

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 3-2016



*Den 27 augusti till
1 september gästades
Göteborg av Colombianska
flottans övningsfartyg,
barken ARC Gloria,
vid Stigbergskajen.*

ORDFÖRÄNDEN HAR ORDET

I detta nummer bland annat:

AKT SLAG

Redaktörens spalt

Sida 19

Nordiskt Marint Möte

Sida 4

Seglingar med Falken

Ragnar Westblad

Sida 6

Pip-Olle och konsulin i krukans som försvann

Sida 10

Flottan och värnpliktsförslaget

Sida 12

Sven Hallberg berättar

Sida 14

Rapport från Ubåtsklubben

Sida 17

Rapport från Maritiman

Sida 18

Rapport från Hjärnan

Sida 18

Medlemsida

Sida 19



FLOTTANS MÄN
GÖTEBORG

Örlogsvägen 6
426 71 V.a Frölunda
Tel. 031 29 07 23

www.flottansman.se
E-post:
flottansmangoteborg
@telia.com

PEJLINGAR N:r 3, SEPT. 2016

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



Kamrater!

Sommaren är nu i stort sett över, även om Brittsomardagar kan visa sig, och verksamheten enligt gjord planering är igång.

Göteborg har i augusti gästats av två örlogsbesök. Först två fregatter ur Natos SNMG 1 (se mer om detta besök på nästa sida). Därefter kom Colombianska flottans övningsfartyg, barkriggade ARC Gloria, en seglande skönhet som pryder detta nummers första sida.

Det är mycket på gång och vår anskaffning av en hjärtstartapparat har följts upp av en första utbildning *hjärt/lung-räddning* (HLR) (läs mer om detta på nästa sida).

I övrigt pågår förberedelser för nästa års riksårsmöte i början av maj samt firandet av föreningens 80-årsjubileum under nästa höst.

Säsongens första klubbafton, den 25 augusti, skulle ha handlat om Ryssland (med övlt Jörgen Elfving som föredragshållare) men Jörgen fick förhin-

der i sent skede och vår medlem Kent Nordström kunde med kort förvarning träda in och hålla ett intressant föredrag om navigering från 1400-talet till nutid.

Man märker att mycket av det man en gång lärt sig har glömts på grund av bristande övning. Stort tack till Kent för Din insats som räddade vår klubbafton.

Föredraget om Ryssland kommer tillbaks under nästa år. Drygt 40 man var på plats den 25:e och den enda smolken i bägaren var att vi inte fick igång vår hörselslinga som många av medlemmarna är beroende av för att uppfatta allt. Bättring krävs av oss i detta avseende.

Beträffande Riksårsmötet 2017 så kommer allt att tydliggöras i *nummer fyra* i såväl *Pejlingar* som rikstidningen *Flottans Män. Bl.a. resmål, tider, kostnader, transporter, valmöjligheter* etc. ska framgå i god tid.

På grund av ett allt för ambitiöst program i år har vi varit tvingade att ställa in den grillafton som skulle genomförts den 7 september i marinstugan. Vi ska försöka ha en sådan med i programmet för nästa vår eller höst.

Lars-Erik Uhlegård

Upprop!

För att hålla Marinstugan i gott skick och särskilt prydlig till vårt jubileumsfirande krävs det bland annat målningsåtgärder av fasader, vindbrädor mm varför kamrater med vilja och kunskaper i fartygs-(stug-)underhåll och kraft i arm anmäler detta till vår stugfogde Tore Nyblom. Ett antal dagar kommer att anslås för detta under hösten och våren (beror en del på vädret förstås).

Hör av Er!

Lars-Erik Uhlegård

Ordförande

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

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 05 nov. 2016
December
För icke medlemmar i Flottans Män 100:-/år (4 nummer)
För icke medlemmar i Flottans Män 30:-
Sandstens Tryckeri AB Västra Frölunda

Kamrater!

Vår värld är ingen fredlig idyll. Det är med viss oro och ibland ångest man ständigt nås av nyheter om terrordåd krig och krigsliknande händelser. Som om inte ens det vore nog så ser vi ett "sovjetaktigt" beteende av Ryssland med ett allt mer aggressivt uppträdande i vårt närområde. Nya turer där Gotland i hög grad är inblandat. Nya gasledning- ar och därmed än större krav på nyttjande av Slite och kanske andra delar av ön står på tur.

Vi kan knappast stoppa kommande gasledningar (där Tyskland är stor intressent) men tveklöst behöver våra marina förband utökas påtagligt för att möta de allt tydligare hoten i vårt närområde.

Med närområdet menar jag såväl Östersjön som Västerhavet. Rent konkret menar jag minst en fördubbling av nuvarande numerär med fördelning av fartygsförband även till Göteborg och Västkusten. Det innebär att marina förband (sjöstridskrafter, marinflyg och amfibieförband med erforderliga stöd och ledningsresurser måste finnas tillgängliga längs

våra kuster och inte minst vid våra viktigaste hamnområden och vid maritim infrastruktur av stor betydelse.

För västkusten är sjöfartsskydd, minröjning och ubåtsjaktresurser samt ubåtar och helikoptrar med basering i Göteborg viktigt för hela Sverige mot bakgrund av vårt import- och exportberoende.

I det sammanhanget vill jag åter peka på betydelsen av ett medlemskap i Nato som den viktigaste åtgärden som på kort sikt (2-3 år) kan ge det stöd som krävs för att stabiliteten i vårt närområde ska förbli som vi önskar.

Det var i dagarna 15 år sedan 11 septemberhändelserna 2001 i USA och terrorn har fortsatt i många olika former sedan dess. Den har påtagligt drabbat Europa och i någon mån Sverige och det kan bli värre. Vårt land behöver polisiära och militära resurser och förmågor som kan hantera terrorhot och asymmetrisk krigföring.

Lars-Erik Uhlegård

Örlogsbesök i Göteborg från Nato Standing Maritime Group One (SNMG1)



Förbandet bestod av den spanska fregatten ESPS Mendez Nunez (arkivbild ovan) som förtöjde i Älvsborgshamnen pga. riggens resning och den portugisiska fregatten NRP Alvares Cabral som förtöjde i Frihamnen.

I förbandet ingår även tyska korvetten FRP Ludwigshafen am Rhein samt belgiska fregatten Leopold I. Dessa fartyg var inte med i Göteborg.

Nato har fyra stående sjöstyrkor med en SNMG 2 av liknande typ, men större, som det besökande förbandet och två minröjningsförband (SNMCMG 1 & 2).



SNMG 1 vapensköld

Utbildning i hjärt- och lungräddning (HLR)

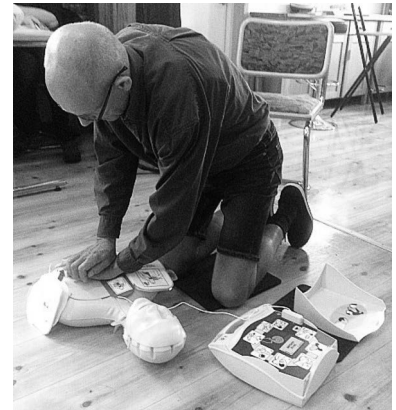
Då medlemsstrukturen inom FM Gbg domineras av relativt hög ålder så har anskaffning av en hjärt-startare gjorts. Men det räcker inte med apparaten utan det krävs utbildning för att det ska bli någon mening med inköpet.

Den 31/8 genomfördes de två första passen i HLR med ett förmiddags- och ett eftermiddagspass. Det innebar utbildning i allt från vad man ska tänka på när någon drabbas av vad som kan misstänkas vara hjärtstillestånd. Larmning, fri luftvägar, hjärtkompression (för syresättning av kroppen) till användning av hjärtstartaren på ett säkert sätt i avvaktan på professionella räddningsresurser. Fler utbildningstillfällen kommer att läggas in.

Sammanhållande för utbildningen har varit Börje Kjellstenius. Utbildare var Anette Kristensen från Civilförsvaretsförbundet i Göteborg som gjorde en utmärkt insats med många exempel från verkliga händelser. Nedan, några bilder från utbildningen i Marinstugan.



På bilden till vänster får Hans Nilsson hjälp av utbildaren Anette Kristensen med hjärtstartarens plattor som ska anbringas på patienten. Vid utbildningen är det dockor som används.



Kjell Åsberg på bilden till höger genomför, under HLR-utbildningen, hjärtkompressioner på sin "patient". 22 män och kvinnor ur FM och Bojen samt La Skala har nu fått HLR-utbildning.

Nordiskt Marint Möte 2016

Marina kamratföreningarna hade sitt möte i Kristiansand 3 till 5 juni. Det var vår motsvarighet, Norges Orlogsförbund med den passande devisen "Fra gast til admiral" som var arrangör. Från Göteborg deltog vår stugfogde Tore Nyblom och v. ordf. Jan Eric Knutas.

Vi tog bilen till Strömstad och sedan färjan över till Sandefjord. En tur som kan rekommenderas bl.a. för en mycket god och prisvärd buffé.

Vi bodde tre man i varje logement, ett behagligt sätt som medförde många tillfällen att under kamratlig samvaro lösa flottans och livets problem.

På fredagen, innan lunch, hade en Spitfire uppvisning för oss över flygfältet. Turligt nog fanns en Spitfire i Norges färger uppställd på Kjevik.



Efter den obligatoriska flagghissningen följde en orientering och en rundvandring på Luftforsvarets station Kjevik (motsvarar flygvapnets tekniska skola). Efter orienteringen följde en liten diskussion om Norges inköp av krigsmateriel, speciellt flygplan. Det gjordes klart att livstidskostnaden för F-35 kommer att bli väsentligt lägre än för Gripen, beroende på det stora antalet beställda F-35 i världen. Uppgraderingar kan fördelas på flera individer. Under rundvandringen fick vi också provsitta i F-16, som användes som undervisningsexemplar på skolan (se bild t.h.). Norge koncentrerar en stor del av sina förband och skolor till norra Norge, beroende på den hotbild som har växt fram. Det diskuteras därför en flytt av skolan norrut.

På kvällen var vi inbjudna till en välarrangerad och trevlig middag på den nybyggda Orlogsstua H7. Våra värdars tidigare klubblokal hade eldhärjats och alla föremål brunnit upp. Många med stort värde, vilket beklagades av värdarna.

Lördag förmiddag ägnades åt kanonmuséet "Vara". Det tyska batteriet anlades mellan 1941 - 44. Efter krigsslutet övertogs den av normännen och döptes om till Møvik fort. Anläggningen blev nedlagd 1959. En kanon återstår och är idag den naturliga mittpunkten för muséet.



Eldrören var 20 meter långa och vägde 100 ton. Kaliber 38 cm och med en granat om 500 kg var räckvidden upp till 55 km. Tre av eldrören fraktades på den svenska västkustbanan och sedan vidare till Norge. De har alltså passerat både Kungsbacka och Göteborg på sin väg till batteriet. Den fjärde kanonen kom aldrig fram utan blev sänkt med fartyget *Porto Allegre* 1945.

Kanonerna utvecklades för slagskeppen *Bismarck** och *Tirpitz*. Kanonerna till Marine Artillerie Batterie 6./502 Vara hade ursprungligen beställts av Sovjetunionen hos Krupp i Tyskland. Innan leverans hade andra världskriget börjat.

Fyra av kanonerna skulle placeras på batteri Vara. I Danmark, på Hanstholm, byggdes ett motsvarande batteri med fyra pjäser.



Jan Eric Knutas provsitter skolversionen av F-16

Kanonerna hade som uppgift att försvara den tyska minspärren som hade lagts ut och spärrade av Skagerrak mot inträngande allierade sjöstyrkor och samtidigt säkra den viktiga sjöförbindelsen mellan Norge och söderut mot Danmark och Tyskland. För svenskt vidkommande hamnade en stor del av vår handelsflotta utanför "spärren".

