk för kvarliggande minor. I september försökte man med trål svepa eventuella bottenliggare i minering 904a och b.

Enligt svepprapporten gick trålningen till enligt följande:

”Arbetet påbörjades måndagen den 17 september i minering 904 a minlinje 3. Då botten på detta ställe består av ”blöt” lera och sten, måste trålen justeras innan arbetet på allvar kunde sättas igång. Efter detta arbete, som tog en dag i anspråk gjordes ett flertal kast med trålen på det ställe där minor saknades, men utan resultat. Napp eller s.k. ”håll” erhöles upprepade gånger men torde härrört sig från sten, ev. från något ankare. Troligen har ankarna sjunkit så djup att det var omöjligt att få trålen under dem.

Arbetet fortsatte i minering 904 b minlinje 1. Botten var här synnerligen svår att komma åt med trål eller snurrevad. Vid flera tillfällen erhöles sådana ”håll” att varken linorna till trålen eller vinschen höll. Trålen måste vid flera tillfällen tas upp efter att ha kastats loss från den ena linan. Vrak tycks även finnas i denna minlinje.

I minering 904 b minlinje 2 erhöles samma resultat. Mycket sten och nästan omöjligt att dra trålen över botten. De försök som lyckades gav inga resultat. Hade minorna legat kvar på ankaren skulle trålen ha fångat dem. Arbetet försvårades hela tiden av mycket kraftig ström.

Trålningen gav inget resultat i ytterligare röjda minor.

Kvarstående minrisk

År 1949 fanns det totalt 18 oredovisade minor; 5 F31 i minering 904 a och b och 13 F1 i minering 905.

Ankringsförbudet kvarstår än idag.

Efterkrigssvepningar utmed Västkusten

Under 1946 fortsatte minsvepningen mellan april och oktober. För Västkustens del avsåg man bredda kustleden mellan Kullen och Pater Noster västvärt. De engelska och tyska minfälten mellan Stora Pölsan och Skagen skulle också röjas.

Den 25 april blev Varberg bas för minröjningsstyrkan. Den bestod av *Odin* (chefs- och förrådsfartyg), nio stycken minsvepare typ *Arholma*, sex minsvepare typ *M-båt* och tankfartyget *Oljaren*. Det var de engelska flygminorna som var målet. Det var en tidsödande kombinerad akustisk-magnetisk svepning som genomfördes. En mina sveptes, men ett stort vattenområde kunde friförklaras för sjöfarten. Under första hälften av juni sveptes ett område från Nidingen till Vinga. Under denna tid användes Gottskär som bas.

Modern minröjning

De minröjningsfartyg som vi nu disponerar används bland annat till att undanröja kvarvarande minor från världskrigen. Vid ett röjningsföretag vid Nidingen hittades ett minankare. Som tidigare framgått är det en mycket svår botten. De explosioner som fyrapersonalen uppfattade kan härrört från minor som slitit sig och hamnat i strandkanten. Övriga kvarvarande minor har sannolikt slitits loss från sina ankare. Antingen har havsströmmar förflyttat minorna långt från Nidingen, eller har de tillsammans med kvarvarande ankare sjunkit ner i botten sedimentet. Fartygsleden vid Nidingen har fått en allt mindre betydelse för sjöfarten, så framtida röjningar har prioriterats ned.

Källor

Bergström H, Swahn P, Minsvepare, Falkenberg 1996.

von Hofsten G, Rosenius, F, Kustflottan, Kungliga Örlogsmannasällskapet 2009.

Areschoug R, Dödlig resa, Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek 2008.

Wangel C-A, Sveriges militära beredskap 1939-1945, Militärhistoriska förlaget 1982.

Bondestam T, En bok om I 15, Borås 1974.

Lagwall B, Flottans neutralitetsvakt, Karlskrona 1991.

Möller Gunnar, örlogskapten 4.sjöstridsflottiljen, telefon- och mailkontakt samt underlag

Jan Eric Knutas



ÖRLOGSDEPÅN SOM INTE FANNS

Lasse Wallin berättar här den osannolika historien om Örlogsdepå som inte fanns

Gullmars Örlogsdepå, ÖGull

Någon gång under senare delen av förra seklet skulle försvarets framtid utredas, något som då och då ägde rum med visst förutsägbart tidsintervall. Målet tycktes som vanligt vara, att se vilka möjligheter som fanns, för att göra nedskärningar och därmed besparingar, som förhoppningsvis skulle få statens pengar att räcka till något annat, som under senaste valrörelsen och ofta synbart utan att ha närmare kostnadsberäknats, utlovats till därav intresserade väljare.

När försvarsberedningen presenterade sina förslag i pressen, blev det naturligtvis debatt och försvargrencheferna personligen, eller via sina pressofficerare, engagerade sig naturligtvis i denna. Synpunkter presenterades i vanlig ordning om hotbild och neutralitetens upprätthållande, men också om konsekvenserna för de enskilda vapenslagen i form av neddragningar i organisationen, utbildning och materiel.

Från Chefen för Marinen (CM) framhölls då bl.a. att det skulle bli nödvändigt med reduktion eller total nedläggning av utbildningsverksamheten vid Göteborgs Örlogsstation samt total nedläggning av Gullmars Örlogsdepå. Det väckte därför en viss uppmärksamhet när någon i den sittande försvarsberedningen i en annan tidningsartikel bl.a. replikerade:

"Att lägga ned Gullmars Örlogsdepå, det går inte, för den finns inte!"

Vad var nu detta? Hur kunde man säga så? Den hade ju varit i full gång i nästan tjugo år när detta hände. Det är detta, som jag här skall försöka klarlägga.

Någon gång i början på 50-talet beslutade man i Marinledningen att kryssaren *Gotland* kommande vinter skulle utnyttjas för den traditionella långresan. Kryssaren var då sedan några år lagd i s.k. malpåse. Därför startades rustning och nödvändiga underhållsarbeten i god tid. Under arbetena inom maskinanläggningen konstaterades att ångledningarna, av koppar, tagit skada och angripits av ärg! Reparationen av dessa rapporterades bli både tidsödande och dyrbar. Dessa dystra förhållanden föranledde CM att besluta att alla rustningsarbeten skulle avbrytas. Detta beslut åtföljdes sedan av en order att minfartyget *Älvsnaven* skulle göra långresan i kryssaren *Gotlands* ställe. Minfartyget *Älvsnaven* (*Än/Äbn*) ingick, när detta hände, i *Göteborgsavdelningen* (*GA*).

Äbn uppgift var att utgöra förläggning för Chefen för Göteborgsavdelningen och hans stab, men också att som minfartyg tillsammans med minsvepare av samtliga typer nyttjas för utbildning av flottans min- och minsveparpersonal ombord

Avdelningen var sammansatt och dimensionerad för att ta emot och utbilda bl.a. närmare 100-talet min- och svepmatroser, stam och värnpliktiga och därutöver sjökaptener och styrmän i olika omgångar för grundutbildning eller en- och tvåmånaders repetitionskurser. Bortfallet av *Älvsnaven* med sina stora förläggningskapacitet och kapacitet som flytande, transportabelt förråd, för vid utbildningen nödvändiga minor m.m. skulle uppenbarligen utgöra ett allvarligt hot, mot den planerade utbildningens utförande. Chefen för Göteborgsavdelningen fann därför anledning att beklaga sig för CM's beslut, att genom borttagande av *Älvsnaven* omöjliggöra förläggning av redan inkallade värnpliktiga samt försvåra genomförandet av en effektiv minutbildning. Dessutom kunde man befara att förbandets rörlighet i sin helhet skulle allvarligt försämrats, medförande brister i bl.a. befälens möjligheter att göra sig bekanta med annat än begränsade avsnitt. Klagomålen understöddes naturligtvis av Chefen för Väst kustens Marindistrikt (C MDV) och föranledde i sinom tid CM att till de klagande utskicka ett signalmeddelande med ungefärligt innehåll: Som ersättning för minfartyget *Älvsnaven* skulle Chefen för Göteborgsavdelningen få disponera en av försvaret nyligen inköpt semesteranläggning som tillhört firma Schwartsman & Nordström i Uddevalla, belägen i Cederslund vid Gullmarsfjordens inre del. Anläggningen skulle benämnas *Gullmars Örlogsdepå* och förkortas *ÖGu*. Det senare kom naturligtvis att föranleda protester. Det var ju allom bekant att den förkortningen var reserverad för *Gustavsviks Örlogsdepå*, belägen uppe i Norrland. Den kunnige handläggaren i Marinstaben fick därför något dygn senare komplettera med en rättelse, även den per signalmeddelande, att förkortningen skulle vara *ÖGull*.

