

PEJLINGAR

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

Fyrens lysvidd:
47 km eller
25,5 nautiska mil



FÖRR, NU OCH FRAMTID

FRÅN FLOTTANS MÄN OCH BOJOR I GÖTEBORG

N:r 2-2016



FLOTTANS MÄN
KAMRATFÖRENING
FÖR ALLA SOM
TJÄNSTGÖR
ELLER
TJÄNSTGJORT
I MARINEN
CIVILT ELLER
MILITÄRT.
OM DU INTE ÄR
MEDLEM,
TA KONTAKT.
VI ORDNAR DET.



FLOTTANS MÄN
GÖTEBORG
Örlogsvägen 6
426 71 V.a Frölunda
Tel. 031 29 07 23
www.flottansman.se
E.post:
[flottansmangote-
borg@telia.com](mailto:flottansmangoteborg@telia.com)



*Vår första patrullbåt (P151, P150),
vedettbåten V150 HMS JÄGAREN
pensionerad*



*På bilden ovan:
P160 HMS VÅKTAREN
Läs mer på sidan 4-5*

I detta nummer bland annat:

LEDAREN

Vårdlandsavtalet Sida 3

AKT SLAG

Redaktörens spalt

Sida 16

HMS JÄGAREN.

Kent Nordström Sida 4

Seglingar med Falken

Ragnar Westblad

Sida 6

En kylig seglats

Sven "Jerker" Eriksson

Sida 9

Beredskapsminne

Carl Rudolf

Sida 10

Slaget vid la Plata

Sida 12

Rapport Ubåtsklubben

Sida 15

Rapport från Maritiman

Sida 16

Medlemssidor

Sidorna 17-20

ORDFÖRANDEN HAR ORDET

Kamrater!



Det råder redan sommar när detta skrivs. Under våren har vi glatts åt trevliga klubbafnär i Marinstugan och att det blev klart att FM Göteborg nästa år blir ansvarig för Riksårsmötet samt att vi 2017 kommer att fira vårt 80-årsjubileum på ett traditionsenligt och minnesvärt sätt. Under sommaren och hösten kommer detaljerna att klarna kring dessa evenemang och i god tid ska medlemmarna få reda på vad som gäller beträffande tider, kostnader och annat som berör Riksårsmötet (våren 2017) respektive 80-årsjubileet (hösten 2017).

Vad som dock redan är klart är att en uppföljare till den skrift som gavs ut vid 60-årsjubileet kommer att ges ut i samband med 80-årsfirandet. Författandet pågår och ett utkast till texten finns att ta del av i Marinstugan. Det finns möjlighet att påverka innehållet under sommaren och hösten genom att lämna in förslag till sådant som bör komma med och rör de senaste 20 åren av föreningens verksamhet. Har Du egna minnen som kan vara av intresse som rör föreningen efter 60-årsjubileet 1997 så är Du välkommen med dessa samt med bilder som kan illustrera händelserna som beskrivs. Skriften kommer att kortfattat redogöra för de viktigaste händelserna under de första 60 åren och sedan mera detaljerat beskriva de senaste 20.

I övrigt så har sommaruppehållet inletts när Ni har detta nummer av Pejlingar i händerna. Årets Riksårsmöte, som genomfördes vid resa Stockholm - Helsingfors och åter. Det var väl planerat av region Nord och blev mycket trevligt med de bästa väderförutsättningar som kan begäras. Totalt deltog knappt 180 personer (medlemmar och fruar/partners). Från Göteborg deltog dock endast 8 personer varför vi hoppas på ett avsevärt större deltagande från oss nästa år oavsett var och hur Riksårsmötet kommer att genomföras.

Från FM:Göteborg var vi tre man som deltog vid avrustningsceremonin för HMS Jägaren, en beklagansvärd händelse då hon inte ersattes av ett eller flera andra fartyg. Mera om Jägaren längre fram i detta nummer. Tack till flottiljchefen, kommandör Ewa Skoog Haslum, för inbjudan till ceremonin där många kända ansikten var på plats inklusive marinchefen Jan Thörnqvist (medlem i FM:Göteborg). JT blev samma dag av regeringen utsedd till ny insatschef och därvid befordrad till viceamiral. Stort grattis till Jan!

Den nye marinchefen, konteramiral Jens Nykvist gratuleras till utnämningen och därmed sitt ökade ansvar för marin närvaro längs Västkusten.

Avslutningsvis vill jag uppmana alla medlemmar att närvara i Marinstugan på onsdagar och/eller söndagar samt givetvis vid våra klubbafnär. Öppettider framgår bl.a. av hemsidan.

Lars-Erik Uhlegård.

PEJLINGAR N:r 2, JUNI 2016

2:a ÄRGÅNGEN SOM POSTTIDNING EFTER NAMNÄNDRING 2015 PEJLINGAR startade som ett medlemsblad med namnet PEJLING 1978.

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

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 framsidan / e-post till redaktör
Fredagen den 22 aug 2016
September
För icke medlemmar i Flottans Män 100:-/år (4 nummer)
För icke medlemmar i Flottans Män 30:- (plus porto)
Sandstens Tryckeri AB Västra Frölunda

Värdlandsavtalet med Nato i hamn!

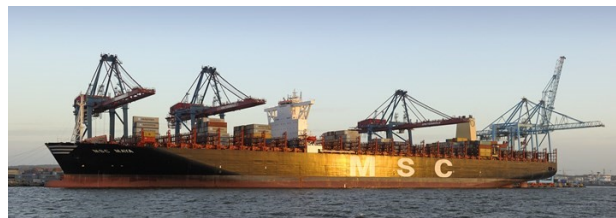
Äntligen. Efter en debatt med hårda ord beslutade riksdagen att godkänna Sveriges värdlandsavtal med Nato. Avtalet godkändes med siffrorna 254 ja-röster mot 40 nej efter fem timmars debatt. Därmed blir det enklare att bjuda in Natoförband till Sverige för att öva som i dag, men också i kriser och ytterst i krig. Det känns extra bra att detta avtal som förhandlades fram under alliansregeringen nu slutligen godkänts av riksdagen.

Den naturliga fortsättningen borde gå mot medlemskap i Nato även om det kan komma att dröja. Dagens svenska försvarsmakt har ett förhållande till Nato som endast för ett tiotal år sedan ansågs omöjligt för en icke Natomedlem. Ett antal befattningar finns vid Nato staber i Europa och i USA. Det är bra men nu gäller det att föra debatten vidare och peka på vikten av ett medlemskap för att trygga vår del av Europa mot t.ex. rysk framtida aggressivitet mot Sverige och Norden. Givetvis ska Sverige vara beredd att delta i skyddet av övriga alliansmedlemmar.

L-E Uhlegård

Sjöfarten på Göteborg

För att bibehålla Göteborgs ställning som ledande hamn i Sverige och Norden måste infartslederna till Göteborgs hamnar hålla jämna steg med utvecklingen av fjärrtonnagets djupgående.



Till Skandiahamnen är medgivet djupgående idag 13,5 meter. Nu är redan taket nått, de största fartygen kan inte anlöpa Göteborg med full last och framtida större fartyg kommer inte att kunna anlöpa Göteborg alls om inte farlederna fördjupas med ytterligare ett antal meter. Det är hög tid att planera och besluta detta nu för att kunna få in beslutet inom ramen för 2018-2029 års infrastrukturplan. Det handlar om mer än en miljon kubikmeter som ska tas bort i lederna till Göteborgs viktigaste hamnar.

L-E Uhlegård

NOTISER

Nationaldagsfirandet

Under nationaldagen genomfördes sedvanligt högtidlighållande på Nya Varvets kyrkogård med nedläggning av blomster och tal av vår kaplan invid Ulvenmonumentet samt vid vår egen "långa grav."

Blommor placerade invid foten på Ulvenmonumentet för att påminna om krigets offer under andra världskriget och hedra dessa och andra som fick offra sina liv för ett fritt Sverige.



Samling invid Ulvenmonumentet klockan 1030 på nationaldagen. Sångkören bidrog till stämningen.



HMS JÄGAREN



Denna historik har vi fått från vår medlem kommandörkapten Kent Nordström som här syns hålla tal vid avrustningen. Kent var 1:e officer ombord 72-73 och fartygschef 74-75.

HMS Jägaren avrustas efter nästan 44 år i Flottans tjänst

Torsdagen den 7:e april klockan 1100 nedhalades befälstecknet på HMS Jägaren för sista gången under en ceremoni vid röjdykardivisionen i Skredsvik med ett 80-tal deltagare. Som tillhörande den allra första besättningen blev jag inbjuden att delta av chefen för 4.sjöstridsflottiljen under vilken HMS Jägaren lydde. I denna artikel ska berätta något om bakgrunden till att HMS Jägaren kom till och även något om den allra första tiden. En del av denna information finns också att läsa i Patrullbåtsboken utgiven 2013.

Tillkomsten av HMS Jägaren kan säkert förklaras på flera sätt. En är att förlagan var norsk – torpedbåten Snögg – och att man i Sverige därför av olika anledningar ville säkerställa att fartygstypen, innan en eventuell seriebeställning, var lämplig som vapenbärare av svensk försvarsmateriel:

Artillerieldledning 722 med tillhörande spaningsradar och eldledningssikte från Philips Elektronikindustrier, Bofors nya 57 mm allmåls pjäs 7101 och stridsledningen Elplo från Datasaab.

Samma utrustning skulle också tillföras de nya torpedbåtarna av Norrköping-klass och proven på HMS Jägaren skulle utvärdera dessa inför både en eventuell patrullbåtsserie och för de nya torpedbåtarna. Också huvudmaskineriet skulle provas ut. Den norska lösningen med två tunga Maybach-dieslar visade att viktsbudgeten för fartyget skulle komma att överskridas. Valet av huvudmaskiner för fartyget blev i stället av samma typ som i våra äldre torpedbåtar av Plejad-typ som skulle modifieras för att få högre effekt och fjärrmanövrering från bryggan. Även huvudmaskineriet skulle utsättas för diverse prov i olika varv, inte minst manöverprov.

Men patrullbåten skulle i ett serieutförande även kunna medföra upp till 6 stycken av den norskutvecklade sjömålsroboten av typen Penguin, sjunkbomber, ubåtsjakttorped och minor. Det fanns säkert ett visst motstånd att köpa fartyg i Norge när vi själva hade både kunskap och kapacitet att både konstruera och tillverka mindre örlogsfartyg för att bära dessa vapensystem. HMS Jägaren blev således en prototyp som skulle utprovas ingående innan en

eventuell seriebeställning kunde ske. Om prototypen inte visade sig att hålla måttet fanns möjligheten att avstå från seriebeställning.

