



FÖR 100 ÅR SEDAN

SAMLADE SVENSKA

FOLKET IN 15 000 000 KR

(IDAG > 680 000 000 KR.)

FÖR BYGGANDE AV

DETTA FARTYG.

Se även "AKT SLAG" sida 18

DEN 3 MAJ 1915

SJÖSATTES

PANSARSKEPPET

SVERIGE

VID GÖTAVERKEN

I GÖTEBORG



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

I detta nummer bland annat:

AKT SLAG

Redaktörens spalt finns på sida 18

Föreningen för Göteborgsförsvaret.
Krishantering. Sida 4

Gustav Celsing berättar. Sida 6

Folke Holm berättar. Sida 8

Rapport från Ubåtsklubben. Sida 9

René Ahlberg berättar. Sida 10

Ingvar Jung berättar. Sida 12

Olle (Carl O. Andersson) berättar. Sida 14

För 100 och 200 år sedan (1915 och 1815). Sida 15

Leif Lindenhag berättar. Sida 16

Rapport från Maritiman. Sida 17

Medlemssidorna. Sida 18-20



Kamrater!

Denna sommar har inte riktigt levt upp till mina önskemål. Det började bra i april men maj, juni och juli blev mest som sen höst. Vi får hoppas att augusti och september ger viss upprättelse för den kalla, regniga och blåsiga våren och sommaren.

Inför denna höst har vår klubbmästare planerat olika aktiviteter i marinstugan. Fyra klubbafnarna med olika föredrag och en grill- och musikafton gemensam för FM och Bojen. Vidare en medlemsdag söndagen den 13 september och traditionsenligt Luciafirande lördagen den 5 december. Huruvida någon Lillejul kommer att firas i stugan är ännu inte klart.

Den 6:e juni firades traditionsenligt nationaldagen med kransnedläggning vid Ulvenmonumentet samt vid föreningens egen grav. Därefter genomfördes ett barndop av vår Föreningskaplan i Marinstugan då han döpte ett eget barnbarnsbarn.

Den 8:e juni gick veterandagen av stapeln på Kåringberget genom garnisonens försorg med biträde av kamratföreningar och andra stödorganisationer. Flottans Män i Göteborg deltog genom en handfull medlemmar med bl.a. intressanta teknikdemonstrationer. Det bjöds på musikalisk underhållning genom hemvärnets musikkår i Göteborg, fanvakt ur 1.sjukhuskompaniet deltog och garnisonschefen, överste Peter Adolfsson höll tal. Garnisonspastorn, Jerker Schmidt, genomförde ett stämmingsfullt korum. Därefter bjöds på mat och dryck i ett mycket stort mässtält. Ett hundratal veteraner och deras anhöriga deltog i aktiviteten som kommer att bli en årligen återkommande händelse.

Den 27 juni var det öppet hus på garnisonen för alla som ville se avslutningen av 2014/2015 års Volvo Ocean Race där planerat hamnrace kunde beskådas från Kåringberget. Omkring 30 000 begagnade sig av den möjligheten och fick där den bästa möjligheten att se hamntävlingen då den på grund av svaga vindar lades längre ut än ursprungligt planerat.

Med stark önskan om bättre marin framtid för Sverige och inte minst för Göteborg och Västkusten kommer jag att följa händelseutvecklingen i omvärlden och granska ansvariga politikernas och myndigheters verksamhet och problemlösning.

Lars-Erik Uhlegård
Ordförande

PEJLINGAR

N:r 3, SEP. 2015

Utgivare/Ägare:

Ansvarig utgivare:

Redaktör:

Distribution:

Manusadress:

Sista manusdag nr. 4:

Planerade utgivning:

Prenumeration:

Lösnummerpris:

Trycks hos:

1:a ÅRGÅNGEN SOM POSTTIDNING EFTER NAMNÄNDRING 2015

PEJLINGAR startade som ett medlemsblad med namnet **PEJLING** 1978. Detta är nummer 119 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

11 nov.

vecka 48

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

För icke medlemmar i Flottans Män 30:-

Sandstens Tryckeri AB Västra Frölunda

Det går trögt i den svenska administrationen, då ingen rimlig reaktion märks på rysk aggression i Europa. Ryssarna har nu avstannat lite i sin strävan att återupprätta minst det geografiska välde som Sovjetunionen representerade. Detta får genast till följd att Sverige nu tror att faran är över och precis som gällde Tyskland med Hitler i slutet av trettiotalet så hoppas man nu att Ryssland och Putin sitter nöjda. Därmed kan man andas ut och återgå till sina egna små lokala problem.

Tyvärr är det mycket låg sannolikhet för att Vladimir låter sig nöja. Det är nu som förberedelserna inleds för nästa steg som kommer att innebära nya hot och aggressioner. Kanske inte i närtid mot Sverige men mot våra grannar i Baltikum till exempel. Liksom Göran Frisk (i inlägg på Facebook) så misstror även jag den korrupta regimen i Moskva.

Hur bör vi förbereda oss då? Jo vi (Sverige), bör snart söka medlemskap i Nato och fortast möjligt nå upp till ett tvåprocentigt mål vad gäller försvarsanslaget i förhållande till vår bruttonationalprodukt (BNP). Det bör få ta högst en mandatperiod. I dagsläget ligger vi på cirka en procent. Det som regeringen nu har utlovat är beklämmande lite och är mest ett sätt att släta över och få allmänheten att tro att nu är allt frid och fröjd. Den borgerliga oppositionen har visat upp lite mer idéer om ökade anslag men även där är det för mycket skrampande med fötter och tuggande på mösskärmar. Inte heller Försvarsmakten förefaller våga ta bladet från munnen och ställa berättigade krav mot bakgrund av den hotbild som finns i vårt närområde.

Vad skulle cirka två procent av BNP innebära? Jo det skulle ge nästan 80 miljarder kronor per år och givetvis göra det möjligt för Försvarsmakten att inom några år ha kommit till den situation som politikerna har ställt krav på utan att ge ekonomiska förutsättningar för. Det krävs stora resurser för att förnya de delar som är starkt eftersatta. För marinen bör andelen bli minst 15 miljarder/år. Förnyelsen bör inledas med ökad rekrytering, påbörjande av en systematisk uppbyggnad av sjöstridsförmågan genom tre nya sjöstridsflottiljer (en i vardera östra, södra och västra områdena samt vissa vinteranpassade resurser i det norra området). Yrkesförsvaret bör bibehållas men kombineras med en allmän kortare värnplikt för att förbättra möjligheterna till rätt rekrytering och som underlag till de nationella skyddsstyrkorna (dagens hemvärn) liksom att alla då får en adekvat grundutbildning till stor nytta vid ökad krigsrisk.

Resp. sjöstridsflottilj bör på sikt bestå av 3 fregatter, 3 korvetter, 4-6 minröjningsfartyg, 3-4 ubåtar samt 2 lednings- och stödfartyg. Lokala resurser i form av patrull- och bevakningsfartyg samt trängfartyg måste finnas i våra baser (Väst, Syd, Ost och Nord). Vidare bör en kustbataljon skapas för respektive marinbasområde med anpassade amfibie-, sjö- och ledningsresurser mm (fyra bataljoner).

Nya luftvärnsrobotsystem bör tillföras alla delar av organisationen liksom närluftvärn och nyutvecklade antiubåtsvapensystem. Det torde vidare vara läge att införa minsystem med stora räckvidder som är programmerbara även efter utläggning. Ett antal marinhelikoptrar till resp. område samt ombordbaserade helikoptrar.

Administrativt bör ubåtarna tillhöra respektive sjöstridsflottilj i form av en division om tre-fyra ubåtar per flottilj. Ubåtsräddningsresurser av dagens modell med ett större räddningsfartyg centralt baserad i Karlskrona men med en URF (ubåtsräddningsfarkost) per flottilj. URF ska kunna medföras på flottiljledningsfartygen.

Flottiljledningsfartygen ska kunna lämna stöd till alla i flottiljen ingående fartygstyper med ammunitionsförsörjning, drivmedel för fartyg, helikoptrar och UAV (obemannade flygfarkoster), reparationer, reservdelar, proviant samt vid behov även kunna utgöra bas för kompaniförband (förläggningar) med stridsbåtar ur en kustbataljon. För ubåtar ska stöd även avse batteriladdning och (vid behov) förläggningar.

Det innebär att Lednings- och stödfartygen får nyckelroller i flottiljerna. Med två sådana fartyg per flottilj kan årligen ett av de sex fartygen avdelas för internationella uppgifter, ett kan vid behov utgöra långresefartyg och ett kan vara på generalöversyn. Det bör vara fartyg om cirka 150 meters längd och 20 meters bredd med ett djupgående på cirka 5 meter och ett displacement om cirka 15000 ton. Fartygen bör ha ett flygdäck för samtidigt hanterande av två helikoptrar upp till Chinooktyp samt en hangar för att där kunna hantera och ständigt basera två helikoptrar av storlek Sea Hawk. Vidare en akterport till en docka för upp till åtta stridsbåtar eller fyra trossbåtar. Ett antal fordon för amfibieförband ska kunna medföras eller tyngre fordon för arméförband vid transporter till framtida insatsområden. För detta ska det finnas kranar för upp till 100 tons lyft.

Det finns givetvis mycket mer att ta upp kring t.ex. ny basorganisation för de fyra geografiska områdena samt hur övergripande ledning ska genomföras av förbanden men det räcker inte spalten till för denna gång.

Mer i nästa nummer av Pejlingar om mitt idéfartygs besättning, ledningsförmåga, beväpning, sjukvårdsresurser, bunkringsresurser, verkstäder, förläggningsskapacitet mm. Samt fler idéer kring de nya flottiljerna.

Detta låter ju som drömmier. Ja, men måste bli verklighet om vår säkerhet ska kunna tryggas.

Glöm inte heller att Nato-medlemskap är fundament till Sveriges framtida säkerhet. Lita inte på turen som hållit oss utanför två världskrig. Nästa gång kan det vara för sent.

Lars-Erik Uhlegård

**KRISHANTERING OCH FÖRSVAR MOT EN BREDARE HOTBILD UR ETT VÄSTSVENSKT PERSPEKTIV**

Detta är en idéskrift som tagits fram av en arbetsgrupp på uppdrag av arbetsutskottet i Föreningen för Göteborgs Försvär. Skriften är föranledd av de snabba förändringar som har inträffat i det säkerhetspolitiska läget i vår nära omvärld och viljan i Sverige att snabbt höja försvarseffekten. Målsättningen har varit att belysa dessa nya förutsättningar ur ett Västsvenskt perspektiv. (Utdraget återges med benäget tillstånd av Föreningen för Göteborgs Försvär).

Arbetsgruppen har bestått av:

Lars Tegelberg, ordförande,

Svante Bergh,

Nils-Ove Jansson,

Christer Nedström och

Jonas Wimmerstedt.

- Demografisk utveckling
- Ökad efterfrågan på strategiska resurser (t.ex. energi)
- Beroende och utveckling av flöden
- Konsekvenser av migration, samt urbanisering och klimatförändringar

1. Syfte

Förevarande skrift syftar till att tjäna som ett underlag för Föreningen för Göteborgs Försvär och dess medlemmar vid i diskussioner, uppvaktningar och möten av försvars- och säkerhetskaraktär som berör Sverige

Arbetet utgår från officiella skrivelser som t.ex. Försvarsberedningens rapporter och ska ses som ett komplement till och fördjupning av dessa. Frågorna i slutet ses som en samling idéer som förtjänar att diskuteras.