Två signalmeddelande och *ÖGull* var ett faktum. För ledningen inom MDV resp. GA var det snarare ett stort frågetecken. Det gällde att snabbast möjligt skaffa sig fakta om vad den omnämnda före detta semesteranläggningen var för något, vad fanns där för resurser. En expedition utrustades och två större tjänstebilar bemannade

med utbildningsintresserade och ansvariga representanter för distriktsstab, avdelningsstab och örlogsstation. Med tillägg av ändamålsenligt packade lunchkorgar, rullade vi iväg till "semesteranläggningen". Denna visade sig utgöras av en naturskön dalgång som öppnade sig mot Gullmarsvik med utsikt mot herresätet Gullmarsberg på andra sidan fjorden. Dalgången omgärdades av berg som i norra delen avslutades med en landtunga som gav skydd för vindar från SV åt den lagunliknande vik som bildats vid dalgångens slut och som senare kunde nyttjas som hamn även för större fartyg.

Bebyggelsen utgjordes av Stora Villan, belägen i dalgångens övre del samt en mindre villa, benämnd Jaktstugan nere vid stranden. Högre upp i dalgången låg en bondgård, som ingick i köpet, men som nu arrenderades av bonden med kontrakt som varade ännu några år. Nere vid stranden fanns därutöver ett mindre bostadshus beläget något hundratal meter från Jaktstugan. Huset beboddes av en person, vars bakgrund jag är osäker på, men som hade rätt att bo kvar till "dödagar". Tillgången av färskvatten var beroende av grävda brunnar, men det hade tidigare funnits ett system med dammar högre upp i dalgången, med stor kapacitet. Dessa var vid vårt besök förfallna och utnyttjades inte. Avlopp i modern mening saknades. Elektrisk ström fanns. Körbar väg fanns till Stora villan och upp till bondgården.

Efter en aptitbefrämjande rundvandring inventerades innehållet i medhavda lunchkorgar, fördelades rättvist och förtärdes. Därefter redogjorde deltagarna för sina intryck av vad de skådat. Man var överens om att anläggningen måste kompletteras. Det viktigaste som måste tillkomma var i stort: Iordningställande av en hamn samt utökning av förläggingsplatser för alla kategorier. Direktiv om detaljplanering fördelades på plats och slutligen ålades samtliga deltagare att bita i det sura äpple som serverats. D.v.s. att gilla läget.

Så återvände expeditionen till Göteborg igen.

Som ett kuriosum kan omnämnas att den lilla expeditionen till *ÖGull* hade uppmärksamats och omtalats i nyhetssändningarna från Moskva samma dag den ägde rum. Så började det.

Jag var biträdande utbildningschef vid GA på den tiden och blev därför djupt inblandad i vad som måste göras. Jag skall inte fördjupa mig i detaljer om vad som sedan hände. Då skulle denna lilla berättelse sluta som en bok, som troligen ingen skulle orka läsa. Kort vill jag framhålla att inte mycket hade blivit gjort om inte god vilja, fantasi och fixarvilja hade erbjudits på ett så förtjänstfullt sätt som nu blev fallet från i projektet inblandade personer av alla kategorier.

Den uppenbara bristen på tid och hur det påverkade arbetets genomförande illustreras bäst i frågeställningen: Varför gräva ett hål med spade, när det finns trotyl? På så sätt kompensterades bristen på pengar vid byggande av hamnen, där bottendelen av det tidigare pansarskeppet *Manligheten (Ma)** ombyggdes till en fungerande kaj och förankrades i hamnviken (lagunen). Förläggingskapaciteten för de värnpliktiga ökades genom tillförande från militärområdet av i förråd liggande och för krig ämnade s.k. likbodar, som monterades och inreddes till godtagbara förläggningar för cirka 40 man. Det var egentligen bara byggnadernas dimensioner som återstod av det som ursprungligen levererats. Stora Villan fick modernt kök med erforderlig kapacitet, matsal och för verksamheten erforderliga expeditionslokaler. Den första minskolan i *ÖGull* kom att utgöras av en betongpråm av tyskt ursprung, från början tänkt att bli ett lastfartyg för kusttrafik. Pråmen döptes till *Volund* och hur den hamnade här är en annan historia, men båda lastrummen försågs med tak. Det ena anordnades som förråd för de minor som krävdes för utbildningen och det andra som lektionsrum med bord och stolar. Uppvärmningen blev fyra tältkaminer lånade från våra vänner i kustartilleriet. Resultatet av det hela blev emellertid att när de inkallade efter hand anlände så kunde man ta emot dem och erbjuda relativt drägliga förhållanden.

Så här ungefär såg det ut när det började. *ÖGull* fick sedan en allt viktigare roll i flottan och kompletterades och moderniserades efter hand och när dess existens började ifrågasättas på 70- eller 80-talet så hade tillkommit såväl bergförråd som en på platsen anställd förrådsgrupp utgörande del av Torped- och minsektionen vid Örlogsvarvet i Göteborg. Dessa förråd ingick emellertid inte i *ÖGull*:s organisation.

Hur kunde det nu komma sig att existensen av en anläggning av denna storleksordning plötsligt kom att ifrågasättas. Min uppfattning är att orsaken härtill är att *ÖGull* kom att byggas upp med hjälp av pengar från övningsanslag eller på annat sätt "fixade" resurser och att CM när han "fixade" ersättning för minfartyget *Älvsnabben* underlät att få sitt beslut angående semesteranläggningen sanktionerat. Utökning av Marinens landorganisation måste i princip beslutas av regering och riksdag. Investeringar måste gå den "riktiga vägen" annars blir det inga pengar.

Hur som helst. *ÖGull* överlevde det aktuella försvarsbeslutet och existerade alltjämt år 2001, då jag hade anledning att besöka platsen.

Berättat i juli 2003 av
Lars Wallin

* i folkmun senare benämnd "Emma"

ÖGull benämns sedan länge *GullB* = *Gullmarsbasen*

UBÅTAR

Att färdas under vatten och komma fienden nära utan att synas är en gammal dröm som kom verkligheten nära först när proppellern började användas om framdrivningsalternativ.

Försök med ubåtar byggda av trä, gjordes redan i slutet av 1700-talet. 1870 började ryktet om Whitheads torped spridas och nu blev ubåten högaktuell. Löjtnant S. Dehlgrens bok **TORPEDVAPNET OCH LIVFET OMBORD Å DESS FARTYG** utgiven 1905 ger en mycket intressant utvecklingsbild från torpedernas och ubåtarnas "barndom". Jag citerar några stycken ur hans bok: "

"När torpeden uppfunnits, kom man naturligt nog på tanken att konstruera någon fartygstyp af små dimensioner med detta vapen som uteslutande bestyckning och genom att använda dylika fartyg mot fiendens större skepp kunna för liten kostnad åsamka honom stora och ekonomiskt sett dyrbara förluster." Han framför här att ubåten med vattnet som skydd vore det ideala torpedfartyget. "Men. fortsätter han: ett sådant fartyg stod det ej då i ingenjörskonstens makt att frambringa."

Lite längre fram i boken, vi förflyttar oss 35 år framåt i tiden till 1905. "Men, med anledning af ingenjörskonstens utveckling i våra dagar åtskilliga problem, som år 1870 föreföllo olösliga, nu blivit visade som praktiskt utförbara, har frågan om det ideala torpedfartyget - undervattensbåten - kommit i nytt läge. Några sidor längre fram kommer några "själfklarheter" om hur en ubåt bör konstrueras:

1. Tillräckligt starkt skrof att motstå vattentrycket vid ett visst djup samt af en form, så att detsamma medgifer stor sjöduglighet vid gång i ytan och stor hastighet såväl vid framdrifvande i ytan som under den samma.
2. Anordning af alla tyngder ombord, så att betryggande stabilitet ernås under alla upptänkliga lägen.
3. Lämplig drivkraft, medgivande hög fart.
4. Sätt att hastigt förändra deplacementet eller andra anordningar, att båten hastigt kan dyka och framdrivas på visst, bestämt djup under vattnets yta samt sedermera åter hastigt höja sig.
5. Säkerhetsåtgärder mot sjunkning till följd av haveri
6. Lämpliga anordningar för torpedernas utskjutande
7. Lämpliga navigeringsanordningar
8. Hög grad af bebolighet, med hänsyn särskilt tagen till god luftväxling.
9. Ringa synbarhet vid gång på ytan
10. Stor aktionsradie.