HMS Jägaren beställdes vid Bergens Mekaniske Verksteder i Laksevåg utanför Bergen 1971. Byggnationen skedde 1971-1972. Omfattande prov genomfördes under 1973-1974 och utvärderingen av genomförda prov visade att fartygstypen var lämplig för svenska förhållanden men med vissa förändringar. Seriebeställning av 16 enheter av patrullbåt typ Hugin kunde därför göras hos Bergens Mekaniske Verksteder under 1975 med de erfarenheter som kommit fram från utprovningen med HMS Jägaren.

Ett annat skäl var säkert att bytesbalansen avseende försvarsmateriel mellan Norge och Sverige vägde till norsk nackdel. Beställningarna av HMS Jägaren och den efterföljande serien patrullbåtar neutraliserade bytesbalansen. Och resultatet blev positivt då Flottan tillfördes 17 nya enheter, som säkerligen var av stort värde inte minst under ubåtsjaktverksamheten under 1980-talet.

Jag har själv haft förmånen att ha varit med från den allra första början av patrullbåtssystemet. Under tidigt 1972 fick jag uppgiften att organisera ett embryo till provturskommando, vars uppgift var utbilda den första besättningen och att förbereda övertagandet av fartyget från varvet sent 1972. Verksamheten skedde i marinstabens lokaler i Amiralitetshuset på Skeppsholmen i Stockholm. Under våren och sommaren genomfördes växeljänstgöringar på norska marinens Snögg- och Stormbåtar och viss projektuppföljning hos byggnadsvarvet i Bergen.

Utbildningar på strids- och eldledningssystem och maskineri genomfördes samtidigt som fördelningsbok, skeppssorder noll och andra fartygsspecifika handlingar författades. Under tidig höst tillträdde fartygets första fartygschef tillika chef för provturskommandot. Det var dåvarande kaptenen Peter Nordbeck, som senare blev amiral och vår siste Chef för Marinen. Självtillträdde jag befattningen som 1:e officer. I september månad embarkerade provturskommandots personal torpedbåten Pollux i Karlskrona för praktisk utbildning och under oktober ombaserade officerare och maskinbefäl till Bergen för medverkan vid slutliga installationer och leveranskontroller.

Mycket av den specifika svenska utrustningen fanns då i förråd vid varvet. Del av dagarna användes för att identifiera denna utrustning och tillsammans med varvets verkstäter hitta lämplig plats ombord för montering. Detaljerade installationsritningar för en hel del materiel saknades så vi tvingades improvisera och göra så gott vi kunde. Varvsprovturen ägde rum i de vackra norska fjordarna.

Under en knapp månad testades alla system utom vapensystemen. Ansvarig befälhavare var en norsk lots eftersom fartyget alltså var i varvets privata ägo.

Några dagar innan befälstecknet hissade anlände resterande delar av besättningen. En kort och intensiv utbildningsperiod följde.

Strax innan fartyget skulle gå hem till Sverige genomförde FMV leveranskontroll. Gruppen svenska kontrollanter omfattade ett 50-tal personer och utsatte varvet för ingående undersökningar inom alla skeppstekniska områden. FMV kontrollgrupp bokstavligen intog varvet. Troligen hade varvet, som tidigare byggt och levererat ett antal norska liknande fartyg, aldrig utsatts för någon liknande omfattande kontroll. Några dagar in i december, efter att varvet rättat till anmärkningarna från leveranskontrollen, beslutade fartygschefen att vi var tillräckligt klara för att lämna varvet och sätta kurs hemåt. Första svenska hamn skull bli Nya Varvet i Göteborg.



På morgonen torsdagen den 7:e december 1972 kastade vi loss och satte kurs sydvart i inomskärsfarleden via Björnafjord, Klosterfjord, Ryvarden, Haugesund till Skudeshavn på Karmös sydspets där lotsen debarkerade. Som svenskt örlogsfartyg var vi inte tillåtna att uppträda i norskt inre vatten utan norsk lots. När vi kom ut i öppet vatten mötte vi riktig grov sjö som växte sig starkare desto närmare Sverige vi kom. Strax efter midnatt den 8:e december och kort innan vi skulle löpa in norr om Vinga fick vi ett ordentligt genomslag, som bland annat medförde att navigeringsradarn slutade att fungera. Det innebar att vi navigerade in i skärgården med spaningsradarn till vår ankarplats på Rivöfjorden där tullen mötte. Efter ankringen kontrollerades fartygets alla utrymmen och det visade sig genomslaget gjort att flertalet låsanordningar på skåp, lådor och hyllor hade lossnat. Skeppsköket var värst drabbat. Det såg ut som en krigsskådeplats!

På morgonen lättade vi ankar och styrde upp mot Danafjorden där örlogsbasen hälsade oss välkomna från minsveparen Hanö. Efter helg på Nya Varvet skulle vi på måndag den 11:e december avgå till Varberg med gäster.

Intresset för den nya fartygstypen var stort. På förmiddagen embarkerade dåvarande militärbefälhavaren i Västra Militärområdet generalen Skoglund och

Chefen för Väst kustens Örlogsbas kommandören Engblom jämte ett halvt dussin följeslagare. Väderleksutsikterna var inte goda. Gästerna erbjöds därför sjösjukpiller innan losskastning.

Militärbefälhavaren tvekade inte, han tog ett piller direkt. Örlogsbaschefen avstod med motiveringen att han hade långvarig sjövana och därför inte ansåg sig behöva någon profylax. När vi rundat Böttö och satt kurs sydvart mötte vi en styv kuling från sydväst. Sjön gick hög och vi hade ständiga översköljningar. Örlogsbaschefen som troligen ville visa militärbefälhavaren hur Flottan klarade dåligt väder hetsade fartygschefen att sätta högsta fart, vilket fartygschefen avrådde från. Jag var själv vakthavande officer vid tillfället.

Vi ökade farten upp mot 30 knop och fartyget stampade och slingrade våldsamt i den grova sjön. I jämnhöjd med Trubaduren hördes plötsligt ett vinande ljud som från en reamotor och något orangefärgat svepte förbi styrhytten. Det var en livflotte som hade lossnat från sin plats på backen för om kanonen. Sjöfartsvarning skickades till Göteborg Radio för att undvika att helikopter och andra sjöräddningsresurser skulle kallas ut. Samtidigt började örlogsbaschefen att bli riktigt sjösjuk och vi minskade farten till mer behagliga 16-18 knop.

Ju närmare Varberg vi kom desto sämre mårde våra gäster och allra sämst mårde nog örlogsbaschefen. Militärbefälhavaren, däremot, mårde alldeles utmärkt under hela resan och kunde efter debarkering i Varberg ge örlogsbaschefen några uppriktiga kommentarer för dennes dåliga sjöben. Av detta lär man sig igen att "tala är silver men att tåga är guld"!

Efter Varberg förflyttade vi oss till hemmabasen Gålö via en övernattnings i Karlskrona. Denna avslutande del av resan var tämligen händelselös och vi förtöjde vid torpedbåtsbasen på Gålö på Luciadagens eftermiddag 1972 där kamrater från 11:e torpedbåtsdivisionen mötte med signalskott och välkomsthälsningar. Vi hade kommit hem och fartyget hade redan under den första veckan utsatts för hårda prov som hon klarade väl och som lovade gott inför den stundande utprovningen i hemmafartvatten.



Kent Nordström

SEGLINGAR MED SKONERTEN FALKEN 1986



FC Örlkn Ragnar Westblad

- 1.O Kn Anders Järn
- 2.O Flkd Lena Having
- 3.O RO/linje A Fk Anders Wanå
- 1.sk Lt Patrik Meynert
- 2.sk Lt Thomas Meynert
- 3.sk Fk Robert Lange
- MtjC (vanligen kallad för "brassen")
- Flkd Börje Södergren

I grundplaneringen låg Köge som gett oss ett sådant fantastiskt mottagande 1980, Kielerwoche och deltagande i **STA-race**. Inför expeditionen -85 och som delalternativ till kappseglingen -86, hade jag tidigare undersökt möjligheterna att segla till Reykjavik. Det är faktiskt bara 1175 M från Göteborg dvs 150 M längre än sträckan Strömstad-Haparanda. Vädermässigt är kulingstatistiken för sträckan under juli-augusti, inkl. 10 års obs-statistik från isländska sydkusten, endast ett fåtal procent. Nu blev det norrlandskusten efter kappseglingen istället, men jag vill med denna bok för kommande DC:ar slå ett slag för denna pionjärsegling. För att inte tala om alla kulturpoäng de kommer att kunna fylla sina fickor med.

Några episoder 1986

På väg till Newcastle hade vi en envis motvind från Karlskrona ut till Nordsjön. På natten i kulingkryss utanför Helsingborg blev vi uppropade av en av färjorna och följande konversation utspelades:

"Vad är det för röd över gröna lanternorna ni har i masten?"

"Det betyder att vi är ett segelfartyg."

"Jaaså, är det någon ny bestämmelse det?"

"Nej den kom 1:a januari 1977"

"Jaha du, -då är den ju ny!"

Det hände mycket på väg till Newcastle, LEAB denna revolutionerande och operatörsovänliga deccamottagare hade tidigare på säsongen visat felaktiga positioner och i Kattegatt packade den definitivt ihop. "Call the serviceman" stod det. Solen ville heller inte visa sig på flera dygn men Anders Järn lyckades fånga den en morgon c:a 200 m från Newcastle. Resultat 3 mil från räknat läge! I Newcastle kunde vi hyra tillbaka vår kära och tillförlitliga Decca Mk 21. En nödvändighet för att bl.a. kunna passera på rätt sida om en liten boj, vilken var en av kommande rundningsmärken i kappseglingen. Det visade sig sedan att LEAB bara var programmerad med svenska kedjor. 100 M från Newcastle stoppade båda generatorerna p.g.a. vatten i bränsletankarna. Först var jag sur på 1.O för att han inte stängt svanhalsarna i god tid när vi hade fått en körare svd Lista. Men det skulle visa sig senare att detta inte var orsaken. Vi låg nu nästan ett dygn i stiltje, lätt dyning och dis.

Den råa fukten trängde in i varje skrymsle och klädesplagg - väldigt besvärande.