2. Försvarsberedningens säkerhetspolitiska bedömning och vissa därefter inträffade omständigheter

Regeringen avser att under 2015 till riksdagen lämna en inriktningsproposition avseende perioden 2015-2020. Till underlag för propositionen ligger framförallt Försvarsberedningens två rapporter:

”Vägval i en globaliserad värld” (Ds 2013:33) och

”Försvaret av Sverige.” Starkare försvar för en osäker tid” (Ds 2014:20)

Försvarsberedningen konstaterar i sina rapporter att det säkerhetspolitiska läget präglas av en allt större osäkerhet. Inledningsvis noterar beredningen att i jämförelse med den tidigare omvärldsanalysen, från 2007, så sker utvecklingen idag med högre hastighet och är mer komplex och svåröversäglig. Man pekar bland annat på förändrade realpolitiska förhållanden - främst den ryska aggressionen mot Ukraina - och ett ökat flödesberoende, sociala förändringar till följd av globaliseringen samt ekonomiska och begynnande ekologiska utmaningar. Dessa omständigheter, säger beredningen, kan utgöra incitament till ökat samarbete, men troligare är att instabiliteten i det internationella systemet och konkurrens mellan olika aktörer ökar.

Bland de faktorer som påverkar och förändrar den säkerhetspolitiska miljön nämner försvarsberedningen:

- Teknologisk utveckling

Vidare noterade beredningen att den globala utvecklingen präglas av en pågående ekonomisk tyngdpunktsförskjutning i riktning mot östra och södra Asien. Kina bedöms bidra med c:a en tredjedel av den globala tillväxten år 2025. Som följd härav ombalanserar USA säkerhetspolitiskt mot Asien och Stilla havet, men förblir fortsatt engagerat i Europas säkerhet och den transatlantiska länken. Den enskilt viktigaste delen i den kommande försvarsinriktningsperioden efter 2015 menar försvarsberedningen är att öka den operativa förmågan i krigförbanden.

2.1 Målen för vår säkerhet.

Riksdagen har tidigare beslutat om målen för svensk säkerhet. Dessa är:

- Att värna befolkningens liv och hälsa
- Att värna samhällets funktionalitet
- Att värna vår förmåga att upprätthålla våra grundläggande värden som demokrati, rättssäkerhet och mänskliga rättigheter.

Säkerheten skall försvaras med ickemilitära och militära medel. Det som skall skyddas, det som utmanar och hotar säkerheten, samt medlen för att stärka säkerheten måste ses i ett sammanhang och arbetet måste vara tvärsektorielt. Sveriges säkerhet är också nära kopplad till utvecklingen i vår omvärld och målen har både ett nationellt och ett internationellt perspektiv.

2.2 Ryssland

Försvarsberedningen konstaterar att den ryska aggressionen mot Ukraina och den illegala annekteringen av Krim är den största utmaningen mot den europeiska säkerhetsordningen, sedan den etablerades för ett kvarts sekel sedan. Det ryska agerandet förstärker intrycket av att Ryssland under nuvarande ledning är berett att bryta mot folkrätten, ingångna avtal och etablerade europeiska principer för att hävda sina intressen, även om detta medför kraftigt

negativa reaktioner från omvärlden och att det försvagar den ryska ekonomin. Vidare visar aggressionen mot Ukraina på rysk förmåga att kombinera användningen av militära maktmedel med en bred palett av andra maktmedel bl.a. ekonomiska påtryckningsmedel inklusive energisektorn och handel, propaganda, historieförfälskning och kvalificerade informationsoperationer.

Ryssland deklarerar tre strategiska mål i sin nationella säkerhetsstrategi 2020:

- I. Ryssland vill åter uppnå status av en världsmakt och balansera USA:s och EU:s inflytande (det kan noteras att Putin för några år sedan ville gå med i NATO och önskade nära samarbete med EU)
- II. Ryssland vill uppnå strategisk stabilitet.
- III. Ryssland ska stå emot NATO:s expansion. I detta finns frågor som att återta inflytande i så många f.d. partnerstater som möjligt. Agerandet i Krim och Ukraina är också en del av denna strategi. Insatserna i Georgien får ses som en del i detta liksom annekteringen av Krim. Viktigt är också att främst den östra delen av Ukraina av historiska skäl anses som en del av kärnan i ett ryskt välde. Här kan frågan om ett svenskt och finskt medlemskap i NATO också spela en viktig roll. En sådan händelseutveckling torde från rysk sida bedömas som farlig och kräva motåtgärder.

Ryssland säger i säkerhetsstrategin att målen ska uppnås genom politiska, ekonomiska, diplomatiska och militära aktioner. Man betonar att de militära är viktigast.

2.3 Utvecklingen efter försvarsberedningens rapporter

Utvecklingen förstärker i hög grad den oro som redan tidigare har uttalats avseende Rysslands agerande och bekräftar att vi lever i en alltmer osäker värld där förändringar sker mycket hastigt.

I oktober 2014 genomfördes en underrättelseoperation i Stockholms skärgård som ledde fram till att man kunde konstatera att en kränkning av svenskt territorium av minst en främmande ubåt hade skett. Någon nationalitet på ubåten eller ubåtarna har inte kunnat fastställas.

Den ryska övningsverksamheten i Östersjöområdet har trappats upp kraftigt. Ryssland genomförde i mitten av december 2014 en övning i Östersjön av en omfattning som enligt Försvarmakten inte setts sedan kalla krigets dagar. Inte minst gällde detta inslaget av strategiskt bombflyg. Uppträdandet från rysk sida vid dessa övningar har enligt Försvarmakten varit alltmer utmanande och provokativt.

I Alakurtti i Murmanskområdet, ca 30 mil från Norrbotten och 5 mil från den finska gränsen, förstärks en rysk militärbas med en motorskyttebrigad om ca 7 000 soldater. Priset på olja har under senare tid sjunkit dramatiskt och har fått till följd att den ryska rubelns värde också har fallit kraftigt.

Detta, tillsammans med de sanktioner som införts mot Ryssland i anledning av agerandet i Ukraina, kommer sannolikt att leda till att Rysslands ekonomi blir hårt ansträngd, vilket ytterligare spår på osäkerheten kring Rysslands framtida agerande. President Putin kan frestas vidta ”externa” åtgärder för att behålla sin popularitet.

Attentatet mot Charlie Hebdo i Paris och de gisslandraman som följde i dess spår är en påminnelse om det hot som den fundamentalistiska terrorismen utgör och hur plötsligt och oförutsägbart detta hot kan aktualiseras. Kan denna typ av händelser kanske nästa gång ske på uppdrag av och med understöd av en stat?

En annan typ av hot är de som riktar sig mot elektroniska system och kommunikationer. I samband med filmen ”the Interview” lanserades så skedde intrång i produktionsbolaget Sony Pictures servrar och känsligt material visades på internet. Kort därefter slogs internet i hela Nordkorea helt ut under ca nio timmar.

Den senaste tidens utveckling har lett till att försvarsfrågan kommit att bli mycket aktuell i den politiska debatten. Den så kallade december-överenskommelsen mellan regeringen och alliansen innebär bland annat att flerpartisamtal skall genomföras och där har nu moderaterna nyligen ställt sig bakom krav på en utredning av frågan om svenskt medlemskap i NATO. Vidare har från politiskt håll ställts förslag om någon form av återuppväckt värnplikt.

På sikt är en försämring av de baltiska ländernas situation det som kan orsaka de största förändringarna i vårt strategiska läge. Om Ryssland i en framtid finner situationen lämplig för att hjälpa den ryska befolkningen i främst Lettland, har vi konflikten i vårt närområde. Kan detta dra in svenskt territorium t.ex. i form av Gotland? * Kan man överväga att söka hindra NATO att nyttja baser i Sverige? Hjälpen kommer naturligen från väster. Kan Putin känna det lämpligt vidta ”skyddsåtgärder” i västra Sverige för att försvåra hjälp eller passage över Sverige? Kan man ekonomiskt underminera Sverige genom att hindra handel via Göteborg? Kan Västsverige beröras om oroligheter uppstår om oljefyndigheter i Arktis? Kan vi i Sverige stå emot påverkan i syfte att följa andra staters intentioner? Hur sannolikt är det att Sverige drabbas av terrorhandlingar liknande de som drabbade Charlie Hebdo i Paris och mötet med Lars Vilks i Köpenhamn?

Dessa resonemang visar att vi har en avsevärt osäkrare situation i Sverige och väst än för bara några år sedan.

Fortsättning sida 13

**Gotland: Se ”Rapport från hjärnan”, Pejling nr 1-2014*

GUSTAF CELSING BERÄTTAR

Detta manus som kommer från före redaktören Alf Åberg består av sex maskinskrivna sidor. En del rättelser och orättade fel tyder på att det **inte** är en **avskrift**. Det kan dock vara en kopia. Det är i dag okänt av vem Alf Åberg fick manuskriptet.

1937 när denna historia börjar var Gustaf Celsing enligt Marinens rullor fänrik och han slutade i Marinen som kommandörkapten.

"KRIGSMINNEN FRÅN VÄSTKUSTEN" är en annan berättelse av Celsing som var införd i n:r 3, 2013

1937-1938

Den 12/11 1937 embarerade jag i Stockholm på jagaren *Klas Horn* i 1:a jagardivisionen.

Divisionen bestod av :

Klas Horn (KIH): DC och FC kapten Torgil Thorén. Officerare å *Klas Horn*: 1.O, Rosenberg, 2.O, Rudling, 3.O, Rosenkrantz och 4.O, Celsing.

Klas Ugglå (KIU): FC kapten K. Posse

Stockholm: FC kapten Stig H:s son Ericsson och sedan kapten Torsten Rosander.

Torpedskola för officerare under hösten. Divisionen ingick i Vintereskadern. Under denna expedition erhöll jagarna 3w uk-telefoni, som beredde oss både glädje och överraskningar. T.ex.: "KIU från DC kom." Inget svar."KIU från DC kom." Inget svar. "KIU, KIU, KIU från DC kom, kom". Äntligen svar. "Ja, ja, jag kommer med högsta fart." Trafikdisciplinen var något okänt på den tiden. Även radiotelefoni mellan fartyg och flygplan kunde för första gången upprättas. I övrigt var expeditionen utan sensationer. Skolor pågick till våren. Övningar under gång omväxlande med översynsperioder och övningsuppehåll. Under en taktisk övning i samband med förflyttning till Karlskrona i svår storm noterades en våldsamt rullgång med krängning upp till 40-50°.

I april 1938 återbildades Kustflottan under konteramiral Fabian Tamm. Torpedskolans skjutperiod bedrevs intensivt fram till mitten av juni. Torpederna fungerade i stort sett bra och endast ett fåtal torpedförluster noterades. Efter midsommar vidtog taktiska och operativa övningar i sedvanlig ordning. Därvid gjordes den 14-17 juli ett örlogsbesök i Helsingfors.

Den 19 juli låg divisionen till ankars innanför Nåttarö och hela besättningen gick iland för bad varefter gunrummen under Toréns ledning hade en strålande azado på stranden med bl.a. nattbad.

Den 28-30 juli Skelleftehamn, med besök vid Rönnskärs guldverk.

Där erbjöds vi en guldsticka om vi kunde lyfta den med en hand, något som naturligtvis inte lyckades.

Den 18 augusti avmönstrade jag *KIH* och embarerade på *Stockholm* under T. Rosanders befäl, som TO, NO, FörbO och idrottsledare. Stockholm ingick i SkolaA.

Den 18 september noteras att orosmolnen drar ihop sig över Europa. Chamberlain och Hitler träffades. Engelska flottan mobiliserades. Fyrmaktskonferens, Hitler, Mussolini, Chamberlain och Daladier, i München.

Den 2 oktober avslutades skolperioden och SkolaA upplöstes. Kustflottan återbildades under konteramiral Fabian Tamm och forcerad stridsutbildning påbörjades enligt fastställt specialschemat. (dag 1 till dag 6). Efter tre veckors hård utbildning dag och natt trappades plötsligt beredskapen ned och efter CKF:s kritik den 20 oktober nedhalade Tamm för sista gången sitt befälstecken och Vintereskadern bildades under kommandör Björklunds befäl.