En enkel lunch intogs på det nybyggda Kilden teater- och konserthus, där en manskör från Danmark framträdde. Kören gjorde några ovanliga uppföranden av den danska nationalsången. Eftersom det inte var den officiella versionen av "Det er et yndigt land" kunde vi sitta ner.



Under eftermiddagen lades det ned en krans över stupade kustartillerister 9 april 1940. Platsen var det gamla batteriet Odderøya. En mycket engagerad guide hade en historisk föreläsning om Kristiansand och sedan om händelserna den 9 april 1940. Tre gånger stod batteriet emot angrepp från tyska fartyg, vilket i sig var en bedrift. Mitt i allt stridslarmet fick kommandanten också order om att inte ingripa mot fartyg med brittisk eller fransk flagga. I den förvirring som rådde förväxlades en signalflagga från ett tyskt fartyg med den franska flaggan. Det var den tyska kryssaren *Karlsruhe* som därför kunde komma nära och bombardera kustbefästningen som även utsattes för flyganfall.

Trupper landsattes och fästningen fick ge sig. När *Karlsruhe* lämnade Kristiansand träffades hon av två torpeder från den brittiska ubåten HMS *Truant*. Efter att besättningen hade räddats sänktes kryssaren av den tyska torpedbåten *Greif*.

På lördagskvällen var det festmiddag i den ursprungliga officersmässen på Kjevik. Inbjudna var bl.a. den svenske konsuln med fru.

Jag bytte några ord med dem. Den stora frågan var hur man skulle förhålla sig till den folkomröstning, som planerades att hållas, om butikerna skulle vara söndagsöppna eller inte. Folkomröstningen blev sedan inställd.

Under mötet knöts många värdefulla kontakter och FM i Göteborg har en förhoppning om att vi kan återknyta nära förbindelser med våra vänner i Fredrikshavn.

Våra norska vänner hade komponerat ett mycket intressant program, som väl levde upp till vår devis om "Kamratskap, Örlogstradition och Sjöförsvaret". Det var med saknad vi lämnade Kjevik.

Jan Eric Knutas



Tore och Jan Eric (till höger) tillsammans med kanslichefen Lennart Bresell (längst till vänster) och riksordförande Johan Forslund.

*Jämförelse

Kanon i bild

Kaliber: 38 cm

Längdkaliber: 52 (Bismarck okänd)

Eldrörlängd: 20 m

Eldrörsvikt, 100 ton

Granatvikt: 500 kg; Krutladdning okänd

Räckvidd: 55 km (Bismarck 36.2 km.)

HMS Sverige

Kaliber: 28,3 cm

Längdkaliber: 45

Eldrörlängd: 12 m

Eldrörsvikt, 44 ton

Granatvikt: 305 kg; Krutladdning 2x50 kg

Räckvidd: 19,5 km

På Bismarck upptog artilleriet 17% av displacementen på HMS Sverige 14,9 %.

SEGLINGAR MED SKONERTEN FALKEN 1990



1:a skonertdivisionen 1990

Deltagande i STA-race över Biscaya hade jag planerat och kämpat för i ett par år. Motståndet var på många håll stort. Dels skulle det kollidera med Marindagarna i början av augusti "där måste skonertana vara med"

och dels skulle det bli "alldeles för dyrt med besättningsbyte i Bordeaux".

Det första hindret löstes ganska snart. Det andre var det värre med. men med fakta i ekonomiska termer föll även det andra hindret. En traditionell segling i nordiska farvatten, med hemresor för befäl och vpl. varannan helg, anslutnings- och hemresor för kadetter visade sig 30 kkr dyrare än med flyg Hercules, Arlanda Bromma T o R (100 kkr)

Andra hamnar som inplanerades var bl.a. **Haugesund** som vi besökt i "Sörlandet"- 87 samt naturligtvis den populära staden Köge.

Falken hade under vintern utvändigt helblästrats. Ett efterlängtad osmosaggregat (för färskvattentillverkning) hade installerats. Den gamla västindientanken togs bort och på dess plats om SB installerades en ny frys och på BB-sidan några klädsåp. Förutom sedvanliga tillstånd till territorialvatten vid utländska hamnbesök begärde vi även tillstånd för franskt territorialvatten i Engelska kanalen, ifall det skulle bli kryss.

Till Haugesund



Dagen då allt gick snett

Vi seglade, i medio av maj, i svaga vindar på yttre Skagerack på väg från Göteborg till Haugesund. Det hade varit samma vindförhållande de förste två veckorna så eleverna hade ännu inte fått några sjöben. VO och jag hade som vanligt fram till kl. 09 samlat på oss ett antal väderprognoser från fyra länder, alla indikerade < 8m/s för det kommande dygnet. Strax efter lunch överraskades vi dock av en västlig kuling. "Båda vakterna till manöver" för segelreducering. "Häftigt! Äntligen!" ropade eleverna för att strax därpå uppsöka läreling!

När fria vakten "blåstes bort" fick vi rapport att halva trossbotten stod under vatten. På läsidan (SB) stod vattnet nästan över bingfacken. Det var många kubikmeter. Länsningen gick bra - men vad var orsaken?? Jo i rännstenen under främre livbåtsdäverten hade det inte blivit blåstrat. En gammal genomrostad färgkaka, ett par cm stor, hade lossnat, så nu fanns ett större stuprörshål rakt ner i kölen. Vi närmade oss norska kusten och det var dags att slå sydvar till SB halsar.

Sjön var grov, men vi kom runt.

En olycka kommer sällan ensam heter det ju. Nu var det frysen som plötsligt lossnat och satt sig på tvären. Den var på väg ut genom klädsåpet på BB-sidan.

Med stötningsvirke mot bingfack och BB-skottet kunde vi fixera frysen. Locket gick ej heller att stänga. Vad var orsaken denna gång? Jo, Kkr-varvet hade satt upp en balk, utan att fästa den i frysen. Balken förhindrade endast förskjutning åt SB.

Dagen var inte slut än. Chieften Pierre Tennevall, upptäckte att diesel rann ut i maskinrummet. Efter en stunds felsökning hittades läckan. Under flänsen på ett avluftningsrör, på BB-sidan, hade röranslutningen bara svetsats till 75%! I stor affektion skrev jag en mycket ampert formulerad signal hem till örlogsbasen. Den fick vederbörlig uppmärksamhet, kan jag påstå. De båda läckorna lagades provisoriskt av oss och frysen fick sin andra balk i Haugesund.

Skidåkning 19:e maj

I Haugesund hade våren kommit med besked. Träden grönskade och det var behagliga 18-20°. Vid den officiella lunchen berättade turistchefen att en skidbacke fortfarande var öppen, bara två timmars bilresa därfån.

Nästa dags morgon var vi några befäl och elever som knackade på hos en biluthyrningsfirma. I två bilar åkte vi på alltmer slingriga vägar upp mot Hardangervidda. Fjorden i sin alblomning skimrade i sin turkosgröna färg långt där nere. Lyfte vi blicken såg vi de snöklädda fjällen närma sig i horisonten.

När vi kom ut ur en sex kilometer lång tunnel blev vi totalt överrumplade - allt var vitt, vitt, vitt och himlen var knallblå. Sådana här naturbilder brukar man annars bara se i väggmalnackor. Och där låg backen 200 m till vänster.

På med våra röda offshoreställ. (för vem hade räknat med skidåkning?) och in i skidshopen för hyrning av skidor och pjäxor. Upp i liftsystemet och sedan var det "bare att åk". På eftermiddagen blev snön lite mjukare, men vad gjorde väl det när norska åkte i bikini.

Väl hemma på kvällen blev vi varse att solkräm hade ingen tänkt på. Nu var vi som nykokta kräftor i ansiktet och det riktigt kändes hur huden sprack. Men det var det värt.

Fjordsegling

På måndagen vid avseglingen var det tänkt att vi skulle försöka segla nära intill "Predikstolen" - den 600 m lodräta klippan sydost om Stavanger. Det blåste styv bris från nordväst och vi skulle få motvind på återresan och därvid inte hinna ut på internationellt vatten före midnatt - så den planen skrinlades.

I ett för sent skede, för att få med oss Gladan, bestämde jag mig för att med lotsens hjälp segla halvvind in i en nordligare fjord. Det blev en "one's in a lifetime"-segling. Vinden var lite byig mellan bergen - men vilket naturscenario i strålande sol.

Svårt att beskriva - det måste upplevas! Längst in i fjorden kunde vi nästan peka var vi hade åkt skidor i lördags. Vi vände när fjorden var bara ett par kablar bred, men tänk att ha bara 25 meter till en lodrät bergvägg och samtidigt ha 525 meter under kölen - vilken känsla!

Möte med *The Card*



*I svaga vindar lämnade vi Göteborg för att segla till Hull. **The Card** var på väg hem över Nordsjön efter en hedrande 5:e plats i Whitbread Around the World Race.*

Med hjälp av Karlskrona radio fick vi radiokontakt med *The Card* och Roger Nilsson. Vi bestämde ett rendezvous ost om Skagen nästa förmiddag.

Vid 8-tiden såg vi henne komma ner mot oss med spinnacker. *Falken* och *Gladan* lade sig på parallella kurser med c:a 50 meters mellanrum. Först kom *The Card* förifrån, vände runt och kom ikapp med god överskottsfart. Då blev det tvärstopp för henne mellan oss p.g.a. vindlä, hon föll av och tog ny sats. Då gick det bättre, men vad liten hon såg ut! Verkligen en prestation att segla jorden runt med lilla fribordet!

Vi fortsatte med samseglingen drygt en timme under ivrigt fotograferande och filmning från inhyrd helikopter. (Hur vi lyckades tidigt på morgonen ragga 15.000 kr, fotograf, filmare med Beta Cam-kamera och civil helikopter skulle ta flera sidor att berätta)

Vi diktade och sjöng följande visa till *The Card's* ära:
(*Mel. Möte i Monsunen*)

*Vi mötte en ketch på den blåa Kattegatt,
det var Roger och hans salta seglargång,
En snabbseglare det var
och dess namn var **The Card**,
som nu seglat jorden runt mot Göteborg*

***Falken** och **Gladan** vill nu hylla dessa män,
som nu ärofyllda återvänder hem.
Jättebragden har Ni gjort,
när Ni forsat fram så fort,
länsat, kryssat, satsat allt uppå ett kort*

PS från Ragnar

*I GP blev det dagen efter en väldigt liten bild med notis om *The Cards* bedrift på undanskynd plats MEN en helsida med Glenn Hysén som hade seglat "Tjörn Runt". Häpp! DS*

Motvind till Plymouth



Är det alltid motvind frågar sig säkert någon Nej - men det är sådant som tyvärr etsar sig fast är mitt svar.

Färdplaner planeras av erfarenhet alltid med tre knop men ibland "tvingas" man att göra undantag. För att ge stambesättningen möjlighet att fira midsommar hemma beslöts att inte starta ny elevomgång förrän efter helgen. Med fyra knops medelfart skulle vi kunna lämna Karlskrona tisdag morgon. Det är hög medelfart, men på åtta dygn bör det väl inte blåsa emot hela tiden och spräcka vårt tidschema.

Traditionsenligt tänkte vi nattankra i Karlskrona skärgård men FC *Gladan*, Anders Järn, föreslog att vi i den mycket svaga vinden skulle motorera under natten ner mot Bornholmsgattet istället. Det var ett mycket klokt förslag skulle det visa sig. Vi hann med ett par timmars segelexercis på underriggen syd Skåne - sen kom motvinden VSV — rakt i näsan. Det var den där jobbiga vindstyrkan 7-10 m/s. För svag för att få ordentlig fart i hård bidevind och för stark för att motorera rakt emot ner mot Kielkanalen.

Vi började känna oss tidspressade och utnyttjade motorsegling som visserligen hjälpte några futtiga grader - men är så enerverande.

Stiltje i Kielkanalen men vad hjälper det när trafiken är tät - för att inte tala om dimman - smog. På strandskoningen, var 25:e meter, står det låga halogenlampor med intensivt gult sken - vi såg max tre stycken samtidigt. Av mötande fartyg såg vi bara en lanterna i taget när de var tvärs, <10 m.