Problemen hade uppdragats ett par dygn tidigare och "brassen" hade rensat filtren "dygnet runt". Svanhalsarna var översedda under årsöversynen men den svanhals som fanns på huvuddäck BB akter i rännstenen var ingen riktig svanhals - alltså ingen översyn. Dels fanns den inte på ritning och dels var den utan stängningsvred, s.k. "snorkelmodell" -men till bränsletanken gick den. Vi fick så småningom bogsering sista biten av en annan seglare.

Det är något märkligt att det "alltid" vid paradseglingar blåser kuling, så också denna gång när vi skulle lämna Newcastle. I turordning skulle vi ta oss nedför den smala floden Tyne, 8 M. I den akterliga vinden hade vi lätt gjort 5 - 6 knop - utan segel. Vi skulle försöka hålla fyra knop, så med en pensionerad mästarlots och en bromsande mindre bogserbåt, "standby" började vi paraden. När lotsen beordrade back (propellern på SB-sida) vred sig *Falken* som vanligt BB hän tills backen stoppades och roderverkan kunde ta in henne i farleden igen, ibland med bogserbåtens hjälp. Lotsen var noga informerad men det måste ändå upplevas för att förstå problematiken. Peket pekade inledningsvis än hit och än dit varvid lotsen i förtvivlan utbrast "This is not seamanship - this is to hope for the best!"

Det mest dramatiska vad avser placeringen under kappseglingen hände sista timmarna, vilket vi blev medvetna om först efter förtöjningen i Bremerhaven.

Malcolm Millers VHF var trasig de sista dygnet och kunde därför inte rapportera sina positioner. Att hon låg c:a 100 M före oss visste vi, så någon seger i klass B var inte att tänka på. Sista dygnet hände dock följande för MM. Först låg hon i stiltje flera timmar, vilket vi inte gjorde. När SO-vinden kom, gjorde hon ett långt slag NO-vart, för att sedan på ett ben segla ner mot mållinjen. Men så, när hon precis hade vänt långt norr om Helgoland kom den oprognostiserade SV-vinden. Så för henne blev det kryss mot mållinjen. På resultattavlan i "raceoffice" stod vi som segrare med 11 minuter.

Paraden genom gatorna, som var kantade med 10 000-tals människor, blev höjdpunkten på besöket. Ett tiotal musikkårer blandat med alla besättningarna marscherade c:a tre kilometer till stadens torg där Bundespresident Freiherr von Weizsäcker, var prisutdelare. Av för mig oförklarliga skäl hade "Florence Cup" världens största pokal?. Från att tidigare varit totalsegrarens pris plötsligt blivit första pris i B-klassen. Det var bara att tacka och ta emot!

Från torget till *Falken* skapade vi en egen parad. Mot trafiken på en fyrfilig huvudväg marscherade hela besättningen med pokalen i triumf, buret i täten av 1.O och 1.sk. Trafikstockning, vinkningar och ett evigt men vänligt tutande. Poliser vid vägkanten såg roat på.



Kappseglingen - Larvik-Göteborg

Via oljeplattformen Valhall, mitt i Nordsjön. Denna kappsegling blev des-to mer händelserik.

Startlinjen gick ej att se p.g.a. ett häftigt åskväder, blixtar, skyfall och VSV-lig kuling. Besättningen fick slita hårt den kommande natten. Åskan och blixterna drog bort under kvällen men i övrigt bestod vädersituationen.

C-klassen (yachter) som hade en mycket kortare bana, skulle runda en boj utanför Kristiansand. De hade startat strax efter oss och när vi var på väg norrut igen för BB halsar efter ha vänt norr om Jylland så kom hela kopplet för SB halsar i nattens mörker och dålig sikt (0,5-2M). Avståndet var svårt för mig och VO att bedöma dels för att deras topplanternor bara syntes intermitterande mellanvågtopparna och dels för att vår gamla och slitna radar sällan fick kontakt över 1M. Detta tvingade oss att välja det säkra för det osäkra och falla av akter om dem en efter en. Därmed tappade vi också värdefull distans västerut

Dag 2 började heller inte så bra. Jag väcktes av fartygläkaren, Lars Alfzelius, som berättade att vi måste få iland en svårt astmasjuk elev. Vår engelske utbyteselev hade "mörkat" det för oss och FC *Royalist* att han var astmatiker. Den gångna natten hade framkallat ett svårartat astmaanfall. Vi beslöt att segla mot Kristiansand, där vår konsul Harald Lunöe lovade bistå på alla sätt. Lotsar, polis, militära myndigheter och brittiska ambassaden skulle informeras.

Vindriktningen skulle bestå det närmaste dygnet men vinden skulle långsamt avtaga. Vi räknade med att vara utanför Kristiansand 12-18 timmar senare. Rådande vindriktning skulle bära oss in i fjorden så vi hoppades på avtagande vind för att möjliggöra översättning av eleven till lotsbåt utomskärs.

Det blev en dramatisk hundvakt utanför Kristiansand. Vinden hade visserligen mojnät till 8-10 m/s men sjön var fortfarande grov. När lotsbåten närmade sig lovade VO, Anders Wranå, upp till 30° från vindögat för att ta trycket ur seglen och minska farten till någon knop. Storen skotades midskepps, lä dirk trycktes upp och lä backslag flyttades fram. Allt för att inte lotsbåtens antenner och mast i sjögången skulle snärjas av dessa. Lotsbåten kom akterifrån upp mot vår läsida och varje sjö tog hon över sig. I "lä" av halvdäck började hon rulla i sidled varvid masten touchade storseglet och manövern avbröts. Nytt försök och samma visa. Då sa lotsskepparen på VHF: "det här går slett ikke" varvid Anders med bestämd och övertygande göteborgska beordrade dem ett sista försök. (Alternativet var Arendal 50M österut). Denna gång gick manövern snabbare och med mer bestämdhet så rullningen hann knappt börja innan eleven var över i lotsbåten. Puh!

Med drygt 12 timmars försening, nionde plats, och ett förlorat taktiskt bra läge blev det nu full fart "på båda masterna" igen. Påföljande natt kröp jag ner i min pyjamas för en god nattsömn. Vinden hade mojnät och vi seglade i halvvind 5-7 knop mot Valhall. Väcktes abrupt av att 2.O som skrek ner i kappen "chefen till halvdäck!-vi kolliderar" Jag hann knappt upp förrän faran var över. Vi hade närmast oss en fiskebåt akterifrån, ej trålande, divergerande kurser och med akterlig bäringsdragning på BB bog såg all bra ut för VO. Då girade fiskebåten plötsligt 90° SB men fortfarande var vi akter om tvärs och med uppsikt framåt såg fiskaren oss inte. "Nära miss" brukar man säga vid ett sådant tillfälle.

Vi tog hela tiden in på täten och klättrade 1-2 placeringar/dygn. När vi optiskt i diset såg *Winston Churchill* sa jag "Nice to see You David". I don't like to see you" svarade han kort

Efter rundningen av oljeriggen hade vi fortsatt tur med vindriktningar och styrka. Femton minuter efter Valhall kunde vi sträcka ut mot Jyllands nordvästkust i avsikt att fånga medströmmen. Sådan tur hade inte fartygen längre fram i fältet. Avsikten var nog densamma men de hade svagare vind. *Falken* åkte på framkant av vindökningen kan man säga. De sista 12 timmarna var det lätt bidevind och 9-10 knop över grund. Nu var det åter med *Malcolm Miller* vi tävlade om 1:a platsen i B-klassen. Under 8 knop eller en motvridning på 15-20° hade förstört alla chanser. Men det höll ändå fram till mållinjen vid Skagens rev.



Norrlandssejournen

48 timmars märklig seglats

Efter sedvanlig förstadagsprogram med de nya eleverna i Göteborg, inklusive nattankring i Gbg skärgård, blev det instruktionsmässig segelsättning dagen därpå.

Efter tisdag lunch låg vi och "kajkade" i svaga och växlande vindar utanför Vinga. Amiral Bengt Rasin som organiserat "Sail Göteborg", kom förbi med sin segelbåt och vi hälsade glatt på varandra. En ökande frånlandsvind gjorde att vi kunde börja sträcka ner mot sundet. Bara några dm sjö, ingen dyning och knopmätaren var surrad på tio knop. Krängning då?- inte märkbar. 1-2 grader kanske. Under däck var känslan att vi likaväl kunde ha legat till ankars.

Efter Falsterbo rev med kuts mot Rügen ökade sjön ett par dm men den lade sig raskt när vinden efter några timmar kortvarigt vred över på nord och sedan till NV så att vi enkelt kunde följa med och lova mot Borgholmsholmsgattet. Knopmätaren var fortfarande surrad vid 10 knop - inte 10,5 eller 9,5.

Fartygläkaren berättade sedan för mig hur lyrisk han känt sig under natten när *Falken* med svällande segel "flög" fram genom gattet i månstrimmans sken.

Fortsättning på nästa sida

Falken forts.

Någonstans syd Utklippan vred vinden mot väst och höll sig där med oförändrad styrka till Landsort. Vi hade ju seglat i frånlandsvind förr men aldrig med denna totala avsaknad av segelkänsla - i alla fall under däck. Efter 4701 M:s drömsegels och långt före tidsschemat förtöjde vi torsdag eftermiddag i Nynäshamn för ett kortare uppehåll innan vi nästa dag fortsatte mot Sundsvall.

Under rustningen stötte jag på kk Magnus Haglund. Han hade varit förste FC på robotbåten *HMS Piteå* och i början på 70-talet hade han besökt hemmastaden Piteå. En långvarig vänskap hade utvecklats och han bad mig nu om möjligt göra en gästsegling med medlemmarna i Piteå segelsällskap.

Från Sundsvall fick vi en fin slör upp mot Bottenviken så jag ringde upp PSS eldsjäl, advokaten Per Tingbrant och inbjöd till gästsegling i Skelleftebukten. Vi förtöjde i Skelleftehamn och på förmiddagen gjorde besättningen ett studiebesök på Rönnskärswerken. Under eftermiddagen gästsegling med ett 10-tal PSS-are. Sol, halvvindsegling i fin bris och lyckan var fullständig. Nästan som att segla i Västindien, vilka några hade gjort. St. Barthelemy är nämligen vänort med Piteå - mer om detta -92.

Denna vänskap med PSS har fortsatt på ett angenämt sätt så när skonerterna -94 skulle upp till Luleå bad jag i min tur semester-DC, Claes Öqvist att om möjligt göra en gästsegling för PSS. Av rapporter jag fått blev detta också en lyckad segling.

