



Nya Varvet på 70-talet

I hamnen patrullbåtar, fiskeminsvepare, kustminsvepare, stabsfartyget Thule och Ale.
Vid bojar de "malpåseförslagda" fregatterna Visby, Sundsvall, ubåt och tre torpedbåtar.



Nya Varvet 2017

Inga örlogsfartyg i hamnen - sjötrafik på floden som vanligt men svenska örlogsfartyg på Väst-kusten är nu en bristvara - inget sjöfartsskydd vårt namnet, något som kan få allvarliga följder.

I detta nummer bl.a.

Ordföranden

Sida 2-3

Ivan Hedin berättar

Sida 4-7

En lyckad seglats

Sida 8-9 och 17

Den tyska ubåten U 53

Sida 12-15

Sven Hallberg berättar

Sida 16

Ubåtsklubben

Sida 17

Medlemssidor

Sidorna 18 –19

Stena Line - annons



FLOTTANS MÄN GÖTEBORG

Gatuadress:

Örlogsvägen 6

426 71 V:a Frölunda

Tel. 031-29 07 23

Hemsida:

www.flottansman.se

E-post:

flottansmangoteborg@telia.com

Organisationsnummer:

8572-004284

Omslagsfoton:

Övre bild MKV Foto -
Hans Hermansson
Nedre bild: L-E Uhlegård

ORDFÖRANDEN HAR ORDET



Kamrater!

Först ber jag om ursäkt för de missar som uppstod i nr 2 av Pejlingar. Det innebar att flera rader på vissa sidor inte kom med. På sida 8 dessutom felaktigt namn på Trubaduren vid Marinstugans Grillafton. Rätt namn är Christoffer Lindahl och inget annat. Rätt innehåll hittar Du på vår hemsida. Denna typ av fadäs ska inte upprepas.

Nu till hösten - ett gediget program föreligger och finns numera tydliggjort på vår hemsida där hela höstens program är på plats. Ev. ändringar kommer att föras in efter hand.

Jag hoppas att alla nu känner till höstens stora begivenhet - **vårt 80-årsfirande på Nya Varvet den 18 november**. Mer om detta på denna tidskrifts mittuppslag. Slut upp och var med tillsammans med fruar, sambos etc. Bojorna är lika välkomna som övriga som är kopplade till Flottans Män i Göteborg liksom medlemmar från andra delar av landet. Vår hemsida innehåller länk till bokning av deltagande i denna begivenhet. Gå in på hemsidan och försäkra Er om plats. Fler påminnelser kommer. Ursprungspriset är sänkt med 100:-. De som redan bokat kommer att få meddelande om detta.

I år har vi provat med Pub-afton (mässafton) vid två tillfällen för att utvärdera när i veckan det passar bäst och ta reda på vad medlemmarna förväntar sig av en pub-afton. Vi konstaterar att lördag inte är lämplig och gör ett nytt försök onsdagen den 11 oktober klockan 1800. Kom dit och tala om hur Du/Ni vill ha det. Vi avser att pröva lite pub-grejer som quiz och diskussioner om maritima frågor.

Våra klubbafnarnar har haft en hygglig närvaro och vi får se vad höstens första får för mottagande.

Det är viktigt att alla medlemmarna som kan och orkar ställer upp som värddar vid Söndagsöppet gör detta. Anteckningslista i Marinstugan. Var gärna två som hjälps åt. Vidare är alla som har tid och förmåga anmäler sig till stugfogden för att bidra med insatser vid den månatliga städdagen (normalt andra torsdagen i månaden mellan klockan 09.00 och 12.00. Det är viktigt för att hålla stugan och våra marina samlingar i ett snyggt och presentabelt skick.

Hjälp vår hårt arbetande Stugfogde, Tore Nyblom, med underhållet av vår Marinstuga. En biträdande Stugfogde söks. Anmäl intresse till undertecknad för att avlasta Tore och öka möjligheterna till att hålla stugan i bästa skick.

/Lars-Erik Uhlegård

PEJLINGAR

N:3 SEPT . 2017

Utgivare/Ägare:

Ansvarig utgivare:

Redaktör:

Distribution:

Manusadress:

Sista manusdag nr. 4/2017

Planerade utgivning:

Prenumeration:

Lösnummerpris:

Trycks hos:

3: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 ovan till vänster / e-post till redaktör

Onsdagen den 15 november 2017

December 2017

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

För icke medlemmar i Flottans Män 30:-

Sandstens Tryckeri AB Västra Frölunda

Hur står det till med det svenska sjöförsvaret?

Det är nog inte den flotta och marinstridskrafter i övrigt som jag tror att vi hade hoppats Sverige skulle förfoga över.

Vårt sjöförsvär speglar det katastrofala läge vårt land hamnat i efter årtionden av nedskärningar och otillräckliga resurser. Nu har ju statsmakterna återgått till ett nationellt försvar men med begränsade möjligheter att ge det skydd som sjöfarten måste ha för att vår överlevnad i kris- och krigstider ska vara möjlig. Det är vidare omöjligt att skydda nödvändig kustsjöfart då varken ubåtsjaktresurser, eskortförmåga med luftförsvaret eller tillräckligt med minröjningsresurser finns. De tillskott som Försvarsmakten får är otillräckliga.

Att vi ska koncentrera oss till försvar av Sverige, det är bra. Men det bör i första hand gälla arméstridskrafter som tar lång tid att etablera i och hämta hem från främmande land. Vad avser sjöstridskrafter bör vi

fortsatt ta alla möjligheter att delta i internationella verksamheter även långt hemifrån. Detta ställer givetvis krav på ett antal fartyg i motsvarande klasser som bl.a. Danmark och Norge förfogar över (fregatter och stridsstödsfartyg). Långreseverksamheten bör snarast återupptas då detta är en utmärkt metod att skapa goda sjömän, stödja våra utlandsmyndigheter samt ha beredskap att bl.a. delta i större räddningsoperationer.

Dagens svenska sjöförsvär håller inte måttet trots moderna fartyg och utmärkta vapen. De är för få och de flesta klarar inte vidsträckt oceanfart vilket vi, liksom våra grannar, bör kunna. Dessutom kan de utgöra viktiga resurser i ett framtida NATO-medlemskap.

Glöm aldrig riskerna med att stå utanför gemenskapen som en försvarsorganisation utgör.

Tänk bara Ryssland, China, Iran och Nordkorea - Hu!

Lars-Erik Uhlegård

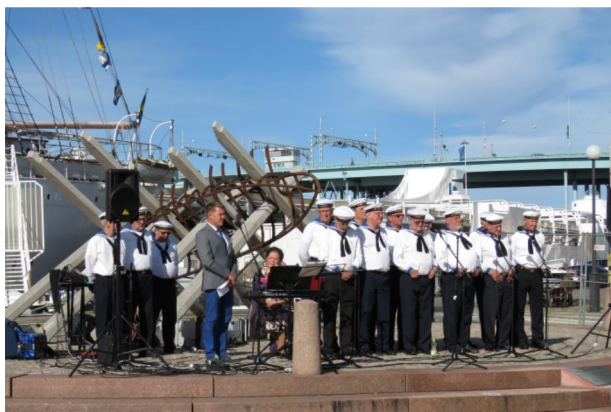
20 år sedan krigsseglarmonumentets invigdes

Den 3 september högtidlighölls 20-årsminnet av det s.k. Krigsseglarmonumentets tillkomst. Monumentet invigdes på Stenpiren den 6 september 1997. 2015 flyttades monumentet till barken Viking i samband med att Stenpiren byggdes om.

Monumentet är en senkommen påminnelse om de över 2000 svenska sjömän (krigsseglarna som

miste livet till sjöss under 2.a världskriget.

Sjömansprästen Ib Pihlblad ledde ceremonierna och hederstalare var Svensk Sjöfart:s VD Rikard Engström. Flottans Män:s sångkör medverkade som vanligt under ledning av Leif Andersson. Nedan en bild från invigningen 1997 med Flottans Män och invigdes av dåvarande kommunikationsministern Inez Usman, till höger på bilden nedan.



Rikard Engström, VD Svensk Sjöfart, håller högtidstalet 2017. Foto: L-E Uhlegård



På bilden ovan syns från vänster Karl Harry Dahl, Carl-Axel Sjöberg och P-O Eriksson samt Inez Usman. Foto: H Grönberg.

Ett upprop!

Med anledning av att kommendörkapten **Hans Bergström**, författare till Minsveparboken och redaktör för boken om HMS Visborg, avser att skriva en bok om minkriget under andra världskriget och framförallt de efterföljande efterkrigsminsvepningarna så önskas underlag i form av upplevda eller på annat sätt förmedlade kunskaper och historier från minerings- och minröjningsverksamheten under kriget och fram till 60-talet.

Detta är ett projekt som **Hans** startade med framlidne kommendören Per Larsson direkt efter Minsveparboken men som av olika anledningar "lades på is".

Hans efterlyser därför berättelser om olika händelser som kan komplettera den annars ganska "torra" beskrivningen av verksamheten som ska utgöra grunden för boken. Har Ni veteraner från Andra världskrigets mineringsverksamhet och Kalla krigets 50- och 60-tal minnen och erfarenheter från efterkrigsminsvepningarna så kontakta mig på e-post eller telefon så ska vi tillsammans med Hans hitta sådant som passar in i detta bokprojekt.

Lars-Erik Uhlegård 072-397 21 86
e-post: lars-erik@uhlegard.se

Ivan Hedin berättar



Flottans män – på land. *Fortsättning från föregående nummer*

Jag tog de första stegen in i de landbaserade männens värld i flottan då jag första dagen lotsades runt på kajer och i verkstäder av sedermera marindirektören Thorsten Kallerdahl. Skillnaden mellan jagare och fregatt förklarades och en massa annat. Nästan varje gång vi började gå efter ett stopp så gjorde Kallerdahl ett litet hopp. Jag hade då börjat gå med fel fot, civilist som jag var. Jag hade bara ett värnpliktsår i flygvapnet och det räckte inte för att alltid börja med rätt fot..