Som vi ser har utvecklingen från de första ubåtarna som var ångdrivna vid gång på ytan fram till atomdrift och interkontinentala missiler skett under en mansålder.

Förutom här citerad bok har dåvarande ljt. Sten F. Dehlgren skrivit **"Slaget vid Horns rev" (1916.)** Erhöll avsked som kapten 1911 med tillstånd att kvarstå oavlönad vid flottan. Började vid Dagens Nyheter, först som ekonomichef sedan som V:D. och 1922 som huvudredaktör.



NAMN . Lev.-ultrangerad Byggplats Kockums Malmö om ej annat anges
HAJEN UB no 1; 1905-1922 övs
HVALEN 1909-1919 Ital.
UB no 2 (2) 1909 -1929 Mta UB no 3 (3) 1910- 1930 Mta UB no 4 (4) 1910 - 1939 Mta
SVÄRDFISKEN 1914 -1936 TUMLAREN 1914 - 1936
DELFINEN 1915-1930 S-B
LAXEN 1915-1935 K286 GÄDDAN 1915- 1936) K287
BRAXEN 1917-1937 K288 ABORREN 1917- 1937 K289
HAJEN II 1920-1943 SÄLEN 1920- 1942 VALROSSEN 1920-1943
BÄVERN 1921-1944 ILLERN 1921- 1943 UTTERN 1921- 1944
Valen II 1925-1944 K294
DRAKEN 1929- 1948 K295 GRIPEN 1929- 1947 K296 ULVEN 1931- 1943 K297
DELFINEN II 1936-1953 NORDKAPAREN 1936-1953 SPRINGAREN 1937- 1953
Klass Sjölejonet; Byggda på Kockums Malmö .
SJÖLEJONET 1938-1959 SJÖBJÖRNEN 1939 1963 SJÖHUNDEN 1939 1960 SVÄRDFISKEN 1941- 1959 TUMLAREN 1941- 1963 DYKAREN 1941- 1959 SJÖHÅSTEN 1941- 1963 SJÖORMEN 1941-1963 SJÖBORREN 1942 1959
Nummerubåtarna (1-9) U1 och U4 - U7 byggda på Kockums Malmö, U2,U3,U8 och U9 på Karlskronavarvet med byggnr. 308-311
U1 1941 -1960 U2 1943 -1961 U3 1943 -1963
U4-U9 1943/44 -1961; Lika U1-U3: M

Depl ton Längd m	Antal el-mot. bränslemot. propellrar	Fart knop	Känt dykdjup m	Besättning	TT = torpedtub / er () Antal torpeder ombord
104-20	1-1-1	10-7	30	8	1-45 cm. TT; (3)
186-42,5	2-3-3	14,8-6,4	30	17	2-45 cm. TT; (4)
138-26,7	1-1-1	8,8-6,6	30	10	1-45 cm. TT; (3)
252-45,1	2-2-2	14,2-8,5	35	21	2-45 cm. TT; (4) 1-37 mm K;
260-42,5	2-2-2	13,6-9,4	35	21	2-45 cm. TT; (4) 1-37 mm K;
140-26,7	1-1-1	8,8-6,6	30	10	1-45 cm. TT; (3)
174-31	1-1-1	9,5-7,4	50	14	1-45 cm. TT; (3)
392-54	2-2-2	15,5-8,2	50	30	4-45 cm. TT; (8) 1-57 mm K
429-57	2-2-2	15,2-8,2	60	31	4-45 cm. TT; (8) 1-57 mm K;
501-57	2-2-2	14,8-14,4	60	31	4-53 cm. TT; (8) 1-75 mm och 1-25mm K; MM
667-66,1	2-2-2	13,8-8,3	60	35	4-53 cm. TT, (3stäv;1häck) (8). 1-10,5 cm.och 1-25 mm K; 1-Ksp;
540-63,1	2-2-2	14,4-8	100	34	4-53 cm. TT; (2stäv;2häck) (8) 1-57 mm och 1-25 mm K; 1-Ksp; MM (20)
580-64,2	2-2-2	16,8-8,8	100	35	6- 53 cm. 53 TT (3 stäv; 1 häck 2 däck;) (10) 2 - 40 mm akan 2 - ksp
367-49,6	2-1-2	14-9	100	26	4-53 cm TT varav 1-däck. 1-20 mm. akan

odifierades efter 1961. se nedan.

NAMN (ident.) Lev.-utrangerad Byggplats	Depl ton Längd m	Antal el- motorer, bränslemotorer, propellrar	Fart knop	Känt dykdjup m	Besättning	TT = torpedtub / er () Antal torpeder ombord
Jaktubåtar. Tidigare U4-U9 som ombyggdes.						
FORELLEN ex U4; 1963 70 ABBORREN II ex U5; 1963 76 SIKEN ex U6; 1964 74 GÄDDAN II ex U7; 1963 73 LAXEN II ex U8; 1964 76 MAKRILLEN ex U9; 1963 76	420 50	1-1-1	10 13,5	100	25	3-53 cm TT 10- 40 cm ubåtsjaktj - TT
Klass Neptun; Byggda på Kockums Malmö						
NEPTUN (Np) 1943- 1966 NAJAD (N j) 1943- 1966 NÄCKEN (Nä) 1943- 1966	540 62,6	2-2-2	14 7	100	34	5-53cm. TT; (3stäv; 2häck) (9) 1-40 mm Ivakan; 1-20 mm Ivakan; Minor (20)
Klass Hajen; Byggda på Kockums Malmö. Skrov Illern K 334.						
HAJEN III (Haj) 1957- 1980 SÄLEN II (Säl) 1957- 1980 VALEN III (Val) 1957 - 1980 BÄVERN II (Bäv) 1959- 1980 ILLERN II (Illn) 1959- 1980 UTTERN II (Utn) 1960- 1980	720 65,1	2-2-2	16 20	100	37	4-53 cm TT (12) 1 - 20 mm. akan
Miniubåt. Byggd i England. Återlämnad efter utrangering och är idag museiubåt.						
SPIGGEN 1958 -1972.	36 16,4	1-1-1	7 6	100	5	MM (2-6)
Klass Draken; Byggda på Kockums Malmö om ej annat anges.						
DRAKEN II (Dra) 1962 -1982 GRIPEN II (Gri) 1962 -1982 K347 VARGEN (Vgn) 1961 -1989 SPRINGAREN II (Spr) 1962 -1989 NORDKAPAREN II (Nor) 1962 -1988 DELFINEN III (Del) 1962 -1987 K349	835 69,3	1-2-1	17 20	150	36	4-53 cm. TT (12)
Klass Sjöormen Byggda på Kockums Malmö om ej annat anges.						
SJÖORMEN II (Sor) 1968 -1996 SJÖLEJONET II (Sle) 1968 -1996 SJÖHÄSTEN II (Shä)1969 1997 K265 SJÖHUNDEN II (Shu) 1969 -1997 SJÖBJÖRNEN II (Sbj)1969 1996 K264	1130 50,5	1-2-1	15 20	150	23	4-53 cm. TT (8) 2-40 cm. TT (8)
Klass Näcken; Byggda i samarbete Karlskronavarvet - Kockums Malmö.						
NÄCKEN II (Näk) 1980-såld NEPTUN II (Nep) 1981 -1998 NAJAD II (Nad) 1981 -1998	1125 49,5	1-1-1	12 20	300	19	6-53 cm. TT (8) 2-40 cm. TT (4)
NÄCKEN II Mod. 1988	1218 57,9	1-1-1 +2-SM				
Klass Västergötland; Byggda i samarbete Karlskronavarvet - Kockums Malmö.						
VÄSTERGÖTLAND (Vgd) 1987 2005 SÖDERMANLAND (Söd) 1989 - HÄLSINGLAND (Hgd) 1988 2005 ÖSTERGÖTLAND (Ögd) 1990 -	1080 48,5	1-2-1	10 20	300	28	6-53 cm TT (12) 3-40 cm TT (6)
SÖDERMANLAND mod. 2003 ÖSTERGÖTLAND mod. 2004	1400 60,4	1-1-1 +2-SM				
Klass Gotland; Byggda i samarbete Karlskronavarvet - Kockums Malmö.						
GOTLAND 1999 - UPPLAND 1999 - HALLAND 1999 -	1380 60,4	1-2-1 +2-SM	15 ? 20 ?	300	25	4-53 cm. TT (12) 2-40 cm. TT (6)
Miniubåt. Byggd av Amfibieteknik AB						
SPIGGEN II 1990	19		5 ?			