Jakobstad, svenskstaden vid Bottenvikens ostkust, blev en större upplevelse än väntat. En M-båt hade gjort ett lyckat örlogsbesök där -75, annars hade där inte varit något svenskt örlogsfartyg vad man kunde minnas. Vi möttes av utomordentlig vänlighet och intresse. Musikkår på kajen och c:a 1500 besökare/per dag under allmänna visningarna. Kapprodd mot kustbevakningen var ett annat trevligt inslag.

Studiebesöket på Nautor var naturligtvis höjdpunkten. Vilket precisionshantverk. De böjda "däcksplankorna" skars till på fri hand. Och vilken lyx ombord - smakar det så kostar det. Varje däcksvinsch kostade en miljon per styck!

Vi fick även se *Fazer Finland* som blev totaltrea i senaste "Whitbread." Hon var å andra sidan renskräpad på all mahogny och lyx under däck - bara ett tunt skal med kojor och pentry.

Jakobstads Wapen är namnet på den 1700-talsgaleas staden just påbörjat projektera. Hon blev sjösatt under pompa och ståt -93 och jungfruseglatsen gick till Skelleftehamn -94.



Postbojtricket

I mitten av september passerade vi Stockholms skärgård i strålande sol och fina seglingsvindar.

Vi hade nattankrat vid Möja och var nu på söndag eftermiddag på Mysingen, söder om Dalarö. "När kommer vi till postbojen?" kom en elev fram till mig och frågade, utan någon som helst tvekan i rösten. Jag blev lite tagen av den plötsliga frågan, men efter några sekunder fick jag ur mig att "det blir framemot kvällen nere vid Landsort."

Det hör till saken att vi befäl tidigare år och även i våras spridit ryktet om postbojen - men alla försök hade genomskådats. Nu var det kocken som hade tagit initiativet, byssa-snack brukar ju vara sant!

Vi fick sanningsenligt svara på frågor som "är det verkligen sant"? Varvid vi förklarade att den gamla angöringsbojen syd Landsort hade ju postens färger. "Frimärken"? Behövs inte, det räcker med den stora Falken-stämpeln, en filatelistisk raritet godkänd av postverket. Några tvivlare fanns fortfarande men på mobiltelefon från radiohytten ringde IntO upp lotsarna på Landsort och förklarade situationen.

Fem minuter senare fick vi på kanal 9 (Stockholms trafikkanal) ett anrop från lotsarna, vilket hördes över halv däck och därmed snart i hela fartyget.

-Falken, Falken - här kallar lotsarna Landsort.

-Här svarar Falken.

-Jo hör du, du vet väl om att det är nya posthämtningstider från 1:a september?

-Jasså, säger du det?

-Jo förstår du nu när "badjävlar" försvunnit är det ingen hämtning på söndagarna längre utan det blir först i morgon

-Jaha du, det är väl inget att göra åt. Vi hänger dit säcken idag i alla fall - men tack för informationen hej, hej.

- hej, hej.

Med ens så var tvivlarna som bortblåsta. Brevpapperen tog slut, men det gick lika bra med kollegieblockspapper. Hopvikt och tejpat med maskeringstape, på med adress, avsändare och stämpel, lämna till VO - sen var det klart. Fartygläkaren Per Jonsson, var aldrig ens tvivlare så det gällde att hålla masken, även i gunrummet.

Drygt 30 brev skrevs och lades i en plastpåse i navkappen. Vi drejade bi vid bojen, pekade på lyftöglorna och sade till livbåtsbesättningen, "där är postsäckfästet". Av VO fick de "postsäcken" vilken IntO bytt ut med en fylld kopia strax innan angöringsbojen. Trots svag sjö hade livbåtsbesättningen stora problem att med båtshake och tamp fästa säcken 2-3 m upp. Veckan som följde blev blåsigt, nya bränsleproblem igen så det talades inte så mycket om postbojen.

Vid avmönstring och "divisioner med alla man" sade jag så här: "Ni har kanske inte varit det bästa gänget i år men ni har sannerligen gett oss det roligaste minnet". Nu gick sanningen upp när de fick se postsäcken. Var och en skulle fram och hämta sitt brev. Om någon inte erkände, skulle brevet läsas upp - "Doktorn fram!" Han har nog aldrig sett så många "långa näsor" och inte eleverna heller.

Ragnar Westblad

EN KYLIG SEGLATS

Januari 1942.

Kustflottan hade gemensamma övningar som kallades krigsskede och jagarna hade ankrat i Kapellhamnsviken vid Gotland. Det rådde stark kyla, -25 och därunder. Jag låg på jagaren Remus och vi hade det värre än de andra därför att vårt ankarspel hade havererat. Risk fanns att vi inte skulle kunna ta oss hem till Hårsfjärden ty havet frös till så att isen blev för svår för jagarna.

Det kom en order att övningen skulle avbrytas och att vi skulle avgå klockan 05'00. För att kunna vara lätt till dess måste vi på Remus börja vinda kl. 00'00 genom att gå runt ankarspelet med spakarna. Två däckskvarter i taget gick runt i kylan och det var jobbigt. Vi gick en halvtimme i taget och under rasten fick man sitta i matrosmässen och kura, någon sömn var inte att tänka på, ty trampet på backen överröstade allt, men vi fick nattskaffning att fördriva tiden med. Nåväl, vi kom lätt i tid men då vi försökte ta oss genom isen blev det stopp och det var likadant för de andra jagarna. De större fartygen kom till hjälp och kopplade oss för bogsering. Pansarskeppen tog var sin jagare på släp och hjälpkryssaren 10 kom till Remus undsättning. Så var vi då på väg hem. Det gick sakta ty rännen efter bogserande fartyg drev och frös igen hela tiden. Jag hade tjänst på bryggan och kunde hjälpligt gå i lä undan den starka kölden, men betjäningen vid första kanon på backen hade det svårt och de anhöll att få gå in i däckstamburen, vilket beviljades. Just som den sista mannen stängde dörren efter sig brast bogserwiren och svepte över backen och slog i däckshuset med en hård smäll. Det var bara tur att ingen fanns kvar på backen. Man riggade upp för ny bogsering och så småningom kom vi hem till gamla "Hårsan" Det var tur ty havet frös så man hade kunnat gå till fots till Gotland. Vi kom inte ut i rum sjö förrän i april, men då hade jag mönstrat av och låg på Claes Fleming.

Upplevt av Sven "Jerker" Ericson.

PS

"Vet ni vad sjöman vaskar sig med" sa "Gamlingen" Gunnar Borin till de nypåmönstrade rekryterna. "Ja, väl med tvålvatten" försökte den som stod närmast. "Fel kanin" sa Borin. "En sjöman vaskar sig med naket överliv."

DS

FRÅN REDAKTIONEN

Hemsidesfördjupning

Den 30 maj genomfördes en fortsättningsutbildning i hantering och drift av FM hemsidor inom Västra regionen. Kursen arrangerades av Göteborgsföreningen genom vår Webmaster Anders Andersson som även ansvarade för frukost och lunch. Kursen leddes av Helena Karlsson från Föreningssupport i Söderhamn. Det var cirka ett dussin deltagare från Västra regionen som efteråt var mycket nöjda med kursen och inte minst med Helena som infriade alla förväntningar på ett utmärkt sätt. En uppföljning av liknande slag kan bli aktuellt för övriga regioner senare i år eller nästa år.

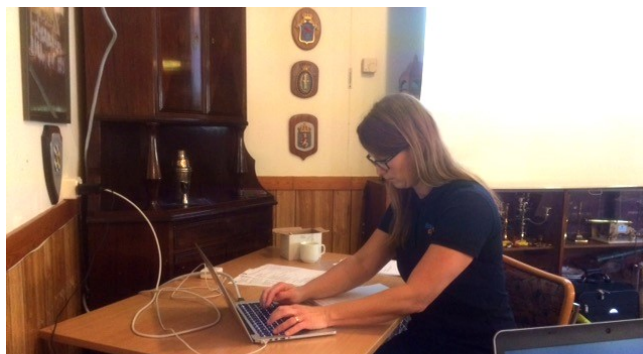
Webbmaster Anders gör följande utvärdering: "Det verkade som alla deltagare, nya som gamla fick en bra uppträffning av hur FM LoF egna hemsidor kan förnyas och utvecklas. Detta för att bli ett viktigt redskap för att nå ut med egna budskap och information till medlemmarna. Livliga diskussioner och ett mycket bra stöd från Helena från "Föreningssupport" gjorde att alla verkade vara nöjda med såväl utbildningen som med förplägnaden."

L-E Uhlegård



Ovan syns några av deltagarna jobba med hemsidesfrågor.

Nedan är det Helena som är i färd med sina läraruppgifter.



BEREDSKAPSMINNE

Sveriges förste autogiroflygare, Rolf von Bahr, flög så nära bryggvingen som möjligt på hjälpkryssaren 14 för att rapportera var drivande minor befann sig

av Carl Rudolf

Vintern 1941 samt våren 1942 låg jag ombordkommanderad på Hjälpkryssaren 14. Det var ett handelsfartyg som marinen inhyrt av Sveabolaget. Det civila namnet på fartyget var *Viros*.

En del provisoriska ombyggnader hade därför företagits bl.a. luftvärnsplattformar samt två st. 12 cm. kanoner hade inmonterats. Lastrummen hade ombyggt till manskapsmässar. Vidare byggdes ett skeppskök i ena lastrummet. I detta skeppskök, där jag hade min arbetsplats, tronade en järnspis på akterkant. Den stod på fyra ben och var koleddad. En kolbox var placerad på höger sida om spisen. Några rostfria arbetsbänkar fullbordade den spartanska inredningen där jag, med hjälp av ett biträde, hade att ansvara för matlagningen åt den sjuttio man starka besättningen. Fartygets ordinarie kök, som var placerat på förkant under bryggan, disponerades som befälkök och sköttes av en inkallad korpral som i det civila var köksmästare på Borås Stadshotell.

Hjälpkryssarens besättning bestod till 99 % av inkallat folk samt gamla A-klassare och befälet var mestadels styrmän från handelsflottan. Mig veterligt fanns det bara tre stamanställda ombord, nämligen timmerman, förste förrädsman och jag, vi voro alla tre 2:a klass sjömän.

Vad mitt biträde i skeppsköket anbelangar så var han närmare 40 år, som i det civila var en mycket skicklig 1:e kock i Johnsonlinjen. Trots åldersskillnaden oss emellan så var det inga problem. Inom parentes får jag avslöja att jag var väl lite full i fanders, för jag passade på att lära mig mycket av dessa gamla kockar och köksmästare, som jag kom i kontakt med under krigsåren. Man kan säga, att om jag har varit till belåtenhet i det kulinariska arbetet så är det tack vare dem och givetvis även ett stort intresse för detta yrke.

