

PEJLINGAR

FÖRR, NU OCH FRAMTID

FRÅN FLOTTANS MÄN OCH BOJOR I GÖTEBORG

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

Fyrens lysvidd:
47 km eller
25,5 nautiska mil



N:r 4-2015

*Pansarskeppet **HMS Manlighetens** historia
började 1904 och slutade i oktober 2015.*

Läs på sidan 16

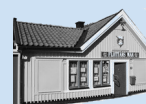
*Undre bilden, som vi fått från Terje Fredh i
Lysekil, visar "kvarlevorna" på väg
till Fredrikshavn för upphuggning.*



FLOTTANS MÄN Örlogsvägen 6, 426 71 V:a Frölunda. Tel. 031-29 07 23

WWW.flottansman.se

E-post: flottansmangoteborg@telia.com



I detta nummer bland annat:

AKT SLAG

Redaktörens spalt
Utgår

VENTILEN

Utgår

Föreningen för Göteborgsförsvaret.
Krishantering. Sida 4-7

Reprissida. Sida 8

En vintermorgon. *En upplevelse av Leif Wersén.* Sida 9

Rapport från Nya Varvet
sida 10

Rapport från Ubåtsklubben. Sida 11

"Gubben" jagar drivminor. Sida 12

Olle Berättar. Sida 14

Manlighetens historia.
Sida 16

SWENEX-15 sida 17

Rapport Maritiman.
Sida 18

Medlemssidorna.
Sida 18-20

ORDFÖRANDEN HAR ORDET

Kamrater!



Dags för jul- och nyårsnumret. Hösten har ju varit ganska lugn och mild men nu är det snart dags för bistrare tider, inte minst till sjöss.

Följande har hänt under hösten:

Efter sommaren startade vi verksamheten med styrelsemöte den 10/8.

Den veckan påbörjades onsdags- och söndagsöppet och den 27/8 var det dags för klubbafon. Jag höll då ett föredrag om Must som var min sista arbetsplats i Försvarsmakten och cirka 40 personer var på plats så intresset verkade stort trots den tidiga säsongstarten. Den 31/8 hade vi ett nätverksmöte med samverkande frivilliga organisationer i Göteborgsområdet.

10/9 provade vi att genomföra en grillafon med inhyrd jättegri. Det blev succé med över 60 deltagare. Den 13/9 var det medlemsmöte men en missräkning att så få medlemmar var på plats. Nästa klubbafon den 24/9 blev dessvärre inställd p.g.a. sjukdom, men föredragshållaren lär återkomma till våren. I fortsättningen kommer vi alltid att ha något alternativ som ersättning vid sjukdom etc.

Höstens regionmöte gick av stapeln den 26/9, mitt under Bok- och biblioteksmässan, för att stärka sammanhållningen inom region Väst.

Fredagen den 16 oktober gjorde HM Korvett Visby ett kort besök i Göteborgs hamn där bl.a. FM:Gbg hade blivit inbjudna med 10 medlemmar.

Tyvärr kom aldrig informationen om besöket ut till medlemmarna, vilket beklagas. Jag och ett fåtal andra var dock på plats. Mer om detta (Swenex-15) på sida 17 i detta nummer.

Den 29/10 var det ny klubbafon med ett föredrag om det legendariska segelfartyget Sea Cloud av medlemmen Jan Kilberg det blev en mycket trevlig kväll med cirka 35 lyssnare och sjömanssång av vår sängkör.

Planen till årsskiftet: Klubbafon 26 november utgörs av musikunderhållning mm med Lars-Erik Frendberg & son från Trollhättan som troligen redan är genomförd vid detta nummers pressläggning.

5 december mellan 11 och 14 firas lucia genom Bojor med stöd av mannarna. Årets sista söndagsöppet den 6 december och sista onsdagsöppet är den 9 december. **Året avslutas med Lille Julafton den 11 december, anmäl Dig/Er till firandet!**

Nästa års verksamhet inleds med onsdagsöppet den 13 januari och söndagsöppet 17 januari. Första klubbafon äger rum den 28 januari på HMK födelsedag. Det inledande programmet framgår av Klubbmästarens spalt på sida 19. Årsmötet äger rum den 12 mars vi önskar se många av medlemmarna i stugan. Mer om detta i nummer 1/2016.

Med önskan om värdiga och trivsamma jul- och nyårshelger gärna med marin prägel.