Ivan Hedin

Kapten Åke Rehmlblad



I boken "Motortorpedbåt" skriven av Curt Borgenstam och Bo Nyman nämns Åke Rehmlblad som maskinchef på den första torpedbåten utrustad med de nya Isotta Fraschini-motorerna.

Åke fick leda arbetet med att reparera en motor utan specialverktyg. Åke hade för mig berättat en episod då han seglade civilt en tid och de mitt ute på atlanten fått en cylinderskärning. Åke ville stoppa motorn direkt men den garvade gamle chiefen sa stopp. – Stoppa vi nu så sitter kolven ohjälpligt fast. De stängde av bränsleinsprutningen till den aktuella cylindern så att kolven fick löpa med och svalna och motorn fick gå vidare på de övriga cylindrarna till nästa hamnuppehåll. Det var många maskinchefer som seglade civilt ett halvår för att få ut ett "övermaskinistbrev".

Motorgeniet Lindblad



Ingenjör Bertil Lindblad konstruerade enligt samma bok, Motortorpedbåt, en ny koppling till Isottans mekaniskt drivna kompressorer som havereade ideligen. Den nya kopplingen var tydligen

av hydraultyp så att man undvek de enorma accelerationerna vid på- och avdrag. Denne Lindblad mötte jag då han var chef för Centrala Verkstäderna i Torshälla där torpedbåts- och minsveparmotorer renoverades. Verkstaden var inrymd i ett jättelikt berggrum med ingång genom en diskret ladugård. Lindblad var Bugattisamlare och reste ner till fabriken för att få förnicklade

originalmuttrar istället för billiga förkromade!

Bilden visar hans Bugatti med särskilt lucka för golfklubbor. Han ägnade samma omsorg om marinens motorer



Han lät skicka iväg spridarrören för kadmiering så att de skulle var i nyskick. – Man visar mer respekt för en motor som ser fin ut, var hans kommentar. Vid besök år 2009 i Köping och dess Bil- och Teknikhistoriska Samlingar befanns att dessa drevs i samarbete med Stiftelsen Bertil Linblads Samlingar. Bertil hade done-rat hela sin kvarlåtenskap till denna stiftelse. Fint museum med många rariteter i trevlig miljö.

"Källarmästare" Harald Nilsson förestod det stora



blankettförrådet som låg i källaren en halvtrappa ner från markplanet i Tekniska förvaltningens byggnad. Till hjälp hade han en värnpliktig. Han gav sig själv också titeln "jul-

gransdirektör". Vid juletid sålde han julgränar och hans försäljare avlönades med 200 kr/dag och fritt brännvin. Som personalrum ordnades en liten grotta med julgränar där försäljarna kunde dra sig tillbaka. "Alltid spännande innan det gick jämnt upp. Det var stor risk för stölder nattetid". Harald var charmerande och sade att han i yngre dagar sett bra ut och haft bra chans hos kvinnorna. Han visade ett foto från ungdomen som nog styrkte påståendet. Bilden visar Harald vid pensioneringen

Verkmästare Svensson förestod motorverkstaden och hade en extrem detaljkännedom om motorkomponenterna. Vid generalöversyner använde han protokoll som nog var en halv kvadratmeter stora där alla kritiska mått och konditioner noterades. Dessa data gick vi igenom och besiktigade komponenterna och beslöt gemensamt om åtgärder.

Öknamn

I gamla tider var det vanligt med öknamn och det var lätt att få sådana. En rekryt fick skeppsnummer 20 och var kvick och sade: "Det blir tjoget jämnt", och så fick han heta "Tjoget" för resten av sin marina karriär. 7-Olle hade också sitt ursprung i skeppsnummer. Då jag lyssnade på mina äldre militära kollegor kunde det låta så här då man skulle beskriva någon:

”Ja, du vet Svarte Johan, Varmgångs bror.” Varmgång hade fått sitt namn då han hade upptäckt att ett propellerlager började gå varmt hade hållt vatten på lagret istället för axeln med påföljd att lagret skar. En överviktig högbåtsman kallades ”Trampa lätt”. En officer vid personalavdelningen i Stockholm kallades Gösta på solsidan sedan hans mamma inför värningen skrivit till amiralen att Gösta behövde en hytt åt solsidan eftersom han ofta varit sjuk då han var liten. En reservkapten som förde befäl på en jagare under kriget kallades för Rembrandt eftersom han ansågs göra en tavla varje gång de gick ut. (Över huvud taget hade reservofficerarna inte särskilt gott renommé eftersom den ofta dolde sin bristande rutin med arrogans mot underlydande.)

I verkstan fanns motormontören Kalle-Garbo eftersom han ansågs ha så vackra ögon och där fanns filaren Sociale Karlsson efter hans patos inom detta område. Där fanns också filaren Hugo som även han hade en socialdemokratisk förankring. Vi tre hade animerade diskussioner där jag intog en borgerlig position. Vid den tid jag jobbade på örlogsbasen var det relativt få öknamn i bruk.

Alkoholism

Liksom på alla arbetsplatser fanns personer med mer eller mindre uttalat alkoholberoende. Kanske skall man ha lite mer förståelse för dessa äldre militärer som varit med under kriget med de trauman det medfört. Reservofficerare med dålig status som navigerade fel och körde över ubåtsnät så att mannarna höll andan med wiren skrapade under kölen. Det hände även att något befäl tog sitt liv med tjänstevapnet.

En av mina kolleger som själv besvärades av episoder med för mycket alkohol hade viss kontakt med en högbåtsman och anade att det inte stod rätt till då denne inte varit på jobbet. Ett hembesök gjordes hos högbåtsmannen som låg på golvet, blodig och eländig efter att ha fallit. Min kollega fick baxat upp honom i sängen och tvättat av blodet och såg till att andningsvägarna var fria och fixade ett par mackor. När kollegan skulle gå så ställer han också frågan om det är något mer han kan hjälpa till med. Högbåtsmannen rosslar då halvkvävt: Ja, kan du köpa ut ett kvarter brännvin?

Propellerhaverier

De stora minsveparna i trä, typ Arkö, hade dubbla V12 Mercedes dieselmotorer och ställbara propellrar för god manöverbarhet. Reduktionsväxlarna var av fabrikat Renk.

Nästan varje år uppstod möten mellan Bohusgranit och KaMeWa-propellrar då personalen på bryggan inte klarat manövrer korrekt. Ibland anfördes att motorerna inte svarat på ”trottlarna” som en fänrik sade. Ett halmstrå fanns och det var att skarvstycket på den långa reglerstången som låg inne i den hålborrade

propelleraxeln hade nötts så tunn av tumlandet inne i propelleraxeln att den sprucket vilket betydde att propellern inte kunde styras. Något fel på skarvstycket fann vi dock inte under de år jag jobbade på örlogsbasen. I svåra fall såg propellrarna ut som tulpaner och propeller-bladen fick bytas. I lindriga fall var bara spetsarna stukade och kunde svetsas och slipas. Vid riktigt hårda påseglingar kunde även propelleraxeln krökas. Med tanke på de mycket höga kostnaderna för en ny rostfri axel försökte jag en gång att låta Eriksbergs varv rikta och svetsa på nytt material och svarva axeländan. – Det blev dock inte helt bra utan man kunde känna en lätt vibration i skrovet efteråt. Förmodligen fanns det latent spänningar som löstes ut då axeln belastades.

Minverkstaden hade sprängts under kriget.



Under andra världskriget hade något gått fel i minverkstaden så att den sprängdes. Ögonvittnen kunde berätta att taket lyftes högt

upp i luften av en massiv svart rökpelare. Byggnaden var konstruerad för att en explosion inte skulle skada omgivningen. Massiva stenvägg runt om och ett lätt tak av trä som skulle medge trycket att gå uppåt. Sex personer omkom och det sades att det inte syntes på dem, de såg hela ut i sina overaller.

Riktmiss

Det berättas att vid skjutning mot bogserat mål så sker det med siktesförställning. Man ser målfartyget i siktet men kanonerna är förställda så att de skall träffa det bogserade målet istället. Vid en skjutning fanns ytterligare en jagare framför den bogserande och siktet låses på den första. En projektil går rakt igenom den bogserande jagarens skorsten. Alla på bryggan kastar sig ner utom en utbytesofficer från armén som konstaterar: Väldigt realistiska övningar ni har i flottan! Plåtarna med ingångs- resp. utgångshål blir sedan troféer i respektive gunrum.

Julsamlingarna

Vid juletid hölls en högtidlig samling i stora salen i den långa huvudbyggnaden. Marinpastorn som även var pastor i Älvsborgs församling höll en kort betraktelse. Utmärkelser utdelades till ett par värnpliktiga som visat föredömligt uppträdande. Någon operasångerska, såsom Märtha Scheele, sjöng ett par sånger. Det hela leddes på ett stilfullt sätt av kommandör Arnell. Vid ett tillfälle tog jag med min mamma så att hon fick uppleva stämningen.

Forts. på nästa sida

Norske Kongens garde gästade Göteborg och Nya Varvet 1970. Gjorde en urstyv uppvisning på idrottsplanen som tack för att de fått logi. Totalt 80 man varav 32 soldater med gevär. Klädsel: Kubblänkande svart hatt med plym, mörkblå jacka med epåletter, svarta byxor med breda vita revärer. På repertoaren bl.a. Griegs "Bergakungens sal".

Hoppa kråka.

Militärerna hade tid avsatt för fysiskt träning och varje tisdag f.m. avgick buss till Valhallabadet. Kallades vanligtvis för att man "hoppade kråka".

HMS Hanö

Minsveparen Hanö rustades varje år för att utgöra stödfartyg för den svenska fiskeflottan då den drog upp mot Island och Shetlandsöarna för fiske. En mycket komplett verkstadsutrustning fanns ombord med svarv och svets mm. Högbåtsman Allan Klint var maskinchef några år. Förvånande nog råkade man ut för stölder av verktyg trots att fiskebesättningarna ansågs vara religiösa.