Nu till fartygsbefälet och fartygschefen börjar vi med. Hans namn var Dolf Undberg, som på grund av sin stränghet blev omdöpt till Adolf. Det var ju bara att sätta ett A framför förnamnet. Han var i 60-års åldern och hade varit befälhavare i handelsflottan. Hans klädsel var mycket ovanlig, men trots det reglementsenlig. Först och främst galonerna som bar spår av ärgigt grönt och såg salta ut. Den vita skjortkragen var en styv sådan, med hög krage och nedvikta trekantiga hörn, fadermördare kallades sådana förr. Mustasch á la Bismarck hade han också, som ytterligare framhävde det barska utseendet.

Huvudet kröntes av en skärmmössa i flottans 1880-tals stil, och påminde om en studentmössa anno dazumal. Denne fartygschef som vi hade orubblig respekt för och lojalitet mot, såg ut som om han trätt in från förra seklets morgonsvala vår, en inkarnation av en svunnen tid, men ack så skicklig och effektiv. Han var en stor tillgång för den svenska beredskapsflottan.

Försteofficeren, som följde chefen som en skugga, kom även han från handelsflottan, där han hade varit andre styrman. Han var, efter vad jag förstod, en hygglig karl men var hårt styrd av chefen, så han kunde vara hård och bestämd han också ibland.

På tal om chefen så minns jag en gång vid divisioner med alle man att han yttrade: ”Jag är en djävul när jag är i tjänst och i tjänst är jag alltid.”

Väbeln ombord är också värd en mäsas. Det var en lång flaggkorpral, som också var en duglig man. Med utstående öron liknade han Nils Ferlin och kallades vingmuttern. Han brukade ta sig en hutt på lördagskvällarna, blev på gott humör och lovade besättningsmedlemmarna permission. Nu var det så att permission på den tiden var ett nästan okänt begrepp. Vår uppgift var ju att konvojera handelsfartyg och vi var ju till sjöss vardag som helg. Var det då någon som tog väbeln på orden och dristade sig att uppsöka honom för att be om permission, då pekade han på dörren och skrek UUUT. Uppbörds mannen hette Rossilini och var underofficer av andra graden. Av namnet att döma så var det ju lätt att döpa om honom till Mussolini. Om hans jobb ombord minns jag inte så mycket, men desto mer kommer jag ihåg när han gick på underbefälskolan på Sparre.

Där var han instruktör och trupputbildare. Han hade så oerhörda röstresurser så han kunde stå på ena sidan av kaserngården och kommendera truppen som gick på motsatta sidan och det vill inte säga så lite, ty Sparres kaserngård var av väldiga mått. Utanför Sparres järnstaket församlades ibland stora skaror Karlskroniter för att höra på denne utmärkte trupputbildare. Denne man var liten till växt, men rak i ryggen som en stålfjäder. Han var en prydnad i sin uniform och med tordönsstämma vrålade han ut sina kommandoord.

Ett av de andra befälen, som också förtjänar att nämnas, var nämligen flaggkorpralen Gunnar Arvidsson, befälhavare vid förliga tolvän. Han var en påfallande snitsig militär, alltid lika välklädd och prydlig, men han hade luktat krut förut, i finska vinterkriget. En av hans uppgifter ombord var att desarmera drivande minor, vilket blev åtskilliga.

Nu var det så att Sveriges första autogiroflygare, Rolf von Bahr, var anställd av Marinen för att lokalisera drivande minor, så när han hade upptäckt en dylik så flög han så nära bryggvingen på Hjälpkryssaren 14 som möjligt för att rapportera var minan befann sig.

Då förflyttade vi oss dit, en jolle sattes i sjön, två besättningsmedlemmar rodde så till minan med Arvidsson, som satte fast laddningen och en elkabel vid den farliga tingesten, varefter de rodde tillbaka till fartyget. Där sedan Arvidsson, medelst en sorts låda med ett handtag på som trycktes ned, sprängde minan under det han skrek till de mannar som stod på däck att ta betäckning, för att skydd sig för eventuellt splitter som flög omkring.

Det blev åtskilliga minor sprängda under min tid på hjälpkryssaren 14. Om det var för mycket sjögång så sköts minorna sönder med luftvärnspjäserna. Arvidsson blev sedermera, år 1944, anställd som högbåtsman vid den nyuppsatta Göteborgs Örlogsstation, där han tjänstgjorde som en förnämlig instruktör och trupputbildare tills han gick i pension. Vidare så fanns det på befälssidan ombord även en fänrik samt en redogörare, vilken hade flaggkorprals grad.

Jag har nu beskrivit besättning och befäl ombord på Hjälpkryssaren 14, men nu skall vi komma fram till något alldeles unikt och ovanligt, som troligtvis aldrig varken fött eller senare förekommit i svenska flottans historia. Det var så att vi skulle gå in till Karlskronavarvet för en del reparationsarbeten, bl.a. så skulle några bottenplåtar bytas. Det skulle, allt som allt, ta 14 dagar, det hade varvsledningen lovat. Arbetet skulle forceras för fartyget behövdes i konvojtjänsten. Vi gick alltså in i Oscarsdockan, arbetena påbörjades, men tyvärr, när de 14 dagarna voro tilländalupna så var fartyget inte klart trots att även veckohelgerna tagits i anspråk. Fartygschefen var rasande, han hade gått omkring och manat på pilemasarna att snabba på. När så onsdagen på tredje veckan randades var arbetena ännu inte slutförda. Vid notiden hördes då fartygschefens röst i högtalarna: "Varvsarbetarna lämnar fartyget och gör samling på kajen."

Varvsarbetarna blev naturligtvis överrumplade och syntes mycket upprörda, till yttermera visso så gick förste officeren runt och körde iväg dem. Det var inte så konstigt att de blev upprörda, något dylikt hade de aldrig upplevt. Samtidigt så hade chefen kallat dit ingenjörer och förmän från varvskontoren. Alltsammans såg mycket tufft ut. Där stod fartygschefen på kajen, ivrigt gestikulerande och skällande på både varvsarbetare och deras chefer och fodrade att varvsarbetarna skulle ha förmän över sig i arbetet, så att fartyget snabbt skulle bli färdigt.

Fart på arbetet blev det också, ty fartyget blev klart på söndagen så vi kunde lämna dockan och måndagen avseglade vi ut i beredskapen och konvojtjänsten igen.

Nu kan man fråga om chefen handlade rätt, eftersom Karlskronavarvets personal var kända för ett förstklassigt arbete och gammalt gediget yrkeskunnande, vilket gäller än i dag. Dessutom kan tilläggas att varvet hade till chef, amiralen Vikmark, som var mycket populär och som vid sin sida hade till förfogande en skicklig medarbetarstab. Men som sagt var, Hjälpkryssare 14 hade också en chef som inte gick av för hackor.

Under denna stormiga tid så var en dikt om denne amiral Vikman införd i Ankarposten, flottans tidning under ofärdsåren, vilken jag återger här.

*Han går på sitt varv som en kung i sitt land,
och av tusenden vördas hans fjät
Styr stor industri med sin mäktiga hand,
och kursen är vällagd och rät.
Det svetsas, det svarvas, det skruvas fast bult,
man borrar i trä och metall.
Hans skickliga folk gör försvarstjänst för fullt,
man aktar sitt jobb som ett kall.
Det dånar mot plåtar i torrdockors djup,
vid pneumatiska hamrarnas dunk.
Han hör det, han ser det, hur på ställningars stup,
hans folk går sin sjösäkra lunk.
Det tänks, det ritas, man gör konstruktion,
på olika dokument,
man räknar på hållfasthet, fart och friktion,
på skruv och på deplacement.
Han vet det, han synar till sist allt av vikt,
varje ritning blir lagd på hans bord.
Hans forskande blick prövar fasthet och svikt,
till slut hänger allt på hans ord.
Sin chefsliga värdighet bär han med takt,
är mänsklig trots ömklig profil.
Han brukar, men missbrukar inte sin makt,
human är hans allmänna stil.*

I NÄSTA NUMMER

Det har genomförts ett Nordiskt Marint Kamratföreningsmöte (NMK) i Kristiansand i Norge den 3-5 juni med medverkan från bl.a. FM Göteborg. Ett reportage från denna begivenhet kommer i Pejlingar nr 3/2016.

Information rörande Sveriges militära kamratförenings riksförbund (SMKR) verksamhet kommer att presenteras i kommande nummer av Pejlingar.

L-E Uhlegård

FICKSLAGSKEPPET GRAF SPEE OCH SLAGET VID LA PLATA

I vårt bibliotek finns en skrift på 64 A4-sidor: ”Nr 2 i serien BRITTISKA INFORMATIONSSKRIFTER” från 1940. Detta nummer handlar om striden mellan det tyska ”fickslagskeppet” GRAF SPEE och de engelska kryssarna EXETER, AJAX och ACHILLES. Förspel: GRAF SPEE hade sänkt nio brittiska handelsfartyg.

	GRAF SPEE	EXETER	AJAX	ACHILLES
Huvudbestyckning i cm	6x28	6x20,3	8x15,3	8x15,3
Projektilvikt	325 kg.	116 kg.	45,5 kg.	45,5 kg.
Sec. bestyckning i cm	4x15	8x10,2	8x10,2	8x10,2
Fart i knop	28	32	32	32

Förtext i ovan nämnda skrift.

Sjöstriden vid La Plata mellan tre brittiska kryssare och det tyska fickslagskeppet Admiral *Graf Spee* var den första verkliga drabbningen till sjöss under detta krig. Över hela världen avvaktade man med spänning de utförliga skildringarna från striden, icke minst därför att en ny ännu oprövad fartygstyp - fickslagskeppet - därvid fått sitt elddop.

När kanonerna tystnat på kvällen den 13 december 1939, då den store tyske flykten i skydd av mörkret sökte sin tillflykt i en neutral hamn, **vidtog ett krig i etern som pågick i åtta dagar.**

Uppgift ställdes mot uppgift, beskyllningar framkastades från den ena sidan och vederlades från den andra.

I nämnda bok har gjorts en sammanställning av de officiella meddelanden som utsänts dels från engelskt, dels från tyskt håll. *Följande text är klipp ur den 64 A4-sidor långa texten. Varje stycke som avslutats med*

visar att det finns en fortsättning på klippet.

Vänstra spalten är brittisk version ('E') den högra tysk. (T)

Tor .den 14 dec. 1939 (E)

Officiell kommuniké från Amiralitetet. 01.48 G.M.T.