RAPPORT FRÅN UBÅTSKLUBBEN NORDKAPAREN

Sedan föregående nummer av Pejlingar har det varit full aktivitet i ubåtsklubben.

Minnesceremoni Ulven och Skaldjursafton 16 april

Minnesceremoni för Ulvens besättning genomfördes den 16 april vid minnesstenen på Nya Varvets kyrkogård. Ett trettiotal medlemmar och inbjudna gäster deltog i en stämmingsfull ceremoni. Den hedervärda uppgiften att lägga blommorna på plats vid minnesstenen gick till vår medlem Erik Brelén som troligtvis är den sista som tjänstgjort på Ulven. Han mönstrade av strax innan olyckan där många av hans gamla kamrater miste livet. Efter ceremonin bjöds det på skaldjur i Marinstugan tillsammans med inbjudna från övriga föreningar som FM och FGMC.

Besök hos ubåtsklubben Sjöormen 23-25 april

Efter att tidigare år besökt ubåtsklubbarna U3 i Malmö och Hajen i Karlskrona var det nu dags att ställa kosan till kungliga huvudstaden och ubåtsklubben Sjöormen. Många av oss reste tillsammans med tåg från Göteborg och övriga medlemmar kom från olika delar av landet på allehanda sätt. Samling första dagens eftermiddag på det anrika Drottning Victorias Örlogshem där vi snabbt inkvarterades. Samling och förbrödning under eftermiddagen i hotellets konferensavdelning som hotelldirektören och före detta ubåtsflottiljchefen Ulf Edman ställt till vårt förfogande. Samma lokal utnyttjades även senare på kvällen till middag under støj, glam och muntra sånger. En och annan historia om vad som upplevts under ubåts-tiden berättades naturligtvis också.

Under fredagen bjöds på stadsvandring där vår guide Bosse Eliasson berättade hur Stockholms innerstad såg ut från 1500 talet och framåt. Guidningen fortsatte till Skeppsholmen där Bosse beskrev alla byggnader och vad de använts till under årens lopp. En nostalgisk vandring runt kajerna för att beskåda alla fartyg och båtar som ligger förtöjda längs kajerna.

Efter en kort färjetur till motsatta sidan, Djurgården, så fortsatte dagen med lunch på Vasamuseet. Som värdar och senare som föredragshållare ställde amiralerna Torsten Lind och Bertil Björkman upp. Efter lunchen fick vi en längre orientering om tillverkningen och provskjutningen av en kopia av en riktig vasakanon. Ett projekt som pågått över två år och som nyligen avslutats. Många ideella krafter har deltagit i projektet.

Som avslutning på dagen besöktes Dyktankshuset vid Galärvarvet. Kvällen inleddes med macka och öl varpå Thomas Falk från FMV orienterade om Ubåtsräddning i Sverige och nyheter inom området runt om i världen. Föreläsningsvis orienterade Hans Örnhammar om turerna att få behålla dyktankshuset. Det är spännande att se privata museer som drivs av eldsjälar, och dyktankshuset på Galärvarvet ger engagerande inblick i dykeriets historia.

Väl tillbaka på hotellet väntade en privat ubåtsälgare, Lasse Schmidt Westrén med att orientera om sin verksamhet med sin 10 m långa ubåt UVS-1300 Malen.

Lasse driver ett upplevelseföretag där det finns möjlighet att bl.a åka ubåt under en dag. Vi önskar Lasse lycka till och hoppas att han så småningom även kommer med sin ubåt till Göteborg så vi får chans att beskåda den närmare.

ISA (International Submariners Association) möte i Portsmouth 18-22 maj 2015

Årets möte samlade totalt ca 200 personer från 21 länder varav 7 deltagare från Sverige.

Första dagen ägnades åt registrering och förbrödning..

Dag 2 ägnades hela dagen ute på landsbygden med ett besök på Arundel Castle med anor från slutet av 1000-talet. Slottet byggdes av Roger de Montgomery, Earl of Arundel. Största delen av slottet är öppet för besökare men bebos fortfarande av släkten.

Vidare i programmet var en båttur med middag, rundvandring under en hel dag i hamnen med besök ombord på de historiska skeppen Mary Rose från 1500-talet samt Lord Nelsons Victory. Victory hålls i ett mycket fint skick där inte mycket är original från begynnelsen. Vi fick höra att senaste renoveringen av skrov o rigg mm kommer att kosta ca 35 miljoner pund!!

I svenska pengar ca 450 milj kr. Vi hedrade Lord Nelson med en liten "skål" i hans eget gunrum. (Säkert inte tillåtet liksom fotografering med blix.)

Ytterligare på programmet var en kransnedläggningsceremoni där bl.a. chefen för Navy Submarines och stadens borgmästare deltog. Alla länders delegationschefer fick möjlighet att hålla ett max 2 min långt minnestal över stupade kamrater.

Som sig bör avslutades veckan med en Galamiddag i Stadshuset. Under veckan beslutades också att 2018 års konferens kommer att förläggas till Gdansk, Polen. Nästa år i staden Pula i Kroatien och 2017 i St Petersburg.



HMS VICTORY

Nästa större evenemang med ubåtsklubben blir ett möte med Dansk Ubåtsförening i Köpenhamn under augusti tillsammans med svenska och norska ubåtsbröder. Mer om detta i nästa nummer av Pejlingar.

Lars Nordenberg
ordförande

Forts nästa sida "Nordkaparen"





NORDKAPARENS översynsarbete

Nordkaparens översynsarbete har nu gått in i en ny fas, att övertyga beslutsfattare att det nu är mycket hög tid för att få in Nordkaparen på varv med tillhörande torrsättning. Detta kan endast ske om vi får muddrat runt henne så hon kan dras ut från Maritiman. Maritiman har kontaktat en utomstående ingenjör för att upprätta ett dokument som beskriver Nordkaparens status. Dokumentet är enligt Maritiman ett perfekt dokument som underlag för presentation för styrelsen och de beslutsfattare som håller i muddringen (hamnmyndigheten) som är väsentlig för att få ut Nordkaparen till varv.

Vi håller alla våra tummar för ett positivt svar och ser fram emot en torrsättning på varv med en upprustning av Nordkaparen till ett nära nog aktivt skick.

Janeric Mårtenson
Sekreterare



AKT´SLAG

Jag har vid flera tillfällen hänvisat till min egen bok ”Svenska Örlogsfartyg under 300 år” och det är kanske dags för bakgrundsinformation.

I inledningen till den boken står ”Det har skrivits många böcker om flottans fartyg men jag saknade en enkel översikt. Detta resulterade i att jag ur befintlig litteratur under åren 1999-2001 arbetade fram ett register”, som jag då gav ovanstående namn.

När jag sökte källor ringde jag upp Bo Nyman bakom CB Marinlitteratur och fick svaret, ”Du får använda så mycket du vill i din sammanfattning bara du anger källan. Du får gärna använda bilder också för jag har tillstånd.” Efter en stund tillade han: ”Jag har fått ett manus från en man som heter Karl Johansson. Jag har nu ingen användning av detta så jag kan skicka det till dig. Du får själv ta kontakt med Karl Johansson.” Jag tog kontakt med Karl Johansson och vi har sedan utbytt erfarenheter och böcker ända tills jag kom ut med min efterföljare 2011.

Som jag nämnt gav jag inte ut min bok officiellt utan jag tryckte och band in dem själv. Därav finns det inte många ex utanför Flottans Mäns krets.

De tabeller med fartygsnamn som finns med i tidningen är fotokopior. Boken är nämligen på grund av tabellformen skriven i EXCEL och går inte att kopiera över till PUBLISHER, det program jag använder för PEJLINGAR.