Ubåten HMS Gäddan

John "Experten" Lindman, maskinchef på ubåten Gäddan ordnade så att jag fick följa med på en dykning utanför Vinga. Det var behagligt att vara under ytan. Vi åt lunch på 27 m djup under det att vi rörde oss med 5 knop alldeles ljudlöst. Under lunchen minskade vi djupet för att underlätta radiokontakt. Det enda som märktes att vi låg i stigning var att sylten lutade lite i syltskålen för att sedan luta åt andra hållet då vi gick ner igen. Helt odramatiskt. Vid ubåtsnavigering har man stor nytta av sjökortens bottenkonturer. En liten lustighet var att i maskinrummet så läckte luckan över motorn så att man lade plastskyne över den och på detta en vanlig pyts som samlade upp droppet. Det var absolut förbjudet att efterdra luckorna eftersom de då inte kunde öppnas när man gick upp till ytan och trycket utifrån minskade. Ubåten Gäddan var en gammal modifierad ubåt med polerade mäsingsrattar och i övrigt i en stil som stammade från andra världskriget. Utedasset var av typ "Friska vindar" som beskrivits tidigare. Spolvatten matades från maskinrummet. I dykläge stod det hela under vatten

Ubåtar kan ligga vilande på ett saltskikt i 7-8 timmar. Tumregel för trimning är att 1 promille salthaltsändring gör 1 promille på deplacementet uttryckt i liter.

1 promilles förändring betyder 400 liter vatten för en 400 tons ubåt.

För att i förväg veta var skikten låg så användes en bathytermograf som sänktes ned så att man kunde se den vertikala temperaturprofilen hos havet. Det är direktkontakt mellan bränsletank och havet så bränslet ersätts med vatten i takt med att det förbrukas.

Det var maskinchefen ombord, skåningen John

"Experten" Lindman som ordnat så att jag fick följa med. Mycket uppskattat! Jag hittar honom långt senare på bild på sidan 145 i boken "Det svenska ubåtsvapnet 1904 -2004."

Kvällstur med HMS Skaftö

Jag följde med minsvepare utefter kusten både till och från Gullmarns Örlogsdepå. En tur gick i månsken och det var mäktigt att på den öppna bryggan höra mullret från Mercedesmotorerna och när det var trånga vatten så lyste man med strålkastare och kunde se vågorna bryta mot bergen. Kompass, radar, ekolod och Decca var hjälpmedlen. Det var före GPS-ens tid.

Flyg i Flottans tjänst

Under åren vid örlogsbasen anlätades jag åtskilliga gånger för målflygningar för olika fartyg. Även gjorde vi isrekognosering en hård vinter. Jag hade då med mig chefen för 6.minröjningsavdelningen och gjorde en tur uppefter Bohuskusten. Det var -19 grader C.

Vid ett tillfälle flyger jag för HMS Visby som ligger förtöjd i bassängen vid Nya Varvet. Man skall prova eldledningen. Jag lyckas finta bort systemet vilket var så överraskande att man skickade efter specialister från leverantören Philips. Jag fick göra en ny flygning ett par dagar senare och ordergivningen var: Flyg som skadeskjuten kråka! Jag hörde inget efter denna flygning så problemet var nog löst.

Jag får sedan flyga helikopter för första gången. Det är en Alouette. Olle Leijd är mariningenjör med helikopterbehörighet. Axel. V. Larsson, min chef är tillsammans med en meteorolog. Jag fick styra själv och det var spännande. Svårt för en pilot van vid flygtyg med fasta vingar. Senare skulle jag även få spaka en Jet Ranger helikopter då jag hjälpt flygförare med teorielektioner inför civila certifikat. Jag var lärare i meteorologi som bisyssla.

Kommendör Pehr Broman och jag flög en dag till Karlskrona för en provtur med en av fregatterna. Pehr gjorde ett besök på officersmässen och skrev in sig i gästboken som seden var. Han visade det fredade hörnet där amiralen kunde dra sig tillbaka med kaffe och en tidning utan att störas av unga fänrikar som skulle anmäla sin närvaro. Jag hade från annat håll hört att fänrikar inte vågade andas med mer än en lunga i taget i amiralens närhet. Vi flög hem på kvällen i mörker och regn. De tog ca 1:30 h. Autopiloten gjorde mesta jobbet.

Trycktanken

En kvinnlig patient sätts i örlogsbasens trycktank avsedd för dykare. Hon utsätts för maximala 5 bar i förhoppningen att hennes cancer skall hejdas. Dyk-Olle står för manövreringen. Varit hemma hos kvinnan och maken som är läkare. Kvinnan vill bli lite bekant med behandlaren. Utgången blev tyvärr inte så lyckosam.

Stormen 22 sept. 1969

En mycket hård vind, 30-35 m/s har plågat Västkusten. Otaliga träd i staden har blåst omkull. Tegelpannor ligger på gator och trottoarer, vicevärdar skottar som om det vore snö. Vid örlogsbasen bröts många stora träd och grenar. Marken var full av skräp. Fartyg drog loss bitar av bryggor. HMS Skaftö slet sin förliga förtöjning och drog i havet en likriktare och ett varmluftsaggregat. Det var svårt att komma ombord i sjöhävningen. Vinden var ungefär västlig. Jag gick ut till Lilla Billingen så att jag kunde känna fulla vindstyrkan och jag fick stå kraftigt framåtlutad och vinden pulserade mot kroppen. Älven och hamnbassängen vid varvet liknade Nordsjön med dånande vind i vajrar och master. De stora förtöjda fregatterna Visby och Sundsvall låg och stampade som om de var till sjöss. Radiomasterna var kraftigt bakåtböjda av vinden. Skummet yrde så att Älvsborgsbron förlorade sig i ett töcken. Det rök av vattendroppar så att det såg ut som brandrök. Bara bogserbåtar rörde sig på älven. På radion rapporterades bl.a. att rutorna på det nya flygtornet tryckts in. All flygtrafik på Torslanda upphörde. Stora grenar bröts av från träden utanför Tekniska Förvaltningens byggnad.

Arbetstider

Arbetsiderna var mycket behagliga. På sommaren mellan kl. 8 och 15.30. På vintern något längre. I denna tid fanns en kompensation för militärernas förbandsövningsdygn. Vi civila åkte med av bara farten. Man berättade att i gamla tider så fick man inte gå hem förrän kårchefen gick hem.

Rätt att klaga. Lennart Antonsson berättar från utbildningstiden i Karlskrona

”Kungliga Majestäts nådiga vilja är, att var man sker rätt. Har någon skäl att klaga, bör anmälan därom ske nu”. Det var dock vanskligt att klaga. En flottist föreslog en enkel schemaändring för att det skulle bli lättare att hinna i tid för lunch. När vi kom tillbaka från lunchen så såg vi en tropp avmarschera med förslagsställaren i riktning mot häktet på Stumholmen. Han hade åkt dit för ”obefogad klagan”.

Humor

Det är familjedag i Karlskrona och en högbåtsman visar runt familjen på jagarens däck. Framme vid en pannrumslucka försöker högbåtsmannen visa sin auktoritet och ropar ner i hålet. – Vad haur ni för tryck? Nerifrån hörs: - Håll käften båsadjävel! Högbåtsmannen svarar: - Det är gott, håll’at så!

Om de två pansarskeppen Drottning Victoria och Gustaf V sades det:

- Höjden av fräckhet är att ligga på Drottning Victoria när Gustaf V ligger bredvid

Mycket hög kompetens

Mitt intryck av militärerna var att de var mycket välutbildade och kompetenta inom sina områden. De hade fått gå välstrukturerade utbildningar för sina befattningar. Jag uppskattade mycket att jobba i sådan miljö. Förutom inom de tekniska grenarna var färdigheten stor även på bryggan. Det berättades att under kriget så gick man ofta ut och in i med jagare i örlogshamnen utan bogserhjälp. Med ovana befäl kunde det dock bli väldigt många manövrer på kort tid. Det berättades att en maskinist fortsatte att slå manövrer efter tilläggning. – Jag har inte hunnit med alla manövrer så jag får slå dem efteråt!

Hur gick det sedan?

Jag slutade på örlogsbasen 1974, 34 år gammal. Jag kände att jag behövde vidareutvecklas och hade de sista åren läst företagsekonomi och informationsteknik på universitetet på halvfart och genom generös möjlighet att omdisponera arbetstiden specialstuderat förbränningsmotorteknik vid Chalmers. Jag blev där bekant med professor Collin och hans assistenter som sedan fick höga poster inom bilindustrin. Våra vägar skulle senare korsas.

Jag fick jobb hos Lindholmen Motor AB som licens-tillverkade Pielstickmotorer med effekter upp till 27 000 hk för marint och stationärt bruk. Den marina projekteringen blev mitt ansvarsområde.

1980 gick jag vidare till Volvo Personvagnar som chef för dieselkonstruktionsgruppen. Efter 13 år gick jag över till projektledning och blev projektledare för bl.a. prestigemotorn med dubbla turboaggregat i Volvo S80 då den lanserades. Fick tillfälle att som presstalesman representera motorområdet vid introduktioner av nya bilmodeller. Jag gjorde åtskilliga tjänsteresor till Tyskland och Österrike med hyrt flygplan. Jag hade sedan många år vidareutbildat mig så att jag fick flyga efter trafikflygets regler. Under ett antal år var jag gruppchef i Frivilliga Flygkåren.



Efter 25 år hos Volvo gick jag i pension och är aktiv som hedersmedlem och flyginstruktör vid Aeroklubben i Göteborg på Säve där jag vidareutbildar

och kontrollflyger andra privatflygare. Jag har också genomfört ca 100 teorikurser i olika ämnen under åren. Tiden vid Nya Varvet gav en härlig multiteknisk och mänsklig erfarenhet som lade grunden till ett fortsatt än mer stimulerande liv som tekniker. Det är med ett visst vemod jag går runt på Nya Varvets kyrkogård och känner igen namnen på mina arbetskamrater, jag minns dem ju så aktiva. Ibland kommer också ett leende.

Ivan Hedin

EN LYCKAD SEGLATS

*Efter en gammal berättelse i "Tidskrift i sjöväsendet."
Senare publicerad i tidningen "Vår Flotta" mars 1905.
Stavningen är moderniserad.*

Red

Befälhavande amiralen i Karlskrona, gamle sjöhjälten greve Puke, satt en dag i augusti månad 1812 på sitt ämbetsrum och samtalade med en ung löjtnant med käck och frimodig uppsyn.