Enligt hittills ingångna meddelanden synes en brittisk styrka bestående av kryssaren *Exeter* och de små kryssarna *Ajax* och *Achilles* under befäl av Kommandör H. Harwood, ha kommit i kontakt med det fientliga fickslagskeppet *Sheer** kl. 6 f.m. den 13 december.

Slagskeppet *Sheer* är bestyckat med sex 28-cm. kanoner

En häftig strid utkämpades mellan kl. 06.00 och 10.00 f.m. då *Exeter* erhöll en skada som reducerade hennes fart och tvingade henne att utgå ur striden.

Ajax och *Achilles* fortsatte jakten efter *Sheer*, som träffades upprepade gånger och syntes vilja söka sin tillflykt till La Platafloden. Förföljandet fortsätter.

**Engelsmännen hade hittills förväxlat Sheer och Graf Spee. I texten står även uppgifter ang. fartygens artilleri. Se inledningen.*

Torsdagen fortsätter på nästa sida, vänstra spalten

Tor. Den 14 dec.1939 (T)

Tysk utsändning från Deutschlandsender 13.00 G.M.T.

Nära mynningen av La Plata, upptog *Graf Spee* en segerrik strid med en numeriskt överlägsen fiende.

Exeter blev svårt skadad, bryggan blev bortskjuten och en av maskinerna sattes ur funktion och salvor från *Graf Spee* tvingade henne att dra sig undan. *Ajax* och *Achilles* flydde också efter svåra träffar och striden slutade med en seger för *Graf Spee*.

Det meddelas att hon endast träffats av några få projektiler. Enligt obekräftade rapporter från hamnpolis funnas flera döda och sårade ombord.

Det är känt att engelsmännen, i strid med internationell lag, sköt med giftgasprojektiler och därvid använde senapsgas, för bland de sårade finns gasförgiftade.

Det är också fara för att livsmedelsförråden blivit förgiftade, så att ny proviant blir nödvändig.

Exeter befinner sig enligt uppgift vid mynningen av la Platafloden ur stånd att förflytta sig och *Achilles* har sjunkit.

Fortsättning på nästa sida, högra spalten



Europeisk nyhetsutsändning på tyska 21.15 G.M.T

I texten bl.a. (E)

Beskyllningen rörande användning av gas besvarades i dag i underhuset av Mr. Chamberlain:

"Detta typiska påstående är naturligtvis fullständigt grundlöst", yttrade premiärministern. "Inga gasprojektiler eller granater ha någonsin tillverkats för eller används av något flottan tillhörigt fartyg. - - - - -"

Fredagen den 15 dec 1939

Europeisk nyhetsutsändning på tjeckiska (E)

13.45 G.M.T.

Det tyska fickslagskeppet *Admiral Graf Spee*, som måste söka sin tillflykt till den neutrala hamnen Montevideo, efter en attack från tre brittiska kryssare med underlägsen bestyckning, *Graf Spee* kan navigera men är alltför svårt skadad för att kunna strida. Detta är åsikten bland de experter, som gått ombord på det illa åtgångna krigsfartyget för att inspektera de skador, som förorsakats under den drabbning, varvid 36 man av besättningen dödades och 60 sårades.

Experterna tillägga att *Graf Spee* försattes ur stridbart skick därför att hennes sex 28-cm. kanoner gjordes obrukbara genom att engelska projektiler träffade stridstornet, varigenom fartygets vitalaste del förstördes. *Admiral Graf Spee* är därmed, enligt experternas rapport, en till kamp oförmögen jätte, instängd i en neutral hamn efter en strid, som av de brittiska fartygen utkämpades med stor skicklighet. Tysklands stolta krigsfartyg har endast två alternativ. Antingen måste hon kvarstanna i Montevideo och interneras för resten av kriget eller gå till sjöss och möta sin undergång i la Plataflodens mynning. - - - - -

Den brittiska flottan har icke blott befriat haven från en kapare, efter en strid utkämpad enligt brittiska flottraditioner, utan tre små kryssare ha också avlivat myten att Tysklands "fickslagskepp" är starkare än de snabbare och snabbare än de starkare. - - - - -

I går kväll landsattes 62 brittiska sjömän från *Graf Spee*. De voro alla överlevade från brittiska fartyg, sänkta av kaparen*. De brittiska sjömännen, som under striden voro instängda under däck, meddelade i en intervju att de räknat till 17 träffar under drabbningen.

* Ytterligare 300 fångar från dessa fartyg fanns ombord på depåfartyget S/S ALTMARK som uppbringades på norskt vatten den 18 feb. 1940

Fredagen fortsätter på nästa sida, vänstra spalten

Fredagen den 15 dec 1939

Deutschlandsender 0612 G.M.T. Klipp ur en A4-sida:

På kvällen omkring kl. 18.00 förelågo de första bekräftade nyheterna. Striden utkämpades nära den fashionabla uruguayanska badorten Punta del Este. *Graf Spee* anföll *Exeter*, som åtföljde en konvoj och blev själv omväxlande anfallen av *Ajax* och *Achilles*. Från uruguayanska kusten kunde man se kanonelden och tio skott hördes. Under stridens första del såg man *Graf Spee* engagerad i i strid endast med *Exeter*. Kort därpå blev *Exeter* träffad och måste lämna stridsplatsen.

Striden varade tre timmar och återupptogs efter ett avbrott kl. 21.30 utanför Punta del Este på ett avstånd av 20-30 mil.

Graf Spee kämpade mot en överväldigande övermakt efter att redan ha svårt skadat en brittisk kryssare.

Nyheten om striden spreds hastigt i Buenos Aires och Montevideo och sydamerikanska radiostationer* meddelade att *Achilles* sjunkit. Detta rapport förnekades efter en timme av Brittiska Amiralitetet.

Vid midnatt hade invånarna i Montevideo fått en mer eller mindre korrekt uppfattning om stridens utgång. De visste framför allt att *Graf Spee* icke, såsom uppgivits från skilda håll, hade blivit sänkt utan gått in i Montevideos hamn. Två brittiska kryssare syntes vid dockorna i Montevideo. Jag har själv sett dem. Den tredje kunde icke iakttagas.

Graf Spee väckte stor beundran i staden. Det är bekant att det tyska fickslagskeppet är ett under av skeppsbyggnadskonst.

Tjugotusen personer skyndade ned till hamnen för att se på fartyget. Det var omöjligt att transportera alla dessa människor ut till fartyget. Alla motorbåtar och färjor voro överlastade med folk som begåvo sig ut till *Graf Spee*, som låg 200 M. från stranden.

Stora skaror kunde idag övertyga sig att *Graf Spee*'s kanontorn voro oskadade och efter några smärre reparationer kommer hon åter att vara sjövärdig. *Graf Spee* visade förutom några märken efter kulor, inga spår av projektiler. - - - - -

Graf Spee informerade de uruguayanska myndigheterna kl. 19'00, uruguayansk tid, om beslutet att till brittiska myndigheter överlämna fångna brittiska officerare och besättningar.

De brittiska officerare och besättningsmän som, varit ombord på *Graf Spee* framförde sitt tack till de tyska officerarna och förklarade sid vilja övervara de fallna tyskarnas begravning. - - - - -

*Ingen sådan sändning har konstaterats.

Fredagen fortsätter på nästa sida, högra spalten

Europeisk nyhetsutsändning på tyska '(E)
21.15 G.M.T.

De 36 tyska sjömän, som dödades ombord på det tyska slagskeppet begravdes i Montevideo idag under militära hedersbetygelser. Den brittiska handelsflottan skickade en krans med följande inskription; *Till minne av de tappra sjömännen, från deras kamrater i den brittiska handelsflottan.*

Brittiska Amiralitetet meddelade i kväll namnen på fyra dödade och tre sårade på lätta kryssaren Achilles. Dessa är de enda förlusterna som hittills äro kända. - - - -

Det meddelas nu att den Uruguayanska regeringen har beviljat det skadade fartyget tillstånd att stanna i hamnen under den tid som erfordras för nödvändiga reparationer.

Experter anse att fartyget kan navigera trots de svåra skadorna på överbyggnaden. Men det anses inte troligt att hon skulle kunna gå ut på en längre färd, ännu mindre gå till strid.

28-cm. kanonerna ha gjorts obrukbara av de brittiska kryssarnas projektiler och hennes luftvärnskanoner, strålkastare och avståndsmätare äro också svårt skadade. En av flygmaskinerna var förstörd och fartyget har stora hål i fören och i stridstornet. Enligt en del rapporter ha de brittiska kryssarna noterat mellan 40 och 50 träffar. - - - -

En av Londons kvällstidningar meddelar, att bland de förstärkningar som vänta ute vid flodmynningen befinner sig 22 000 tons hangarfartyget *Ark Royal* som Dr. Goebbels försökt att för tyska folket förklara som sänkt av en tysk bombmaskin. - - - -

De 62 frigivna engelska sjömännen som voro fångar på *Graf Spee* under striden, fördrev tiden med spela bridge och räkna träffarna. Det var en egendomlig känsla sade en av dem efteråt. "Vi önskade att *Graf Spee* skulle sänkas men vi kunde inte låta bli att tänka på vad som skulle hända oss."

Engelsmännen som mottogs med hurrarop när de gick iland, uttryckte sin erkänsla för den goda behandling de rönt ombord på *Graf Spee*. En av dem beskrev befälhavaren som en verklig gentleman, som hade uttryckt sin stolthet över att icke ett enda brittiskt liv gått förlorat genom hans bedrifter.

Fångarna fick behålla sina pengar och tilläts köpa cigaretter. De hade också blivit väl bespisade, men inte haft något att äta efter striden då köket blivit sönderskjutet. - - - -

Det fullständiga nederlaget för detta ytterst respektingivande fickslagskepp genom tre små brittiska kryssare, har kommenterats över hela världen.