Dimman tog slut på västsidan men där väntade istället en VNV på 10-11 m/s. "On the nose again." Vi ankrade en stund till dess att tidvattnet hade vänt. En erfarenhet från 1977 och sedan stängade vi oss iväg.

NV om Holland fick vi äntligen segla med kurs mot målet. I 16 timmar höll det - 5 till 6 knop - vilken fröjd! Några timmars segelexercis med topparna hanns även med. Säg den glädje som varar länge. Sydvästen kom med 15 - 18 m/s, regn och dålig sikt. Ett par dygn i dessa hårt trafikerade farvatten i en alltmer avsmalnande passage "är inget man skrattar åt," för att använda ett slitet uttryck.

Medan vi sista natten utanför Plymouth inväntade *Gladan* för att ta oss till ankarplatsen i dagsljus vred vinden till syd och ökade till 20 m/s i byarna och kraftigt slagregn som minimerade sikten. Med den vinden i häcken var det inte lätt att ta sig in mellan vågbrytarna till ankarplatsen i lä. *Gladan* som anslöt i gryningen tog det säkra för det osäkra och seglade på underriggen in. Vi kom i rätt tid till Plymouth!

På nästa sida **Kappseglingen Plymouth - La Coruna**

Kappsegling Plymouth La Coruna



Starten skulle äga rum kl. 15 den 7 juli. Vi lämnade bojen tidigt på förmiddagen för att bedriva välbehövlig segelexercis syd Plymouth, 6-9 smeter per sekund. Efter lunch ökade vinden till 11-12 m/s

Ombord på *Falken* hade vi fisherman på "fel" sida och vi var rädda att den med den otränade besättningen skulle sköras. Ett "lövet"-lyft tillgreps men på den sydgående bogen tog det lång tid och därför kom vi 20 minuter sent till starten.

Gladan hade gjort en perfekt start. Hon och övriga i A- och B-klasserna försvann sydvart i duggregnet i det alltmer tilltagande diset, 1,0 - 0,3 M sikt. Sjön var inte grov så vi kunde segla dikt bidevind utan problem. På radarn kunde vi glädjande notera att avståndet till våra konkurrenter sakta men säkert minskade. Vi passerade vid 18-tiden bl.a. *Winston Churchill*, *Astrid*, *Gladan* och *Eendracht* var fortfarande 2-3 M före oss. Vi låg i *Gladans* radarskugga och de ville veta vår position - vilket vi av taktiska hänsyn ej avslöjade.

Vid 20-tiden slog alla fartyg i vårt närområde NV-vart ut i kanalen igen. Vi fortsatte till 22'30-tiden för att få största effekt av strömmarna. Vinden låg fortfarande kvar på 9-11 m/s så vi gigade fisherman före vändningen.

På väg NV för BB halsar mötte vi ett flertal yachter för SB halsar. Samma väjningssituation som efter starten vid Larvik 1986* men nu var sjön inte så grov men å andra sidan var sikten inte mer än 0,2-0,3 M och på radarn var det som vanligt svårt att upptäcka yachterna. Det var en anledning för att vända in mot Frankrike igen, en timme tidigare än planerat. Vinden mojnade något varför "timingen" med strömkantringen blev nästan perfekt.

Positionerna kl. 08'00 på morgonen gav oss 10 M-ledning väst om konkurrenterna med andra ord en ledning på tre timmar. Det kändes mycket bra för båda vakterna hade varit i gång i stort sett hela natten. På förmiddagen vred vinden till väst och vi kunde sträcka ner förbi Ushant. **

Segervittringen kändes stark vid midnatt då vi hörde *Gladan* ge sin position till "Ushant control." det skilde då 35 M. Vi visste av erfarenhet att *Gladan* med sin "inertbehandlade" undervattenskropp seglade 0,5 knop snabbare än *Falken*, framförallt vid svagare vindar. Nu var avståndet så stort att hon aldrig skulle hinna ikapp - trodde vi!

Det kommande dygnet avtog vinden ytterligare och vred mot ny NV och Nord. Att i slören och dyningarna exakt bestämma vindriktningen var ganska svårt, särskilt nattetid. Man får titta på småvågornas brytning på toppen av dyningarna.

Gladan närmade sig på ett oroväckande sätt. På kvällen var hon bara 7-10 M akter om oss. Det var också svårt att bestämma hennes kurs. Prognosen för nästkommande dygn var NO, 12-15 meter per sekund.

Nu gällde det att hålla *Gladan* ost om vår longitud så att när NO-vinden kom vi skulle ha en mindre vindvinkel än henne och därmed högre fart ner mot mållinjen. De kommande tolv timmarna blev en dramatisk segling som verkligen har etsat sig fast i var och en av oss.

Jag väcktes av 1.O Torbjörn Haraldsson, strax före kl. fem. Då hade han precis gippat och vi gjorde redan 10 knop. *Gladan* hade kommit i kapp och låg nu 2,5 M i lo-vart. Vinden ökade allt mer och vred till ren ostan och därmed hade nyttan av bättre vindvinkel försvunnit. Ingen av oss ville ge sig och fisherman var fortfarande satt. HMS *Penelope* kom ikapp och tog de bästa bilder på skonerterna som någonsin tagits. (Jakten på bilderna och rättigheterna tog två år, men det är en annan historia). Förmiddagsprognosen lovade 7B, 14-17 m/s, lokalt 8B, 17-20 m/s. Det blev 22! Dubbla rorgångare, halvdäckets reling stundtals under vatten och storbomsnocken dop-pade ibland. Stortoppen gigades för att få bättre balans. Farten pendlade mellan 13,5-14 knop. Endast nödvändiga elever på däck och all personal var kopplade med säkerhetssele.

Nu märktes att *Falken* är byggd för och går bäst i Atlantsjö. Hon tog sjön så säkert och fint och det var sällan som "Sjöberg" hälsade på i lo-vart. Solen sken och värmdes från en klarblå himmel. Vilken segling! Inte visste vi att fisherman var ett stormsegel! Men visst, oron fanns där. Seglingen under dessa förhållanden är ju långt ifrån ofarliga. Nogsam kontroll på varandra på däck samt krumningen på förtoppen och övrig rigg. Vi var beredda på att segel, framförallt fisherman, skulle sköras vilken sekund som helst och därför lagt dess nedhalare till spels.

Vi kunde efter lunch (att kockarna lyckades!) glädjande notera att bäringen till *Gladan* sakta, sakta drog akteröver. Hon fick senare problem med klyvaren och ett toppsegel. Vi kunde också vid 14-tiden, 25 M från mål, konstatera att om vi föll av och bärgade fisherman, var det inte säkert att vi därefter skulle kunna hålla upp mot mållinjen igen. Vi seglade halv-lätt bidevind, 80°, och det var maximalt mot den mycket grova sjön.

Sista timmen vred vinden, tack vare landrundningen till NO, varvid *Falken* i slören rätade upp sig och farten gick ner till 12 knop, på ett sätt en befriande känsla. Sjön hade nu också lagt sig. Regnställen åkte av och alla ansikten sprack upp av glädje och lättnad över att besättningen och fartyget var intakt. Vi passerade mållinjen 30 min före *Gladan*.

Innan det till ankars blev "alle mans champagne" lästes inklinometern*** av: 51°! På natten rapporterades 20-30 m/s ute i banan. Då är det skönt att ligga skyddad i en vacker vik och njuta segerns sötma.

* Se *Pejlingar* nr. 2-016 sida 7.

** *Ile d' Ouessant*. Fransk ö i västlig linje i höjd med Brest.

*** *Inklinometer* eller *klinometer* är en krängningsmätare som man kan avläsa fartygets största krängning åt SDB resp. BB sedan senaste nollställningen (Red).

Segling till Bordeaux

I STA-regi sker alltid varje år ett s.k. "cruise-in-compani." Det innebär att mellan två hamnar låter man 10-25% egna elever få segla på andra fartyg och själva tar man emot motsvarande antal från andra seglare. Ett bra sätt att öka det internationella förståelsen och att kanske få segla med annan typ av rigg.

Vi skulle få gott om tid till Bordeaux, medelfart två knop, så därför planerade *Gladan*, *Falken*, *Astrid* och *Winston Churchill* m.fl. att göra strandhugg med bad och beachparty någonstans på spanska nordkusten.

Från La Coruna måste man segla nordvärt c:a 30 M innan man kan sätta kurs 075 in i Biscaya mot Bordeaux.

Det blev inget strandhugg utan fyra dygns tidspressad motorsegling mot envis vind. Den femte dagen plötsligt, tvärtemot väderprognosen, kunde vi sätta kurs mot Gironnes mynning.

Kappsegling Bordeaux-Zeebrugge



Denna redogörelse är lite kortare än den förra. Det beror inte på att *Gladan* slog *Falken* utan på att den genomfördes under mycket svaga vindförhållanden

Vid "captains briefing" utlovades svaga vindar. Vi fick också information att 30-50 M ut från kusten fanns en mycket smal, 1-2 M, nordlig strömfåra med någon knop. Exakta läget kunde inte anges.

Starten skedde i fin NNO-lig bris och vi kom alla fint iväg i lätt bidevind. Innan mörkret föll hade vi gott begrepp på *Gladan* där hon låg i lä BB tvärs 4-5 M och något divergerande kurs. Kl. 02, enl. radar, var läget oförändrat. När sedan 08-positionerna inrapporterades fick vi en chock. *Gladan* låg 10 M för om oss!! Omöjligt!! Vad hade hänt? Förklaringen fick vi senare av Anders Järn. För om *Gladan* hade man observerat en yacht som plötsligt kommit in i strömfåran och bara försvann iväg nordvärt. Ombord på *Gladan* var man inte sena att utnyttja tillfället. Vi var inte utrustade med GPS, franska decca-kedjan stängd, och ensam på havet hade det varit svårt att konstatera en plötslig kursändring över grund.

När främre fältet i svaga vinden närmade sig strömsområdet vid Ushant var det medströmt och vi på *Falken* 8 M efter fick motström, varvid avståndet raskt ökade till 15 M.

Nu måste vi göra något radikalt! vindprognosen angav vindriktning fr. SV till VSV dvs det skulle bli platt läns in i kanalen. Genom att döra ett längre slag nordvärt i kanalen skulle vi få bättre vindvinkel än *Gladan*. Vad hände? *Gladan* fick ännu bättre vindvinkel från ett annat håll - SO! Lokala vindar i Jersey-området. *Gladan* hade också, från det andra dygnet, ett "race i racet" mot en holländsk skonare, B-klass. Holländaren vann knappt men blev senare diskvalificerade på grund av att de inte klarade 50%-regeln (1 man) och detta hade "race-office" meddelat dem före start.

Vi på *Falken* kämpade vidare om än inte med samma frenesi. Vi ankrade två gånger för att inte tappa distans när motströmmen var större än framfarten. *Esmeralda* ville att vi skulle komma över på en öl. Vi tackade för den trevliga inbjudan men avböjde. Vi fick istället njuta av deras militärorkester som särskilt spelade för oss.

Slutligen kom vi i mål drivande över linjen utanför Le Havre, i svag medström - ett dygn efter *Gladan*. Hon vann och fick "Florence cup", *Falken* tvåa.

Ett gott skrott förlänger livet

Sista perioden seglade vi med personal från kustbevakningen.

I samband med en utbildningsinspektion från kustbevakningsledningen genomfördes en livbåtsövning, syd Ystad. På grund av mestadels hårt väder under perioden hade rodd inte övats mer än i en mycket begränsad omfattning.

1:a kvarteret, med bl.a. två tjejer, skulle efter sjösättningen ro runt fartyget. Som vanligt och inte helt oväntat kom de inte in i någon takt. Kvarterschefen beordrade "ligg"!