"Vi ha nu fått fred med England", sade amiralen, "och det är gott och väl, men vi få också gå engelsmännens ärenden. En engelsk major har skickats hit för att fortsätta till ryske kejsaren och det önskas att något av flottans fartyg skall överföra honom. Jag har bestämt mig för att löjtnanten skall ta engelsmannen med sig på *Tartar* och segla i övermorgon". Löjtnanten gjorde en bugning till tecken att han förstod.

"Han har viktiga papper med sig", fortsatte amiralen "och därför d.v.s. för papperens skull - karlen själv bryr jag mig inte om - gäller det att komma fram med skutan. Löjtnanten försöker komma iland i Libau, men akta sig för franska trupperna, som Napoleon nu håller på att kasta in i Ryssland! Därför, om det redan finns fransmän i Libau, så sök Windau och om det är fransmän där också, får löjtnanten ta sig upp till Riga, bara löjtnanten blir kvitt karlen"

"Men" inföll nu officeren, "om det är fransmän också i Riga.

Puke sköt glasögonen upp i pannan, tittade skarpt på löjtnanten och såg förvånad ut. Han var inte van vid inkast från underordnade. Men då han mötte den unges fasta blick, sköt han åter ner glasögonen och såg god ut igen.

"Kasta honom i sjön", drog han till med en sjömansed, "om inte löjtnanten slipper honom på annat sätt, men svara mig för att papperen komma till kejsaren. Farväl!" -

Löjtnanten seglade enligt order med sin *Tartar*. Det var en loggert eller ett mindre, tremastat fartyg med ett snett prisegel på varje mast samt klyvare på bogsprötet. Bättre seglare kunde man få söka efter. Fartyget, som förut varit fransk kapare, hade vid ett tillfälle tagits av en svensk kryssare och sedan utrustats med starkare bestyckning.

Då *Tartar* kom till Libau, blåste den franska trefärgade flaggan från ett flaggspel ute på hamnens pirhuvud. Alltså bäst att akta sig för den hamnen, eftersom både England och Sverige hade ofred med Napoleon. Löjtnanten fortsatte vidare för att söka Windau. Överallt på kusten lyste vårdkasar. Man väntade fienden, där han icke redan fanns. Förbi Windau gick färden till Riga. Men då *Tartar* kom dit stod förstaden i ljusan låga, antänd av ryssarna själva för att försvåra fransmännens framryckande. Här var omöjligt att landsätta kuriren. Och att han skulle kastas i sjön hade nog inte varit amiralens allvarliga mening. Löjtnanten seglade vidare norrut. Till Pernauborde fransmännen ännu inte hunnit. Denna förmodan visade sig riktig. Kl. 10 f.m. - ankrade *Tartar* i Pernaus hamn och löjtnanten tog sin båt med några roddare och for med kuriren i land för att söka upp den ryske guvernören.

Engelsmannen och svensken fördes till en gammal man, som varit general och under kriget med Sverige förlorat näsan. Han kände av levande språk endast ryskan. Det blev därför klen beställt med samtalet.

Ryssen begrep icke vad främlingarna hade till ärende, och dessa förstod icke ett ord av hans rotvälsta

Så förflöt en timme under ömsesidiga fåfänga försök att genom tecken åstadkomma något samförstånd. Då kom en ung rysk officer, släkting till generalen och han talade flytande franska. Gubben fick nu reda på anledningen till besöket och strax därpå avfärdades kuriren till Reval, där kejsaren Alexander troddes uppehålla sig.

Löjtnanten tillkännagav nu sin avsikt att saluera fästningen med åtta skott. Men han fodrade lika många till svar. Detta lovades honom. Vidare anhöll han att få skicka folk i land för att hämta vatten och förfriskningar åt loggertens besättning. Även detta medgavs.

Så snart löjtnanten kommit ombord, lät han giva de åtta skotten. Fästningen svarade med fem. Då steg den svenske befälhavaren i sin båt och var snart åter hos guvernören. Den fransktalande släktingen var ännu kvar. Loggertens chef fodrade upprättelse för den skymf, som tillfogats svenska flaggan genom fästningens svar på saluten. Gubben blev vresig och började gnugga sig där näsan suttit och sedan han pratat någonting på ryska med sin släkting, fick löjtnanten genom denne veta, att man i Ryssland aldrig plägade giva jämt antal skott vid salut samt att man för övrigt icke ämnade bistå ett så litet fartyg som loggerten mer än fem skott. Vilket ju vore mer än tillräckligt. Löjtnanten svarade, att det vore varje officers plikt att hålla sitt lands flagga i ära och han *fodrade* därför ny salut med fullt antal skott. Till svar fick han en axelryckning av den unge och en ful grimas av gubben. Då framtog han ur uniformsrocken ett exemplar av den tre år förut mellan Sverige och Ryssland avslutade fredstraktaten, i vilken bland annat föreskrives att ankommande örlogsfartyg, som saluera, skola erhålla svar med skott för skott. Nu sattes tonen ned, guvernören sökte trassla sig undan med förklaringen, att han aldrig fått del av den traktaten. Löjtnanten mottog med synbar köld den ohållbara ursäkten och for genast ombord. Knappt hade han kommit upp på sitt däck, förän fästningens kanoner dånade till salut med — åtta skott.

Fram på middagen kom en rysk officer ombord med bud från guvernören, att några man av loggertens besättning väl kunde få hämta vatten i land om så behövdes, men något längre uppehåll för förfriskningars uppköpande medgavs icke. Endast fartygets chef ägde tillstånd att efter behag promenera omkring i staden. Löjtnanten blev inte svaret skyldig. Guvernören hade en gång givit sitt löfte och måste stå därvid. Sverige stod numera i vänskapligt förhållande till Ryssland och det finns därför intet skäl att på detta sätt förvägra besättningen en frihet, som var tillåten i varje annan hamn. Folket behövde andas lantluft och röra på sig. Guvernören fick taga saken huru honom bäst syntes — i land skulle folket ändå. Ryssen blängde och visade vitögat, sade farväl och ämnade ro iland. Men loggertens unge chef tyckte, att den främmande gärna kunde äta middag ombord. Då blev dennes uppsyn en smula klarare och efter ett litet försök till motstånd gav han med sig och antog inbjudningen. Det blev trevligt nog vid middagsbordet. Den engelska majoren hade försett kajutskåpet med ett gott vinförråd. Ryssen drack och började hålla tal och tyckte, att det hela blev allt trevligare. Frågan om besättningens landpermission glömdes under tiden av honom — men inte av löjtnanten. Innan den glada middagen var halväten var mer än halva besättningen landsatt.

När ryssen äntligen kom upp på däck för att gå i sin båt, hade hans sinnesstämning muntrats upp till den grad, att han skulle kunnat bjuda allesammans hem till sig.

En dag promenerade löjtnanten en gata framåt och varseblev då över ett portvalv ett inlugget krönt dubbelt "C". Han igenkände väl denna påminnelse om svenska väldets dagar och hade just börjat läsa en inskrift under C-et, då ett gubbhuvud stack fram ur ett fönster och en röst frågade på god svenska om den främmande sökte "svenska konsuln". Officeren svarade ja och steg in.

Gubben var emellertid icke konsul utan glasmästare men hade fått den finare titeln med anledning därav, att han i egenskap av gammal svensk sjöman plägade betjäna ankommande svenska handelsfartyg.

Glasmästaren- konsuln hade mycket att förtälja om förhållandena på platsen. Av hans berättelse framgick med all önskvärd tydlighet, att i Ryssland är makten lag och rubeln en god förespråkare för den, som önskar något, han må vara hög eller låg.

Bäst gubben pratade, hördes ett larm och ropande från gatan. Folk sprang hit och dit och ljudet av trummor bröt genom sorlet. Gubben blev rädd och löjtnanten å sin sida kände en obestämd oro, framkallad av tanken på besättningens landpermission. Men i detsamma kom en gammal ryss med hatten i hand störtande gatan framåt och skrek: "Kejsaren! Kejsaren!" Och strax därefter rullade en hel rad fina vagnar in i staden.

Löjtnanten for genast ombord, klädde sig till parad och anmälde därefter hos en kammarherre i guvernementshuset, i vilket ärende han kommit till staden samt att han hade order att kvardröja sex dagar för att åter invänta den engelska majoren; han anhöll därjämte om meddelande huruvida H. Maj:t kejsaren hade något att befalla. Kammarherren kom snart tillbaka med besked, att kejsaren följande morgon skulle hava mottagning och därvid önskade se även den svenske officeren.

På utsatt klockslag visade sig självhärskaren i stora salen, där omkring 30 personer samlats. Alla hade stjärnor, band och medaljer. Kejsaren talade vänligt med den ene efter den andre och i hela hans sätt att vara låg någonting hjärtligt, som borde verka uppmuntrande på omgivningen. Men var än hans blickar föll vart hans ord riktades, där kröktes och en mjuk rygg, där viskades bävande ord till svar. Blott från ett enda håll möttes hans blickar av en lugn, frimodig uppsyn. Den svenska sjöofficeren hade sökt sig en plats nederst i en avskild vrå av rummet. Då kejsaren fick se honom, vinkade han honom genast till sig och tog honom med till en fönsternisch där han länge samtalade med svensken om förhållandena inom svenska kungafamiljen, hans överresa med loggerten m.m. Slutligen frågade han hur löjtnanten blivit bemött i Pernau, om guvernören gjort sitt bästa för att vara honom till tjänst. Om han för sitt uppdrags fullgörande erhållit nödigt biträde på platsen o.s.v. Löjtnanten svarade, att det vore en kär plikt att för Hans Maj:t anmäla, hurusom guvernören endast visat honom artighet och tillmötesgående för vilket löjtnanten alltid skulle sig djupt tacksam. Kejsaren vinkade till sig guvernören, som närmade sig likblek och med märkbart darrande knän. Medan löjtnanten avlägsnade sig, yttrade sig kejsaren någonting på ryska åt den näslöse gamle. Och då denne sedan i sin tur packade sig iväg, hade hans ben betagits av någon oro, som om de velat göra språng i luften med gubben.