Lars-Erik Uhlegård
Ordförande

PEJLINGAR N:r 4, DEC. 2015

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

1:a ÅRGÅNGEN SOM POSTTIDNING EFTER NAMNÄNDRING 2015
PEJLINGAR startade som ett medlemsblad med namnet PEJLING 1978.
Detta är n:r 120 sedan starten

Kamratföreningen FLOTTANS MÄN. Lokalföreningen i Göteborg
Lars-Erik Uhlegård / 0723-97 21 86. e-post se framsidan
Karl Harry Dahl / 031-91 32 42 / 0706-91 32 42 / harry.dahl@telia.com
FM-medlemmar och "Bojor". Vissa militära instanser och andra organisationer
Flottans Män, adress: se framsidan / e-post till redaktör
8 feb. 2016
vecka 9, 2016
För icke medlemmar i Flottans Män 100:-/år (4 nummer)
För icke medlemmar i Flottans Män 30:-
Sandstens Tryckeri AB Västra Frölunda

Sveriges maritima och marina läge

Jag vill i denna ledare peka på något som vi alla känner till men som våra politiker verkar blunda för.

”Sverige är i alla de i detta sammanhang relevanta avseenden som definierar oss som nation, inklusive de livsviktiga handelsvägarna, en ö. Vi har vänliga Norge i ryggen längs en del av vår västra sida och ett allt tätare samarbete med Finland längs den i förhållande till kustlinjen korta landremsan i nordost. Men våra gränser går i helt dominerande omfattning över, på och under vatten. Skulle vi dessutom väga in den trafik som passerar denna vattengräns, återstår inte mycket landgräns av betydelse. Ändå har vi en marin vars situation inte uppmärksammas. Att ta vattenvägarna för självklara utan några egna åtaganden i närheten av den betydelse de har, kallas ”seablineness”. Först när vi är rejält utsatta blinkar vi till och ser det vi borde sett långt tidigare. Detta är mycket viktiga frågor för en de facto så marin nation som Sverige är.”

Citatet ovan är ”bärgat” från ett gästlägg i Skippers Blogg av: Michael Zell, Ordförande Kungl. Örlogsmannasällskapet (muntligt tillstånd inhämtat från Michael Zell 2015-11-13 på Sjöhistoriska museet).

Vad betyder det då för vår marina förmåga och framtidstro? Ja, som jag ser det så innebär det ovan sagda att vi agerar som om havet och kusterna med hamnar och sjötransporter inte betyder något och därmed håller vi inte den beredskap, det skydd och den numerär som motiveras av läge och hot. Vad då för hot, kanske någon undrar? Det är de hot och risker som är alldeles tydliga när vi ser hur opålitligt Ryssland med Putin agerar. Vad blir nästa steg? Det kanske inte blir öppet krig men nog är det tänkbart med allehanda aggressiva handlingar för att hindra Sverige och Finland att bli medlemmar av Nato. Det kan handla om subversiva åtgärder men även att dolt angripa våra sjöförbindelser för att få oss att avstå från medlemskap. Skyddet av vår import- och exporttrafik vilar främst på marina stridskrafter och dessa måste förstärkas och byggas ut i närtid. Vi måste samtidigt kunna möta ovänliga handlingar i såväl Västerhavet som Östersjön. Det är som jag tidigare påpekat av stor betydelse att vi på nytt får till ett marina förband på Västkusten, det saknas helt idag.

Svenex 15 som genomfördes under oktober månad handlade som framgår av en notis på sida 17 om sjöfartsskydd och samverkan inom det maritima området. Det är bra och behövligt men det räcker inte utan måste likt 70-talets Råkan vara en årlig verksamhet av minst årets omfattning på Västkusten samt andra liknande övningar vid olika tider på året för att vi ska klara att hantera alla miljöaspekter och trafiksituationer vid sjöfartsskydd i dess vidaste bemärkelser.

Flyktingsituationen - migrationen

Min inställning i flyktingfrågan är att vi ska hjälpa de som flyr undan krig och elände. Men alla inser ju problemen med ohejdad invandring. Frågan är om inte Putin gjort mest för att få fart på denna massflykt genom att städse stå på Bashar al-Assad's sida med vapen och annat stöd och nu med flyginsatser som därmed drabbar lika mycket oskyldiga medborgare som Assads alla fiender. Kurder lika mycket som IS.

Genom det ryska stödet har inte de goda krafterna kunnat få berättigat stöd utan man har på så sett givit IS tid att komma in och dominera stora delar av Syrien. Vad leder fortsatt stöd från Ryssland till Assads Syrien till? Sannolikt bättre förutsättningar för terrororganisationen IS och ännu fler flyktingar åt alla håll.