Själv avgick jag från Stockholm den 22 oktober, för att den 7 november tillträda på jagardepan *Wrangel* och *Wachtmeister* vid nya varvet.

1940-1941

Den 1 oktober 1940 embarerade jag som 2.O, TO, NO och ManO. på jagaren *Göteborg*. (Gbg 2.jagdiv.) FC kapten P. Hamilton, AO löjtnant Aspengren, Fänrik Arnell och fänrik Wulff på Hårsfjärden.

Med riksdagsgubbar ombord bl.a. R. Lindström gick vi ut för minfällningsövning torpedskjutningar den 3 oktober. Engelska bomber fälldes över Malmö. Hitler och Mussolini träffades igen, nu i Bremen. Lördagen den 5 oktober infördes ransonering av fläsk.

Den 10-11 oktober utförde vi eskort av trupptransporter ombord på *S/S Visby* från Visby till Oskarshamn och åter. Eskorten skedde i tät tjocka och Gotland eller Visby siktades aldrig.

På grund av anciennitetsproblem* flyttades jag till "*Malmö*" den 14 oktober och bytte tjänst med löjtnant Horwitz, som sedan omkom vid jagarolyckan den 17 september. Som div. adjutant tjänstgjorde jag först under kommandör Jens Stefenson och fr.o.m. den 1 november kommandörkapten Johan Eskil Gester.

Den 25 oktober inträffade Armasjärviolyckan då 46 man ingenjörstrupper omkom då en färja sjönk. Olyckan var den mest omfattade i Sverige under nyare tid.

I samband med en försvarsutställning låg jagardivisionen förtöjd vid Strandvägen i Stockholm den 19 oktober. 9 100 personer besökte härvid jagarna.

Avspärningarna började nu märkas och bristvatorna ökade. Ransonering av fläsk, ost och smör. Smöret nästan slut. Ombord märktes ingenting av ransoneringarna. Chamberlain dog den 10 november och samma dag råkade Rumänien ut för en våldsamt jordbävning med tusentals döda och svårt skadade oljefält och fabriker.

Kriget förde med sig betungande jourverksamhet: Gångjour, lv-jour m.m. med vakthavande officerare vakt om vakt dygnet runt. CKF höll ett anslående tal till Kustflottans samtliga officerare i biograflokalen den 13 november.

Fruktansvärda bombanfall mot Coventry, som nästan helt förstördes. Oljetillgången minskade och det knappt med fotogen och tvingade jagarna att tanka estnisk olja i Nynäshamn. Övningarna inskränktes till ett minimum. Därtill hindrade den tjocka isen all gång till sjöss under januari och februari 1941. Besättningarna åkte skidor och skridskor och idkade all sorts vintersport. Man gick på isen över Hårsfjärden till varandra. När *Malmö* den 9 februari skulle in till ÖVS på översyn måste hon bogseras av två bogserbåtar, en resa som tog 16 timmar. *Klas Ugglas* färd från Stockholm dagen innan hade tagit 24 timmar.

Kriget i Europa, norra Afrika och Balkanhalvön rasade för fullt. Hitler höll ett stort tal den 25 februari och ubåtskriget nådde sin höjdpunkt med 125 000 ton sänkta på två dagar. Alfonso XIII (Spanien) dog den 28 februari. Över 700 000 ton sänkta på en månad, bl.a. jättevalfångaren *Terje Viken*. *Scharnhorst* och *Gneisenau* härjade i Atlanten utanför USAs kust och sänkte 22 fartyg på en dag. Renhammar dömdes till sju års fängelse för spioneri när han samtidigt som jag låg på *Wrangel*.

Den 5 april föll Addis Abeba för engelsmännen och nästa dag anföll Tyskland Jugoslavien och Grekland. Den 16:e utrymde engelsmännen Grekland och nästa dag kapitulerade Jugoslavien.

Den 14 april var översynsperioden slut och Malmö bogserades genom isen tillsammans med Drottning Viktoria, *Helsingborg*** och *Karlskrona* till en vak som hittades på södra Mysingen. Dagen därpå släppte isarna och på ett par dagar var det nästan isfritt och övningarna satte igång med full kraft.

Romulus och *Remus* samt *Stockholm* kom upp från *Karlskrona* efter översyner och det blir åter mycket livligt på havet. Torpedskola efter vanligt mönster.

Den 20 maj luftlandsatte tyskarna 14 000 man på Kreta som tas efter våldsamma strider. Den 24 maj sänktes *Hood*. Den 26 anländer den nyaste jagaren *Norrköping*. Den 27 sänktes *Bismarck*. Den 22 juni utbröt kriget Tyskland-Ryssland och Östersjön minerades. Förstärkt beredskap vid Kustflottan. Finland drogs in i kriget och ryska bomber fälldes över hela landet.

Den 27 juni minerade *Norrköping* och *Karlskrona* vattnen utanför SO Öland, en minering som skulle kosta tyskarna tre trupptransportfartyg den 9 juli trots bevakningsfartyget minsveparen *Sandöns* (FC Axelsson) varnande signaler.

Gävle ingick i divisionen den 29 juni

Jagardivisionen ombaserade till Orrfjärden*** den 11 juli och eskorttjänst påbörjades mellan Garpen*** och Västervik.

Ett ammunitionståg exploderade på Krylbo station den 19 juli, 24 skadade.

De största eskorten som genomförts skedde den 21 juli då 35 fartyg eskorterades till Landsort.

Den 29 augusti tog tyskarna Tallin och mängder av ryska fartyg brann i Finska Viken. Eskorttjänsten började mer och mer följa tyska trupptransportfartyg genom svenskt vatten upp till Huvudskär. Trupper ombord måste hålla sig under däck.

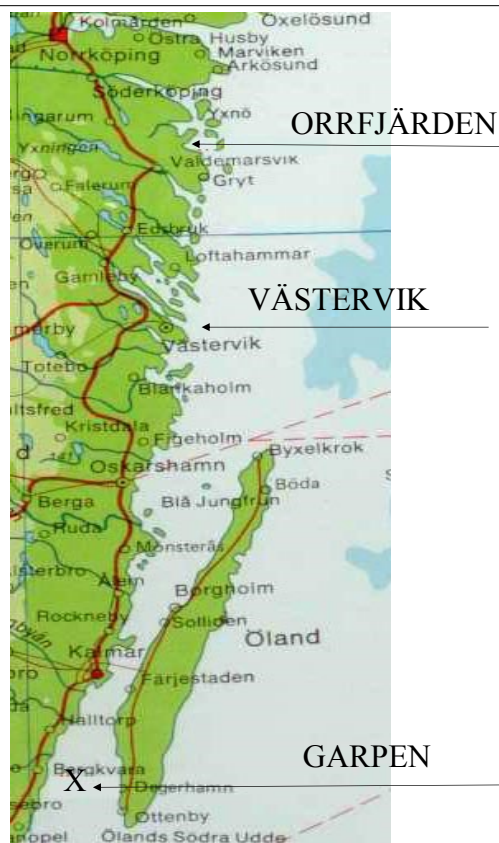
Den 17 september flög jagaren *Göteborg* i luften på Hårsfjärden och *Klas Horn* och *Klas Ugglas* antändes och alla tre sjönk. Horwitz och ytterligare 32 man omkommer. Den s.k. jagarolyckan. 2:a jagardivisionen med *Malmö* befann sig vid Wällö och anlände Hårsfjärden den 24 för att beskåda vraken efter de sprängda jagarna.

Den 4:e oktober fick *Malmö* rapport om en rysk motorbåt som landat på Gotska Sandön. *Malmö* gick med 30 knop. Den ryska motorbåten stod på grund vid stranden och hade ett 15-tal ryska officerare ombord och en kvinnlig maskinist. Alla togs ombord på *Malmö*. Motorbåten drogs flott, bogserades ut och sprängdes. Alla officerarna fick lämna ifrån sig sin vapen som kastades i sjön. Endast en officer och en löjtnant kunde någon tyska. Översten vägrade tala eller gå under däck. Alla internerades i Nynäshamn.

Den 19:e oktober avmönstrade jag från *Malmö*.

*Anciennitet: Skillnad i tjänstetid /erfarenhet
***Helsingborg* (Modifierad stadsjagare) levererades inte förrän 1943, så detta måste vara en äldre stadsjagare, förmodligen *Göteborg*.
*** Se karta

Red.



FOLKE HOLM BERÄTTAR

Kapten Folke Holm var en av våra grannar vid Marinstugan. Han blev medlem 1973 med registreringsnummer 570. (Vi har idag passerat 2000-strecket) Folke avled 2003 och har efterlämnat ett antal berättelser från sitt liv i flottan. Det är möjligt att något varit infört i tidigare nummer av Pejling men äldre medlemmar förlåter oss säkert då de är värda att läsas igen.

Red.

Hårsfjärdenolyckan Katastrofen 17/9 1941

Andra världskriget rasar för fullt. Tyska krigsmaskinen rullar på, möter nästan inget motstånd.

Jag tjänstgjorde då på jagaren *Stockholm*, som tillsammans med *Klas Horn*, *Klas Ugglå* och *Göteborg*, utgjorde Första Jagardivisionen. Vår huvudsakliga uppgift var att skydda fartyg och eskortera från Utklippan utanför Blekingekusten och till Landsort norrut. Vår hemmabas var Hårsfjärden.

Eskorteringen tillgick så att jagarna höll samman konvojen och gick utanför i sicksack, för att på så sätt förhindra ubåtsanfall.

Den 21 juni låg jagaren *Stockholm* i Hårsfjärden. Delar av besättningen hade sporadiskt ledigt. Jag och några kamrater hade frivakt och gick upp på närliggande strand för att bada och sola. Fartyget bunkrade olja och vatten. Vid pass 12-tiden hörde vi högtalaren ombord återkalla hela besättningen. Tyskland och Finland anföll Sovjetunionen. Hitler talade och ropade i radion: ”Vi har nu historiens längsta front. Från Vita Havet i norr till Svarta havet i söder. Vi marscherar mot öst.”

Några av befälet ombord hade bjudit in sina damer resp. fruar på söndagsmiddag. De skulle komma med buss från Stockholm. Jag fick i uppgift att åka iland och passa bussen och så lugnt som möjligt låta dem få veta att fartyget gjorde klart för avgång. Gästerna blev naturligtvis ledsna och återvände med sina blommor till Stockholm.

Vi gjorde klart för avgång och gick ut till observationsområdet. Hela tiden ”klart skepp, ”torrdragna” kanoner och torpedtuber. Allt var ovisst, av naturliga skäl. Situationen var ju sådan att allt kunde hända. På natten var vi fullt förskärmade. Ventilernas luckor mot utsidan stängda, inget ljus fisk synas. Vi hämtade konvojerna vid Utklippan, höll dem samman till Landsort, där andra fartyg tog vid. Vi kunde ta upp till ett 50-tal i varje konvoj. Det var fartyg som hämtade kol och koks i Polen och Tyskland till Sverige. Vårt lager av olja och bensin var ju helt avsett för vårt försvar. På sydgående hade vi i regel malmfartyg till Tyskland. M/F Liljevalch och Luleå, två malmfartyg sänktes utanför Västervik. Konvojerna höll sig i regel inom svenskt vatten, ibland kunde vi gå genom Kalmarsund.

Emellertid, efter anfallet mot Sovjetunionen, fick vi även tyska trupptransportfartyg i konvojerna. Jag minns särskilt två av dem, *Hindenburg* och *Bremen*. De var kamuflagemålade. *Hindenburg* hade också målat en tunna som stod på kant. På denna hade man målat Churchill med cigarr och ovanför honom en galge. Dessa fartyg hade kanoner, tanks och militärtillbehör på däck. De tyska soldaterna förljuvade tillvaron med sång och musik. Även vi fick njuta av tillställningen.