Den facktermen förstods inte av alla och röran blev än mer kaotisk, varvid kvarterschefen utbrast: "nu vill jag ha ett ordentligt ligg!"

Det förstod alla men det tog flera minuter innan de kunde samla sig till ett nytt försök.

Grand regatta colon

Så var det officiella namnet på århundrades största kappsegling, organiserad av en spansk organisation med biträde av S.T.A.*

Första gången jag hörde talas om detta var 1986, vid de årliga S.T.A konferensen i London. Kommendör Lars Norrsell, då utbildningschef vid MS, tände på idén för ett skonertdeltagande.

Ragnar Westblad

Så långt Ragnar Westblad. Han fortsätter med att berätta om alla turer innan ledningen bestämt sig för att tacka ja, och när beskedet kom skulle alla förberedelser som dockning, rustning, provturer, vissa nödvändiga utbildningar och planering ske på sex veckor.

Läs om regattan i nästa nummer

*STA - Sail Training Association. Heter idag: STI Sail Training International.

Källa: Ragnar Westblad

Red.

Pip-Olle och konsuln i krukans som försvann

Denna skröna? med publiceringstillstånd har vi fått från vår kaplan Bert Löverdal

En tröttare och fulare överstyrman har troligen aldrig funnits i den svenska handelsflottan.

Pip-Olle, som MS Modes förste styrman kallades, släpade sig fram på fartygsdäcket, alltid inbäddad i ett moln av piprök. Av den anledningen var det svårt att urskilja hans halvöppna snedvridna käft, där pipan alltid fanns placerad i högra mungipan. Det grå och yviga håret hängde som slitna mattfransar i pannan och dolde nästan hans rödkantade, urvattnade blå ögon. Han var alltid orakad och skitig under naglarna, flåsade och luktade förfärligt illa. Uniformsjackan liknade en målarpalet, där rödmönja var mest framträdande. De från början gula galonerna hade ändrat kulör och antagit en grönärgig färg. S-et i Sveabolagets mössmärke hade fått sig många tårnar, varför återstoden var ett öppet O mot en till synes rostig botten.

Kapten Sveronius kallade honom för "en skamfläck för den svenska befälskåren." Skepparen ifråga var emellertid inte mycket bättre själv. Han hade förvandlat sin pyjamas till uniform och försett jackan med axelklaffar för sina galoner.

Konstnärliga lastplaner

Nu skall det sägas att Pip-Olle var en gudabenådad sjöman och en lastplanritare av yttersta märke. Han ritade inte lastplaner; han målade dem som konstverk. En del kunde förväxlas med en ungdomlig Picassos kubistiska alster. De flesta styrmännen använde sig bara av raka streck och aldrig mer än en färg. De markerade lastpartier med bokstäver eller siffror och koncentrerade sig uteslutande på lastbeskrivningens text. Pip-Olle skissade hudarna i lastrummet så man kunde känna stanken av dem. Maskindelarna lyste i sina emballage och kaffesäckarna såg ut som bruna sidenkuddar separerade från varandra av skimrande band, kub efter kub i alla regnbågens färger. Varje kolli fick sin egen detaljritning. Hans konstverk hade med all säkerhet platsat på Moderna museet.

Till stor förvåning för oss alla ombord var Pip-Olle gift med en mycket vacker och parant kvinna vid namn Sigbritt. Klyschan att olikheter dras till varandra bekräftades i detta fall. Hon följde med sin make våren 1954 på en av MS Modes resor till Sydamerika. Själv var jag detta år mönstrad som befälselev och gick på samma vakt som Pip-Olle.

Tulpaner från Amsterdam

Till skillnad från sin make var Sigbritt ett under av renlighet och ordning. Dessutom var hon fullkomligt förhäxad av blommor. Vid vår bunkring och kompletterings-

lastning i Amsterdam, kom hon i en taxi, fullproppad med röda och gula tulpaner. De räckte till och med för manskapsmässens bord, där de placerades i stora, rostfria bunkar hämtade från byssan. Under hela resan kom hon i varje hamn ombord med nya, fräscha blommor. Hon försökte övertyga "hökaren" att placera några i varje manskapshytt. Men vaserna räckte inte, påstod han. Då föreslog Sigbritt att hon skulle få använda flaskor. Tomflaskor! Det fanns så det räckte. Hökaren Mumlade något om "jävla grönsaker" och om befälsfruar som la sig i hans arbete. Sedan stängde han förrådsdörren med en smäll framför Sigbritt.

Blomster - inget för sjöfolk

På eftermiddagen, då jag hade rortörn kom hon snyftande upp på bryggan och beklagade sig för Pip-Olle. "Och jag som bara ville göra det lite trevligare," sa hon. "Blommor lättar upp stämningen!"

Pip-Olle blåste iväg en dimridå av piprök mot henne och sa: "Sjöfolk förstår sig inte på sånt skit".

Efter denna händelse visade hon sig sällan på däck och antalet blommor reducerades för varje hamn. Kvantiteten anpassades till befälsmässens behov och till hytten som hon delade med sin make.

En annorlunda passagerare

I Rio de Janeiro, som var vår sista hamn före hemresan till Sverige, fick vi en ny passagerare. Det var förre marionofficeren och generalkonsuln Konrad Josephson som kördes till Modes landgång i en av svenska ambassadens svarta volvobilar. Han var förpackad i en blå urna, överdragen med gula ränder. Urnan överlämnades varsamt (mot kvitto) till Pip-Olle, som för tillfället satt på däck och målade en lastplan. Denna gång var det ett parti kaffebönor som tagits ombord i Santos. Pip-Olle var svårt upphetsad av börnornas likhet med det kvinnliga könsorganet. För sin inre, konstnärliga blick, såg han inte orostade kaffebönor utan säckvis med små "mutor".

Han kvitterade mottagandet av urnan med inneliggande konsul, utan att för ett ögonblick lämna kaffebönnorna med tankarna. Fortfarande helt upptagen med sin bönkomposition gick han med urnan till sin hytt. Piptobaken var slut och han måste hämta ett nytt paket Greve Hamilton. Sigbritt hade dragit ut på sta'n för blomsterinköp. Hytten var nystädad och liknade en komplett blomsteraffär. Där fanns absolut ingenting onödigt - utom just blommor.

Pip-Olle hittade inget ledigt ställe för urnan och var hustruns nya blomsterarrangemang skulle få plats kunde han inte ens i sin vildaste lastplansfantasi föreställa sig. Han krånglade in pjäsen i ett skåp under kojens, där han förvarade sin genever. Ett lämpligt sällskap för en konsul som, enligt vad han hört, alltid hade gillat alkohalhaltiga drycker. Sedan glömde han fullständigt bort hela saken.

När Sigbritt återvände till den gemensamma befälshytten med famnen full av Bougainvillea hittade hon

inte någon vas att sätta dem i. Efter ett kort sökande i den trånga hytten fann hon till sin glädje en blågul kruka i skåpet under kojén. Hoa hade inte observerat den tidigare, men insåg att den skulle passa utmärkt till den stora buketten violetta blommor. När hon med en viss möda öppnat locket, såg hon att den stora krukans var nästan tom; bara lite vitt pulver längst ner. Det höllde hon, utan minsta söl i toaletten, spolade två gånger, sköljde krukans, spolade igen och fyllde sedan på med friskt vatten.

Det fanns ett litet utrymme bredvid fotografiet av henne på bordet vid kojén. Där fick den ståtliga buketten stå i sin kruka. Pip-Olle som fortfarande var koncentrerad på sin sensuella lastplan upptäckte naturligtvis inga påtagliga förändringar när han så småningom återvände till hytten. En blomsterkvast mer eller mindre, det var nerlusat med sådana såväl i dag- som sovhytten. De blomsterarrangemang som placerats i ventilerna, hindrade effektivt ljuset att ta sig in och Sigbritt hade till och med lagt beslag på hans sjöstövlar och befordrat dessa illaluktande företeelser till blomvaser.

Tre dygn före anlöpan av Göteborg kom skeppare Sveronius upp på bryggan till Pip-Olle med en morseblankett som han fått av telegrafisten. Av telegrammet framgick att Chefen för Marinen, viceamiral Stig H-son Ericsson avsåg, att tillsammans med en mäktig delegation marinofficerare, möta MS Mode vid Vinga för att motta det förgängliga stoftet av Sveriges tidigare generalkonsul i Brasilien. En jagare samt några större minsvepare skulle eskortera hela det guldgalonerade härket, inklusive generalkonsul, till Karlskrona för en ceremoni i Amiralitetskyrkan Ulrica Pia.

”Du vet väl var de har honom?” frågade skepparen.

”Jo men visst,” svarade Pip-Olle och blåste ut en mäktig pust rök.

”Och se till att ha på dig bästa uniformen vid överlämnandet” varskodde Sveronius.

Pip-Olle nickade utan att förstå vad som menades med ”bästa uniformen.” Han hade ju bara en och var konsuln fanns hade han fullkomligt förträngt.

På frivakten började han studera sina lastplaner. Utan resultat. I dessa fanns inte den minsta lilla krumelur som kunde härledas till en urna med inneliggande konsul. Men sitt eget styrmanskvitto visavi mottagandet hittade han i ett kuvert i sin koj. Under madrassen.

”Han måste finnas någonstans ombord” tänkte Pip-Olle, ”såvida inte någon har gått händelserna i förväg och dumpat urnan på utsidan för att ge konsuln en reglementsänlig sjömansbegravning.”

Efter tre pipor Greve Hamilton, beslöt han sig för att orientera skepparen om det faktiska läget. Sveronius blev först mållös, gav sedan Pip-Olle en makalös utskällning, varefter han tog sig samman och beordrade upp hela frivakten på däck, återopande säkerhetstjänst. Order gavs att söka efter en blågul lerkruka. Hittelön utlovades i form av två limpor cigaretter plus en flaska Genever. För frivakten var det som att leta efter en nål i en höstack.

I flera timmar snokade vi runt i alla utrymmen, last- och maskinrum, axelgång, under backen, styrhytt och i masthusen. ”Snoka” är väl fel verb, vi dammsög fartyget. I det aktra masthuset, under en presenning, hittade matrosen Östergren en tomflaska som innehållit någon exotisk likör. Flaskan var visserligen blå men av glas. Dessutom saknades den gula markeringen. Det var i alla hänseenden så nära vi kunde komma.

Dagen därpå, på morgonen, mindre än 48 timmar före anlöpan av Vinga, rapporterades konsuln fortfarande vara ”på driven”. Pip-Olle satt på däck iförd ett par grå långkalsonger. Han hade två pytsar framför sig innehållande dels kristallolja, dels hans uniform som legat i blöt under natten. Med en stålborste försökte han ihärdigt att avlägsna de färgfläckar som inte hade påverkats av det fotogenluktande lösningsmedlet. Pipröken drev akteröver som tankstreck. När han ansåg sig klar, najade han fast kavaj och byxor med segelgarn på aktra relingen för att med fartvindens hjälp få bort fukt och fotogenlukt.

I långkalsongerna transporterade han sig till hytten för att inmundiga den traditionsenliga Vingasupen. Framkommen noterade han att krukväxterna så här långt hade överlevt. Bougainvillean vällde ut över bordet som svallis. I kojén låg Sigbritts bagage färdigpackat. Själv satt hon i soffan. Han öppnade en flaska genever, men hustrun ville ha sherry. Det fick bli Bristol Cream för hennes del. När han serverade frågade han: ”Har du händelsevis sett en blå kruka med gula band.”

”Ja,” svarade Sigbritt, ”den står där på bordet med Bougainvillean.”

”Va fan säger du?” väste Pip-Olle, ”står konsuln på bordet?” ”Konsuln?”

Pip-olle förklarade för en förfärad Sigbritt, att de jordiska kvarlevorna av Sveriges förre generalkonsul i Rio de Janeiro hade överlämnats till honom i den krukans och att hade förträngt var han ställt honom, eftersom han inte ritat någon lastplan över just det objektet. Om några timmar skulle Kungliga Flottan hämta honom för vidare befordran till den Eviga Vilan.