Löjtnanten hade av kejsaren underrättats, att den engelske kuriren skulle taga återvägen genom Tyskland, varför loggerten icke längre behövde kvardröja i Pernau. Den svenske officeren begav sig därför genast åstad för att gå ombord och avsegla och fick därvid se de kejsarliga vagnarna rulla gatan framåt, därvid kejsaren icke försummade att vänligt nicka och vinka åt den unge svensken. Denne vek därpå in på en tvärgata som ledde till hamnen. Långt hade han emellertid ej hunnit, då han fick höra rop och hojtanden och tunga springande steg bakom sig. Det var gubben guvernören, som kom sättande gatan framåt för att upphinna honom. Och i samma stund detta lyckats gubben, flög han löjtnanten om halsen och gav honom tre duktiga kyssar efter rysk modell och tvang honom genom livliga tecken och dragning i rocken vända om och följa med till guvernementshuset, där gubben bodde med sin fyrtioåriga hustru och sina ännu vackrare tre döttrar.

Att kyssas av en näslös, pensionerad general var icke i löjtnantens smak och hans uppsyn vid vänligheten på gatan hade alltför tydligt visat detta. Helt annan blev minen i hans ansikte, då den täcka frun och de tre döttrarna i tur och ordning hälsade honom välkommen med samma trefaldigt upprepade ömhetsbetygelser, varmed guvernören nyss förut slösat.

Och så blev det en bättre middag i familjen. Döttrarna talade franska flytande och gjorde allt för att övertyga den unge officeren, dels hur stark förtrytelse de känt över att fadern låtit deras kusin platsmajoren förleda sig brista i hövlighet mot en främling, dels hur högt de uppskattade löjtnantens ridderliga beteende att inför kejsaren framställa allt i en för deras far så fördelaktig dager, då han kunnat med ett enda ord och detta fullt rättvist, draga straffet över den gamles huvud.

Det fodrades den unge mannens hela viljekraft att efter middagens slut slita sig från det sällsynt angenäma sällskapet för att fullfölja sin förut fattade föresats att redan samma eftermiddag avsegla.

Loggerten hade hunnit ett gott stycke på hemvägen, då det rapporterades till chefen, att fartyget sprungit läck. Vattnet rusade våldsamt in och här gällde att hjälpa fort och kraftigt. Läckan hade uppstått under fockmasten, som genom trycket från seglen samt stötarna under stampningen bräckt den plankan, i vilken masten hade sitt spår, varefter stötarna direkt påverkat ett par bordläggningsplankor med den påföljd, att dessa främre ändar lossnat. Att bota skadan inifrån kunde medfört än större fara genom andra plankors lösgörande. I stället hängdes några kulor vid ett segel, som dymedels sänktes under fartygets bog och botten, varefter seglet åtdrogs, så att läckan blev någorlunda täppt.

Medan folket arbetade som bäst, brakade på kort håll i lovart ett kanonskott. En engelsk fregatt hade hållit ner på loggerten. Svenska flaggan hissades genast, men i samma ögonblick kom ett nytt skott, vars kula ven mellan loggertens stor- och kryssmast. Löjtnanten hissade då en ny flagga på stortoppen, signalerande att han var nödställd.

Strax därpå kom en båt roende från engelsmannen. Läckan var nu så pass botad, att löjtnanten kunde ställa upp besättningen på däck med vapen i händerna.

ÅRETS BEGIVENHET I GÖTEBORG



Kamrater, varmt välkomna!

Årets händelse inom Flottans Män i Göteborg äger rum lördagen den 18:e november klockan 1700. Kamratföreningen firar 80 årsjubileum i restaurang Reveljen på Nya Varvet (se bilden ovan).

Festligheterna kommer att inledas med gruppfotoografering i byggnadens gymnastiksal. Under kvällen tal och musik från scenen. Samkväm och dansmusik.

Träffa gamla kamrater från när och fjärran vid detta tillfälle!

Anmälan till denna högtid görs enklast genom vår hemsida där man redan på startsidan hittar länken till denna jubileums- och minnesdag. Eller från utsänd inbjudan som kan avläsas som e-post i dator, padda eller i mobiltelefon.

Den som saknar dator/e-post ringer Anders Andersson på telefon 072-720 98 98 och beställer manuellt. Pris per person är 385:- inkl. välkomstdrink (med eller utan alkohol), trerätters middag, bordsvatten och kaffe. Tillägg för dryckespaket (ett glas vin till förrätt, ett glas vin till huvudrätt och ett glas starkvin till desserten. Alkohol fria viner på begäran. Avec beställs separat. Under hela festkvällen är restaurangens bar öppen för inköp av ytterligare drycker.

Redan klockan 1300 genomförs en nostalgisk rundvandring på denna klassiska marina mark för de som så önskar och har tid. Rundvandringen avslutas med kaffe och tilltugg i Marinstugan mellan cirka 1400 och 1430. Anmälan på hemsidan eller vid samtal med Anders Andersson. Denna del är kostnadsfri och beror lite på vädret hur den genomförs.

Vissa transporter kommer att tillhandahållas till och från Nya Varvet till platser med goda kommunikationer. Detaljer kring detta kommer att meddelas senare och i god tid före evenemanget.

DOCKYARD HOTEL PÅ NYA VARVET



Byggnaden rakt fram är hotellbyggnaden - Dockyard Hotel. Hotellet disponerar även rum i det gamla militärhäktet.
Foto L-E Uhlegård



Del av matsalen med sin scen och ett exempel på dukning. Plats för upp till cirka 300 personer i detta "skepp"..
Bilden visar hur den gamla militärrestaurangen från 40-talet tar sig ut idag på insidan.. Foto: Dockyard Hotel

Den tyska ubåten U-53:s expedition 1916

Av Wellington Long

Publicerad i United States Naval Institute Proceedings, oktober 1966

Översättning: Lars-Erik Uhlegård



Med krafter jämförbara med en av antikens romerska konsuler kom kaptenen Hans Rose oinbjuden till New England 1916. För författaren berättar han om detta härjningståg – Hans Rose's kommentarer är i kursiv stil – som förde den gamla världens krig till USA:s kuster och ställde Förenta Staternas neutralitet inför ett fruktansvärt prov.

Under sommaren 1916, var utgången av det europeiska kriget fortfarande osäkert. Det tyska kejsardömetets arméer förmådde inte besegra Ryssland och de allierades försök att erövra Dardanellerna hade strypts vid Gallipoli. Utgången av Skagerrakslaget mellan brittiska och tyska flottorna hade inte nått ett avgörande. I Frankrike räknade de inblandade arméerna sina framryckningar och reträtter i meter istället för kilometer.

I detta läge tillämpade presidenten, Woodrow Wilson, neutralitet. Amerikanska industrier hade dock redan blivit huvudleverantörer av efterfrågade resurser till britterna och deras allierade. Efter sänkningen av Lusitania ett år tidigare hade krigstrummorna dundrat allt ljudigare.

Kejsare Wilhelms inställning gentemot engelsktalande folk skiftade mellan förakt och rädsla. Övertygad som han var att amerikanerna huvudsakligen var ryggradslösa så skulle en tysk ubåt som

seglade in i en amerikansk örlogshamn bli så pinsamt för amerikanerna att detta skulle hålla USA utanför kriget. Men en svag försiktighetens tanke plågade en vist kejsaren och tillsammans med den misströstan som hans militära ledare gav uttryck för att en sådan insats lika gärna kunde provocera president Wilson att gå med i kriget på de allierades sida. Detta förebådade en katastrof.

Men till slut blev kejsaren övertygad om att storheten i hans idé speglade sig i hans "skinande rustning" och skulle ha en paralyserande effekt på den nya världen varför han undertryckte sina oroskänslor och beordrade insatsen.

Kapten Hans Rose, en anslående stilig officer med ett rykte av ridderlighet och mod med en stark lust för handling, utsågs till chef för U-53.

Genom valet av Rose, för detta speciella företag, hade kommendör Hermann Bauer gjort detta val lika



mycket för hans noggrannhet som för hans mod. Chefen för det tyska ubåtsvapnet hade noterat hur noga Rose alltid planerade varje företag innan han genomförde dessa med full kraft. Krigsutgången kanske stod och föll med denne officers beslut då radiokommunikationen ännu var i sin linda. Företaget skulle genomföras utanför Berlins kontroll.

Rose's U-53 genomförde ett bunkringsbesök i Wilhelmshaven sent i augusti när kommendören meddelade nyheten om den förstående expeditionen till honom. Det var en söndag morgon och besättningen var på permission. Bauer beordrade Rose att föra sin ubåt tvärs över Atlanten och därefter försöka slå hål i den brittiska bevakningen med jagare för den tyska förrådsbåten Bremen. Tidigare samma månad hade den obestyckade gods-båten Deutschland tagit sig till Baltimore för att lasta gummi, nickel, tenn och jutesäckar som den tyska krigsproduktionen var i desperat behov av. Deutschland hade lyckats smyga sig ut genom grunda vatten och förbi åtta brittiska kryssare som legat och väntat på henne utanför tremilsgränsen vid Cape Henry. Nu skulle den likaledes obeväpnade gods-båten Bremen göra ett liknande försök men britterna hade lovat att detta inte skulle kunna upprepas.

Jag skulle angripa och förstöra så många brittiska örlogsfartyg som möjligt utanför den amerikanska kusten och därefter göra ett oanmält snabbbesök i örlogshamnen i Newport, Rhode Island, för att överlämna eventuella brittiska krigsfångar för internering som jag medförde och därefter återvända till Tyskland. Under hemresan kunde jag angripa handelsfartyg som medförde krigskontraband och hantera dessa enligt normala pristagningsregler.

Kejsaren var övertygad om att en djärv operation som den Bauer hade föreslagit skulle tysta den högljudda Theodore Roosevelt och andra som stödde den brittiska krigsföringen.