Sommaren förflöt med konvojering och ubåtsjakt. Permission var nästan utesluten. När det lugnat ner sig något kunde delar av besättningen få ”permis” från 11’00 till 11’00 påföljande dag, men då med uppgivande av telefonnummer och vistelseadress i Stockholm. Det kunde ha sina poänger när det svarades: ”Hulda Johanssons mjölkaffär.”

Den 16 september 1941 hade jagaren *Stockholm* jour. Detta innebar att vi idkade ubåtsjakt utanför kusten i Östersjön. Vi gick då med fällda relingsräcken och fick hålla oss i ridare (löphandtag i wirar längs sidorna). Vid ett tillfälle fick vi riktigt överhandsväder. En underofficer blev då fångad av en störtvåg, följde med vågen akterut och hamnade med ryggen på en sjunkbomb. Han landsattes i Västervik, där han avled under natten. Hans namn var Krona, rustmästare.

Under vårt jouruppdrag hade vi bl.a. varit ute vid Gotska Sandön för att hämta förlista ryska fiskefartygsbesättningar. Vi tog in dem till Nynäshamn. Där utspisades de med gröna ärtor och salt sill, som var en dagsmåltid i veckan. På grund av detta blev vi försenade, vi skulle gå in till Hårsfjärden och förtöja utanför jagaren *Göteborg*. Dessa jagare, *Klas Horn*, *Klas Ugglå* och *Göteborg* låg förtöjda sida vid sida inne på Hårsfjärden, vid jagarbryggan på Märsgarn, med *Göteborg* ytterst.

Den 17 september stod jag på backen, vid ankar-spelet och arbetade. Jag hade svarvat detaljer till ankar-spelet. Plötsligt hörde jag en fruktansvärd explosion, vände mig om och blickade mot vår tänkta förtöjningsplats. Det rök och regnade plåtstycken runt förtöjningsplatsen. På grund av förseningen, 10 minuter klarade vi oss. Hade vi hunnit in i tid så hade även jagaren *Stockholm* blivit en av offren, mångdubbelt värre. Vi hade hela besättningen ombord, c:a 140 man. Fullt tryck på tre ångpannor, dessutom skulle vi förtöjt vid jagaren *Göteborg*.

Anledningen till att manfallet blev begränsat till 33 man berodde i första hand på att en del av besättningarna inte hade hunnit ombord efter sin permission. Jagaren *Stockholm* hade ju hela sin besättning ombord. Vår fartygschef hette Gunnar Jedeur Palmgren. Han blev så småningom amiral och bosatte sig i Onsala. När han fyllde 95 år var jag och några ur hans besättning och gratulerade.

Vid ett senare tillfälle bjöd vi in vår gamle chef på en middag i Flottans Mäns Marinstuga Göteborg. Det uppskattade han mycket och skrev ett fint tackbrev till FM. Han blev 98 år. Bilderna som visas i slutet av artikeln talar sitt tydliga språk.* Alla jagarna sjönk. *Klas Horn* och *Göteborg* bärgades och var i tjänst efter reparationerna ända till krigsslutet. Jag har här nedtecknat ur minnet vad jag upplevde och såg. Vad gäller sabotage kan jag ej uttala mig. En tanke som dock alltid förföljer mig är –kan det ha varit en sabotör med god lokalkännedom, som kände till vad vi sysslade med och som dessutom hade beräknat att även jagaren *Stockholm* skulle ligga på plats enligt tidschema. Ja då hade han fått en verklig fullträff. Vår försening på 10 minuter räddade oss och därför kan jag skriva dessa rader.

Jag har nu efter bästa förmåga sökt att bidra med dessa uppgifter. Många av mina kamrater har även bistått med artiklar och bilder.

Folke Holm

*Några bilder i samband med artikeln har jag ej kunna finna. Med tanke på hur artikeln slutar är det möjligt att den tidigare ingått i ett annat sammanhang.

Red.



Folke Holm

*Fotot taget i
Marinstugan
omkr. sekelskiftet*

Foto: Karl Harry Dahl

PS

Bland Folke Holms efterlämnade skrifter finns ett brev från en f.d. officer inom underrättelsetjänsten där han tackar Folke för hjälpen med boken "Spioner och spioner som spionerar på spioner". Folke har där berättat om sina upplevelser ang. jagarolyckan. Det är inte vidstående berättelse, den är helt fristående.

I den boken finns en annan vittnesredogörelse beträffande de omtalade flygplanen.

Vittnet i fråga arbetade på fartyget Niord. I en arbetspaus hade han tagit sig upp på fartygets "utsiktsbrygga". Han fick uppfattningen att flygplanen gjorde dykning mot jagarna. När det mellersta planet var på sin lägsta punkt lösgjorde sig ett föremål.

Citat: "Föremålet var av långsträckt form och spetsigt framtill. Baktill verkade föremålet vara platt och hade mörk färgton.

Jag följde föremålet med blicken och trodde, att det skulle slå ner i vattnet vid sidan av jagaren. Just när föremålet kom i höjd med jagarens däckslinje såg jag att en eldslåga slog upp och att en mängd skrot kastas uppåt. Kort därpå hördes en kraftig detonation".

Totalt 13 vittnen har sett eller tyckt sig se något som föll från flygplanet.

Flygvapnets version: Före starten hade kontrollrats att "bombfickorna" var tomma och inga bomber sänkades i bombförrådet.

Red.

RAPPORT FRÅN UBÅTSKLUBBEN

Hej och hå nu är vi tillbaka i verkligheten igen efter en inte helt ok sommar, men man får vara glad ändå.

Från ubåtsklubben har det inte hänt så mycket under sommaren och Maritiman har haft dåliga siffror både i Maj och Juni men repar sig nu under Juli och Augusti, dock har ubåtsklubben inte haft många guidetimmars.

Ubåtsklubbens medlemmar är inbjudna till ett nordiskt ubåtsmöte i Köpenhamn den 21-22/8 av Danska ubåtsförningen där det kommer att dryftas hur klubbarna kan utöka sitt kontaktnät. Från Sverige kommer klubbarna från Göteborg, Malmö, Stockholm och Karlskrona att delta till detta kommer vår partner från Norge och Utsteins ubåtsklubb. Varje land har en representant från sitt ubåtsvapen som skall föredraga om sitt lands ubåtsvapen nu och i framtiden. Det är viktigt för Danska ubåtsförningens arbete att få till stånd en återuppbyggnad av ett ubåtsvapen i Danmark. Information om hur mötet avlöp kommer i nästa nummer.



Västskustens Ubåtsklubb

NORDKAPAREN

GMJ

Janeric Mårtensson

Sekreterare

RENÉ AHLBERG BERÄTTAR

MINNESANTECKNINGAR FRÅN HMS HANÖ VID ISLANDEXPEDITIONEN 1960

Svenska Marinen har under flera år bistått svenska intressen i detta fall var det den svenska konserverindustrin som efterfrågade stödet till den svenska fiskeflottan att bl.a. fånga den erkänt fina sillen som befann sig runt Islandskusten därför kom minsveparen HMS Hanö att serva och stödja denna fiskeflotta med diverse tjänster. Den svenska regeringen och riksdagen anslog ekonomiska medel på 50- och 60-talet. Jag var en av de värnpliktiga som var med.

Just avslutat rekrytskolan i Karlskrona kom jag till Nya Varvet där Hanö låg vid kaj för att börja rustats upp som stödfartyg till de svenska fiskeflottan. Jag blev tillfrågad om jag var intresserad av att komma med på denna expedition. Väl ombord visade uppborrdsmaskinisten vad uppdraget gällde, jag hade inte en aning. Väl att märka, till Hanös Islandexpedition blir man inte kommenderad, det är frivilligt så det gallrades och tydligen var jag godkänd. Mina meriter i det civila före inryckningen fick jag redogöra för i detalj, för mitt uppdrag var att kunna mekanik och svarva och svetsa både el och gas.

Besättningen bestod av 16 värnpliktiga och sju stamanställda. Skeppare var kapten Norin som var av den gamla sortens skeppare med frälsarkrans runt hakan. Han deklarerade tydligt att ombord förekommer det inte någon "tjyvkommis" och när vi befinner oss i främmande hamn enbart midjebälte på vakt, så om någon önskar att besöka vårt fartyg skulle man kunna se vem som är vakt ombord och att alla förväntas göra sitt bästa.

Följande dag blev jag tillsagd att gå upp i svetsverkstaden där man ville att jag skulle utföra en praktisk sak (test) såsom att bränna tre runda hål i en 25 mm plåt. För min del var det inga problem.

Jag blev godkänd och så började jobbet ombord, hög aktivitet rådde för att göra sjöklart. Kapten Norin samlade oss en afton ombord och berättade förutsättningarna med att vara stödfartyg till den svenska fiskeflottan som detta år bestod av 21 fiskefartyg samtliga lastade med mellan 600 -1200 trätunnor som bör vara fyllda med fet islandssill som kapten Norin sa, för att ekonomiskt gå runt. Den tid vi skulle finnas som stöd för dessa var emellan 1 juli till början av oktober runt Islands nord, väst och ostkust. Vi hade en s.k. bas från nordöstra sidan av Island. Kapten sa att det kan röra sig om allt från att bogsera, reparera motorer, svetsarbete, propellerhaveri, marina kommunikationer ombord och akuta olycksfall. Vi hade med en läkare, 2 dykare, samt el- och telekunnig personal.

Läkaren fick en liten mottagning ombord. Det förekom också att vi fick uppdrag i danska och i norska fiskefartyg, bl.a. fick vi nära kontakt med det norska havsforskningsfartyget GO Stars som också bistod den svenska fiskeflottan.

Så påbörjade man olika förändringar ombord på Hanö för att kunna serva olika uppdrag. Man ballastade Hanö med åtskilliga ton blytackor. Vilka fick langas för hand ner i kölen av värnpliktiga som låg på Nya Varvets s.k. sjöreserv. Aktra kanon monterades bort för att iordningsställa detta utrymme med två svetsformare, smidesbord, ässja, syrgas-, acetylen- och gasolflaskor som man sedan fick förankra väl och tectylbehandla.

Svepdurken akter rensades ur och man lyfte ner, två rejäla arbetsbänkar, en svarv, en pelarborrmaskin, en fräsmaskin och två plåtskåp med rikligt av handverktyg samt plåt och diverse platt- och stångmaterial av varierande slag.

För att allt skulle vara klart och testat gjorde vi flera turer runt Rivöfjorden så att radiopejlen och övrig utrustning uppfyllde kraven.

Avresan från Göteborg planerades till slutet av juni och gick till Lysekil för bunkring och proviantering. Vi lämnade Lysekil 1 juli med ankomst till Färöarna efter två dygn. Innan vi ankom Färöarna ankrade vi och varje man såg till att allt var i god ordning ombord. Väl framme i Torshavn på Färöarna mötes vi av folk, som var nationalklädda i färgglada kläder och tycktes ha väldigt trevligt, det var nämligen deras nationaldag som kallades för Olaidagen. Färöarna är ju en självständig del av Danmark. Färöarna har ett mycket fuktigt klimat och det sägs att det regnar nästan 2/3 av året, men vid vår ankomst strålade solen detta år. Jag och en värnpliktig kollega beslöt oss för att få lite mer info om Färöarna och det var inte några problem att få bra kontakt med "Färingar" så glada och vänliga som de är.

Efter 48 timmar i Torshavn lämnade vi Färöarna med destination Reykjavik med diverse klareringar samt att den svenske ambassadören skulle besöka oss. Vår kock på denna resa var en värnpliktig och synnerligen duktig på det mesta i matlagning bl.a. annat hade han lagt in fet fin Islandssill i en stor bunke vilket vår gäst skulle få smaka. Döm om hans förvåning när det visade det sig den inlagda sillen i bunken nästan var slut. Rutinen var att vi ombord fick ta skaffning på natten, men det var ju inte meningen att tömma all den goda inlagda sillen. Med påföljd att det blev ett herrans liv när det kom till flaggstyrmans kännedom som också fungerade som steward. Allt nog om detta, innan vi styrde kurs mot Seydisfjorden på östsidan av Island hade vi värnpliktiga fått några timmars permission för att bekanta oss med Reykjavik.