”Han finns inte längre,” sa Sigbritt med tårar i ögonen. ”Jag har spolat ner honom på toaletten”

Pip-Olle tog si en försvarlig klunk genever direkt från flaskan, hasade bort till bordet, lyfte ur blommorna, luktade på innehållet och rös. ”Det här luktar skit,”

”Bara vatten som kanske fått stå för länge,” snyftade Sigbritt, ”det måste jag byta.”

”Men locket, va fan finns locket?” frågade Pip-Olle.

”Här på bordet,” pep Sigbritt, ”du har använt det som askkopp för dina pipor.

Nu gjorde Pip-Olle något som inte skedde var dag. Han gick fram till Sigbritt, drog upp henne från kojén, tog henne i famnen, gungande från sida till sida och viskade sedan i hennes lilla röda öra: ”Kära älskade Sigbritt! Gråt inte! Du är en räddande ängel.” Sedan kysste han henne, vilket fick Sigbritt att ramla baklänges ner i kojén, inte så mycket för att hon blev överraskad, utan fastmer den tobaksstank som blåstes in i hennes öppna mun.

Flottan och värnpliktsförslaget

Neðanstående är endast utdrag ur den fjorton A5-sidor långa texten i TiS 1900, 6:e häftet.

Kortfattad redogörelse för chefen för flottans stab utlåtande i fråga om utsträckning af beväringens öfningstid under fredstid till ett år afgivet den 31 Okt. 1900.

Af kaptenen vid Kongl. Flottan S.J.T. Ankarcrona.

Genom ämbetsskrivelse den 6 Juli 1900 erhöi chefen för flottans stab i uppdrag att låta inom staben utarbota och till Kongl. sjöförsvarsdepartementet inkomma med utlåtande omfattande:

dels förslag till de organisatoriska förändringar, hvilka under förutsättning att öfningstiden för hela den krigstjenstdugliga årsklassen av värnpliktiga utsträcker till sammanlagdt 365 dagar blefe erforderliga med afseende på den del af flottans såväl stam som beväring, hvilken ej tillhör fasta minförsvaret eller Carlskrona artillerikår;

dels plan för ordnandet af nu nämnd personals utbildning och öfning;

dels och beräkningar öfver kostnaderna för den förändrade organisationen.

Sedan ovan nämnda granskningsarbete den 31 Oktober 1900 blifvit afslutade, utan att dervid någon skiljaktig mening yppats, afgaf chefen för flottans stab det utlåtande, för hvilket här nu i korthet redogöres.

Flottans krigsberedskap

Enligt flottans nuvarande organisation kunna vid flottans mobilisering genom i tjänstgöring varande stampersonal fyllas endast de viktigare befäls-, underbefäls- och förhandsposterna ombord å flottans fartyg, under det att flottans öfriga personalbehov måste fyllas genom vid mobilisering inkallad personal af reserven samt f.d. stamanställda och öfriga beväringmän, hvilka sistnämnda under fredstid erhålla endast 90 dagars militär utbildning.

Härtill kommer, att en sjöstyrkas stridsvärde är beroende, icke blott på att materielen hålles i krigsdugligt skick, utan äfen, och icke minst, på att varje man af besättningen är fullt hemmastadd i sina särskilda åligganden.

- att flottans personalorganisation ändras därhän, att så stor personalstyrka ständigt finnes i tjänstgöring, att en del af flottans stridskrafter städse kan hållas bemannad, och att den personal, som för verkställande af flottans fullständiga mobilisering behöver inkallas i tjänstgöring, säkert och hastigt blifver å flottans stationer tillgänglig. En af de viktigaste åtgärder för åstadkommande af en hastig mobilisering af flottan blir därför att utsträcka öfningstiden för de värnpliktiga under fredstid så att beväring finnes i tjänstgöring under hela året.

Flottans stampersonal

I propositionen till 1900 års riksdag gjordes framställning rörande ökning af flottans stampersonal, hvarvid för den vid ingången af år 1902 färdigställda materielen beräknades erfordras **250 officerare, 390 underofficerare och 3000 man.**

Då, såsom i nämnda proposition finnes anfördt, behovet af stampersonal för flottan beräknats under förutsättning, att personal af reserven och beväringen äfvensom stampersonal af lägre grad än besättningslistorna upptaga afsåges att fylla så stor del af behovet, som kunde ske utan att materialens stridsvärde nedsattes, har och nu verkställd utredning otvetydigt gifvit vid handen, att en utsträckning af beväringens öfningstid under fredstid till ett år icke medgifver någon minskning i den uti propositionen till 1900 års riksdag såsom behöflig vid ingången af år 1902 upptagna stampersonalen.

För att erhålla en god rekrytering af underofficers- och sjömanskårerna föreslås, att skeppsgossekåren uppbringas till **600 skeppsgossar** och att densamma, i mån som ökningen genomföres, fördelas å flottans båda stationer.

Flottans beväring

För att nu under nuvarande korta öfningstid af 90 dagar kunna nöjaktigt utbilda de för tjänstgöring såsom besättning å flottans fartyg afsedda beväringmännen, hafva dessa hufvudsakligen uttagits bland å sjömanshus inskrifna värnpliktiga, hvilka genom sin i handelssjöfart förvärfvade insigt i sjömansyrket hafva lättare att tillgodogöra sig den sjömilitära utbildningen. Dessutom uttages till tjänstgöring ombord ett mindre antal å sjömanshus ej inskrifna eldare, äfvensom vapensmeder och timmermän.

Detta sätt att fylla bemanningsbehovet medför emellertid vid mobilisering betydande olägenheter, i det att flertalet å sjömanshus inskrifna värnpliktiga äro använda i utrikes sjöfart och sålunda under större delen av året, i händelse af mobilisering, icke kunna inställa sig å flottans stationer i så god tid, att de kunna påräknas för mobiliseringsbehovets fyllande.

Till förekommande af att flottans mobilisering varder fördröjd genom att för fartygens bemannande erforderligt antal beväringmän icke finnas att tillgå, föreslås, att en del af detta behof fylles genom att till sjötjänst vid flottan, inom lämpligt belägna kustområden, uttaga visst antal å sjömanshus ej inskrifna värnpliktiga, hvilka kunna påräknas vid mobilisering inställa sig hastigare och säkrare än de å sjömanshus inskrifna beväringmännen, men det stora antal å sjömanshus inskrifna, som enligt värnpliktslag årligen tilldela flottan, medgifver icke att samtidigt med dessa till sjötjänst utbilda behöfligt antal å sjömanshus inskrifna beväringmän.



På grund häraf föreslås sådan ändring i värnpliktslagen att icke alla å sjömanshus inskrifne värnpliktige skulle tilldelas flottan, utan blott de, som äro maskinister och eldare eller som minst 12 månader varit inmönstrade till sjöfart.

- tjänstgöringstiden för alla vid flottan inskrifna beväringmän blifva lika som för härens beväringmän eller 365 dagar.

Det sista stycket borttar befrielsen från vapentjänst under fredstid för de som hade längre tids sjöfart men hade plikten att under hela värnplikts tiden tillhöra flottans reserv.

Det finns fler sidor om övningstider, ekonomi mm men jag anser att det som för oss kan vara intressant finns med i ovanstående text.

Ang. Flottans stampersonal (Se spalt två första stycket) I TiS 1903 och 1910

Flottan under det sistförflutna året (och 1909)

Flottans militära personal.	1902	1903	1909
Officerarnas antal den 30 sept.		183	263
Kungl. flottans permanenta och Kungl. Maj:ts flottas nya reservstater-Kommendörer	2		
Kommendörkaptenen af 1:a gr.	3		
Kaptener	6	11	

I Kungl. flottans reserv villkorligt tjänstskyldige. 30 Sept. 1902:

Viceamiraler	2
Konteramiraler	2
Kommendörer	5
Kommendörkaptenen af 1:gr.	8
Kommendörkaptenen af 2:a gr.	1
Kaptener	17
Löjtnanter	36
Underlöjtnanter	96
Officerare vid Kungl. kustartilleriet	73

Underofficerare	1902	1909
Carlskrona station	214	366
Stockholms station	136	210
Månadslönarestaten ??	22	372
		23
		599

Manskap

Matroskompanierna:	1902	1909
Underofficerskorpraler	167	274
1:a klass sjömän	294	519
2:a klass sjömän	451	592
3:e klass sjömän	618	473
Rymda	19	33
Vakanta	143	1692
		472
		2363

Ekonomikompanierna med samma indelning som ovan med 5 rymda och 30 vakanta 1902 364

Eldarkompanierna med samma indelning med 9 rymda och 32 vakanta 1902 653

Hantverkare med samma indelning

Vapensmeder	57	63
Timmerman	44	54
Torpedhantverkare	20	35
Segelsömmare	3	124
		5
		155

Minörkompaniet med samma indelning 40

Båtmanskompanierna 291

Skeppsgossekåren 1:a Oktober 1902

1:a kompaniet	133
2:a kompaniet	133
3:e kompaniet	133
Vakant	1
1909 totalt	400
	29
	600

Under året hava afgått:

Genom karlskrifning	86	140
Dödsfall	1	3
Avsked av olika orsaker	74	90
Rymmare	2	170
Nyantagna	117	6
Åter insatta i nummer på komp.	6	123

Värnpliktiga / Nov 1908-Nov 1909

Första tjänstgöring eller i en följd	—	2985
Repetitionsövning	—	1233
		4218

Båtmanshållet (Ur TiS 1904 häfte 2-3)

Enl. från Kungl. Maj:ts vederbörande befallningshafvande inkomna uppgifter utgjorde samtliga intill den 1:a november 1903 *vakantsatta* nummer af båtmanshållet 5,146; och utgjorde den återstående effektiva styrkan af båtmän samma dag 271.*

*De värnpliktiga har börjat överta båtmansjänsterna. Red.

Tankehorn

Hämtade ur Tidskrift i Sjöväsendet 1895 1:a häftet

Befästningar är gagnlösa, om icke kommandantens hjerta är lika fast som vallarne
Richelieu

Vi hava intet annat försvar eller hopp om försvar än vår flotta

Duke of Wellington

En tapper man löper ingen större risk än en kruka
Nelson

Den som behersker vor kyst, behersker odsaa vort inland. Saa var tilfeldet med de nordamerikanske sydstaterna og med os.

Norsk tidskrift i Sovcesen

För hvarje till hafvet gränsande stat är det en bjudande nödvändighet att vara stark till sjöss. Underhållandet af en efter omständigheterna stark flotta skall, med en tidsenlig och sakförständig förvaltning, visa sig vara ett väl använt kapital. Föregående försummelse af sjöförsvaret får man otvifvelaktigt plikta för, när behovet kräfver, genom ett ofantligt penningutlägg för då måhända tvifvelaktigt material.

(Ur ett föredrag i Militärsällskapet i Berlin af Capitän zur see v. Stenzel, den 10 Jan. 1894)

Belägenheten af land och strand utstakar behofvet af en mer eller mindre talrik Sjö- eller Landt-armé.
(Kongl. krigsvetenskapsakademiens handlingar år 1809 sid. 107)

Hafven äro Sveriges utanverk, som försynen lagt utanför dess kuster och försummas försvaret af dessa utanverk, så faller fästningen

John Ericsson

Vi människor har en tendens att i trängda situationer uppträda på sådant sätt att vi motverkar våra egna syften*

Karl Harry

* Svälj skiten, ta smällen. Din tid kommer igen.

Det gör den inte om Du låter humöret bestämma.

D.S.

REPRISSIDA FRÅN TIDIGARE PEJLINGAR

Tidningen Pejling startade 1978 och av dem som anslutit sig till föreningen det året och tidigare finns idag 10 medlemmar kvar i medlemsförteckningen. Den tappreste är f.n. Rune Leandersson som är inne på sitt 55:e medlemsår. Jag vill där nämna även en annan aktiv medlem, Lars-Erik Wennersten som ligger ett år efter men som blev medlem som 21-åring.