Kommendör Bauer garanterade mig att i direkt anslutning till min ankomst till den amerikanska kusten, så skulle begränsningarna för vapen-användning från ubåtar upphöra och det oinskränkta ubåtskriget deklarerats. Alla tyska ubåtschefer hade bett om denna order under mer än ett år, då kejsaren kringskurit våra insatsmöjligheter efter att kapten Schweiger med U-20 hade sänkt Lusitania.

Men nu stod den unge ubåtschefen inför problemet att föra sin ubåt tvärs över Atlanten och tillbaka och efter halva vägen genomföra strid mot brittiska örlogsfartyg.

U-53 med ett displacement i ytläge på 800 ton och en längd av cirka 65 meter skulle sett ut som en dvärg i jämförelse med dagens atomdrivna ubåtar. Till exempel är den amerikanska polarisubåten USS Woodrow (SSBN-624) på cirka 7 250 ton och 130 meters längd. Den har en besättning på 140 officerare och manskap. U-53 hade normalt en besättning på 34 man men under denna expedition förstärktes besättningen

med två maskinister för att öka förmågan till kontinuerlig förflyttning.

U-53's skeppskonstruktörer hade specificerat ubåten för korta expeditioner och ansett 5000 nautiska mil som maximum. Rose måste planera för en 50 dagars expedition med en distans av minst 8000 nautiska mil och kanske så mycket som 11 000. Han måste bära med sig extra bränsle, smörjolja, dricksvatten, proviant och torpeder.

Jag återkallade maskinchefen, Möller, från hans ledighet i hemmet i Kiel samma eftermiddag, och vi startade planeringen. På Möllers förslag konverterade vi två av sex dyktankar till drivmedelstankar, fyllde upp två av fyra trimtankar med färskvatten för hygienbehoven samt fyllde dricksvatten i torpedtankarna. Vi laddade sex torpeder som var två fler än vad ubåten konstruerats för. En av extratorpederna var stuvad under min brits. Vi lyckades få allt ombord och surrat inom två veckor. Vi visste att fartyget skulle reagera trögare än normalt och att däckets spolas över under större delen av överresan.

För att lura eventuella fientliga agenter som spanade mot ubåten lät Rose och Möller det komma ut att ubåten skulle till varmare latituder. Några av besättningen kunde iakttas medförande badkläder för att bekräfta denna uppgift.

Under morgontimmarna den 17 september 1916 gled U-53 ut från sin kajplats vid Helgoland för att påbörja sin historiska expedition.

Tre dagar senare, när de hade nått ut på Atlanten, sammankallade Rose besättningen i manöverrummet, som var ungefär så stort som ett förortslägenhets matrum och fyllt med utrustning. Dykmanöverrattarna och manometrar satt efter ena skottet, syrgaskontrollpanelen i ett hörn, visartavlor och ventiler satt överallt.

I mitten av det fullpackade rummet fanns en gyrokompass, stor som en tunna, och hissutrustningen för att kunna höja och sänka periskopet.

Rose var kortfattad:

Vi befinner oss nu i Atlanten. Vi har fått order att gå mot Förenta staterna. Innan vi går in till Newport, Rhode Island, ska vi söka upp och om möjligt förstöra de brittiska fartyg som har till uppgift att söka upp och borda Bremen som är på väg till New London. Vi ska attackera och förstöra vad som är möjligt samt ta fångar. Jag kommer därefter att försöka få iland fångarna i Newport. Efter att vi lämnat Newport kommer vi att dra oss till området kring fyrskeppet Nantucket och fånga upp handelsfartyg enligt reglerna för sjökrigföringen. Jag förväntar mig att varje man gör sin plikt noggrant och kompetent för att denna uppgift är viktig och kan bli avgörande för krigsutgången.

Forts. nästa sida

Rose var inte typen som avslutade teateraktigt med tre hurrarop för Kaiser och fäderneslandet och han var en för garvad chef för att hålla kvar manskapet för länge efter ett sådant meddelande. Manskapet återvände till sina poster tyst och snabbt. Mannarna började dock omedelbart att högljutt diskutera vad man just fått veta. Hela fartyget genljöd av samtalen. Varenda man snackade om överraskningen, undrande om man skulle få se indianer eller gator av guld.

Endast en i besättningen hade varit i en amerikansk hamn och han var just nu den populäraste mannen ombord som lät vilda fantasier ingå i de makalösa historier som han berättade om Förenta Staterna. Manskapet diskuterade hett om hur amerikanerna skulle reagera, några var övertygade att vi skulle bli varmt välkomnade medan andar oroades av att vi kanske skulle bli internerade.

Fyra dagar senare hade U-53 nått utanför radiokontakt med Tyskland. Nu var Rose bortom möjligheten att bli återkallad – på en expedition som kunde bli avgörande om det skulle bli krig eller fred.

Här befann jag mig, en 31-årig tysk sjöofficer med makt liknande den som antikens romerska konsul hade haft, med kurs mot örlogshamnen i Newport utan att kunna veta hur neutrala de amerikanska jagarna skulle vara.

Rose delade Kejsarens lidelsefulla hat mot allt engelskt. Båda ansåg att Storbritanniens inträde i kriget på Frankrikes och Belgiens sida var en form av förräderi. Rose hade tvingat sig till att övervinna sina obehagskänslor vad gällde dykning för att kunna börja tjänstgöra i ubåtsvapnet. (Men ett halvt århundrades efterklokhet hade inte ändrat hans åsikt att det var onaturligt för en människa att försöka leva under vatten.)

Jag var egentligen en jagarchef men bytte 1915 till ubåtsjänst därför att jag inte kunde acceptera Kejsarens förbud att låta Högsjöflottan löpa ut till sjöss för att möta britternas Grand Fleet. Undervattensbåtarna var de enda som gick ut i strid och det var vad jag själv önskade.

Senare rapporterade Rose att U-53 var helt olämplig för sitt uppdrag. Hon var alldeles för liten och med all den extra utrustning som tagits ombord förlorade besättningen en stor del av de redan från början begränsade utrymmen som behövdes för en draglig tillvaro.

Allt var fuktigt och det var omöjligt att hålla sängkläderna någorlunda torra. Ventilationen var dålig trots att han beordrade fem minuters syrgastillskott per halvtimme. Han oroade sig ständigt för besättningens hälsa och faktiskt hade sju av 36 män influensa under andra veckan till sjöss. Endast kocken hade någon enklare utbildning i sjukvård. Han diagnostiserade sjukdomen som "Newfoundland Banks feber". Det drabbade nästan alla när man passerade bankarna, sa han, och kunde endast behandlas genom att svälja ner stora mängder med grogg.

Diagnosen var felaktig men behandlingen fungerade utmärkt.

När det var möjligt förflyttade sig U-53 i ytläge, men vågberg slog ständigt över hennes däck och vågskyddet på tornet var så lågt att det nästan inte gav något skydd. Matroser som tjänstgjorde i tornet fick göra hål i sina kängsulor för att vatten som rann ner längs skaften skulle kunna rinna ut.

Radioantennerna måste repareras nästan dagligen. Styrbords förliga dykroderaxel hade fått en spricka och en besättningsman måste ständigt vara placerad intill för att skydda dykrodret. Om det bröts sönder skulle det förmodligen göra hål i skrovet och hela expeditionen avbrytas. Dessutom fick två besättningsmän hänga på utsidan i isvatten för att reparera en större oljeläcka.

Genom att hålla sig norr om handelsfartygsruterna lyckades Rose undvika andra fartyg under två veckor. Men över Newfoundlandssbankarna upptäckte utkiken ett franskt fartyg. Rose beordrade omedelbart snabbdykning.

Alldeles omedelbart, noterade jag någon slagsida åt styrbord. Jag skrek ut en varning, men det blev bara värre. Vid ett djup på 45 fot, hade slagsidan ökat till sju grader. En maskinist rapporterade att vatten sprutade in i styrbords maskinrum. Jag beordrade blåsning av alla tankar och vi flög upp i ytläge.

Tydligen hade fransosen inte sett oss, så vi börjad söka efter orsaken till felet.

Jag upptäckte att en motorman vid namn Gensch hade rapporterat "klart för dykning" innan han hade stängt avgasventilen och den hade fastnat i öppet läge. Inom en minut eller två och med några graders ytterligare slagsida skulle batterisyrorna ha börjat rinna ut och vi hade kvävts innan vi drunknade.

Ursinnig beordrade Rose hela besättningen på däck. Han sa åt dem att på grund av slarvet från en man, riskerades hela expeditionen och, möjligen, kanske utgången av hela kriget skulle påverkas. Så fort erforderliga reparationer hade genomförts, avslutade chefen, så skulle Gensch tas ur tjänst och formellt befinna sig under arrest tills U-53 var tillbaka i Tyskland där hans slutligen skulle ställas inför krigsrätt.

Därefter beordrade chefen fyra man inklusive Gensch att från utsidan reparera ventilen. De hängde där i fyra timmer i isvattnet.

Den natten var Rose i sin hytt och åt en tallrik soppa. Han var fortfarande så arg att han måste dra för draperiet till sin lilla hytt. Strax hörde han snyftningar och antog att någon hade blivit förkyld. Men snyftningarna fortsatte tills han slutligen drog undan draperiet för att se vad som stod på. Det var maskinmannen Gensch som grät som ett barn. Den ångerfulle Gensch sa att olyckan hade skett därför att han ville bli den förste som kunde rapportera "klart för dykning" och han hade skickat sitt signalljus så snart som han hade stoppat dieselmotorn men innan han slutligen stängt avgasventilen.

Forts. nästa sida

Det hade alltid fungerat tidigare, berättade han för mig. Men nu insåg han vilken fruktansvärd situation han hade ställt till med. Han önskade kunna gottgöra vad han ställt till med. Han skulle aldrig göra något sådant igen. Jag lade mina händer på hans axlar och berättade att vi skulle betrakta händelsen som avslutad. Jag grät nästan själv.

I däckslögboken den 4:e oktober beskrev Rose händelsen: "9.30 fm. Testdykning. Styrbords avgasventil stängdes inte helt tätt. Fartyget kan därför dyka endast i nödfall. Fartyget stoppades och reparation av skadan beordrades."