Forts. från föregående sida

De fallna på *Graf Spee* offrade sina liv i Der Führers och Rikets tjänst. *Graf Spee* kom in i hamn med 30 dödade 50 sårade ombord. 30 medlemmar av den tappra besättningen begravas i morgon kl. 11.00 på Norra Kyrkogården. Av de sårade har endast en svårt skadad förts till militärsjukhuset i Montevideo; de övriga befinna sig t. v. ombord. - - - -

Och nu skall jag tala om för mina tyska lyssnare vad som hände i kväll, när brittiska krigsfångar frigåvos. De brittiska officerarna och sjökaptenerna sände *Graf Spee* en bandförsedd krans med inskriptionen: "Till de tappra tyska sjömännen"

Kommuniké:

Slagskeppet *Admiral Graf Spee*. ett av de krigsfartyg som sedan krigsutbrottet opererat på Atlanten, framträngde längs sjörouten från la Plata till Europa och sänkte de brittiska ångarna *Taiora* (7 983 ton) och *Stronshalm* (3 983 ton). Slagskeppet kom därvid i strid med den tunga engelska kryssaren *Exeter* och de lätta kryssarna *Ajax* och *Achilles*. Under drabbningen kunde slagskeppet förorsaka stora skador på de numeriskt överlägsna fientliga krigsfartygen. *Exeter* måste efter svåra träffar dra sig ur striden.

En av de lätta kryssarna blev likaså svårt skadad. Slagskeppet *Admiral Graf Spee* erhöll några träffar. Hon ligger f.n. i Montevideo, Uruguay.

Hamburg; På engelska för England. 10'15 G.M.T.

Holländska, skandinaviska och sydamerikanska tidningar uttrycka sin beundran för det sjömanskap och initiativ som *Admiral Graf Spee* visade när hon gick till strid mot betydligt snabbare brittiska fartyg och lyckades svårt skada dem alla. Tidningarna i Montevideo framhålla att befälhavaren och besättningen på *Graf Spee* därmed värdigt uppehållit den tyska flottans traditioner. Den första träffningen mellan brittiska och tyska flotteskadrar under världskriget ägde rum i sydamerikanska farvatten, då *Admiral Graf Spee* förintade Amiral Cradedocks eskader utanför Coronel.

I ett Reutermeddelande från Montevideo medger man att *Exeter* blivit svårt träffad och har slagsida.

Det är svårt att plocka ut väsentligheter utan att ta ställning för det är ju så, att förnekanden och självhävdelse är del av krigsföringen. Hoppas att jag lyckats så långt.

Karl Harry

Eventuell fortsättning i nästa nummer

RAPPORT FRÅN UBÅTSKLUBBEN NORDKAPAREN

Möte med Nordiska ubåtsklubbar i samband med minnesceremoni för HMS Ulven, 73 år, 14-16 april 2016

I samband med den årliga minnesceremonin för ubåten Ulvens besättning inbjöds samtliga svenska ubåtsklubbar tillsammans med ubåtskamrater från Norge och Danmark.

Första dagen ägnades åt att orientera varandra om respektive klubbs verksamhet och hur att på bästa sätt hålla kontakten genom att inbjuda varandra till olika aktiviteter. För Nordkaparens del känns det naturligt att arrangera något i samband med årsdagen för Ulvens förlisning.

MMU Utstein i Horten har sin Generalmönstring i september där vi under många år deltagit framför allt från Nordkaparen. Övriga klubbar ser igenom sin verksamhet och vid vilka arrangemang som övriga kan inbjudas till.

Dag 2 inleddes vid Maritiman med besök ombord i de olika fartygen. I samband med detta gjordes en direktuppkoppling på videolänk till 1.ubåtsflottiljen i Karlskrona där de under två dagar hade ubåts-säkerhetskonferens. De tackade och påtalade ubåtsklubbarnas insatser för att årligen genomföra minnesceremonier. Lunch serverades på gamla stabsfartyget S/S Marieholm.

Under eftermiddagen genomfördes en kransnedläggning vid monumentet på Nya Varvets kyrkogård. Erik Brelén, idag den enda som tjänstgjort på Ulven fick liksom tidigare år uppdraget att nedlägga kransen.

Ett kortare besök genomfördes på Volvomu-seet i Arendal innan det bar iväg till avslutningsmid-dagen med skaldjur som avhölls på Fiskemuseet på Hönö. Muntra sånger och en å annan skepparhistoria gjorde det hela till en munter och värdig avslutning.

Vi ser fram emot fortsatt gott samarbete med de olika klubbarna.

I nästa nummer av Pejlingar kommer vi att berätta om International Submariners möte som av-hålls i Pula, i Kroatien den 24 till 28 maj.

Ubåtshälsningar Lasse Nordenberg



Lars Nordenberg och Erik Brelén vid monumentet på Nya Varvets kyrkogård

IN MEMORIAM



Foto: Karl-Harry Dahl

Carl-Axel Sjöberg, min second i ubåtsklubben, har lämnat oss.

Carl-Axel kan till stor del ta åt sig äran att ubåtsklubben är vad den är idag.

Vi saknar Dig!

Lars Nordenberg

Carl-Axel Sjöberg har stilla avlidit i en ålder av nästan 89 år.

År 1950 var Carl-Axel och jag radiomän ombord i min-sveparen Kullen. Ihop med flera andra minsvepare var Kullen stationerad i Helsingborg för att söka och desar-mera minor i Öresund. I sinom tid blev vi båda telegrafis-ter i handelsflottan, och det hände att vi stötte på varandra i Sjömanshuset i Göteborg, vid av- och på-mönstring av manskap.

För 25 år sedan blev jag genom Carl-Axel medlem i FM-Göteborg. Under mina tio år som medlem i Göteborg fick jag ta del av den kraft och vilja som han visade för att främja verksamheten. Senare, under min tid som ordfö-rande i FM-Varberg var Carl-Axel medlem även där. Som webbmaster startade han upp och drev föreningen första hemsida.

För sitt nit tilldelades han flera interna utmärkelser, som kröntes med Flottans Mäns Ankarmedalj i guld. Carl-Axel var rak i sin framtoning i förening med generositet och en tydlig humoristisk ådra. Han var en god kamrat - jag saknar honom.

Per Callenberg, FM-Varberg

RAPPORT FRÅN MARITIMAN



Så har vi äntligen öppnat grindarna till Maritiman för säsongen 2016 och allt känns fantastiskt bra!

Maritimans Havslabb står klart och har fått enormt mycket positiv respons av såväl våra besökare som från våra guider. Vi har aldrig haft så många skolklasser och elever som besökt oss tidigare vilket visar att havslabbet fyller den funktion vi ville, att locka fler skolor med elever. Vi har integrerat havslabbet med våra barnkalas vilket medför att vi till i år har ett helt nytt barnkalas, experimentjakten, vilket även där har visat sig vara en succé då vi har fler barnkalas bokade i år jämfört med förra året. Dessutom har vi haft en ny, kul produkt att kommunicera till alla våra ordinarie gäster.

Detta visar sig på vår besöksstatistik där vi skrivandets stund har de bästa besöksiffrorna sedan vi började föra riktig statistik som var 2010 – vi är på rätt väg och det känns jättekul.

Helgen 27-29 maj gästas vi av föreningen "Flaskskepparna" från Stockholm som kommer att visa hur man bygger flaskskepp och alla barn kommer att få material för att bygga sitt egna flaskskepp.

Lördag 4 juni var det Kajens Dag, ett arrangemang som Maritiman gör istället för Göteborgs Hamnfestival och denna Kajens Dag blev något alldeles speciellt. I ett samarbete med Länsförsäkringar pratades det mycket om strandstädning och problemet med våra plaster i hav och kust och två killar som kallar sig Vattenmannen & Speed gästade oss och gjorde en barnunderhållning under temat "vårt hav". Dessa killar är väldigt populära bland barn och skolelever då det har gjort TV program och gästade skolor runt om i landet med sin show. Vi hade inte fritt inträde som vi har haft tidigare på Kajens Dag men denna dag så gick allt inträde till projektet "Rädda fyrskeppet Fladen". Givetvis var våra föreningar på plats och bl.a. kördes TUSS. – Detta var en dag för barn, barnbarn, släkt & vänner vid Maritiman, jag hade bokat in vackert väder ☺ som Ni märkte.

Vårt duktiga gäng i Teknikgruppen jobbar på med underhållsplan för alla fartygen på Maritiman och det går riktigt bra. Vi, Maritiman, har tur som har alla dessa engagerade och duktiga "gubbar" som kan så mycket om fartygen och lägger ner tid och kraft på detta – ett stort tack till Er!

Vi räknar med att du besöker oss i sommar och tar med man, fru, sambo, barn, barnbarn, vänner och bekanta till vår fina anläggning och upplever Maritiman och Göteborg från sin bästa sida. Aktuelltdagsprogram med tidpunkter för guidade turer och familjeaktiviteter finns på www.maritiman.se och gå in och gilla oss på Facebook.

Maritiman önskar alla en glad midsommar och en riktig skön sommar!

Läs gärna mer om oss på www.maritiman.se och/eller gå in och gilla oss på Facebook.



Välkomna till Maritiman och gå till sjöss i hjärtat av Göteborg!

*Sveppe Ljunggren/
sveppe.ljunggren@maritiman.se*

AKT SLAG

Jag har länge gått och funderat över en artikel som jag helt enkelt skulle döpa till "Reviret." Jag tror att de flesta inte ens tänker på hur vårt medfödda revirtänkande styr våra dagliga handlingar och uppträdande. Reviret har många synonymer: hemmet och familjen, kamratkretsen, yrkesstoltheten, befattningen och inte minst ansvarsområdet.

I Pejling nr 3-2014 nämnde jag mannen som i den kanadensiska vildmarken studerade vargarna. Han pinkade in ett eget revir och fann till sin förvåning att det respekterades av vargarna.

Hur fungerar reviret militärt? Detta och andra funderingar och studier tänker jag återkomma med i kommande nummer. Jag hade börjat redan nu men fann att jag måste fördjupa mig mer i de böcker jag har i ämnet.

På sidan 10 i detta nummer har jag gett mig in på ett svårt ämne, de löpande rapporterna angående sjöstriden vid la Plata.

Rapporter, anklagelser och dementier korsade eter och nyhetstidningar i jämn ström de första veckorna efter slaget. Mitt problem är att plocka ut väsentligheter utan att ta ställning till endera parten även om den engelska versionen verkar vara den som ligger närmast de verkliga händelserna.

Jag skall försöka slutföra detta i kommande nummer.

Karl Harry



30 Bojor trotsade kylan för att sjunga in våren den 27 april utanför Marinstugan.

Efteråt väntade ett vackert dukat festbord. Vårupén bestod av varmrökt lax och hjortronsås. Jarka och Britt-Marie var som vanligt mäs-tarna bakom måltiden.



Bojens ordförande Anne-Marie Hammarstrand hälsade särskilt våra nya medlemmar välkomna i klubben:
fr. v. Kerstin Vännberg,
Camilla Höglund och
Linda Larsson.



Bojens nya hemsida

Mer om Bojens aktiviteter finns på vår uppdaterade hemsida.