I 80- och 90-tals-Pejlingar finns mycket som inte bör undanhållas dagens medlemmar och jag börjar med Sven Hallbergs serie om sin tid i ubåtsvapnet under och strax efter ofärdsåren 1939-1945. Sven Hallberg avled 1991 och i föregående utgåva tackade Pejling hans hustru Ingrid som gav oss tillgång till hans berättelser.

Sven Hallberg berättar

Hur började det hela, att jag tog värvning i Flottan? Var det för att försvara Sverige (det kunde jag göra även i armén) eller var det för "att vinden i blåkragen slår?"

Min håg hade alltid varit att få ta värvning i Flottan. Jag tror att det började 1933 då jag såg ett fotografi i en tidning. Fotot föreställde en pojke, cirka sju år gammal, iförd flottans uniform. Han stod på nedersta plattformen på fallrepstrappan till jagaren Nordenskiöld. I texten under bilden stod det att pojken var son till fartygschefen ombord. Tänk om det ändå vore jag som var där; POJKDRÖMMAR!

Jag försökte övertala mina föräldrar att få börja i Skeppsgossekåren, men min far gick ej med på det. Efter skolan fick jag i stället arbeta och fick efter dåtida förhållande ett bra arbete i kommunens tjänst, i Göteborg, som vaktmästarbiträde.

En bidragande orsak till mitt stora intresse för Flottan var även alla de besök jag gjorde på gästande örlogsfartyg i Göteborgs hamn på 30-talet. kamratskapet bland både svenska och utländska örlogsmän, tilltalade mig.

Alltnog, kriget kom, inte till oss, men omkring oss. Vad var då känslan hos en 18-årig yngling? Jo, det var att försvara sitt fosterland, sin mor, sin far, sin syster. det låter kanske lite patetiskt, men så var det. Efter ständigt tjtande på mina föräldrar fick jag till slut tillstånd att söka anställning vid flottan.

Myndighetsåldern på den tiden var 21 år, därför fordrades mina föräldrars tillstånd, trots att jag var 18 år. De nödvändiga ansökningshandlingarna skickade jag in på hösten 1939 och i januari månad 1940 kom beskedet att jag skulle inställa mig på kasern Sparre den 13 januari. Färdbiljett medföljde brevet. Den 23 januari kom, då var det bara att sätta sig på tåget på Göteborgs centralstation; sedan gick färden till Karlskrona. Tåget gick 08'00 och skulle vara framme i Karlskrona 16'00. Till Borås var banan elektrifierad, så den sträckan gick det fort. Därefter och vidare söderut, var det ett ånglok som drog tåget. Loket som eldades med ved eftersom det var kolrestriktion, gick sakta. Utmed banan var det mycket kallt och mycket snö. Istället för att vara i Karlskrona klockan 16'00 var vi där klockan 02'00, den 24 januari.

Det var ett trött gäng som steg av tåget till denna nya miljö och som, efter en någorlunda ordnad uppställning, marscherade till kasern Sparre. Där mottogs vi i manskapsmatsalen och fick ett mycket gott mål mat den natten, minns jag. Det var inte enbart ynglingar från västra Sverige som anlände, utan från hela landet, men mest från Skåne.

Efter maten var det skönt att krypa till sängs för att sedan på morgonen väckas av den första reveljstöten i mitt liv. Så småningom blev vi informerade om vad vi skulle genomgå för prover. Det var naturligtvis läkarundersökning, men mest handlade det om olika intelligenstagningar, som pågick i flera dagar. Inom kasernområdet fanns det många värnpliktiga, som försökte med olika former av mobbning. Bl.a. fick vi höra: "Åk hem! Här är för djävligt." När man då berättade att man blivit hyggligt mottagen och behandlad, blev alltid svaret: "Nu ja, så länge du inte skrivit under kontraktet, men vänta bara, den dag du satt ditt namn, då blir det annorlunda. Blev det så? Nej! Dagen för undertecknandet kom. Vi var mängder av förväntansfulla grabbar som samlades i biblioteket på kasern Sparre. Ute var det kallt, men solen sken in genom fönstret och allt verkade ljust.

Vi blev upppropade en efter en. Jag blev upppropad som nummer tre och fick gå fram till en anställningsnämnd som satt längst fram i salen. De tittade i mina papper och läste mina testresultat. Jag hade sökt som ubåtseldare i första hand och som sådan blev jag anställd den 1:a februari 1940, med kompaninumner 1 YK 654. konstig yrkesbe-teckning - ubåtseldare. Inte eldas väl ubåtarna. Anställningskontraktet gällde i fyra år och nio månader i flottans tjänst.

Den kvällen satt jag i dagrummet utanför det logement jag blivit tilldelad och tänkte: - fyra år och nio månader - hur skall det gå med så lång kontraktstid? Det var en oerhörd lång tid, tyckte jag som 18 årig.

I samband med kontraktsskrivandet var det några som ej blev antagna. Flera av dess blev helt förtvivlade. Jag minns en stor och kraftig jämtlänning som blev helt utom sig, han grät. Det var visst fel på hans ena lunga, så han fick åka hem igen.

Så var man antagen och utbildningen skulle börja. I väntan på uniform fick vi "harva" i våra egna kläder. det var en dråplig syn, alla var vi olika klädda, själv hade jag paletå, kostym och lågskor. Tyvärr var mina skor tunna och utslitna. Det var mycket kallt och det resulterade i att jag fick lunginflammation och hamnade som enda patient på sjukhuset i kasern Ankarstierna, i en säng som stod alldeles innanför expeditionen. Resterande sängar stod staplade huller om buller om varandra. Det kändes i hjärtat att hamna i denna situation, kan helt enkelt säga att jag längtade till mitt trygga hem hos mamma och pappa.

Jag blev behandlad med sulfä och lunginflammationen gav med sig så småningom. Därefter blev jag hemskickad på sjukpermission i tio dagar. Vid återkomsten till Karlskrona var det bara att sätta igång och plugga in det jag missat under sjukfrånvaron, för att komma ikapp mina kamrater på ubåtseldarplutonen.

Vi hade en fänrik, inte stort äldre än oss själva, som plutonchef. Han var som vi göteborgare säger, lite "tyken". Hans standarduttryck var, "det har jag ej bett att få veta" när vi svävade på svaret till den fråga han ställt. Så gick månaderna och vi var inne i april. Den 8-9 april invaderade tyskarna Danmark och Norge Vi frågade oss - skall de gå in i Sverige också? Spänningen låg i luften.

Natten till den 12 april blev vi, flera hundra man, väckta och beordrade uppställning på kaserngården.

Stationsbefälhavaren, en kommandörkapten av 1:a graden, talade till oss och sade bl.a. att ”tyska krigsfartyg har i natt siktats utanför Karlskrona.

Vi vet inte deras avsikter, men vi skall förbereda oss för eventuell invasion. Alla permissioner dras in, ni kommer att utrustas med karbiner och skarpa skott. Detta skall ni bära på er var ni än befinner er inom kasernområdet”

Det blev en tryckt stämning hos oss alla. Skulle även vi komma i krig? Karlskrona beredde sig för invasion. Luftvärnskanoner sattes upp på hustak på strategiska platser. Den förstärkta beredskapen började så småningom ebba ut, men det infördes mörkläggning. Den efterlevdes mycket allvarligt, vilket bl.a. innebar att vi inte fick bära vit sommarmössa p.g.a. att vi då syntes alltför väl från luften.

Efter den grundläggande rekrytutbildningen började så den praktiska. Vi fick börja på Örlogsvarvet i Karlskrona och där ”pillemasa” på olika verkstäder. Vi flyttade från kasern Sparre till kasern Ankarstierna, f.d. Skeppsgossekärens kasern, Stora logement. 94 man var det högsta antalet som låg inkvarterat på vårt logement, men för det mesta var vi 50 - 60 man. Det var en skön blandning utav grabbar. Bl.a. var det en som stal från oss övriga. Vi kom på vem det var och han skulle då straffas av oss. Själv var jag ej handgripligen med om bestraffningen, men jag såg den och på så sätt känner jag mig medskyldig. det började med att grabben, som låg i överslaf drogs ner på golvet. Bestraffningen började med slag av remmar på kroppen och slag med händerna i ansiktet. När han var nästan medvetslös drogs han ut i tvätt-rummet där han blev duschad, varefter misshandeln sedan skulle fortsätta, men då var vi några som sade stopp. På morgonen var grabben tvungen att sjukmönstra. Han såg hemsk ut.

Alla på logementet blev beordrade uppställning på kaserngården, där kasernläkaren gav oss en befogad utskällning. Bl.a. påpekade han att vi kunde ha gjort oss alla till mördare. Trots misshandeln blev det ingen bestraffning för oss på logementet. Vad grabben hade behövt var psykologisk hjälp, men istället blev han så småningom skilt från kontraktet. Denna behandling kallades kamrat-uppfostran - hemska tanke.

Så småningom var även kursen på Örlogsvarvet klar och vi skulle ut på vår första sjökommendering. Vi undrade på vilka ubåtar vi skulle hamna, men några ubåtar blev det inte. Vi kommenderades istället ombord på pansarbåten *Svea*, som eldare. (*Svea* låg i Hårsfjärden vid Märsgarn). Men, vi skulle även utbildas på ubåtar. Varannan dag var vi på *Svea* och varannan dag hade vi lektioner och utbildning på ubåtar. Gick ubåtarna ut fick vi följa med, utöver besättningslistan. Jag minns min första tur. Det var *Nordkaparen*, en minubåt, som var relativt modern efter dåtida förhållanden. Turen gällde ett s.k. krigsskede under fem dygn. Att det kan blåsa och gå sjö i Östersjön blev jag varse under dessa dagar. Båten rullade och slängde i ett. trots den lite ”kymiga” känslan vid den första dykningen var det skönt att komma i u-läge. På 10-15 meters djup känns inte sjögången så mycket. Ombord fick jag uppleva det mycket goda kamratskap som råder i

en ubåt. Jag var ”kanin” och utöver besättningslistan, men manskapet stöttade mig och hjälpte mig på alla sätt. De hade ju själva en gång varit nybörjare. För övrigt upplevde jag aldrig någon form av pennalism under min tid i Flottan.

Alltnog, vi kom tillbaka till vår bas i Hårsfjärden där jag mötte min plutonchef, en reservfänrik vid namn Bergman. En mycket sympatisk officer. Han frågade hur första dykningen varit, Jag svarade, att det inte varit så märkvärdigt, men att det gungade hemskt innan vi dök. Du, sa han på sjön gungar det inte det gör man på lekplatsen, på sjön rullar det! Sedan dess har jag aldrig använt ordet gunga om sjögång.

Eldrummet på *Svea* var utrustat med tre eldrörspannor varav två var i bruk. Varje panna hade tre eldstäder, så det var mycket att jobba med. En av våra läromästare var en värnpliktig från Bäckegatan i Masthugget, som i många år varit eldare i handelsflottan. Och jobba det kunde han.

Jag vet inte om det var kommistvålen eller den allmänna hygien som bidrog till att jag fick eksem i båda ljumskarna, vilket gjorde att jag blev inlagd i sjukhytten på *Svea*. De kletade på Armidpasta av den tjockare typen på kvällen och tvättade rent med kemiskt ren bensin på morgonen. Till slut blev jag helt skinnflådd, varför jag dagarna före jul blev remitterad till lasarettsfartyget *Prins Carl*.

En sådan jul, med så mycket mat, har jag aldrig varken förr eller senare varit med om, 45 olika rätter och pålägg serverades. Det märktes inget av att det var livsmedelsransonering i landet. Tyvärr kunde inte sjukvårdarna på *Prins Carl* bota eksemet, så jag fick tillbringa nyår på Garnisonssjukhuset i Stockholm. Där fanns en skicklig gammal hudläkare som fick det hela att läka ut, men det tog hela januari månad, 1941.