Bremen hade lämnat Tyskland en vecka före U-53 och Rose avlyssnade nervöst amerikanska radiostationer för att försöka få reda på något om hennes förflyttning. Den 28 september, avlyssnade han en rapport från Sayville på Long Island att Bremen hade sänkts. *Jag visste att även om de ljög om sänkningen, innebar rapporten att Bremen inte anlant till New London enligt plan, och att jag inte skulle hitta några brittiska krigsfartyg att angripa. Jag använde flera dagar till att överlägga med mig själv om att gå till Halifax och skjuta mina torpeder in i hamnen för att därefter återvända till sjöss och gå mot Tyskland. Men britterna kunde ligga i bakhåll när jag skulle passera den allt trängre leden mot Halifax varvid jag endera skulle bli erövrad eller bli tvungen att sänka mitt eget fartyg. Jag skulle då vägra lyda mina order och var det försvarbart? En viktig del av uppdraget var att jag återvände säkert hem med fartyget. Jag beslöt mig slutligen för att låta bli Halifax.*

Trots det dåliga vädret och den besvärliga överfarten från starten och kedjan av problem som envist försinkat honom, förde Rose ubåten fram till den amerikanska kusten utanför Marthas Vineyard före gryningen den 7 oktober varvid han, genom sin närvaro, förde Europas krig till Amerikas stränder.

En ö, som syntes i månljuset, identifierades i sjökortet som No Mans Land. Några sjömän ville att vi skulle sätta den tyska flaggan på ön och hävda den som

tysk i kejsarens namn.

Det skulle varit ett bra skämt men vi hade inte tid med skämt.

Inför inlöpandet beordrade Rose alla man till rakning och snyggning samt att ta på rena uniformer.

Rose gjorde själv en noggrann rakning och trimning av sin mustasch och sitt pipskägg och bestämde sig för att vara på gott humör. Vid soluppgången började han leta efter brittiska örlogsfartyg, först i ytläge och sedan eftersom dagen ljusnade, på periskopdjup under det att de närmade sig Newport.

Men Rose var besviken. De avskydda britterna kunde inte upptäckas någonstans.

Men nästan vid middagstid, stod det klart att vi inte skulle kunna genomföra den viktigaste delen av uppdraget. Det var inget annat att göra än att bluffa.

Strax för tolv på dagen, intogs ytläge, hissade en ny örlogsflagga och beordrade full fart framåt. Vid 12.50 överskreds den amerikanska tremilsgränsen och in på amerikanskt vatten. Solen sken utan ett moln på himlen och utkikarna kunde se mycket långt. Rose upptäckte flera amerikanska jagare som löpte in mot Newport där redan 37 jagare redan låg till ankars men han var snart övertygad om att inte ett enda brittiskt fartyg fanns på ankarplatsen.

När jag såg periskopet, tänkte jag, jäklar också de förbannade engelsmännen kommer att sänka mig här inne på amerikanskt territorialvatten. Jag måste vara förberedd på vad som helst, därför att britterna var säkert redo att bryta mot krigets lagar.

Han beordrade hårt styrbord för att visa minsta möjliga målyta och beordrade däckskanonbetjäningen att vara redo för eldöppning. Den andra ubåten fortsatte att höja sig ur vattnet, och faktiskt, så snart däckets över vattnet sprang en sjöman ut och hissade den amerikanska flaggan i aktern. U-53 minskade farten och amerikanen tecknade åt Rose att följa efter honom in i hamnen. Rose blev glad över detta eftersom han var säker på att infarten till hamnen var minerad.



I Newport, gjorde löjtnant Rose artighetsvisiter hos såväl chefen för 2:a marindistriktet som chefen för jagarflottiljen vars flaggskepp, kryssaren USS Birmingham, syns till höger på bilden.

Forts. i nästa nummer

REPRISSIDA FRÅN TIDIGARE PEJLINGAR

Här avslutas serien av framlidne **Sven Hallbergs** berättelse om hans upplevelser i ubåtsvapnet under 2:a världskriget. Del 6

Denna del var tidigare införd i *Pejling* hösten 1999

Sven Hallberg berättar



På nyåret 1946 har jag nio månader kvar av mitt kontrakt. Det sista jag var med om i flottan var att bärga en tysk ubåt, som den egna besättningen sänkte mellan Vinga och Fotö.

I slutskedet av kriget 1945, kom den tyska ubåten in till Nya Varvet med begäran om att få en skada reparerad. Enligt internationella regler kunde ett sådant tillstånd ges under 24 timmar. Var reparationen ej klar under denna tid skulle fartyget avvisas. De 24 timmarna gick, ubåten ville stanna kvar på Nya Varvet, men avvisades. På färden ut från Göteborg öppnade besättningen bottenventiler, ubåten vattenfylldes och sjönk. Besättningen togs iland och internerades. *)

På våren 1946 sattes så en djärv bärgning igång. Ledare var samma person som var ledare när dykarklockan havererade. (Se *Sven Hallberättelse i föregående nummer*) Han hade stor hjälp av marinens dykare. Bärgningen startade från *Gripen*, i maj 1946. *Draken* som jag låg på, var inne på varv då. När *Draken* blev klar på varvet övertog vi bärgningen och *Gripen* gick på varv. Detta var efter midssommar 1946.

Principen för bärgningen var att dykarna borrade hål i de olika tankarna, i nedgångsluckorna för och akter samt i tornet. Luftnippel monterades i hålen och till nippelarna anslöts luftslangar. Arbetet var tidsödande och höll på till långt in på kvällarna, Därefter skulle vi, som var kommanderade på *Draken*, ladda batterierna och komprimera luft i våra 200 kg lufttankar. Det var mycket kvällsarbete och ledigt för att åka hem fick vi varannan fredag och söndag.

Tysken var bunkrad med syntetiskt motorbränsle. Oljan skulle vi ta ombord på *Draken* för att undersöka om vi kunde använda den. Det gick till så att vi tryckte ner vatten till den tyska båtens brännoljetankar. Eftersom oljan är lättare än vatten flöt den ovanpå och vi kunde överföra den till våra brännoljetankar. Vi använde bränslet till våra motorer, vilket gick alldeles utmärkt.

Till slut var alla luftslangar monterade och ett lyftningsförsök skulle göras. Det första bärgningsförsöket lyckades inte. Det kom in för mycket luft i aktern så att endast denna lyftes. Samtidigt visade detta att principen att blåsa ut vattnet var rätt. Därför sänktes ubåten igen och ett nytt försök gjordes. Denna gång gick det bra, det blev en fullträff. Tysken kom upp horisontell och flöt, men luft fick hela tiden tillföras till tankarna.

Under bärgningen kom en sovjetisk konvoj med tank- och bärgningsfartyg, samt en stor flytdocka och ankrade upp på Rivöfjorden. Snacket ombord hos oss var då, - nu kommer de för att hämta den tyska ubåten. Deras avsikt var dock inte att hämta ubåten. Konvojen som var på väg till Murmansk, behövde avvakta bättre väderförhållanden och hade fått tillstånd att ankra på Rivöfjorden.

Jag tror det var en lördag som den tyska ubåten bogserades in mot Hönö. Under måndagen bogserades den vidare in till en av Götaverkens flytdockor. Vi följde efter med *Draken*.

Samtidigt skulle en av Nordstjärnans fartyg dockas. Ubåtens elipsformade skrov gjorde det besvärligt att sätta stöttor i sidorna. Den ställdes på dockpallarna och förtöjdes med två grova wirar i fören och två lika grova i aktern. Detta blev misslyckat. Det blev ett knäck i ena sidans wirar med påföljd att wirarna brast och ubåten välte i dockan. Vilken duns det blev! Vi låg med *Draken* på flyt i dockans sida och höll på att äta då det hände. När ubåten välte blev det ett sådant ryck i dockan att vi på *Draken* lyftes en dryg meter där vi satt. Det blev ett spring utan dess like från de ansvariga och alla som höll på med arbetet. Som väl var blev ingen skadad, men risken var ju också att Nordstjärnans fartyg skulle kantra i rörelsen på dockan.

Dockan fick sänkas och ett nytt försök att få upp ubåten gjordes. Denna gång lyckades det med bra resultat, men en del skador i skrovet hade uppstått i samband med kantringen. Dessa fick tätas med cement för att ubåten skulle kunna hållas flytande. Vissa läckor fanns dock kvar och när vi senare drog ubåten till Nya Varvet måste luft blåsas in i tankarna hela tiden.

Det som intresserade Flottan mest var "snorkeln", vilken är en anordning varigenom luft tas in till dieselmotorerna vid gång i u-läge. Svenska ubåtar hade inte sådana anordningar, däri-genom det stora intresset för hur dessa var konstruerade. Snorkeln monterades ner, ritades av, nyttillverkades och monterades så småningom på *Draken*. Då hade jag slutat i Flottan, så någon snorkelgång har jag aldrig varit med om. Detta skedde alltså under mina sista 14 dagar i Flottan. Den 30 september 1946 var det att packa sjösäcken och lämna in den på förrådet.

Med detta avslutar jag min berättelse, av axplock, från mina år i Flottan. Man brukar ju säga att man enbart kommer ihåg de roliga minnena, de tråkiga och besvärliga glömmar man. I mina berättelser finns några tråkiga och sorgliga minnen. Dessa har gjort ett outplånligt intryck på mig.

Sven Hallberg

*) Red anm: Ubåten, U3503, var aldrig inne vid Nya Varvet, den var skadad av allierat flyg.

RAPPORT FRÅN UBÅTSKLUBBEN NORDKAPAREN



I samband med att vår kaplan **Bert Löverdal** fyllde 80 år så utlovades en sjöresa av speciellt slag som present. I sjöresan skulle även ingå en lunch på något trev-

ligt ställe. Av olika anledningar fick den planerade resan ställas in, flyttas i tid, ställas in igen av annan anledning och därefter så kom vintern som inte lämpade sig för sjöturer. Så äntligen, söndagen den 23 juli tog vi oss ned till Hovås och Sjöräddningsstationen där.