Paris, fredagen den 13 november 2015

Just som pressläggning ska ske av detta nummer händer de närmast ofattbara terrorhändelserna i Paris på kvällen den 13 november. Fler än 125 döda och hundratals svårt skadade. Även en del svenska offer. Detta kan kopplas till utvecklingen i Syrien och Irak. Inte har det ryska ihärdiga stödet till Assad minskat IS och andra terrororganisationers möjligheter och därmed till deras önskan om världskaos ur vilket de tror sig kunna skapa ett nytt kalifat. Nu måste alla rättrådiga krafter samlas för att ta itu med terrorhotet på allvar, genom avsevärda markinsatser i Irak och Syrien, nedkämpa denna galna terrorrörelse.

Nye ÖB

Den 1 oktober tillträdde vår nye överbefälhavare, general Micael Bydén från flygvapnet men med viss marin bakgrund från KA 5 (från värnplik till Fänrik). Han har en gedigen meritlista som nog kommer att behövas. Vi önskar Micael lycka till med utmaningarna som ÖB.

PS! Glöm bara inte bort de marina frågorna. DS.

Natomedlemskap

Bör alltid vara på tapeten. Jag är övertygad om att det är den möjlighet Sverige har att säkerställa vårt oberoende under överskådlig tid. Medlemskap bör sökas tillsammans med Finland. Utan Natomedlemskap hade de Baltiska staterna legat mycket illa till och kanske redan varit föremål för kupp försök från rysk sida å la Krim.

Marinplan

Hög tid för en marin satsning som inte blir en halvmesyra!

Ny Sydkoreansk fregatt för export till betydligt lägre pris än vad europeiska



varv kan erbjuda. (Navy International, On line november 2015)

Det är dags för att ta fram en marinplan för riket med en satsning på sjövärdiga fartyg som kan uppträda fritt till havs och vid behov bidra till internationella insatser var som helst runt klotet där vi efterfrågas. Det bör innebära ökad förmåga vad gäller luftförsvar stark förmåga till undervattensstrid samt minst dagens förmåga till ytstrid.

Forts sida 18



FÖRENINGEN FÖR GÖTEBORGS FÖRSVAR



KRISHANTERING OCH FÖRSVAR MOT EN BREDARE HOTBILD UR ETT VÄSTSVENSKT PERSPEKTIV

Detta är en idéskrift som tagits fram av en arbetsgrupp på uppdrag av arbetsutskottet i Föreningen för Göteborgs Försvar. Skriften är föranledd av de snabba förändringar som har inträffat i det säkerhetspolitiska läget i vår nära omvärld och viljan i Sverige att snabbt höja försvarseffekten. Målsättningen har varit att belysa dessa nya förutsättningar

Detta är en fortsättning från förra numret av denna tidning som hade följande inledande stycken:

1. Syfte och 2. Försvarsberedningens säkerhetspolitiska bedömning och vissa därefter inträffade omständigheter.

Arbetsgruppen bestod av:

Lars Tengberg ordförande; Svante Bergh; Nils-Ove Jansson, Christer Nedström och Jonas Wimmerstedt.

3. Analys av den säkerhetspolitiska utvecklingens inverkan på Västsverige

Analysen begränsas till att omfatta fysiskt hot, som i fredstid kan tvinga Sverige, att reagera på en främmande makts eller organisations vilja, samt förslag till motåtgärder.

Något isolerat militärt hot mot Sverige föreligger inte i närtid. Ej heller bedöms en storkonflikt i Europa kunna bryta ut inom förutsebar framtid.

Däremot kan redan i nutid mindre insatser ske utifrån politiska syften. Insatserna kan utgöras av specialförband eller verksamhet med underrättelsesyfte riktat mot viktiga objekt. Det kan också ske fortsatta kränkningar av svenskt territorialvatten. Eftersom inriktningen tills nyligen har varit internationellt uppträdande, så har Försvarsmakten idag bristande kapacitet att effektivt möta denna typ aggression.

3.1 Varför är Göteborg och regionen av intresse för Sverige och för främmande makter?

- Regionen är porten mot omvärlden för såväl export som import och har en betydande hamnkapacitet. En avstängning av Göteborgs hamn har stora konsekvenser för Sveriges och Nordens försörjning redan efter några dagar.
- Regionen är centrum för landets oljeimport och raffinering av oljeprodukter.
- Regionen är ett betydande industricentrum med stort kunnande och förmåga till teknisk utveckling, såväl civilt som militärt. Samma sak gäller IT/kommunikation
- Regionen har en eftertraktad logistisk kapacitet i form av hamnar, flygfält, landsvägs- och järnvägsnät.
- Regionen utgör ett viktigt område för att ta emot hjälp vid en konflikt.
- Från västra Sverige kan man dominera de viktiga utloppen från Östersjön

För en potentiell partner/allierad framstår tillgång till och samverkan med stadens och regionens resurser som utomordentligt viktiga när det gäller tillförsel av materiel och personal samt för att kunna utnyttja befintlig infrastruktur, lufterum eller havsområden för egna förband/verksamheter.