Karl Harry



RAPPORT FRÅN MARITIMAN

Äntligen har säsongen startat och Maritiman har nu öppet sju dagar i veckan och vi har redan märkt en ökning av gäster jämfört med förra året. Under vintern och våren har vi jobbat intensivt med att få klart på alla projekt vi har dragit igång och det är inte lite det. Vårt café på Dan Broström har genomgått en förändring och fått en ny profil som kallas ”Steampunk” och heter numera, i sann Göteborgsanda, ”Matrosen”. Stor del av inredningen och rekvisitan kommer från våra egna fartyg som har stått på något lager men nu har fått en funktion. Menyn är även den uppgrederad och mer matig än förut med ”hamnburgare” som Styrmanburgare och Kaptensburgare och Frykens Frites, Toast Småland och Fladens Caesarwrap. Att vi valt just denna profil är ingen slump utan en anpassning till vår maskot Virvelina (Maritimans Lisebergskanin) som är en tuff tjej som tar med barnen på äventyr och skattjakt runt på anläggningen och har blivit mycket uppskattad, henne kommer ni både se och höra av mer i framtiden.

En annan Maritiman profil som snart kommer att bli en riktig kändis i Göteborg är trafikbåten TUSS som vi under 2 års tid renoverat och ska nu sjösättas och återdöpas. Tack vare rederiet Svenska Orient Linien som har bidragit med monetära medel för att göra TUSS sjövärdig samt fantastiskt arbete från personalen på Maritiman och Park & Natur så har TUSS blivit som ny och kommer att förgylla älven under sommaren med turer och sitt dunkande från tändkulemotorn, vi återupplivar det som en gång var en vanlig syn i Göteborgs Hamn nämligen en trafik- & taxibåt som skall användas. Finns det intresse av att hyra TUSS för egen del eller företag är det bara att kontakta undertecknad.

På nationaldagen den 6 juni firar vi ”Kajens Dag” på Maritiman med fritt inträde på anläggningen och alla våra föreningar på plats. Denna dag kl. 15:00 kommer även TUSS att återdöpas av sin nya gudmor Anneli Hulthen, kommunstyrelsens ordförande, med traditionell dopceremoni och då är alla Göteborgare är välkomna.

21-28 juni är det Volvo Ocean Race i Göteborg och givetvis är Maritiman involverad i detta. Givetvis kommer vi ha öppet för allmänheten och är man lite om sig och kring sig så inser man att första parkett för att se In-Port Race 27 juni är på jagaren Smålands babordssida och på Maritiman har vi dagliga barnaktiviteter och guidningar.

2015 känns som ett fantastiskt år för Maritiman med många nyheter och evenemang som kommer att generera många nya och gamla gäster – hoppas att du är en av dessa! Läs gärna mer om oss på www.maritiman.se eller gå in och gilla oss på Facebook.

Välkomna till Maritiman – där havet möter staden, en flytande upplevelse som passar hela familjen!

Sveppe Ljunggren

Sveppe.ljunggren@maritiman.se

OLLE BERÄTTAR

Detta är en berättelse om en matros ombord på HMS Brännaren. En man från Värmland. Tyvärr alkoholiserad och som levde på samhällets skuggsida. En man, som man nog i dagligt tal brukar kalla slusk, men som visade sig vara en, i alla fall mot mig, mycket vänlig man. Jag måste nog be om ursäkt för alla svordomar som förekommer i texten, men dessa anser jag nödvändiga för äkthetens och trovärdighetens skull. För att underlätta för läsarna, har jag valt att inte skriva för mycket på dialekt – Med vänlig hälsning, Carl O Andersson alias "Lexens Olle"

Min första sjökommendering var på T106 Rigel. En torpedbåt av Plejadklass som blivit sjösatt 1954. Hon låg för utrustning på Galärvarvet i Stockholm, när jag mönstrade på som telegrafist eller "gnist", som var den gängse benämningen. Jag hade emellertid inte hunnit mer än installera mig, när det kom order om att jag omedelbart skulle bege mig över till HMS Brännaren. Hon skulle till Karlskrona med olja, och på grund av rådande isförhållande, var de tvungna att ha en telegrafist med ombord.

*Då resan beräknades ta max tre dygn, plockade jag endast med mig det allra nödvändigaste. Med färjan åkte jag över till Skeppsholmen där Brännaren låg förtöjd vid Östra Brobänken. Väl framme togs jag emot av chefen, en äldre förvaltare som gått den långa vägen och börjat som skeppsgosse, samt av pumpman. Denne var en man i tjugofemårsåldern som blivit inkallad senare än vanligt, eftersom han seglat utomlands på en stor tanker. Båda hälsade mig välkommen ombord, och förvaltaren sa: Pumpman, du visar gnisten hans kvarter och radiatorummet. **Vi avgår så fort vi fått ombord Nilsson.***

Värnpliktige Nilsson

Det var första gången jag hörde hans namn, Nilsson! Jag frågade pumpman:

– Nilsson? Vem är det? Är det nån höjdare eller?

Ett kortskratt och:

– Tja det skulle i så fall vara till kroppsstorleken då. Nej, det är en vanlig matros som man väl kan säga ha kommit lite på kant i tillvaron. Han har nog inte haft så lätt här i livet och därför blivit alltför kär i buteljen. Men det är en bra arbetskarl, och du får snart träffa honom.

Pumpman visade mig högst upp på bryggan, där jag skulle få disponera den aktersta delen. Min hytt låg till styrbord och radiohytten till babord. Pumpman slog ut med handen och sa: – OK, det är väl inte nån svit på Grand Hotell precis, men den är mycket bättre än grabbarnas nere under däck.

Han kastade en blick på sitt armbandsur och tillade: – Här har du nycklarna till ditt lilla krypin och till radiohytten. Se till att du inte tappar bort dem. Gör dej hemmastadd och kom sen ner till massen där det van-
kas lunch om cirka en timme.

Medan jag kontrollerade utrustningen i radiohytten, hörde jag hur motorn startade och kände vibrationerna när fartyget började röra sig. Dunket från maskin blev jämnare och dovare, och jag förstod att vi var på väg.

Nöjd med vad jag sett i radiohytten, gick jag ut på bryggan. Där hade en styrman plus en rorgångare vakt. Jag låste dörren gick fram och hälsade. Styrmannen sa:

– Välkommen ombord. Det är snart dags för lunch, så du kan väl knalla ner till massen och se till att få nåt i kistan.

– Tack styrman, men om du inte har nåt emot det, så stannar jag kvar här upp en stund och ser på när vi tar oss ut. Är det OK?

– Visst, visst, det står dej fritt. Men glöm inte käket.

Nere i massen hade frivakten samlats till lunch, och jag gick runt och hälsade. Förklarade att jag endast tillfälligt var ombord på grund av isfaran, och att jag direkt efter återkomsten till Stockholm skulle återgå till min tjänst på Rigel.

Vem Nilsson var, gick inte att ta miste på. Där behövdes sannerligen ingen presentation. Av vad pumpman tidigare berättat, så förstod jag omedelbart att den äldre, grovbyggde mannen med "dasslock" till händer och en lite lömsk blick, var den sagde Nilsson. Jag märkte att han under hela lunchen höll ett öga på mig. Såg hur han under lugg forskande kikade på mig. Utan att låtsas om hans närgångna blickar, gjorde jag mitt bästa att skaffa i godan ro.

Att maten smakade bra, och att vi fick lättöl att dricka, kommer jag särskilt väl ihåg. Efter lunchen sa en av grabbarna till mig:

– Det är Nilsson som är backlagsman den här veckan, så det är han som tar hand om disken.

Jag, som kommit ner i massen lite senare än de andra hade därför inte sett vem som dukat fram, men fick nu reda på att det var Nilsson. De andra reste sig, nickade åt mig och gick, medan Nilsson satte igång med att plocka ihop disken, Jag satt kvar en liten stund, men så reste jag mig, kavlade upp ärmarna och sa:

– Nej Nilsson, låt mej ta hand om disken, så kan väl du fixa till en kopp kaffe åt oss. Va säger du om det?

Nilsson vände sig om och stirrade storögt på mig och undrade om han hört rätt? Hade inte den där smale rackar'n erbjudit sig att överta diskandet?

Jag såg hur han liksom kom av sig. För ett kort ögonblick famlade han tafatt med de kraftiga armarna och han verkade ha svårt att hitta rätta orden. Men så lossade det, och han sa bestämt och med hög röst:

– Nej så faan heller. Du är gäst ombord, och du ska inte arbeta.