Genast när vi kom fram till Seydisfjord väntade en svensk fiskebåt som ankrade intill oss. Det skulle blåsa upp till oväder. Och inom loppet av några timmar

hade vi tre fiskebåtar på vardera sidan om Hanö. En av fiskeskepparna med ett svartskäggigt ansikte hälsade oss med stor famn och sa att utan Hanö skulle det var omöjligt att fiska här uppe. Med dialekten och de många iii:na så förstod man att han kom från Bohuslän. Närmare bestämt Edshultshall.

Flera av skepparna sa att det behöver bara vara lite krångel med maskin, roder eller propellern så får man nästan avbryta fisket. Det är för oss som fiskar här uppe en trygg känsla att på kortväg hör Hanö kommunicera.

En av båtarna hade krångel med att propellern hade lossnat varpå vi sände ner en dykare, (stamanställd högbåtsman), för att lokalisera felet det visade sig att den stora muttern hade släppt och vi fick tillverka en kraftig plåtnyckel med ett sexkantigt uttag och ett hål i andra ändan, som vi satte en schackel och ett rep varpå två man stod på akterdäck på fiskebåten och bytte tag efter det att dykaren visat tecken på att dra åt. Detta jobb tog oss nästan 10 timmar och vad vi hörde så höll det hela vägen för den skutan. Många av dessa skutor hade plåtskrov av äldre modell.

Nu så här efteråt tänker jag att många av dessa skutor var kanske inte i bästa skick så vi fick ofta jobba flera timmar i sträck med mycket omfattande svetsarbete, men vad gjord det. Andan var mycket god ombord.

Vi hade också flera andra uppdrag som att ombesörja postgång ut till fiskebåtarna vissa dagar i veckan. Vår bas var ju Seydisfjord som somliga dagar låg i dimma och en tjock rök från silloljefabriken som också bredde ut sig runt fjordens fjällbranter. Från vår kortvägsradio hörde vi att en av fiskebåtarna hade med en skadad man med fingerskada, väl framme så tog doktorn honom till behandling, vilket fick till resultat att ett finger amputerades. Vår doktor var även duktig på tandutdragningar, ett och annat armbrott gipsades också

Ett av de uppdrag vi hade var när vi kom ut på fiskefältet var att bli förhalad mellan Hanö och en fiskebåt som hade fått problem med att skorstenen som var av mässing hade knäckts av i en skarv, man hade försökt att lappa ihop med alla sköns material men resultatet blev inte så bra som det var tänkt, rök från skorstenen vid olika vindläge, blåste formligen in i styrhytten Jag blev tillfrågad om vi eventuellt kunde svetsa eller slaglöda på plats, vi gjorde ett tappert försök och det lyckades. I detta uppdrag blev jag förhalad med en gummibåt mellan Hanö och fiskebåten i hög dyning. det var ett litet äventyr, därefter förhalades gasflaskor med diverse mässingsplåt, svetspinnar och Castolin m.m. Jag fick stanna ombord på fiskebåten ett dygn tills vi kom tillbaka till Seydisfjord. Så här kunde det i stort sett se ut under våra uppdrag på Island Men annars så gjorde vi de grövre jobben på fiskebåtarna i Seydisfjord. Vid ett tillfälle när jag stannade ombord på en av fiskebåtarna

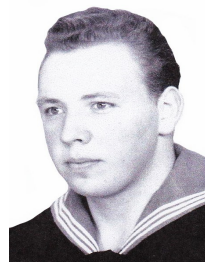
ett dygn fick jag vara med om att hala upp sill och stuva dem i trätunnorna. För att göra detta jobb krävs det att sillen blir stuvad tajt, så den inte ligger och skaver mot varann i tunnan. Hur man sedan gjorde för att den skulle ha rätt konsistens (laken) så visade en av gubbarna att man fyller upp vatten i tunnan och sedan slår man i en 4"-spik i en storpotatis och därefter fyller man på med tillräckligt med grov salt så att potatisen med spiken flyter upp till ytan. Tydligt en gammal berövad metod som fungerade.

Kapten Norin hade en önskan att få en svarvad ljusstake som minne av denna besättning för att ha på sitt skrivbord i sin hytt. Jag fick uppdraget som var mycket intressant för ingen av ljusstakarna såg lika ut vilket roade kapten för han visade inte hur de andra ljusstakarna såg ut innan man tillverkat den. Samma idé hade en av fiskeskepparna att få svarvat ett handtag till styrratten. När jag senare fick se det samlade resultatet var dessa också relativt olika. Detta var mera som kuriosas.

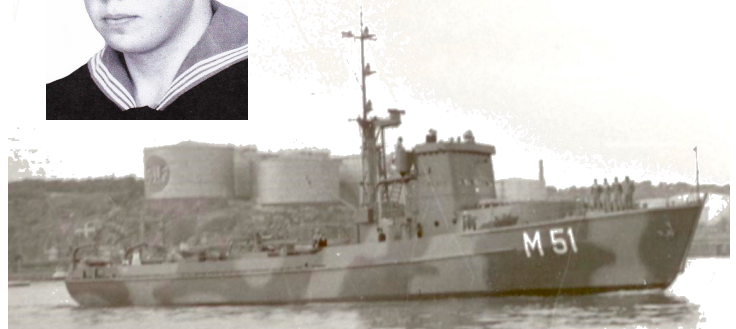
Vi fick många bevis på att Hanö behövdes i dessa farvatten. När det fanns tid över fick vi även göra korta utflykter på Island som att besöka underjordiska varmvattenkällor med bad. Bl.a. försörjde man flera hyresbostäder, badanläggningar med varmvatten som konverteras på 50-60 talet. Som många inte vet så består ju landet av varma svavelkällor och pyrande vulkaner, nästan inga träd och ett ganska kargt och unikt landskap.

Efter tre månader vände vi hem mot Sverige, och de flesta fiskeskutorna hade bärgat sin kvot. Via Bergen och till Lysekil. I Bergen fick vi två dygn med guide turer runt om. Innan vi lämnade Hanö i Göteborg var det en kort ceremoni med överlämning av minnesplaketter och ett Islandstandar. Jag lämnade Hanö den 25 okt för vidare värnpliktstjänstgöring i jagaren Öland.

Dessa korta minnesanteckningar har jag bevarat i nästan 50 år och mina döttrar har ofta sagt till mig, skriv ner dem för eftervärlden, vilket jag nu har gjort.



Rene Ahlberg



INGVAR JUNG BERÄTTAR

Detta manus tillhör den samling som jag fått överta efter Alf Åberg. Jag vet ej hur det kommit oss tillhanda och jag har inte hittat författaren i vårt totalregister i Göteborg. I Svenska Marinens rulla 1933 hittar jag Ingvar K.E. Jung första gången, 23 år gammal, som mariningenjörsstipendiat och 1961 som marindirektör utnämnd 1957.

År 1934 tillträdde jag som divisionsingenjör för jagarna *Ehrensköld* och *Nordenskjöld*. Vid en förflyttning från Karlskrona till Stockholm gick *Ehrensköld* på grund under dålig sikt i Östgötaskärgården och slet upp ett stort hål i bottenplåtarna i förskeppet. Genom att fylla en rad av utrymmena i akterskeppet med vatten och med en kraftig backmanöver kom jagaren av grundet. Vi kunde i stort sett hålla undan det inläckande vattnet, men förskeppet låg djupt när vi kom in till örlogsvarvet i Stockholm med pumparna gående för fullt. Det var risk att skottet mot det vattenfyllda området skulle ge vika.

Mobiliseringsingenjören uppuktades och omedelbar dockning begärdes. Denne nekade att utföra något som helst arbete innan han fått en arbetsorder från varvschefen i Karlskrona. Det var sent på dagen och det skulle ta lång tid för att få en formell arbetsorder utan föregående rapport och diverse byråkrati. Jagaren fick därför ligga med läns pumparna gående för fullt, till dess arbetsordern sent omsider inflöt. Då jag uttryckte min uppåtdämda ilska över byråkratins vansinnigheter sade mobiliseringsingenjören, en klok gammal man: ”Unge man, man kan överskrida sina befogenheter och handla som man själv anser bäst i en svår situation, men då får man bekymmer och byråkraternas bestämmelser ändras inte ändå. Om jag däremot tillämpar föreskrifterna in absurdtum och belyser vansinnigheten med ett exempel, kanske jag så småningom kan få till stånd en ändring av föreskrifterna.” Denna livsfilosofi fann jag ofta vara enda vägen att åstadkomma en ändring på orealistiska statliga reglementen.

Hösten 1934 tjänstgjorde jag på jagaren *Klas Ugglas*. Divisionen bestod dessutom av *Ehrensköld* och *Nordenskjöld*. En kulan decemberdag efter torpedövningar i södra Östersjön skulle jagarna gå in till Helsingborg för veckoslutet. Det var dimma, men på grund av förseningar höll divisionschefen 20 knop trots att vi nalkades den trängre delen av Öresund med dess livliga sjötrafik. Jag stod uppe på bryggan och tyckte det var ganska otäckt att rusa fram med sådan fart i så dålig sikt. *Ehrensköld* och *Nordenskjöld* följde i kölvattnet nätt och jämt skönjbara i tjockan. Med ett otäckt, kraftigt dån och en våldsamt utdragen stöt gick jagaren rätt upp på strandgrunden vid Ven. *Ehrensköld* och *Nordenskjöld* klarade sig genom snabba girar.

Klas Ugglas förskepp lyftes upp och propellrarna tvärs-toptrade. I förskeppet rusade vattnet in. Eldrum 1 fylldes mycket snabbt med vatten och där hann man ej ens få igång pumparna. Eldrum 2 kunde en tid hållas med vatten strax över durkarna genom att köra läns pumparna med högsta varvtal. Emellertid ökade läckorna när fartyget satte sig på grundet. Vattennivån steg och så småningom stoppade pumparna. Pannan i eldrum 3 var den enda som kunde hållas påeldad. Även här flödade vatten in men det var dock ej samma vattenfall, som i de förliga pannrummen. Under c:a två timmar fördes en ojämn kamp mellan pumparna och det inströmmande vattnet. Sakta men obarmhärtigt tog dock vattnet överhand. Snart rann vattnet in i den påeldade pannan som hade fullt tryck. Pannan avblåstes och snart stod även detta eldrum under vatten. Därmed var jagaren utan ånga och död med undantag av den lilla hjälppångpannan. I över två veckor låg jagaren kvar på grundet i kyla, storm och dimma, innan Röda bolagets ”*Fritjof*” och dess två stora pontoner kunde ta jagaren av grundet.

Det var spännande dagar för en ung ingenjör. Bärningsfolket var av en sjömanstyp, som numera knappast finns. De var experter på dykning och sjömansarbeten och kunde hantera svåra vajrar och tunga vikter på ett enastående sätt. De kunde arbeta dygnet runt utan att det märktes på dem. Jag kommer aldrig att glömma skepparen på *Fritjof*, kapten Hedberg och alla hans bärningshistorier, som han berättade under ett antal vaknätter. Sent omsider, med en ponton på vardera sidan för att stabilisera och bära upp fartyget, bogserades *Klas Ugglas* snöpligen till Kockums varv och fick där en nästan helt ny botten. Alla plåtar var på den tiden nitade och det underlättade ett sådant reparationsarbete i hög grad. Jagaren hängdes upp i trästöttor medan den ”halvsulades” i botten.