Gå in på www.flottansman.se och i menyn på DK Bojen. Där kan du bl.a. läsa om mannekänguppvisningen vi hade i slutet av mars och om höstens program, som startar den 17 september med att fira klubbens 60-årsjubileum.

Vi vill gärna bli fler glada kvinnor i klubben. På hemsidan kan du läsa om vad "Bojen" står för, vad som krävs för att bli medlem och vem du kan kontakta.

Till sist vill vi tacka våra kamrater i Flottans Män för gott samarbete under våren och vi önskar alla läsare en riktigt härlig sommar.

DK Bojens styrelse/gm Anita Hogmalm

foto: Linda Larsson, m.fl.

Bojens höstprogram finns på sida 19

RAPPORT FRÅN KLUBBMÄSTAREN



VÄLKOMNA till Marinstugan i höst!

Föredrag och underhållning sista torsdagen i månaden (augusti till november) samt grillafton onsdagen den 7 september 2016.

Julbord den 1 december enligt senare meddelande.

-

AUGUSTI

Dag: Torsdag 25/8

Tid: 1800

Föredragshållare: Jörgen Elfving

Ämne: Den ryska björnen har vaknat

Jörgen Elfving är en f.d. överstelöjtnant inom Förvarshögskolan, tidigare chef för Arméns Underrättelseskola UndS, Karlsborg och med ett intresse för Ryssland både i och utom tjänsten.

Sedan 2008 pågår en målmedveten reformering och upprustning av den ryska försvarsmakten.

SEPTEMBER

Dag: Onsdag 7/9 **OBS! Ny händelse.**

Tid: 1800--2100 (cirka)

GRILLAFTON med mera (Mer information kommer i god tid i stugan och på Hemsidan). Välkomna: FM:Gbg, Nordkaparen, Bojen, La Skala och gäster.

Dag: Torsdag 29/9

Tid: 1800

Föredragshållare: Gillis Edman

Ämne: Livet och döden går hand i hand

Gillis Edman kommer från Göteborg och arbetar som begravningsentreprenör. Han berättar om ett arbete som handlar mer om livet än om döden och förstås – en ritens betydelse. Gillis är en livsnjutare på ett bra sätt, enligt honom själv.

Gillis Edman har i trettio års tid mött människor i olika faser av sorg, genom sitt arbete i begravningsbranschen. Med humor och värme berättar han om gripandesamtal och vikten av att aldrig huka för det svåra.

Forts. överst på nästa spalt

Ett föredrag med Gillis Edman lämnar ingen oberörd. På ett fängslande sätt delar han med sig av sin långa erfarenhet. Huvudbudskapet är att medvetenhet om alltings slut ökar värdet av nuet vi lever i: Memento Mori.

OKTOBER

Dag: Torsdag 27/10

Tid: 1800

Underhållare: Gathenhielms

Ämne: Musikunderhållning

GATHENHIELMS spelar mogen musik för mogen publik. Beskriver sig själva som mycket fredlig kvarsett trots den krigiska anknytningen. Deras enda syfte är att roa och underhålla publik som smak och åldersmässig passar ihop med dem själva. De slåss endast om publikens gunst. Medlemmarna i kvartetten tror på att vi av musik och sång blir gladare, starkare och friskare. Musik från 1940-,50 och 60-talen står dem närmast.

Gathenhielms spelar gärna: Schlagers och svensktoppslåtar och sådant som var mest populärt bland dansband.

Evergreens från den engelska/amerikanska repertoaren gammeldansmusik mm.

NOVEMBER

Dag: Torsdag 24/11

Tid: 1800

Underhållare: Lars "Lasse" Swahn

Ämne: Kåserar

Lars "Lasse" Swahn, har varit en svensk programledare på Sveriges Radio (SR). Han kommer att ge oss sina personliga upplevelser som han samlat på sig genom åren som programledare i 40 år på Sveriges Radio.

Lasse Swahn började arbeta på SR 1970. Han var lokalradiochef för Radio Kalmar 1977-82, och redaktionschef på Radio Göteborg. Årets göteborgare är en utmärkelse som utdelats sedan 1994 och som Lasse Swahn utvecklat i samarbete med Göteborgs Tidningen och Göteborg & Co. Utmärkelse tilldelas en förtjänstfull person född i Göteborg.

Lasse Swahn har bl.a. varit programledare för: *Ring så spelar vi* i Sveriges Radio P4, *Karlavagnen* i SR P4 och *Alltinget* som är ett kunskapsprogram i SR P4 som Lasse har utvecklat och varit programledare för sedan 1998.



HÖSTPROGRAM

60-ÅRSJUBILEUM-Lördagen den 17 september

Vi firar Damklubben Bojen som denna dag fyller 60 år och bjuder på en festbuffé kl. 17:00

Endast medlemmar är välkomna denna afton och vi vill gärna ha Din anmälan senast den 7 september på lista i Marinstugan eller till klubbmästarna Jarka tfn 031 29 97 06 eller Britt-Marie 0702 30 40 06.

OBS! Anmälan är bindande.

Onsdagen den 28 september, kl. 18:30

Vi träffas för höstens första klubbafon. Tema PRATKVÄLL med vinlotteri. Klubbmästarna bjuder som vanligt på någon god förtäring till ett bra pris.

Vi kommer att ha lotteriseringar på samtliga våra Bojenmöten i höst, så ta gärna med dig en lämplig vinst.

Föranmälan senast den 21 september, enl. ovan.

Onsdagen den 26 oktober kl. 18:30

HÄLSOKVÄLL - Linda Larsson talar om "Skönhet genom hälsa". God och nyttig förtäring till ett bra pris av klubbmästarna. Föranmälan senast den 19 oktober, enl. ovan

Onsdagen den 30 november kl. 18:30

HÖSTSUPE med firande av årets jubilarer, årets sista Bojenmöte. Klubbmästarna tillagar en god supé till denna vår glada och härliga fest.

Lördagen den 3 december firar vi Lucia i Marinstugan.

Vi tar tacksamt emot vinster till vårt lotteri. Vi behöver också bröd till serveringen. Vi kommer att sätta upp en BAKLISTA på anslagstavlan i Marinstugan, där Du kan anteckna dig

Har du barnbarn eller barnbarnsbarn som vill medverka i LUCIATÅGET går det bra att anmäla detta till någon i styrelsen.

Flottans Män behöver hjälp till höstens "SÖNDAGSÖPPET".

Har Du möjlighet att ställa upp så anmäl dig på listan på anslagstavlan i Marinstugan

Anita Hogmalm
Sekreterare



Se även sida 17



Juli

- 3 030353 Ulf Ottgård Ellös 70 år
- 6 030229 Jarl Corneliusson V Frölunda 85 år
- 20 038753 Ingemar Kollén Bollebygd 80 år
- 29 039658 Jan Sandberg Göteborg 75 år

Aug

- 23 031305 Eigil Jakobsen Torslanda 80 år
- 26 0703 Anna-Margareta Palmberg Bojen 90 år
- 28 039321 Lennart Lilja Kullavik 90 år
- 28 039702 Hans Nilsson Göteborg 80 år

Sep

- 7 031501 Jan Abramson Stockholm 70 år
- 8 030406 Stig Engleson Göteborg 70 år
- 20 030357 Håkan Jacobsson V Frölunda 75 år
- 27 0304 Siv Åhrman Bojen 70 år
- 28 030106 Torbjörn Hellenius Göteborg 80 år



- 031604 Carl-Johan Hagman Göteborg
- 031605 Lars Kiessling Göteborg
- 031606 Kent Segesten Västra Frölunda
- 031607 Jack Hagström Torslanda
- 031608 Göte Westh Hisings Backa

VAD HÄNDER?

Nästa nummer av tidningen kommer i september men vad händer innan dess.?

Våra klubbaftnar, både när det gäller oss gubbar och våra "Bojor" kan ni läsa på sidorna 18 och 19. *Glöm bara inte att föranmäla er.*

Onsdags - och Söndagsöppet börjar den **10 augusti** då vi tror alla börjar närma sig "staden" igen.

Den **7 september** är det Grillafton i Marinstugan

Den **11 september** är Söndagsöppet kombinerat med ett medlemsmöte.

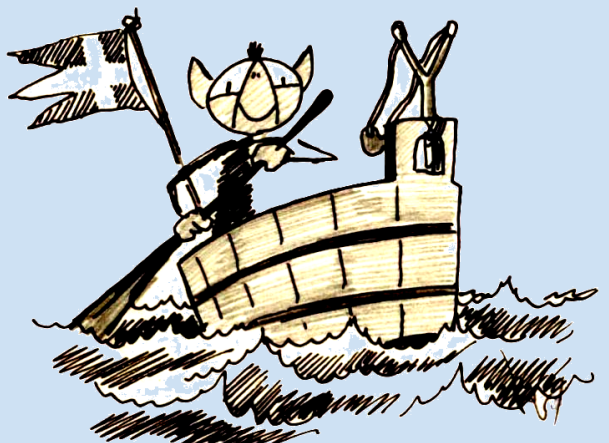


Innan var *Manligheten* kaj här. Nu är den skrotad och den nya kajen i Lahälla fick namnet *Kvinnligheten*. Invigd den 19 maj.

Terje Fredh

Nu när sista patrullbåten på Västkusten har pensionerats är det kanske dags att damma av Birger Lennings teckning från tidigare diskussioner angående Västkus- tens försvar.

"SJÖBEVAKNING"



MAN TAGER VAD MAN HAVER

BUSSRESA TILL VEN

Tisdagen 20 september 2016

I priset ingår

Fika på Kvibille Gästis

Färja Landskrona - Ven

Guidat tur

på Tycho Brahe-muséet

Vi besöker St Ibbs Gamla Kyrka

Lunch

Ater Göteborg c:a 21'00

PRIS 880 kr.

Inbetalas på

plusgiro 351366-0

Ange: SAD:2016 0914

Anmälan till P-O Eriksson

Mobil 0706-09 23 14

Eller lipoere@tele2.se

JAG ÄR MKV-TROLLET
JAG FÖODES DEN
19/10-62 PÅ EN VAXDUK
I ORDONNANSERNAS
KAFFERUM. JAG BOR I
KÄLLAREN HOS HERMAN.*



Lennings satirteckningar gick inte hem på MKV och blev förbjudna.

Nedanstående teckning blev den sista.



MORSNING... NU STICKER JAG!

* Herman, Hans Hermansson kallad "foto-Herman" var Försvarets fotograf på MKV och till sin död medlem i FM. Genom honom har vi fått många av Lennings satirer.