Jag svarade:

– Men missförstå mej inte. Ja måste få hjälpa till, annars känner jag mej som en stor skit. Måste få göra mitt. Göra rätt för mig annars

Då flinade Nilsson till. Det lömska i blicken försvann, och i stället fick han något varmt i ögonen. Han satte bågge händerna i sidorna, spände ögonen i mig och sa:

– Annars ... Ja va fan skulle du göra annars min lelle pöjk?

Nu var det jag som för ett ögonblick blev tyst. Men så blinkade jag åt honom och drog till med:

– Tja, då blir det väl inget annat att göra, än att ge dej en riktig dagsedel så du flyger ur dojorna.

Den store, kraftige Nilsson brast ut i ett gapskratt. Han skrattade så tårarna trillade utför kinderna, och han blev tvungen att gripa tag i diskbänken och hålla i sig för att inte ramla omkull. Så lugnade han sig. Torkade tårarna med baksidan av händerna, räckte över diskborsten och sa:

– Du är ta mig fan inte riktigt klok gnisten. Ja, ja, ja ger mej. Men slå mej bara inte. Ja ger mej.

Så fick han ett nytt skrattanfall och blev tvungen sätta sig ner. När han så omsider hämta andan, mumlade han:

– Du är förbaske mig inte riktigt klok. Men du får som du vill. Diska du, så fixar ja kaffe.

– Tack Nilsson, det där med att jag inte är riktigt klok, det tar jag som en komplimang.

Vid kaffet fick jag ta del av hans berättelse. En sorglig historia. Nilsson berättade hur han som barn borta i Värmland fått slita pin hos en, som han sa: ”Snål jävla knöl till bonde”. Hur han blivit mobbad i skolan av både elever och lärare, och hur han då hade värjt sig på det enda han sätt han kände till. Nämligen med knytnävarna. Han berättade också att det nu var fjärde gången, som han var inkallad till militärtjänst. Under de tre första gångerna hade han inte stått ut utan rymt.

– Orka inte me’t utan stack från skiten. Rymde för att slippa slå ihjäl nån.

Här gjorde han en paus och rynkade panna och muttrade:

– Ja fy fan, såsom dom djävlandes med mig, hade det lätt varit hänt.

Det blev åter tyst, och vi satt båda och funderade över vad som sagts. Jag kunde se på hans ansiktsuttryck att det inte var några angenäma minnen som sysselsatte hans tankar. Men så ruskade han på sig som för att skaka av sig något obehagligt, och sa:

– Nej gnisten, nu pratar vi om nåt trevligare.

Så kikade han på klockan och reste sig hastigt upp.

– Hoppsan, ja måste sticka. Måste upp och hjälpa grabbarna. Gör rent sen. Vi ses.

Han reste sig upp, klappade mig på axeln, grep kavajen som hängde på skottet och försvann. Själv diskade jag undan och torkade av bordet, innan jag gick upp och ställde mig på bryggan för att följa färden genom skärgården.

Klockan tre på eftermiddagen var det kaffedags, och frivakten samlades på nytt nere i mässen. Nilsson vände sig till mig och sa:

– Du diskade.

– Ja, två koppar. Det var snart gjort.

Vi bänkade oss och bredde oss var sin smörgås, medan Nilsson slog upp kaffe. Där satt vi sedan och småpratade, när plötsligt den store värmlänningen backade på stolen, lutade sig åt sidan och halade upp en stor snusnäsduk. Plopp! Något föll i golvet. Jag kikade ner och såg ett par löständer. – Djävlar, sa Nilsson.

– Va i helsike, sa en av grabbarna, du har väl inga löständer. Var fan har du fått dom ifrån?

Då berättade Nilsson att han hade varit tillsammans med ett äldre fnask, hos vilken han vanligen brukade tillfredsställa sina lustar. De hade som vanligt festat en hel del. Hans moatjé hade plötsligt blivit illamående och spytt, med följd att hennes ena garnityr råkade följa med ut.

– Ja, ja plocka visst upp dom och stoppa dom i fickan. Glömde väl att lämna tillbaks dom. Men hon ska få dom när vi kommer tillbaka.

Efter resan med Brännaren, som jag tidigare berättat om i min bok ”Min slingrande väg”, kom jag att träffa Nilsson ytterligare två gånger. Första gången var bara någon dag efter jag lämna Brännaren och var tillbaka på Rigel. Då kom Nilsson över och undrade om han fick låna åtta och femtio. Jag tog upp en tia och frågade vad han skulle ha åtta och femtio till.

– Ah, skall bort på macken och köpa ”en flaska rött”. Måste ha nåt att dricka.

– Ja men ... du kan väl inte dricka rödsprit?

– Jo för fan, vi tar bara och skär bort kanterna på en bergis, och sen håller vi spriten rätt igenom.

– Men då suger väl brödet upp en massa? Va gör du med det? Kramar du ur det eller?

Nilsson lade upp ett brett grin och sa:

– Äh, då skivar ja’t och äter upp’et.

Jag tyckte det lät för jåkligt och sa:

– Fy fan, då får du hellre låna en tia och så bjuder jag på en femma, om du i stället för rödsprit går till systemet och köper en flaska vin. Ge fan i den där rödsprit. Den kan du bli sjuk av.

Nilsson lyste upp. Han fick sina pengar, tackade, lovade betala tillbaka nästa vecka, och gav sig iväg.

Men det kom ingen Nilsson nästa vecka, och jag ansåg nog min tia var förverkad. En tanke som jag senare kom att ge mig dåligt samvete. Nilsson dök nämligen upp, och man kan väl också påstå att han hade ”laga förfall” för sitt dröjsmål. Den dagen han dök upp hade det nästan gått fjorton dar, och det var endast två timmar tills vi med Rigel skulle avgå till Karlskrona. Men som han såg förjåklig ut! Det var knappt att jag kände igen honom. Men det var verkligen Nilsson.



Hela hans ansikte var missfärgat. Läpparna sönder-
slagna och det saknades flera framtänder. Näsan och
hudpartierna vid sidan om var så uppsvullna att man
inte kunde urskilja någon tydlig gräns. Humöret var det
dock inget fel på. Med ett trasigt leende och på grund
av avsaknaden av diverse framtänder, sa han med en
sluddrande, läspig röst:

– Ursäkta att det dröjde, men ja kunde inte komma
ifrån. – Men herregud Nilsson, va har hänt?

Så skildrade Nilsson hur han, naturligtvis helt oskyldig,
hade vandrat på Kungsgatan med några kamrater, och
plötsligt en Volvo Duett hade kört upp vid sidan om.
Bilen hade tillhört flottans militärpolis, och två män
hade klivit ur och bett honom stiga in i. "Givetvis" hade
han genast och utan omsvep åttlytt deras uppmaning.
Här tystnade Nilsson ett ögonblick för att kontrollera att
jag hängde med, och fortsatte sedan:

– Men direkt efter ja kommit in i bilen, så vred dom
jävlarna upp armarna bakom ryggen på mej. En MP på
var sida. Och ja kände igen den ene, den till vänster. En
djävel, som länge haft ett gott öga till mej. Men ja bråka
inte utan satt hela tiden still och lugn. Men efter ett tag
så tyckte ja att det börja göra för jäkligt ont i armarna,
så bad ja dom lossa lite grann på trycket. "Det värker i
armarna", sa ja, "och ja sitter ju lugn. Ni kan väl va lite
hyggliga och lätta lite på trycket". Och han till höger,
som ja aldrig sett förut, han släppte greppet.

Nu delade sig ansiktet på Nilsson i ett brett tandlöst
leende och det glittrade i hans ögon, när han frustade:

– Och då passa ja på och gav den jäveln till vänster en
smäll så tänderna for ner i halsen på'n.

Men därefter hade det roliga varit slut för Nilssons del.
Militärpoliserna hade kört ut honom till en arrestlokal
på Skeppsholmen där de "gjort upp" med honom. Me-
dan några hållit i honom, hade några andra passat på att
"mangla" honom. Jag sa:

– Men va faan Nilsson, nu blir jag orolig. Det var väl
inte ett resultat av rödvinet du köpte?

Då härsknade han till lite och väste:

– Va fan, är det nåt jävla förhör eller ...

– Nej, nej, men du måste förstå att ja absolut inte ville
att du skulle slås fördärvad på grund av mej.

Han lugnade sig och sa sedan i en vänlig ton:

– Nej gnisten, det här var senare. Det var nog flera dar
senare.