Fartygschefen var ålagd att stanna ombord under hela reparationen och detta var väl ett ringa straff i förhållande till de bekymmer som så småningom väntade honom i krigsrätten. Han beordrade emellertid sin divisionsingenjör att göra honom sällskap. Vistelsen ombord på jagaren i ett iskallt, fuktigt och slaskigt Malmö med några elektriska kaminer i hytterna och endast en tunn plåt utan isolering mot vinterkylan blev ännu tristare genom, fartygschefens förtvivlan och den resignerade stämningen vid måltiderna i gunrummet.

Efter reparationen av *Klas Ugglas* fick jag organisera en serie provturer för att konstatera att maskineriet var helt i sin ordning, trots krökta och rätade axlar och trots pannans bastubad. Under provturen befanns att den officiella farten 36 knop ej kunde uppnås. Full effekt gav endast 34 knop trots att jagaren var ren i botten. Huvudorsaken till försämringen var att konstruktionsdeplacementet på c:a 1000 ton var en teoretisk, orealistisk siffra. Det verkliga värdet vid fullt oljeförråd var 20% större.



I allmänhet räknar man med att effektbehovet är ungefär linjärt med deplacementet. Detta innebar en sänkning av farten med 1 1/2 knop vid det stora deplacementet. Ytterligare en halv knop orsakades av försämrat vacuum i turbinerna.

Sommaren 1936 var jagaren *Göteborg* färdig för provtur och jag blev kommenderad som provtursingenjör. Det blev ett par intensiva månader med många intressanta erfarenheter. Jagaren var marinens första som försågs med s.k. ”scoops” för intagning av kylvatten till kondensatorerna. De turbindrivna kraftiga kylvattenpumparna drogs automatiskt på vid stopp och låga ångpådrag framåt, samt vid back.

Fartygschefen var en av flottans duktigaste jagarchef, välkänd för snitsiga och vällyckade manövrer. Trots att varvet erbjöd hjälp ville han ta sig ut ur den trånga kanalen vid Götaverken och ut på älven för egen maskin. Jagaren låg förtöjd intill en av flytdockorna. Det var en vacker sommardag och däckets var fullt med åskådare bestående av besättning och ingenjörer och arbetare från varvet. Alla var beredda på en intressant provtursdag. Vi var givetvis alla spända på hur alla nya och oprövade maskinerier skulle fungera. Först kom en manöver: ”back, mycket sakta på båda”. Inget hände. Därefter slogs från bryggan: ”Back sakta på båda”. Inget hände. Det tog en stund och så kom manövern: ”Back, halv fart på båda”. Nu blev det fart på skutan och med en knyk rörde jagaren sig raskt akterut. Skrämd slog chefen ”stopp på båda maskinerna. Nu gick jagaren till allas vår förvåning framåt med god fart och smockade i kajen med förstäven så trävirket rök.

Efter en stund slogs åter: ”Back mycket sakta,” men jagaren låg fortfarande still med stäven mot träkajen. Så kom: ”Back sakta” och slutligen ”halv fart back” och nu upprepades proceduren med ett kraftigt hopp akterut följt av ”stopp”. Ånyo tog jagaren sats framåt och smällde i den redan skadade träkajen. Orsaken var att turbinmaskinisterna hade haft en hel del besvär med vacuumet under stillaliggandet och därför dragit på kylvattenpumparna för fullt. De riktade kylvattenströmmarna ur scoopsen gav en kraftig reaktionskraft framåt. Först då så kraftig backmanöver erhöles, att reaktionskraften uppvägdes av den kraftiga manövern rörde sig jagaren akterut. Sedan chefen upplysts hur saken låg till och dessutom pådragen till kylvattenpumparna reducerats kom vi ut på älven.

Vid prov ute i rum sjö konstaterades att jagaren gjorde cirka sju knop framåt enbart med de två kylvattenpumparna fullt pådragna.

I stort sett gick dock provturerna väl och alla prestanda uppfylldes. Alla var mycket imponerade av synen när jagaren skar som en kniv genom vattnet med nära 40 knop.

Även backprovet var en upplevelse. Fartyget stoppades från högsta fart till stopp i vattnet på något mer än en fartygslängd och på kortare tid än en minut. Hela havet kokade. Akterskeppet skakade och kraftiga smällar hördes när propellrarna sög luft och kaviterade.

Jngvar Ljung

FÖRENINGEN FÖR GÖTEBORGS FÖRSVAR

Fortsättning från sida 11

2.4 Sammanfattning av det säkerhetspolitiska läget

Målen för den svenska säkerheten kvarstår. Osäkerheten i vår omvärld ökar i allt högre takt och ställer ökade krav på förmåga till flexibelt agerande. Sverige skall bygga säkerhet tillsammans med andra och förmåga till civil - militär samverkan är central. Sverige har deklarerat att vi inte kommer att hålla oss passiva om ett medlemsland i EU eller ett nordiskt land angrips. Hotbilden är mycket fragmentarisk. Det hastigt försämrade omvärldsläget har lett till ett ökat politiskt intresse för försvarsfrågan, vilket tillsammans med det parlamentariska läget gör att frågan om svenskt medlemskap i Nato sannolikt kommer att bli föremål för mer diskussion än tidigare. Den operativa förmågan i krigsförbanden måste öka. Likaså kan förmodligen förändringar avseende personalförsörjningen komma att diskuteras. ÖB har tydligt uttalat att ökade resurser krävs för att nå de mål som läggs fast i Försvarsberedningens rapport. Utvecklingen är sådan att Väst-sverige, med dess vikt för strategisk försörjning och ev. internationell förstärkning, snabbt kan bli indraget i en konflikt.



Fortsättning i kommande nummer med:

- 3. Analys av den säkerhetspolitiska utvecklingens inverkan på Västsverige**
- 4. Läget avseende svenska stridskrafter**
- 5. Åtgärder som på kort tid avsevärt kan stärka försvaret av Västsverige**
- 6. Exempel på frågor som framkommer av analysen**

OLLE BERÄTTAR

TILLBAKA TILL RIGEL

Medan jag var bortlånad till *Brännaren*, (*Pejlingar* nr. 1-2015) hade *Rigels* förråd fyllts på både vad som gällde ammunition till de två 40-mm Boforskanonerna och de två kulsprutorna, vilka ibland monterades ovanpå kanonernas eldrör, för att simulera kanonskott och på ett smart sätt spara pengar. Vattenbåten *Unden* hade försett oss med färskvatten och kockarna hade sett till att frysen var full med mat. Därmed kunde *T106* en dag kasta loss och starta resan ut till sin hemmastation på Gålö. Vi hade inte mer än lagt till, förrän vi fick sällskap av de tre andra torpedbåtarna i samma klass som ingick i divisionen. Det var förutom ”vår båt” *T106 Rigel*, även *T105 Regulus*, *T107 Aldebaran* och *T108 Altair*. De större torpedbåtarna var förlagda på ena sidan av Gålö medan de mindre, som ju fodrade förläggningar i land låg på den andra.

Vi var fyra större mtb som låg förtöjda vid två långa cementpirar tillsammans med en pråm med färskvatten. Den senare var nödvändig eftersom utrymmena var begränsade ombord. Med jämna mellanrum var det tankrengöring på pråmen och *HMS Unden* kom en gång i månaden och fyllde på pråmen med nytt färskvatten. Allt detta hade fungerat oklanderligt under en lång tid och ni kan då förstå vilket uppseende det väckte, då det vid en av dessa tankrengöringar, upptäcktes en död trut i en av pråmens tankar. Hur och när fågeln hamnat i tanken, stod skrivet i stjärnorna. Emellertid konstaterades att om en trut över huvud taget skall kunna komma ner i tanken, så måste själva manluckan vara avskruvad eller borttagen. Då detta var en sak, som endast skedde vid en tankrengöring, måste det alltså ha hänt då. Men trots att vi alla dagligen använt oss av vattnet, som hämtats från pråmen, så hade ingen blivit sjuk. Emellertid gjorde upptäckten av den döda truten att även vattentankarna på torpedbåtarna blev rengjorda.

Dern ena övningen avlöste den andra och då det inte var torpedskjutning mot jagarna eller fregatterna, så var det kanonskjutning mot ett flygliknande föremål som släpades efter ett gulmålat Fairey Firefly TT Mk 1 flygplan från Svensk Flygtjänst. En av artilleristerna ombord, ”Abbe” André, var en mästare inom sitt gebit. Vid minst två tillfällen skör han ned målet. Men han använde nästan aldrig av det avancerade siktet. Nej han reste sig i stället upp en bit från stolen, följde spårlyuset och kunde på så sätt korrigera granaternas bana för att träffa målet. Detta, som var en flygplansattrapp av plywood, blev vid en av dessa träffar bara till flisor, medan den vid den andra nedskjutningen, ramlade ner efter att draglinan skjutits av.

Under en av dessa övningar hade *T106 Rigel* gjort sin övning klar och vi låg nu för ankar ute på Mysingen, när det var dags för middag. Eftersom jag den veckan råkade vara ”backlagsman” d.v.s. den i gruppen kring bordet som sköter framdukning och diskning, så hade jag precis varit uppe i byssan och hämtat maten. ”Flunken” d.v.s. hovmästaren, som serverar i officers- och underofficersmässarna, råkade tillsammans med mig befinna sig på däck, när *T108* kom farande och skulle göra sin sista skjutning mot flygmålet. Det var inget speciellt märkvärdigt med det. Men plötsligt tyckte jag att det blev ett annat ljud på själva knallarna. Så hördes höga rop bortifrån den passerande *108:an*, samtidigt som några underliga visslande ljud hördes i luften. En snabb blick bort mot *108:an* gav svaret. Skjutningen på *108:an*, som vid tillfället gjordes från ”Riset,” d.v.s. den avfyringsplats högst uppe på bryggan, som simultant styr båda kanonerna, hade då de passerade oss, fått något mankemang med elektroniken. Främre kanonen började plötsligt snurra runt och spotta ut granater i alla riktningar. Jag hukade mig genast ner och tog mig kvickt in bakom vår egen kanon för att komma i skydd. Bakom mig, där jag nyss sett ”Flunken” röra sig hördes ett kraschande av krossat porslin, följt av ett plask och ett rop på hjälp. Den stackars grabben hade blivit så förskräckt när han hörde granaterna vissla ovanför huvudet, att han släppt allt han hade i händerna och kastat sig överbord. Det låter farligt, men man skall ha i minnet att skytten uppe i ”Riset,” snabbt fick klart för sig att något var på tok och avbröt eldgivningen. Vidare så var ju heller inte granaterna explosiva. Det var helt enkelt en sådan sak som kan hända, när man har med sofistikerade saker att göra. Visst hände det några sådana malörer under tiden till sjöss, men som tur var utan att någon blev skadad.

Mindre tur hade emellertid torpedhantverkaren på *T105 Regulus*. När en torped skall skjutas iväg ut torpedtuben, så sker detta med hjälp av en krutladdning. De två propellrarna, som tidigare drevs med tryckluft, drivs numera med väteperoxid och är motgående. Skall man arbeta med torpeden, lägger man alltid in ett s.k. propellerlås mellan de två propellrarna för att förhindra olyckor. Av någon outgrundlig var propellerlåset inte på plats, den olyckliga dagen då furiren på *T105* arbetade med den. Plötsligt hörde omkringstående männen ett dunkande ljud följt av ett högt skrik, samt surrande av en motor som gick. Självt råkade jag tillsammans med några andra stå på cementbryggan och blev aldrig inblandad i den senare påkallade räddningsoperationen. Jag vet bara att någon tog hand om furiren, någon kallade på transport och någon stängde av motorn på torpeden. Mindre än fem minuter senare, var en av flottans jeepar nere vid bryggan och hämtade honom.

Strax därpå kunde vi se, hur furiren med stöd av en annan person och med den skadade armen högt uppe i luften själv kunde kliva upp på jeepen, som kvickt satte iväg mot sjukhus eller sjukstuga. Vad som etsat sig fast i minnet, är de vita benrester som spretade fram där hans hand tidigare varit. Furiren kom aldrig tillbaka, så hur det gick för honom senare, kan jag tyvärr inte svara på. Däremot blev vi tvungna att med levanger sopa ren bryggan från avkapade finger och handrester.