Den 1:a febr. 1941 blev jag kommenderad ombord på ubåten *Ulven* med skeppsnummer 20. det innebar att jag hade min placering i förliga torpedrummet och deltog således i arbetet med torpederna. Men inte bara det, jag var mer eller mindre upppassare till manskapet, i samband med skaffning. Det skulle ”backas” ut mat mellan kocken och manskapet. Man fick äta sist av alla, många gånger stående. Men inte nog med det, all porslin och bestick skulle diskas tre gånger per dag. Till detta ändamål hade man en tioliters diskbalja i zink. Inget sköljvatten, inget avlopp. Allt vatten fick hällas i pytsar, som hissades genom nedtagsluckan för torpeder och sedan över utsidan. Likadant var det med vår personliga hygien. Vi hade ett emaljrat handfat för allt manskap. När vi skulle på landpermission blev det ett kämpande om detta handfat. Men det gick.

Alltnog, jag kom ombord på *Ulven*. Jag hade inte varit hemma på permission sedan midsommar 1940, så jag gick till fartygschefen och anhöll om att få åka hem några dagar. Men det blev avslag med motivering att jag hade varit sjuk och behövdes ombord. Men inte för gång till sjöss. Samtliga ubåtar låg nämligen infrusna i Hårsfjärden. Man fann sig även i detta. Det fanns ju ingen att klaga för. efter ett par månader kom jag åter till Karlskrona och då fick jag åka hem.

Det blev sedan Örlogsvarvet igen i ett par månader för att i slutet av juli 1941 återigen hamna på Ulven. Då som skeppsnummer 16, med placering i aktra torpedrummet under dykning och i elektrodieselmotorrummet i övervattensläge.

Ombord började det ryktas att 1:a u-båtsdivisionen, som bestod av *Ulven*, *Gripen* och *Draken*, skall överföras från Hårsfjärden till Västkusten, för att avlösa 6:e U-båtsdivisionen, som bestod av de gamla och helt omoderna ubåtarna *Sälen*, *Valrossen* och *Hajen*.

På eftersommaren kom så ordern att 1:divisionen, fr.o.m. hösten 1941 skall överföras till Västkusten. Samtidigt kom beskedet att *Ulven* skall avgå några månader före de båda andra för att genomgå klassning på Örlogsvarvet i Karlskrona.

Fortsättning i nästa nummer

Forts från sid 11

Pip-Olle

Befriad från famntagat underrättade han chef via telefon, att konsuln hade, om än inte återuppstått, så i vart fall återfunnits.

Pip-Olle tömde blomvattnet i toaletten. Han stoppade ner en durktrasa i urnan och med hjälp av en mattpiska började han torka ren insidan. Sedan urnan fix och färdig placerats på bordet, stoppade han pipan och sa: ”Det här skålar vi på!” Det blev fem till sex Vingasupar och ännu fler pipstopp. Askan knackade han försiktigt ner i urnan. ”Ren Greve Hamilton! Det är fan i mej bättre än askan av en gammal konsul,” sa Pip-Olle.

Men Sigbritt fortsatta att beklaga sig. Hur förfärligt var det inte för henne att ligga och älska på den där två fots extra madrassen, på ytterkanten av kojens med huvudet alldeles intill en stendöd generalkonsul. Pip-Olle invände att han inte märkt någon skillnad. Det var lika svårt som vanligt för honom att komma till. Urnan med en uppeldad konsul gjorde varken till eller från.

Sigbritt slutade att snyfta och gick därefter till motattack. Hon menade att hans fysionomi var förskräcklig i varje kvinnas ögon och inte blev det bättre av att han under frivakterna alltid gick omkring i ett par säckiga, skitiga långkalsonger. Dessutom stank han av gammal pipolja, sa hon.

Den salvan fick Pip-Olle att erinra sig uniformen som hängde på tork i fartvinden. Det var bara några timmar kvar till Vinga. Nu blev det bråttom med att vara snäll mot Sigbritt. Själv kunde han använda märbspik och splejsa en ögonsplejs på vilken vajer som helst, men strykjärn behärskade han inte. Sigbritt måste hjälpa honom. Att pressa byxor var ett fruntimmersjobb.

Eftersom MS Mode, med hjälp av strömmar och medvind, hade gjort bättre fart än beräknat, hade skeppare Sveronius telegrafiskt kommit överens med Marinstaben om att Vingamötet skulle inträffa två timmar tidigare än vad som beslutats. Han beordrade sin överstyrman i beredskapsläge, klargöra fallrepet samt att i god tid infinna sig på bryggan med konsuln i famnen. Härvid skulle han vara iförd sin bästa uniform.

Pip-Olles enda uniform låg i detta nu på strykbrädan. Den var inte riktigt torr och när Sigbritt lät det varma strykjärnet komma i kontakt med tyget, steg det upp ett förfärande moln av fotogenångor.

”Du får fem minuter”, sa han.

”Det hinner jag inte;” svarade hon.

”Du måste;” sa pip-Olle.

Tio minuter senare stod Pip-Olle på styrbords bryggvinge, ömt omfamnande den blågula urnan innehållande aska av prima tobak, märke Greve Hamilton. Han var iförd pisstofflor och en ångande uniform.

”Du ser ut som fan själv,” sa skepparen; ”och du stinker ju för helvete fotogen.”

Sveronius tog själv hand om urnan och beordrade Pip-Olle att törna in. Det hör till saken att skepparen var gammal reservofficer i kungliga Flottan och visste hur man förde sig vid kontakter med den högsta marinledningen.

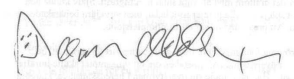
Jagaren Öland, med nummer 16 på bogarna gled upp jämsides med MS Mode vid Vinga angöring. Det var helt vindstilla och bleke, varför några fallrepe inte behövdes.

Skeppare Sveronius hade hittat ett par vita handskar mellan vilka han höll urnan. På jagarens däck stod viceamiral Stig H-son Ericson, likaså iförd vita handskar. Runt honom befann sig en mängd guldgalonerade officerare samt en hornblåsare som blåste tapto. Flaggorna på samtliga fartyg hängde till synes bedrövade på halv stång.

Honnörer utväxlades, varefter jagaren Öland med eskort girade babord hän och satte kurs mot örlogshamnen Nya Varvet i Göteborg.

Askan efter Pip-olles Greve Hamiltons tobak fraktades av minsveparen Ramskär till Karlskrona där en sakral minnesgudstjänst hölls i Amiralitetskyrkan Ulrica Pia. Kyrkan lär ha varit fullsatt.

Enligt vanligtvis välunderrättad källa, beordrade Pip-Olle sin Sigbritt att aldrig nämna, eller för den delen komma i kontakt med grönsaken Bougainvillea.



I denna rapport har Lars Nordenberg vidarebefordrat ett brev från Pelle Björnekärr Webmaster för www.swesubmariners.se,

UVS 1300 MALEN

Pelle Björnekärr, har ett spännande extraarbete, ytobservatör för minubåten UVS 1300 Malen.

U båten Malen är stationerad vid Djurönäset, Värmdö, Stockholm, och är en del av företaget Upplevelsepresent.

Malen används främst som en del av alla event i företaget där kunder i detta fall får uppleva hur det är att åka riktig ubåt.

Malen är nämligen, trots sin litenhet, en riktig dieselelektrisk ubåt. Hon är även utrustad med alla upptänkliga instrument såsom radar, sonar, hydrofon, VHF och kameror.

Malen kan dyka till 200m, skrovt tekniskt, men med nuvarande anslutningar och ventiler är halva djupet max. Måttet är 10m lång och vikten är 10 ton.

Vid Djurönäset är bottenförhållandena perfekta för dykning och eftersom Malen är försedd med ett antal fönster kan man cruisa efter sandbotten och få ett antal spektakulära upplevelser. På 25 meters djup tornar plötsligt ett flygplansvrak upp sig och en bit därifrån en

gammal VW-bubbla! Folk har tappat många ting i sjön så ankare och båtmotorer finns att beskåda litet här och där. Vackrast är dock när man passerar genom ett sillstim som blänker i ett soldränkt skärgårdsvatten.

Malen var ursprungligen byggd på spekulation runt 2006, för försäljning till Marinen som målfartyg men som vi alla vet fanns varken pengar eller motivation att utöka fartygsflottan vid den tidpunkten. Ubåtsbyggaren sålde efter mycken vända till slut Malen till grundaren av Upplevelsepresent, Lasse Schmidt-Westrén, som renoverade och uppgraderade ubåten 2012.

Malen fick till slut agera målfartyg åt Marinen, som ett test hösten 2015, och tanken var att Malen kanske skulle vara med i ett antal övningar under 2016 men upphandlaren FMV tyckte att priset för ubåt, dykare och följbåtar var för högt! För de som skaffa sig en egen uppfattning om den saken bör läsa Malens ägares synpunkter:

<http://fathom.nu/forsvarets-formaga-begransas-av-byrakratin/>

Näväl, Malen har jobbat hårt i sommar där mängder av ubåtsintresserade människor fått uppleva känslan av att kränga sig ned i ett dieselluktande stålrör fullt av ventiler, vred och dataskärmar och sedan

ljudlöst dyka ned till botten och uppleva det få andra får göra.

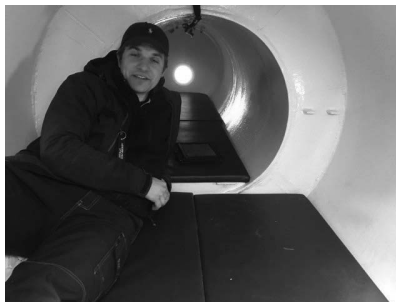
Många 50-60-70åringar har fått sin tur i födelsepresent där ubåtsupplevelsen är en höjdpunkten av alla, det lyckliga sneda leendet på de som stiger i land efter turen är nästan obetalbar.

Tro dock inte att det bara är män som vill åka ubåt, nej då. Vi har denna sommar sett flera kvinnor, runt 70 år (!), som köpt turen för 4000:- där man får lära sig teori samt att köra ubåten, inklusive dykning, avvägning och finkörning runt klippor och vrak. ganska remarkabelt!

För egen del har jag som ytobservatör varit på två med VHF, UV-telefon och span efter ev. nödbojsuppsläpp och kört följbåt. Att hantera kunder med viss oro för klaustrofobi ingick också i mitt uppdrag och faktiskt var det en och annan som orkade lyssna på mina värnpliktsminnen från ubåtarna Springaren och Vargen, på sjuttiotalet. Historierna om haverierna på Springaren berättade jag **efter** att gästerna kommit tillbaka från sina turer.

GMY

Pelle Björnekärr



RAPPORT FRÅN MARITIMAN



Så börjar ännu en säsong gå mot sitt slut på Maritiman och vi tittar tillbaka på ett år med fler aktiviteter än någonsin. Havsslabbet blev en succé och lockade fler skolklasser än någonsin likaså med våra barnkalas som vi integrerade med utställningen föll ut väl och fler barn har firat sin födelsedag på Maritiman. Vi engagerade oss i havet och dess miljö primärt när det gäller plaster och nedskräpning och vår ambassadör tillika vår livs levande Virvelina, Annelie Pompe, har varit på plats och berättat om sina äventyr högt upp på berg och långt ner i havet.

Det har varit en fantastisk säsong med ett väder som gynnat vår verksamhet vilket också visar på våra fina besöksiffror som har ökat från föregående år och det var ett mål för oss. Nu ska vi avsluta säsongen och det gör vi med stil. Under augusti har vi engagerat oss i Västerhavsveckan och så hade vi som vanligt dansbana under Kulturkalaset. I september var det första parkett på Maritiman i samband med Tall Ship Race målgång och lördag 10 september har vi Maritimans Dag med allt vad det innebär. Lördag 17 september står vi som värd och arena för en tuff tävling som kallas Military Fitness. Cirka 500 atleter startar på Packhusplatsen, springer runt operan tillbaka mot Maritiman, springer ut på knopen, simmar till jagaren, klättrar upp för den för att sedan löpa en slinga på anläggningen för att sedan dyka ner i vattnet, simma in till kajen för att sedan gå i mål. Det blir en slinga på 1,5 km och det kommer att vara extremt tufft. Vi tycker det är jättekul att det uppstår nya sätt att använda vår anläggning på som skapar uppmärksamhet och på så sätt ökar intresset för oss.