Han tystnade, och jag såg att han funderade. Till slut sa
han dröjande:

– Jag tror nog inte jag skulle kunna göra så mot dej.
Svika dej ... Nej, det skulle jag aldrig kunna göra.

Jag såg honom djupt i ögonen:

– Ja tror dej Nilsson. Jag tror dej. Men nu måste du få
träffa en läkare ... och en ordentlig tandläkare. Så här
kan du inte gå. Vänta här så ska ja höra med grabbarna
om vi inte kan samla ihop en slant, så du kan få träffa
en tandläkare.

Då reste sig Nilsson i sin fulla längd och röt till en artil-
lerihantverkare som befann sig i mässen:

– Ut för helvite, och stäng dörrn efter dej din lille skit
annars ...

Sannolikt djupt chockad och med hjärtat i halsgro-
pen, försvann den utpekade snabbt in i mellanmä-
ssen och stängde dörren. Så fort detta skett, fullkom-
ligt kastade sig den sönderslagne grove värmlän-
ningen sig över mig. Han hängde sig på mina axlar
medan tårarna strömmade utför hans kinder. Som
tur var satt jag, för annars hade jag väl fallit ihop
under tyngden.

– Fy faan gnisten, du är ta mig fan den ende som
sett mig gråta. Men förstår du, ja tål det inte. Ja kla-
rar inte av när nån är hygglig mot mej. Kan inte
hanter'et. Men tro inte att ja är lessen. Nej, ja är
glad. Fy faan vad glad ja är. Tack ska du ha för allt.

Han reste på sig upp, harklade för att klara
strupen, och sa: Men nu ska ja gå. Tack ska du ha,
vi kanske ses. Hej då. Och med handlovarna på sina
dasslock till händer, torkade han hjälpligt bort tårar-
na ur ansiktet, klättrade upp på däck och försvann.
Tian glömde han i hastigheten att lämna tillbaka.
Men den unnar jag honom verkligen.

Och med detta försvann denne märklige per-
son, värnpliktige Nilsson ut ur mitt liv. Vår tor-
pedbåt avgick till Karlskrona, och vad som senare
hände, har jag ingen aning om. Om han klarade av
att fullgöra sin värnplikt och hur det
sedan gick för honom i livet, kom jag
aldrig att få veta. Jag kan bara hoppas
att han fick hjälp att komma ifrån alko-
holberoendet och arbete hos en förstå-
ende arbetsgivare.



Carl O Andersson

Illustration : Lasse Björk, Lysekilsposten.



"Till Salu"

**"Ett parti skämt kött lämpligt som
skeppsproviant, billigt."**

Annons i en nordvästskånsk tidning
våren 1926.

Ur Gordon Macfie "FARTYG FÖRBI" 1969

LITE SMÅTT OCH GOTT OM BILKÖRNING

Nu när det åter är sommar blir det ofta många och långa bilresor, både vid semester och till den egna stugan. Med tanke på alla onödiga olyckor som sker på vägarna är det väl inte fel om vi kamrater emellan redan nu säger till varandra: Kör var-samt, ha inte för bråttom.

Har du förresten tänkt på hur fort det går?

Får jag ge några exempel. Kör vi med 36 km. i timmen är vi redan då uppe i 10 m. i sekunden och vid en ganska normal hastighet på 90 km. går det med 25 m./sek. Gå ut, stega upp 25 m. och se hur långt det är. Jag tror du blir förvånad.

Om vi har en reaktionstid på en sek. när det gäller att bromsa har vi alltså förflyttat oss 25 m innan bromsarna börjar verka vid en hastighet av 90 km./tim. Efter detta kommer också den verkliga bromssträckan. Se tabell överst i nästa spalt.

km/tim	15	30	50	70	90	110	130
m/sek	4	8	14	19	25	31	36
Broms-sträcka	1	5	13	25	41	61	85
Total broms-sträcka m.	5	13	26	44	66	92	121

Bromssträckan ovan är approximativ men med bra däck och torr vägbana. Vid isig vägbana multiplicera bromssträckan med 4. **Håll avståndet !**

Betänk vilka krafter det rör sig om, om jag påstår att du inte orkar hålla emot din egen kroppsvikt vid ett "tvärstopp" och hastigheten är 20 km./tim.

Nu skall vi roa oss med att se på tidsvinsterna per mil om vi ökar hastigheten med 10 km. Om vi t.ex. ökar hastigheten från 90 till 100 km vinner vi 40 sek. per mil och den tidsvinsten blir mindre och mindre för vad 10:e kilometer. Se tabell nedan.

Med anledning av vidstående tabeller blir min fråga: Är tidsvinsten värd jäktet och den fara du utsätter dig själv och din familj för ??

Dessutom läste jag i artikel för många år sedan att när vi ökar hastigheten koncentrerar vi av naturliga själ blicken automatiskt på en punkt som ligger längre och längre bort. Problemet med detta är att i samma takt minskar vårt vidseende och till sist är vår syn framåt som en strut.

Älgen vi skogskanten som vi kanske ser vid 80 km kan hamna utanför synfältet vid 110. Ju närmare vägen skogskanten ligger ju större uppmärksamhet måste vi ha både med tanke på oss själva och på andra.

Hur lång tid tar
En mil att köra?

Km.	Min	Sek
50	12	
60	10	
70	8	34
80	7	30
90	6	40
100	6	
110	5	27
120	5	
130	4	37
140	4	17

Tidsvinst per mil vid fartökning med 10/20 km/tim

TILL>>	60	70	80	90	100	110	120	130	140
FRÅN									
50	120	206							
60		86	150						
70			64	114					
80				50	90				
90					40	73			
100						33	60		
110							27	50	
120								23	43
130									20

Tidsvinsten räknas i sekunder per mil

ANDVÄND HJÄRNAN KÖR MED HJÄRTAT
BÅDE FÖR DIN EGEN OCH ANDRAS SKULL

HA EN TREVLLIG SOMMAR

Karl Harry



REAKTIONSTID



BROMSSTRÄCKA

"Syntes är motsatsen till "analys." Man kan växla över från att analysera till att syntisera och samtidigt skifta över från intellektuellt våldförande till intellektuell harmoni.



Människan har i vissa situationer en tendens, att uppträda på sådant sätt att hon motverkar sina egna syften.

Karl Harry



Människan blir visare med åldern,, Men mänskligheten står still.



Medelåldern är den tid då man är tillräckligt gammal för att veta, vad man inte bör göra, men är tillräckligt ung för att göra det ändå.

Cello



RAPPORT FRÅN KLUBBMÄSTAREN

KOMMANDE FÖREDRAGSHÅLLARE VID FLOTTANS MÄN I GÖTEBORG

Augusti

Dag: Torsdag 27/8, **Tid:** Start 1800 med ärtsoppa och pannkakor och därefter (1930) föredrag en timme + frågor. Klubbafton avslutas cirka 2100.

Föredragshållare: Lars-Erik Uhlegård

Ämne: Den Militära underrättelse- och säkerhetstjänsten inom Försvarsmakten, Must

Lars-Erik Uhlegård blev under våren 2014 ny ordförande för FLOTTANS MÄN i Göteborg. Lars-Erik är en 68-årig nyligen pensionerad sjöofficer (minör) med kommandörkapstens grad. Han är född i Stockholm, men är sedan länge bosatt i Mölndals stad.

Hans meritlista när det gäller utbildning och olika befattningar inom Försvarsmakten är omfattande. Hans karriär började som 3 klass sjöman i Karlskrona och slutade som kommandörkapten vid Militära underrättelse- och säkerhetstjänsten (Must). Lars-Erik har tjänstgjort i många av Flottans övervattensfartyg bl.a. som fartygschef i minfartyget/flaggskeppet Visborg.

Militära underrättelse- och säkerhetstjänsten, Must är en kunskapsorganisation som på regeringens och överbefälhavarens (ÖB) uppdrag inhämtar information som be-

arbetas, analyseras och därefter delges som underrättelsebedömningar och säkerhetsunderrättelsebedömningar.

Must som, bildades den 1 juli 1994, är en del av Försvarsmaktens Höghvarter.

Vid Must arbetar:

- civilanställd personal med skilda utbildningar och kompetenser, bland annat statsvetenskap, juridik, journalistik och språk,

- officerare och specialistofficerare med inriktning mot t.ex. underrättelsetjänst, säkerhetstjänst, taktik, strategi och internationella insatser ur alla försvarsgrenar,

- civil och militär personal med kunskaper inom Informationsteknik, ingenjörsvetenskap, matematik, ekonomi, psykologi, personaltjänst och administration med mera.