Vi bjöds på kaffe och fick en bra genomgång om sjöräddningens fantastiska ideella verksamhet. I samband med kaffet så kom plötsligt larm om en båt som gått på grund söder om Asperö. Personalen lämnade snabbt kaffet, kastade loss och satte högsta fart medan vi snällt fick sitta kvar och vänta. Vi blev informerade via telefon hur bärgningsarbetet fortskred och en dryg timme senare var personal och båt tillbaka.



Vi klev ombord och fick en säkerhetsgenomgång av Benny Börjesson som också redogjorde för Sjöräddningens arbete och verksamhet.

Därefter påbörjades sjöresan som efter en navigationsrunda i skärgården avslutades med besök och lunch på den för året nyöppnade restaurangen på Knarrholmen.



På hemresan fick samtliga prova på att köra och testa båtens fart- och manöveregenskaper som är helt fantastiska. Stort tack för en jättetrevlig dag i Sjöräddningens tjänst samt ett tack till all personal som lägger ned ett fantastiskt arbete på frivillig basis.



Per-Olof Eriksson, Bert Löverdal, Lars Nordenberg och Gunnar Ekblad.

Berättat av P.-O Eriksson och Lars Nordenberg

Foto P-O Eriksson.

Forts. från sid 9. **En lyckad seglats**

Order gavs att med våld hindra det engelska båtfolket att komma ombord, därest sådant skulle ifrågasättas. Det hade nämligen en gång hänt ett svenskt mindre fartyg, att det fått sina kanoner förnaglade av folk från en engelsk örlogsmän och detta på ett svekfullt sätt, medan den svenske befälhavaren var ombord hos engelsmannen. En sådan manöver fick icke upprepas, menade loggertens chef.

Då den engelska båten kommit till sidan av fartyget, ropade en kadett från båten, att loggertens chef skulle följa med ombord på engelsmannen. "Nej" kom svaret kort och bestämt. Båten satte av, men kom snart tillbaka med en officer.

"Vill ni eller vill ni inte komma ned i båten?" frågade den engelske officeren loggertens chef.

"Jag kommer inte! Svarade löjtnanten, "men ni är välkommen på mitt däck"

"Fregatten skjuter er i sank, om ni vägrar" sade engelsmannen.

"Skjut ni!" ropade svensken till svar. "Jag känner mina skyldigheter"

Efter en stunds funderande lade engelsmannen till och steg ombord. "Vad är ni för en" frågade han kärvt.

Löjtnanten svarade inte, men pekade på svenska flaggan och visade sin uniform.

"Åja" sade engelsmannen hånfullt, "flaggan och uniformen bevisa ingenting. Ni är en fransk kapare rätt och slätt"

"Vill ni kanske se mina order?" sade löjtnanten och tog fram ett papper. "Jag känner inte amiral Puke", blev den andres svar, sedan han sett underskriften:

"Kanske ni vill se min konungs namnteckning" sade löjtnanten lugnt och drog upp sin fullmakt.

Då blev den engelske officeren lite lång i synen. Fullmakten med det kungliga sigillet betraktades emellertid noggrant, varefter den främmande fann för gott att förfoga sig till sin båt och lämna fartyget.

Loggertens chef lät nu taga in flaggorna, varefter han utan vidare fortsatte sin seglats. Under fyra dagar kryssade fartyget mot styv sydvästlig blåst. Under hela tiden följde engelsmannen tätt efter som en haj, pressande med alla segel för att icke förlora det lilla fartyget ur sikte. Så gick färden ända till klipporna utanför Karlskrona. Hunnen dit lät löjtnanten sätta ut sin båt och rodde ombord på engelsmannen.

"Innan jag går in till Karlskrona" sade han till den engelska chefen "vill jag bara tacka er för angående resällskap"

"Åh" svarade engelsmannen med ett leende, "jag visste ju, att ni gjort haveri och därför ville jag inte lämna er alldeles ensam ute i sjön. Men stig nu ner i min kajuta och låt oss äta frukost tillsammans och prata en stund vid ett glas vin"

Häremot hade löjtnanten intet att invända. Och under frukosten, som blev grundlig nog, tillstod engelsmannen, att han hela tiden trott loggerten verkligen vara en fransk kapare. Och så skildes de båda befälharna som de bästa vänner.

Men när de gamle sjöhjälten Puke fick höra löjtnantens rapport, menade han, att den unge officeren skött sig så, att den blågula flaggan kunde känna sig hedrad av att blåsa på hans fartyg.

Richard Melander

AKT SLAG

I år startade vi med en klubbafon redan i augusti och överraskades av 40 anmälningar på "listan". Ett gott och roligt tecken på att "torsdagsärter" och våra föredragshållare är populära även om höstsäsongen kanske inte sparkat igång 100-procentigt.

Föredragshållare var vår medlem pensionerade kommendörkaptenen Anders Hallin som visade bilder och talade om en långresa med HMS Carlskrona 1987/88 där han var fartygschef.

Anders Hallin har även flygutbildning och har flugigt både lätt och tung helikopter (Vertol 44, den flygande bananen) och varit chef för 2.helikopterdivisionen på Säve.

På nästa klubbafon (se nästa sida) skall en annan av våra medlemmar Christer Alvarsson, präst och reservofficer tala om "Livet ombord under ett internationellt uppdrag ur en personal- och självavårdande perspektiv."

CA har varit med om åtta utlandsmissioner i Balkan och Afghanistan, samt två till sjöss, ME 01, ME 03 och en långresa med HMS Carlskrona.

Han har även varit amiralitetspastor i Karlskrona. Tjänstgjort vid sjömanskyrkorna i Melbourne, Hamburg, Liverpool och Oslo. Kyrkoherde i Berlin på 80/90-talet. En del uppdrag åt Räddningsverket, bl.a. Tsunamikatastrofen i Phuket.

Som Ni ser en livserfaren medlem som vill dela med sig av sina kunskaper.

Karl Harry red.

TILL SALU

ETT STORT ANTAL

GVJUTNA

VATTENLINJEMODELLER

AV KRIGSFARTYG

I SKALA 1/1250

SÄLJES AV MEDLEM

030321 BERTIL ALTRICHTER

TEL. 0300-682 45

VAD HÄNDER?

Torsdag 28 september

Klubbafton kl. 18'00 med föredrag av vår medlem
Christer Alvarsson Präst och reservofficer
"Iskalla uppdrag i heta vatten"

Onsdag 11 oktober

PUB-afton 17'00-21'00

Prov nr 3 med Pub-/mässafton. Vi prövar lite frågesport och annat Pub-mässigt.

Torsdag 26 oktober

Klubbafton kl. 18'00 med-

Föredrag av **Nils-Ove Jansson**: *"Ubåtskränkningar då-Hybridkrigföring nu. Två sidor av samma mynt."*

N-O Jansson är pensionerad sjöofficer, kommendör av 1:a graden. Han har tidigare hållit föredrag i Marinstugan om sin bok "Omöjlig ubåt" för vilken han har tilldelades Kungliga Krigsvetenskapsakademiens silvermedalj.

**Lördagen 18 november 80-årsjubileet i Revelj-
en. - Se mittuppslaget och anmälan via hemsidan -17'00-23'30 - Glöm inte att anmäla Dig.**

Torsdag 30 november

Klubbafton kl. 18'00 med Musikunderhållning:

The Stream Stars Jazz Band (klassisk jazz) med **Jüri Perem**, klarinett och saxofon; **Rolf Henriksson**, trumpet och sång; **Christer Åkeskog**, piano; **Ralf Åsberg**, bas; **Peter Brovall**, på stol!!! (trumma) och sång; **Dag "Daggen" Söderberg**, banjo och tenorgitarr.

Söndag 3 december. Adventskaffe i Marinstugan 10'00

Tisdag 5 december

Julbord i Marinstugan 12'00-15'00

Lördag 9 december

Bojens luciafirande i Marinstugan 11'00-14'00

Onsdagen 13 december

Lille Julafton för alla Flottans Män och Bojor
Marinstugan 18'00-22'00

Anmälan till ovanstående:



Lista i Marinstugan eller per telefon till
Klubbmästare Carlaxel Benholm
031-69 34 37 / 070-369 34 37
E-post: Ingela.benholm@telia.com

Söndagsöppet kl. 10'00-13'00

Oktober och november: Alla söndagar

December: Den 10 och den 17.

Onsdagsöppet kl. 10'00-13'00

Oktober: 04, 18 och 25

November: 01, 08, 15 och 22

December: 06 och 13



FÖDELSEDAGAR VI GRATULERAR



Okt 03-

02 0403 Jarka Nyblom Bojen 70 år

13 9826 Göran Wiberg Västra Frölunda 85 år

16 1505 Ingvar Stenqvist Uddevalla 80 år

17 9901 Barbro Jansson Bojen 80 år

25 8602 Dagny Borg Bojen 90 år

28 0227 Lars Malm Lilla Edet 85 år

29 9093 Bengt Sjöqvist Mölnlycke 90 år

Nov

03 0907 Gunnar Stenström Västra Frölunda 75 år

09 9967 Svante Svensson Kivik 90 år

11 0804 Michael Larsson Onsala 60 år

15 0622 Owe Carlsson Ödsmål 70 år

Dec

10 8375 Sven Nilsson Västra Frölunda 75 år

11 9784 Bengt Larsson Billdal 85 år

17 1420 Ingemar Kjönsberg Göteborg 70 år

27 0308 Jan-Erik Sjögren Göteborg 75 år

28 0710 Torsten Hagneus Västra Frölunda 80 år



VI HÄLSAR NYA MEDLEMMAR VÄLKOMNA



030824	Bengt Jarvid	Hovås
030825	Jon Jonsson	Göteborg
030826	Hans Cederlund	Västra Frölunda
030827	Anders Breitholtz	Västra Frölunda
030828	Folke Söderqvist	Göteborg

Posttidning B

Flottans Män
Örlogsvägen 6
426 71 Västra Frölunda

MED STENA LINE TILL DANMARK - NYTTJA FLOTTANS MÄNS RABATT!

www.stenaline.com



We are Connecting Europe for a Sustainable Future.