Apropå furirer. så hade vi på *T106* tilldelats en sådan som chefskock. Han hette Hammarsköld, men sa själv att han på intet sätt var relaterad till den välkända familjen. Det var en mycket duktig kock. Hans uppläggningar var så tilltalande och perfekta, att man faktiskt också ”ät med ögat.” Tyvärr blev vi efter endast några månader, av med den duktige kocken. Han skulle nämligen läggas in och opereras för åderbräck. I stället blev vi begåvad med två värnpliktiga snickare. Den ena kom ifrån Horred, som ligger västra sidan av Viskan, ungefär 30 kilometer öster om Kungsbacka och han saknade de två yttersta lederna på ena handens lillfinger. Detta gjorde att när han ibland ville skoja med någon, så brukade han låtsas att han petade sig i näsan med just det fingret. En fullständigt fascinerande syn, eftersom det gav intrycket av att hade fingret ända upp i hjärnan.

Nu var det slut med de snygga uppläggningarna. De nya kockarnas upplägningsredskap bestod av en grov slev, varmed maten nu i stället skyfflades upp på det aktuella fatet. Men det var hyggliga grabbar och även om de inte var utbildade hos Paul Bocuse, så behövde vi aldrig gå hungriga från bordet. Nej, nu ljuger jag, för det var faktiskt ett tillfälle, då hela besättningen protesterade mot maten. Det stod paltbröd på lunchmenyn och efter att alla hade smakat på de svarta degiga brödbitarna i den vita såsen, tågade manskapet, som en man demonstrativt upp till bysan, där de utan ett ord tog den stora kitteln med de resterande blodpaltarna och tömde i havet. Och kockarna förstod vinken, på samma sätt som den mannen gjorde som, när han blev ombedd att dra åt helvete, då svarade: *Jag förstod piken, fast den var fin.*

Denna vår drastiska åtgärd gjorde att bägge kockarna, kvickt som attan, i stället fick skala potatis och koka i mindre bitar, samt steka falukorv och lök, som till hjälp till det tidigare redan stekta fläsket. Tilläggas bör också att det var första och sista gången kockarna vågade sig på att ha den rätten på menyn.



*Ur självbiografen
”Min slingrande väg”
Carl O Andersson*

FÖR 100 ÅR SEDAN

1/1 Tysk ubåt sänker brittiska slagskeppet *Formidable*.

24/1 Tyska pansarkryssaren *SMS Blücher* sänks i slaget vid Doggers bankar.

8/2 Kraftverket i Porjus invigs.

11/2 Sju personer omkommer då svenska artilleriets laboratorium på Ladugårdsgärdet i Stockholm exploderar. Explosionen skedda då man tömde krut ur gamla patroner

2/2 Tyskland startar det oinskränkta ubåtskriget.

1/5 Det första flyghaveriet med dödlig utgång i Sverige. Offer blev löjtnant Carl Silow

3/5 Psk HMS Sverige sjösätts på Götaverken

7/5 *RMS Lusitania* sänks av tysk ubåt. Att endast en torped fick fartyget att sjunka berodde på att det även fanns ammunitionslast ombord vilket orsakade en andra explosion. Engelsmännen dolde sanningen om ammunitionslasten genom att vidhålla att fartyget träffats av två torpeder, men i *U20:s* krigsdagbok är enl. uppgift endast en torped angiven. 1198 människor omkom varav 124 amerikaner. Amerika gick ännu ej med i kriget men deras reaktion var så stark att tyskarna inskränkte ubåtskriget i september. När Tyskland 1917 återupptog det oinskränkta ubåtskriget gick Amerika in i kriget.

2/7 Det tyska minfartyget *SMS Albatross* skadas vid eldstrid med fyra ryska kryssare och sätts på grund på Gotlands östkust. Vid striden sårades 49 man och 26 dödades. De döda begravdes på Gotland samma kväll. Den överlevande besättningen internerades.

21/10 Ubåten *Hvalen* beskjuts på svenskt vatten av en tysk beväpnad trälare, (*Vorpostschiff nr 6*) Flaggstyrman Sellin skadas och avlider senare på sjukhuset i Ystad.

FÖR 200 ÅR SEDAN

31/5 Göteborgs domkyrka invigs.

18/6 Napoleon besegras vid Waterloo

31/7 Norge erkänner unionen med Sverige.

23/10 Sverige avträder Pommern och förlorar sin sista besittning på kontinenten.

*Källor: Wikipedia,
Det svenska ubåtsvapnet (Klintebo) och
Bra Böckers lexikon.*

LEIF LINDENHAG BERÄTTAR

BESÖK PÅ CUBA JULEN 2014

Med avresa den 10 december från Landvetter och efter två sömntabletter och ett antal cl. Whisky anländer vi till Cuba. Landar i Varadero c:a 150 km från Havanna och tar in på ett av amerikanerna efterlämnat hotell, Habana Libre - för övrigt Castros högkvarter efter revolutionen .

Tur att vi fick 18:e våningen, Havanna ligger utbredd framför våra fötter. en fantastisk syn - såväl dag som natt. Hotellet är mycket lyxigt och servicen och maten i stort lika ett västerländskt hotell.

Mitt första intryck är att Havanna är en mycket be-
dagad skönhet - fjärran från fornstora dagar men attraktiv bakom slitna fasader. Kvar på 1950 - talet, såväl byggnader som fordon. Tiden verkar ha stått still. En sjöman som var här för 50 år sedan skulle omedelbart känna igen sig.

Stan vimlar av plåtbeplansrade gamla amerikanare, 50-talare. Det är Cadillac, Pontiac, Chevrolet och Buick m.m. Mer än varannan bil i Havanna verkar vara en gammal "jänkare." Vi tog en tur i en Chevrolet Bel Air Cabriolet från 1958 med original-V8-motor . Ett härligt sätt att se Havanna.

Många av dessa fordon har bytt ut motorerna till tyska eller japanska dieselmotorer för driftsäkerhet och ekonomi. Man får säga vad man vill om cubanen, men meka kan han.

Havanna stad är som ett stort ROT-projekt. Allt måste renoveras, rivs eller byggas till. Ingen har - bokstavligen - byggt nytt de senaste 50 åren. Det är som tiden stått still.

Att vandra i Havanna på kvällen förmedlar en märklig känsla. På kvällen flyttas vardagsrummen ut på gatan. Hela familjer samlas på gatan äter, umgås, dansar och spelar. Ett folkliv. Det känns tryggt att vistas ute även nattetid. Vimlar av folk, cykelkörartaxin kryssar i gränderna mellan lekande barn och trafiken är mångdubbelt så farlig som brottsligheten. Troligtvis kan ingen turist känna sig så säker som i armodets Havanna.

Folk på gatan är öppna och trevliga. Många pratar en del engelska och vad som slår mig, dom är väldigt positiva till USA - man kanske skulle säga, "den lyckliga fattigdomen." Hur länge kommer detta tillstånd att vara?

USA kommer att införa lättnader - personliga och ekonomiska. Cubanen verkar glädjes åt närmandet till USA och ett ekonomiskt uppsving hägrar. Tidigare fick USA-medborgare flyga från Canada för att komma till Cuba, nu går det från Florida med 40 minuters flygtid.

Det planekonomiska Cuba står nu inför stora förändringar. Privatägda taxibilar, restauranter och hotell växer fram med rasande fart.

Cubas betalningssystem och valuta kan nog inte upprätthållas i längden. Som det är nu får turister bara nyttja en särskild valuta. Man får växla in en peso som kallas "CUC" där en CUC är lika med en US - dollar. De vanliga peson som cubaner får använda värderas till 28 peso mot en US dollar. Som turist betalar man därmed betydligt mer för allt, men det är ändå prisvärt. Man kan lugnt påstå att hela landet skriker efter investeringar, privatkonsumtion och produktion, kort sagt marknadsekonomi.

Cubas stolthet är det universella välfärdssystemet med fri skolgång och fri sjukvård. Det gör att Cuba kan mäta sig med betydligt rikare länder. Stor export av välutbildade ingenjörer och läkare.

Vart man än går i Havanna lyser revolutionsromantiken igenom. Massvis med bilder, ibland hela husfasader med Che Guevara men inga med Fidel (förbudet).

I turistkvarteren finns ett stort hotellutbud t.ex. ett hotell enbart för cigarrökare. Hemingways bar, en turistfälla med höga priser på drinkarna, men med en atmosfär av nostalgi.

Istället för att kalla Havanna för den lyckliga fattigdomen skulle jag nog kalla Havanna för den fria kärlekens stad. Flickan i Havanna finns fortfarande med ett vackert inbjudande leende. Stan vimlar av snyggs Spanienättlingar eller mulattjejer. Oftast långa med uppseendeväckande former. Alla verkar väldigt tillgängliga dock utan att vara prostituerade. Hoppet är för många att träffa en utländsk man som tar dem från Cuba. Alla vi talat med önskar sig bort, främst till USA.

Varför är all hus i ett så förfallet skick? Beror det på att ingen har kunnat äga sin bostad. Starten äger och lånar ut bostaden gratis - hyresgästen betalar bara el och vatten. Incitamentet för reparationer försvinner, samt bostadsbristen gör att både tre och fyra generationer bor tillsammans - trångt. Husen är vanligtvis stora. Bygda under Cubas spanska tid, stora rum, pelare, mycket utsmyckade, men cubaner bygger om med mellanväggar och stora sängar i inbyggda loft, som hänger i rep - grå cementväggar för att åstadkomma fler rum av ett större. Hål i väggar och ibland hål i golven löses med en spån-skiva.

Var en sväng nere i hamnen. Där låg några större tankbåtar c:a 140 000 ton med olja från Venezuela i utbyte mot cubanska läkare och ingenjörer, annars rätt tomt. På avstånd låg några äldre jagare.

Nu när planekonomin förväntas falla och de som har nästan obefintliga löner i Peso Cubano (CUC), t.ex. de som jobbar med turister, kommer detta att bli den stora utmaningen. Risken blir att Cuba kommer att få ta del av det sämsta först. Kriminalitet och ökad prostitution som Haiti och Jamaica, tvåländer som kidnappats av korrupta politiker.

RAPPORT FRÅN MARITIMAN



Liksom vi inte kommer att glömma den fantastiska sommar vi hade förra året, kommer vi att minnas denna sommar men på grund av det dåliga vädret. Detta måste vara året då sommaren aldrig kom. Så är det när vi bor på dessa breddgrader och det gäller bara att anpassa sig. Vi hade hoppats på lite bättre förutsättning för att nå vårt mål att öka besökarantalet med 10 000 personer men det ser nu ut som att vi kommer att hamna på samma antal besökare som 2014 vilket var 63 000 stycken. Vi har trots väder och vind genomfört alla våra aktiviteter enligt plan och med flaggan i topp.

Virvelina har tagit hand om alla våra yngre besökare och har genomfört minst tre skattjakter per dag till alla barns stora förtjusning. De dagliga guidningarna som är fyra per dag till antalet har också genomförts på ett föredömligt vis så de besökare som har varit hos oss har varit väldigt nöjda.

I våras blev Maritiman en del av Swedish Welcome (SW) som certifierar anläggningar för att vi ska bli så bra som möjligt på saker som gästinformation, städning, tillgänglighet, trygghet, energi, vatten, avfall och många fler parametrar. I början av sommaren gjorde SW det första oannonserade besöket hos oss och vi har nu fått rapporten som i helhet ger Maritiman en bedömning som lyder "Mycket bra" och på en skala från 1 till 10 får vi en sexa.

Samtidigt som vi är glada över detta betyg visar det att det finns mycket kvar att göra framförallt när det kommer till "tillgänglighet" där vi nu ska se över vad vi kan göra samtidigt som vi fick högsta betyg i "Trygghet" vilket känns väldigt bra.