September

Dag: Torsdag 24/9 **Tid:** 1800

Föredragshållare: Jan Björnehaag

Ämne: Berättar och visar bilder och småfilmer från sin tid inom Marinen och Handelsflottan

Presentation i nästa nummer.



DAMKLUBBEN BOJEN



STYRELSE 2015

Ordförande	Laila Bruto	031-54 10 68	0709-49 91 01	tillbruto@mail.com
Vice ordförande	Anne-Marie Hammarstrand	031-29 97 95	0706-29 97 30	
Sekreterare	Käte Ivarsson	031-51 82 11	0708-85 23 26	bertil.ivarsson@comhem.se
Kassör	Britt-Marie Karlsson	031-45 51 17	0761 74 04 17	
Klubbmästare	Jarka Nyblom	031-29 97 06	0736-48 05 87	jarroslava@spray.se
Ledamot	Lisbeth Olofsson	031-45 43 48	0704-07 19 11	
Ledamot	Inga-Lill Dahl	031-91 32 42	0722-43 56 69	harry.dahl@telia.com

Årsmötet hölls den 25 februari. Inbjudna gäster var Flottans Mäns ordförande Lars-Erik Uhlegård och sekreteraren Börje Kjellstenius.

Styrelsemedlemmen Berit Bäckström hade av sagt sig återval, i övrigt ingen förändring.

Styrelsen tackar för förtroendet

Styrelsen fick ett problem att lösa, under mandatperioden, med en vakans som uppstod i valberedningen

Vid medaljutdelningen erhöll Birgitta Andreasson veterantecknet och förtjänsttecken utdelades till Ulla Lignell och Ulla Martell.

Damklubben överlämnade en gåva på 3000 kronor till Flottans Män märkt "Marinstugans Framtid"

Vårprogrammet är i dagens läge avklarat med undantag av "Årets bussresa" som blev inställd på grund av bristande intresse vilket gjorde den olönsam.

På återseende till hösten !

SKÖNA SOMMARHÄLSNINGAR

Laila / Styrelsen



FLOTTANS MÄN I GÖTEBORG STYRELSE 2015



1	Ordförande	Lars-Erik Uhlegård		072-397 21 86	lars-erik@uhlegard.se
2	Vice Ordförande	Jan Eric Knutas	0300-217 62	070-672 17 62	jan.eric.knutas@tele2.se
3	Sekreterare	Börje Kjellstenius		070-581 07 21	borje.kjellstenius@gmail.com
4	2:e Sekreterare/BWM	Lars Janevik	031-91 66 56	070-594 54 82	janevik@bredband.net
5	Kassör	Leif Lindenhag		070-443 44 29	leif.lindenhag@gmail.com
6	Stugfogde	Tore Nyblom	031-29 97 06	070-629 18 43	jaroslava@spray.se
7	Ledamot/Bibliotek	Hans Fredriksson	031-29 05 18	070-269 05 18	hans.fredriksson@hotmail.com
8	Medlemsregistrator	Sture Magnusson	031-52 30 52	073-801 23 80	sture.magnusson@comhem.se
9	Webmaster (WM)	Anders Andersson	031-16 98 98	072-720 98 98	aa@anina.dinstudio.se
10	Ledamot/Sångkören	Leif Andersson	031-29 06 84	070-320 63 15	leian@telia.com
11	Ledamot	Kjell Åsberg	031-29 10 07	073-207 30 02	kjelllasberg@hotmail.com
12	Ledamot	Peder Josefsson	031-69 06 11	070-689 41 65	peder.josephson@gmail.com
					peder.josephson@sparvagen.goteborg.se
Adjungerade:					
	Klubbmästare	Boris Lundqvist	031-99 27 43	070-939 06 52	bb_lundqvist@bredband.net
	Redaktör för Pejlingar	Karl Harry Dahl	031-91 32 42	070-691 32 42	harry.dahl@telia.com

Våra föreningskaplaner: 1. Bert Löverdal tel. 031-98 18 16 2. Pernilla Törnqvist Tapper tel. 070-629 06 17

Valberedningen		Är Du intresserad av styrelsearbete kontakta någon av oss		
Sammanställande	Gunnar Ekblad	070-232 89 27S	gunnar2328927@hotmail.com	
Ledamot	Rolf Grunditz	031-69 07 56	073-354 91 54	rolf.grunditz@comhem.se
Ledamot	Jan Eric Knutas	0300-217 62	070-672 17 62	jan.eric.knutas@tele2.se

VI GRATULERAR FÖDELSEDAGAR JULI-SEPTEMBER

Juli

- 3 '030616 Anders Backman Bollebygd 75 år
- 5 '030607 Ulf Christensson Göteborg 75 år
- 11 '031012 Mikael Hjärthammar Vallda 60 år
- 22 '031012 René Ahlberg Öckerö 75 år
- 23 '030442 Rolf Karlsson Göteborg 70 år
- 24 '031417 Björn Carlström Kärna 70 år
- 27 '030343 Lars Carlsson Stenungsund 85 år
- 30 '039153 Rolf Carlsson Kungsbacka 80 år

Aug.

- 2 '038745 Valdemar Wallin Hisings Backa 95 år
- 6 '038945 Sven Lindau Västra Frölunda 80 år
- 13 '030825 Bo Lindström Stenungsund 80 år
- 17 '030918 Lars Brödje Göteborg 75 år

Sept.

- 7 '030603 Ricardo Rivadulla Göteborg 80 år
- 10 '031425 Carl Johan Jönsson Lilla Edet 65 år
- 15 '031108 Ulf Berg-André Göteborg 75 år
- 26 '030433 Bengt-Åke Johansson Gislaved 75 år
- 28 '038539 Karl-Gustav Svensson Kungsbacka 80 år
- 29 '030503 Bengt Appelgren Göteborg 85 år

Aug. **Damklubben Bojen**

- 6 9203 Inga-Lill Dahl Göteborg 80 år
- 16 1302 Lena Janevik Göteborg 70 år

Sept.

- 21 9201 Asta Adersjö Lindome 90 år
- 22 9206 Maj-Gun Erlingstam Västra Frölunda 75 år



VI HÄLSAR FÖLJAND NYA MEDLEMMAR VÄLKOMNA

- 031505 Ingvar Stenqvist Uddevalla
- 031506 Rune Åsebäck Göteborg
- 031507 Sten Adlerson Hovås
- 031508 Sven-Erik Melin Nol
- 031509 Roger Nordh Uppsala
- 031510 Jesper Edlind V:a Frölunda
- 031511 Tommy Edlind V:a Frölunda

GRILLKVÄLL!

Nytt försök med grillkväll med sång- och musikunderhållning görs torsdagen den 10 september klockan 1800. Gäller såväl Flottans män som Bojor och vänner. Anmälan i stugan på anslags-tavlan eller per e-post till: flottansmangoteborg@telia.com Eller per telefon till klubbmästaren alt. stugfogden senast måndagen den 31 augusti.



Anmäl Er till denna höstfest och fyll upp stugan och smaka nygrillat från vår grillmästare!

Gratis inträde för de 50 första.

Klubbmästaren

Kamrater i Flottans Män glöm ej:

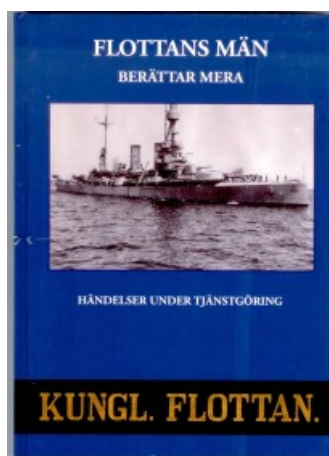
MEDLEMSDAGEN!

Anteckna redan nu tiden för nästa medlemsmöte som äger rum den 13 september kl. 1200-1330. Slut upp vid höstens medlemsdag. Få första-handsinformation av styrelsen i Marinstugan. Ta med egna frågor och funderingar samt förslag till nya aktiviteter. Ni bjuds på kaffe och tillugg. Stugan öppen från 1000 till 1400.



Varmt välkomna!

/ Styrelsen



Vi har ännu ett antal av vår bok i lager.

Passa på att fynda-rolig och intressant sommarläsning.

Pris 99 :-