Ett stort arbete under hösten kommer att vara att försöka få alla tillstånd klara för att kunna bogsära ubåten till Gotenius varv för ett nödvändigt och efterlängtat varvsuppehåll med förhoppning om att ha den klar inför 2017. Det ligger en diger plan som vår servicegrupp har jobbat fram för samtliga fartyg vad som behöver göras och när de ska på varv – ibland känns det mer som vi är ett rederi än ett upplevelsemuseum. Som vanligt har vi öppet under höstlovet (vecka 44) och har ni ännu inte hunnit besöka oss så är detta ett lysande tillfälle att med barn, barnbarn, barnbarnsbarn eller varför inte man/fru/sambo/kompisar och njut av en dag på Maritiman. Sedan börjar planeringen inför 2017 som vi redan ser fram mot och har nya idéer hur vi ska utveckla vår anläggning för att öka antalet besökare ytterligare.



Maritiman önskar alla en skön höst! 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

RAPPORT FRÅN HJÄRNAN

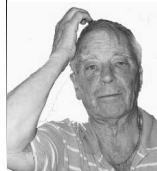
Jag levde mina 18 första år i en by i Hälsingland. I den byn fanns då fem bondgårdar. Nutiden har tyvärr raderat ut det levnadsättet av flera orsaker. Bl.a. vill väl ingen idag gå upp vid 4-5-tiden, för att ta hand om djuren, när arbetet inte ens kan vara självförsörjande. Ja, jag skrev självförsörjande, men hur många idag förstår det arbete som då lades ner på alla små jordbruk? Idag drivs de som orkar vara kvar industrimässigt.

En morgon när jag tog min frukostsmörgås tänkte jag: Hur många förstår de många arbetsmoment som har lagts ner på den brödskivan? Bröd har ju säd som grund och där fodras både planering och arbetsmoment.

- A) Det måste finnas utsäde. Av årets skörd sparas till nästa års sädd. (Vad finns kvar ett nödår?)
- B) Plöjning, harvning, sädd, skörd¹, soltorkning av säden, hemtagning och tröskning. (7 arbetsmoment)
- C) Säden males. Brödet bakas (2 moment)
- D) För att baka behövs mjölk² vilket innebär att kor måste finnas och mjölkas. Kor måste äta. Gräsvall för sommarbete och höskörd för vinterfoder är ett måste.³
- E) Mjölk till mejeriet för "bearbetning"
- F) Transporter⁴ till: Kvarn, bageri och affär (3 moment) Mejeri, bageri (2 moment)

Detta gäller i dag. I min uppväxts värld gällde naturligtvis A, B, C, men transporterna reducerades till en tur och returresta till kvarnen med den ekologiska, naturliga hästkraften och för övrigt, gångavstånd.

Du vill väl ha smör och kanske ost till brödet? Då återkommer (D och E) inkl. transporter. Tycker Du brödet är dyrt? Ta en tankeställare! Det är inte böndernas fel. De är värda sina pengar i större mått än alla nya världens bankdirektörer och politiker sammanräknade.



*Och märk väl, deras värde kommer att stiga!
Vi måste äta! Karl Harry*

¹Enl. mina första "minnesår" gick kvinnorna bakom slättermaskinen och band kärvarna för hand. Sedan kom "själv-bindaren." Idag är det skördetröskor som gäller (7 B-moment har blivit 4)

²I nödfall kan man naturligtvis bara använda vatten.

³Detta gällde även hästarna. För det mesta minst två men även låna, gårdarna emellan, när det behövdes. Vid bl.a. plöjning och slätter behövdes parhästar.

⁴Hur många ton transporter behövs för att försörja Göteborg en dag? Vad händer vid transportproblem eller bränslebrist?

Kan vi försvara vår hamn?

Se även min artikel i nr. 3-2014. Sida 14 - Handelsblockad

RAPPORT FRÅN KLUBBMÄSTAREN



När detta läses har redan augustis och kanske även septembers klubbafton gått av stapeln. Den första hade tyvärr dålig anslutning men ljumma augustikvällar har ju så mycket annat att bjuda på. Denna månad vet jag ju ej ännu men fullsatt hus är ju ingen omöjlighet. Underhållningen för september, oktober och november klubbaftnar ser Ni i förra numret av Pejlingar. Glöm inte att föranmäla Er så att vi vet att maten räcker. För Lille Julafton har vi reserverat fredagen den 16 december men mer om detta i julnumret som brukar vara ute första veckan i december.

Föranmäl er till klubbaftnarna endera på listan i Marinstugan eller ring mig. Jag har telefonnummer :

031-69 34 37 / 0705 69 34 37

Väl mött
Carlaxel Benholm

AKT SLAG

Lördag 10 sept.

När jag skriver dessa rader sitter jag och tänker på morgondagens medlemsmöte i Marinstugan. Min förhoppning är att fler medlemmar hedrar "stugan" med sin närvaro än De få som droppade in under vårmötet.

Jag vet att föreningsintresset totalt i Sverige har minskat och i vissa fall till "bristningsgränsen." I vårt fall får vi, där det vid sista sekelskiftet fanns både 20- och 30-åringar i medlemslistan, vara glada för alla under 60 år som "har tid" att ägna några timmar i månaden åt sin eventuella nostalgi. Medelåldern i föreningen har på 20 år stigit med 10 år.

I Marinstugan har vi en unik samlingsplats (på fri grund) med 20 egna parkeringsplatser och 50 ordinarie sittplatser i "mässen."

Allt fodrar emellertid skötsel och för de få som vill "ställa upp" har det blivit jobbigare år för år. Om några år kommer förmodligen styrelsen att som det heter "gå på knäna." Snälla medlemmar, vi behöver ER". Tänk på vilka värden vi står för och förvaltar.

Söndag 11 sept.

Dagens möte blev mycket trevligt och informativt. Det är bara tråkigt att det var så få, som deltog i gemenskapen. Om vi ser på det antalet medlemmar som samlats vill jag nog personligen kalla ett förstärkt styrelsemöte. Är söndagarna, fel dag? Skulle kanske en kväll i veckan passa bättre. Hör av er. Ge oss ett tips!



Karl Harry

FÖDELSEDAGAR VI GRATULERAR



Foto Hans Hermansson

Okt

- 08 031421 Göran Eklund Bohus 70 år
- 14 031607 Jack Hagström Torslanda 70 år
- 18 030110 Lars-Erik Uhlegård Mölndal 70 år
- 21 031518 John Björklund Göteborg 50 år
- 30 036250 Lars-Erik Wennersten Askim 75 år

Nov

- 14 031424 Lars Green Västra Frölunda 60 år
- 16 030318 Rolf Thorsell Angered 80 år
- 18 030813 Jan-Olof Johansson Göteborg 75 år

Dec

- 01 030612 Björn Nilsen Torslanda 65 år
- 14 031007 Rune Söderström Kungälv 90 år
- 17 038229 Björn-Erik Magnusson Torslanda 70 år
- 25 031507 Sten Adlerson Hovås 85 år
- 27 030213 Göran Ehrenpohl Göteborg 65 år
- 27 038772 Lars-Olof Olausson Västra Frölunda 85

VI HÅLSAR NYA MEDLEMMAR VÄLKOMNA



- 031609 Christer Eklöv Göteborg
- 031610 Jerker Furuskog Västra Frölunda
- 031611 Urban Edvardsson Nordkoster
- 131612 Tommy Fransson Göteborg
- 031613 Göran Ringqvist Frillesås
- 031614 Tony Mortensen Ellös
- 031615 Allan Dellhag Västra Frölunda

PRESSTOPP

Tal av kommandören av 1:a graden. Nils Ove Jansson, f.d. chef för f.d. MKV, vid Krigsseglardagen söndagen den 4 september 2016 vid barken Viking i Göteborg.

V i har samlats här för att minnas och hedra våra svenska krigsseglare. De gjorde värdefulla och uppoffrande insatser för vårt land under kriget. Över 2000 män och kvinnor omkom när mer än 270 fartyg sänktes. Av fiskeflottan förlorades 31 fartyg och 91 fiskare fick sätta livet till i sitt viktiga arbete för folkförsörjningen. Slutligen förlorade Marinen 106 man i samband med minröjning och sjöfartsskydd.

För nästan exakt på dagen för 20 år sedan sattes Krigsseglarmonumentet upp efter att den svenska regeringen omsider gett ett officiellt erkännande av krigsseglarna, men det skedde först efter påtryckningar från många håll. I andra länder var detta självklart långt tidigare.

Betydelsen av sjöförbindelser har alltid varit stor. Sverige är faktiskt en ö från handelssynpunkt. Under Andra Världskriget var landet avspärrat men befolkningen kunde ändå överleva tack vare en hög själv-

försörjningsgrad i det svenska jordbruket, ett omfattande fiske samt insats av våra krigsseglare.

Idag är Sverige helt beroende av våra sjöförbindelser. Störs eller avbryts dessa stoppar vår industri, maten tar slut i affärerna och efter cirka en vecka börjar svenskarna svälta. Om jag vore Försvarsminister skulle jag inte vara så orolig för Gotlands försvar, däremot skulle jag ligg sömlös om nätterna för att det saknas minröjningsresurser för hamnarna på Västkusten och att det råder allvarliga brister i vår ubåtsjaktförmåga.

Modern hybridkrigföring där främmande makt med dolda medel kan påverka ett land utgör idag det farligaste och mest sannolika hotet vid en konflikt. Att hålla våra hamnar öppna och vår sjöfart gående är därför avgörande.

Det är således viktigt att Sverige vidtar alla åtgärder som går för att dagens sjöfolk, fiskare och marin personal inte skall behöva uppleva samma svårigheter som sina föregångare. Det är också viktigt för vårt lands befolkning och för Sveriges välfärd.

Avslutningsvis vill jag att vi reser oss upp och hedrar våra krigsseglare, varav några är här och vi gör det med en varm applåd. Därefter kommer det att nedläggas en krans vid krigsseglarmonumentet.

Tall Ships North Sea Regatta mm i Frihamnen Göteborg 2016



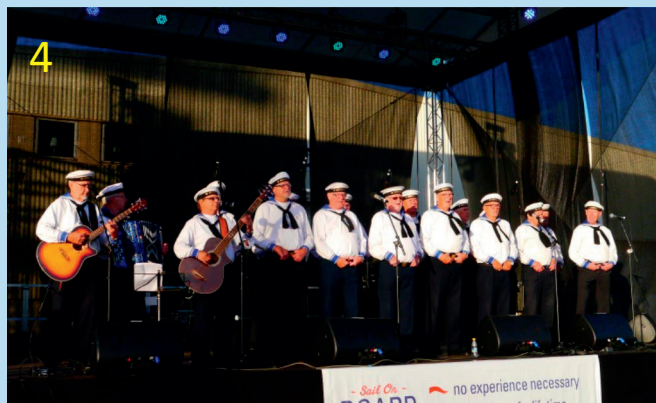
1



2



3



4

Från TS Regatta och Försvarsmaktsdagarna i Göteborg 3-6 september 2016 ser man på bild nr 1 folkklivet på Bananpiren, bild nr 2 en vy mot Bananpiren, bild nr 3 HMS Gladan som Försvarsmaktens representant samt segelfartyg vid Frihamnspiren och slutligen bild nr 4 Flottans Mäns Sångkör vid sitt uppträdande i Frihamnen på söndagen den 4:e september. Bilder: 1-3 L-E Uhlegård., 4 Göran Sernbo.