Nu vankas det snart Kulturkalas på Packhuskajen och då vet vi att det kommer fler besökare till området och så även till Maritiman. Kulturkalaset pågår 11-16 augusti och ni är hjärtligt välkomna till Packhusplatsen där ni kan uppleva musik, dans och underhållning direkt utanför Maritiman.

Maritimans Dag infaller lördag 12 september och då har vi lite extra aktiviteter och flertalet av våra fina föreningar och dess medlemmar på plats. Samtidigt är det även Göteborgs Jubileumslopp och de har sin start på planen utanför Maritiman så det kommer att bli folkfest.

Har ni inte hunnit besöka oss ännu så är det hög tid att göra detta nu. Under september har vi öppet dagligen mellan 11:00-17:00 och vi stänger torsdag 1 oktober MEN icke förty, vi kommer att hålla öppet under höstlovet 24 oktober till 1 november (vecka 44) dagligen mellan kl. 11:00-16:00 och därefter är säsongen 2015 slut.

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

"Cuba" fortsättning från föregående sida.

Maten; Mycket skaldjur och grönsaker, dåligt kryddade. Förövrigt helt OK. Havanna är cigarrens och romens huvudstad, överkomliga på grund av statens fastställda priser, dvs samma priser överallt.

Mitt bestående intryck av Cuba är de vackra flickorna, positiva invånare som tror på framtiden trots begränsade resurser och ett utbildningsväsen som ligger klart över Sveriges med avseende på resultatet. Framför allt kvinnorna som studerar i stället för att föda barn, nativiteten är lika låg som Sveriges, med andra ord en nation med både kunskap och vilja att sträva framåt.

Jag tror på en klart ljusnande framtid för Cuba med tanke på den inneboende styrkan hos ett folk som har en bra utbildning och gör allt för att skapa sig en bättre position. Och för den förväntade tillströmningen av utländskt kapital.

Sammanfattningsvis kan man nog kalla Cuba en sovande skönhet som efter 50 år börjar vakna upp



Lycka till Cuba !!

Leif Lindenhag
FM Göteborg

AKT SLAG

På första sidan idag, en bild av "folkviljans" båt, pansarskeppet "HMS Sverige" sjösatt 1915. Svenska folket insamlade totalt 15 miljoner kronor som räckte både till skeppet och två minsvepare. Skeppet fick sedan två efterföljare, pansarskeppen *Gustav V* och *Drottning Viktoria*. Slår man ut 15 miljoner kronor på 5,5 miljoner invånare, blir det 2 kr 70 öre /inv.

Med uppräknig av valutan 45 ggr.* motsvarar detta med dagens penningvärde 121 kr./inv. Vi skulle med denna insats räknat på 9,7 milj. invånare kunna samla ihop >11 miljarder kr. Kanske till en första fregatt som även den i så fall kanske får ett antal efterföljare.

Jag har fått in en historia om en f.d. sjökaptän som av sina vänner kallades "Tummen". Efter första världskriget hade han mani på att jaga och oskadliggöra drivminor som han fick att explodera genom beskjutning. Jag har fått en del underlag av hans dotter. Det gäller bara att se om det behövs någon tillåtelse från den tidskrift som har haft berättelsen införd men på de förhandskopior jag fått finns inga ledrådar eller årtal. Skulle passa bra som julläsning.

I övrigt börjar våra samlade manuskript sina och min fantasi är inte outtömlig. Om Ni som läser *Pejlingar* vill ha tidningen kvar i minst det skick den är i dag så hjälp oss att berätta om era egna äventyr och åsikter. Den kan bli bättre.

Jag försökte för ett antal nummer sedan att öppna ett diskussionsforum under namn "Ventilen". Då var genklangen dålig men jag tar gärna upp detta igen, under nedanstående vinjett.

Vi mottar gärna åsikter och berättelser från alla lokalföreningar. Jag hörde vid ett tillfälle att "Pejlingar" till och med läses på nätet i Norge. Så, norska kollegor, hör gärna av er med Era anekdoter och historier.

Två små öppna ventiler är mer värda än en stor



stängd. VILL DU STARTA EN DISKUSSION? HAR DU EN SPECIELL ÅSIKT? Hämta pennan och skriv. Vi tål allt utom påhopp på medlemmar.



Red. genom Karl Harry som sitter och tänker på nästa nummer.



*Källa: Ekonomifakta.se



Ur "VÅR FLOTTA" mars 1915

Hvad en krigsdag kostar

Tyske nationalekonomen, professor Julius Wolff har beräknat krigskostnaderna per dag för samtliga krigförande nationerna till omkring 135 miljoner kronor. Af denna summa falla 32 miljoner på Tyskland.

Utgivaren af den engelska tidningen "Economist", den kände nationalekonomen Hirst beräknar däremot kostnaden för en krigsdag till 180 miljoner kronor, hvaraf på Ryssland komma 45 miljoner, på Tyskland likaledes 45 miljoner, på Frankrike 32 miljoner, på Österrike 31 miljoner och på Storbritannien 27 miljoner kronor

Sept. 1915

En fråga - ett svar

En person, som ej hade någon insikt om sjövapnets betydelse, frågade: Vad nytta gör de tyska och engelska flottorna under nu pågående världskrig? Om man nu frånser några kryssare- och jagarstrider har båda flottorna mest legat och vaktat varandra. Och inget avgörande har ägt rum på havet.

Den tillfrågade, en officer, blev emellertid inte svaret skyldig.

"Under det senaste halvåret har överhuvud taget ej någonting hänt å västra krigsskådeplatsen till lands. Men vad skulle väl inträffa, om tyska västarmén eller de fransk-engelska härarna därstädes voro borta. Jo, motparten skulle naturligtvis omedelbart framrycka mot hjärtat av det fientliga landet. Förhållandet är liknande med de tyska och engelska flottorna i Nordsjön. Funnes tyska flottan ej till, skulle ententen redan för länge sedan ha landsatt betydande truppmassor i Jylland och i norra Tyskland. Och vore engelska flottan bortblåst från havet skulle England nu vara ockuperat av tyska trupper. Var och en, som har strategisk blick, inser också, att flottorna spela en ytterst betydelsefull roll i det pågående världskriget. De viktigaste krigshändelserna utgöres ej alltid av bloddrypande slaktningar; de tyska och engelska flottornas nu mer än årslånga oavbrutna vakt på varandra är ett av de mest ödesdigra momenten i den stora jättestriden mellan alliansens och ententens makter."

Vem kan bestrida detta svars riktighet? Ingen kan göra det.

Återigen en påminnelse om vad en stark flotta kan ha för betydelse.

Red.

RAPPORT FRÅN KLUBBMÄSTAREN

KOMMANDE FÖREDRAGSHÅLLARE UNDER HÖSTEN 2015

September

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

Föredragshållare: Jan Björnehaag

Ämne: Berättar och visar bilder och smalfilmer från sin tid inom Marinen och handelsflottan

Jan Björnehaag har under 1964-1966 tjänstgjort som värnpliktig i Flottan. Efter sin utbildning i Karlskrona och Berga Örlogsskolor (BÖS) blev han kommenderad till Berga.

J B är utbildad sjökaptan vid sjöbefälsskolan i Göteborg och under denna tid även genomfört kurser vid Skyddstjänstskolan vid Berga Örlogsskolor.

J B har under många år tjänstgjort inom handelsflottan och bl.a. varit befälhavare på tankfartyg. Förutom sin utbildning som sjökaptan har J B en Civilekonomexamen och en Ekonomie Magister.

Oktober

Dag: Torsdag 29/10 **Tid:** 1800

Föredragshållare: Jarl Kihlberg

Ämne: SEA CLOUD ett legendariskt segelfartyg

Jarl Kihlberg är sedan 2011 medlem i Flottans Män.

SEA CLOUD är ett legendariskt segelfartyg byggt i Kiel 1931. Den byggdes som privat yacht åt en förmögen amerikanska MARJORIE MERRIWEATHER POST, som formade SEA CLOUD's karaktär.

Fartyget var på sin tid den största privata yacht som någonsin konstruerats. Efter det att fartyget såldes 1955 var det många mörka kapitel i den en gång så glamorösa privata yachts historia intill hon köptes 1978 av en grupp tyska skeppsredare och investerare från Hamburg som gav henne ett nytt liv. Sedan 1979 seglar hon under rederiet Sea Cloud Cruises som lyxkryssningsfartyg, vilket anses vara världens bästa kryssning.

November

Dag: Torsdag 26/11 **Tid:** 1800

Underhållare: Lars-Erik Frenberg med eventuellt Son

Ämne: Musikunderhållning m.m.

Lars-Erik Frenberg är en mycket uppskattad underhållare i många olika sammanhang. Han är från Trollhättan och har i flera år hållit allsången i Forngården i Trollhättan och har också ofta synts och hörts i både radio och TV.

Under sina 30 år som allsångsledare har han fått uppleva en hel del och träffat många kända personer. Kanske han kommer att berätta en hel del om dessa möten.



Frenberg kommer med all säkerhet att bjuda på musik från 50-talet i form av rock'n roll. Vad sägs om Elvis med odödliga klassiker. Snoddas, Sven-Ingvars, Little Gerhard och Evert Taube m m.

Boris Lundqvist

FÖDELSEDAGAR VI GRATULERAR



Okt.

- 11 031409 Magnus Boberg Göteborg 50 år
- 21 038731 Erik Sigfeldt Mölndal 80 år
- 28 038801 Fredrik Johansson Surte 90 år
- 29 038411 Ulf Almljung Västra Frölunda 70 år

Nov

- 14 030725 Martin Lundberg Billdal 85 år
- 15 030445 Morgan Bornling Kullavik 85 år
- 17 9205 Barbro Engström Bojen 85 år
- 27 030307 Freddy Lind Frillesås 70 år

Dec.

- 02 31102 Jarl Kihlberg Göteborg 80 år
- 05 031302 Ragnar Westblad Göteborg 70 år
- 13 039011 Hans Josefsson Göteborg 75 år
- 23 039840 Jan Broström Västra Frölunda 75 år

VI HÄLSAR FÖLJANDE NYA MEDLEMMAR VÄLKOMNA

- 031512 Håkan Cronholm Göteborg
- 031513 Lars Grundberg Skepplanda
- 031514 Jeffrey Härstedt Tomelilla

AKTIVITETER I MARINSTUGAN HÖSTEN 2015

FLOTTANS MÄN	SÖNDAGSÖPPET	ONSDAGSÖPPET	DAMKLUBBEN BOJEN
AUGUSTI 27 To KLUBBAFTON	AUGUSTI 23, 30	AUGUSTI 19, 26	AUGUSTI INGEN ANNONSERD AKTIVITET
SEPTEMBER 10 To GRILLKVÄLL* 13 Sö MEDLEMSMÖTE 24 To KLUBBAFTON*	SEPTEMBER 06, 13, 20, 27	SEPTEMBER 02, 16	SEPTEMBER 30 On KLUBBAFTON
OKTOBER 29 To KLUBBAFTON*	OKTOBER 04, 11, 18, 25,	OKTOBER 07, 21	OKTOBER 26 On KLUBBAFTON
NOVEMBER 26 To KLUBBAFTON*	NOVEMBER 01, 08, 15, 22, 29	NOVEMBER 04, 18	NOVEMBER 25 On HÖSTSUPÉ
DECEMBER 11 Fr LILLE JUL*	DECEMBER 06	DECEMBER 02, 09	DECEMBER 5 Lö LUCIA kl. 11'00-14'00

* GLÖM EJ att föränmäla Er till klubbafnarna så att klubbmästaren kan planera sina inköp. Det finns anmälningslista i Marinstugan om Ni har vägarna förbi. Ring annars: Klubbmästaren Boris Lundqvist 031-99 27 43/070-939 06 52 eller Stugfogden Tore Nyblom 031-29 97 06/070-629 18 43