En svensk förmåga att kunna ta emot och stödja sådana aktiviteter förutsätter en långsiktig planering och en ny och lokalt anpassad och övad ledningsorganisation.

För en angripare har det på motsvarande sätt hög prioritet att förhindra/försvara för våra allierade att kunna utnyttja de svenska fördelarna enligt ovan, exempelvis genom långsiktig infiltration eller överraskande och kanske snabba aktiviteter. Förberedelserna för sådana aktiviteter kan ske redan i fredstid. En möjlighet är att förbereda avspärning av Göteborg genom utläggning av minor i fredstid, som sedan kan aktiveras vid behov.

Hot som uppstår utanför vårt närområde, men ändå är riktat mot oss, är mer begränsande och genereras huvudsakligen av organisationer, extremistgrupper eller enskilda individer i syfte att hota eller "straffa" vår befolkning och vårt västerländska levnadssätt. Exempel kan vara kapning/gisslantagning av fartyg/färjor, sabotage eller datahackning mot känslig logistik struktur, nedsmittning av hamnområden med radiak/Ebola eller direkta våldsaktioner mot civilbefolkningen med bomber/vapen/gas/gift. Om vi visar oförmåga att möta denna typ av hot finns risken att en aggressiv stat kan stödja sådana åtgärder.

4. Läget avseende svenska stridskrafter

4.1 Arméstridskrafter

	1988	2014
Fördelningsstab	8	-
Brigader	29	-
Bataljoner	180	14
Understödsbataljoner	82	1
Hemvärn	100 000	22 000*

Sammantaget är reduktionen mer än 90 procent

* Bättre utrustade och övade än tidigare hemvärn.

Armén har mycket liten förmåga på operativ nivå. Samverkan med civilsamhället är påbörjad genom de fyra militärregioner som organiserats. Detta har lett till att förberedelser påbörjats för att klara påfrestningar mot kärnkraftsolyckor, höga vattenflöden och militära incidenter. Detta arbete är viktigt och bra men bedöms som otillräckligt och det bör drivas vidare på bred front.

Två stridsgrupper av brigadstorlek¹ kan organiseras. Övning sker på högst bataljonsnivå.² Fler moderna stridsvagnar är anskaffade, men för närvarande råder stor brist på artilleri, luftvärn och broförband. Förmågan till uthållig strid över ytan finns inte. Förmågan kan heller inte byggas upp, då den kräver allt för stora resurser. Möjligheten att vara i förhand finns bara på ett fåtal prioriterade platser.

- Mot militära mål kan arméförband i första hand koncentrera styrkorna mot ett operativt område t.ex. Stockholm
- skydda ett fåtal platser
- skydda ett fåtal baser för marin och flygstridskrafter
- skydda vissa platser av vital betydelse för att motta hjälp

Förmågan att återta områden som hålls av en fiende är mycket begränsad. En intressant utveckling kan vara att armén nyttjar fjärrbekämpning. Då bekämpar man mål med artilleri, flyg m.m. och inriktar sig på att ta och hålla platser varifrån man kan leda eld.

Hemvärn gör stor nytta i fredstid och som komponent i civilt försvar. Man kan bevaka viktiga anläggningar och platser. Hemvärnet har en potential i att motta och lotsa förstärkningsförband samt utbilda eldobservatörer för att leda indirekt eld.

4.2 Marina stridskrafter.

	1988	2014
Marina baser	4	1
Ytstridsfartyg	34	7
Minröjningsfartyg	25	7
Ubåtar	12	4
Fast artilleri	21	-
Rörligt kustartilleri	8	-
(En rörlig amfibiebataljon finns.)		

Marinen har genomgått mycket omfattande reduceringar. Förbanden har hög beredskap och rörlighet. Luftvärn och rörlighet. Luftvärn och ökad ubåtsjaktförmåga är en angelägen förstärkning. Marinen kan lösa ett fåtal uppgifter med liten uthållighet.

Marinen behöver kunna möta incidenter, kränkningar på och under ytan, skydda vår sjöfart och minröja våra försörjningsleder. Brister i uthållighet gör att förstärkningar behövs tidigt. Vi kommer tidigt att behöva välja ett operativt område. Det är möjligt att uppgradera äldre fartyg och att dubblera besättningar för att snabbt öka kapaciteten

4.3 Flygstridskrafter

	1988	2014
Flygdivisioner	25	4 (c:a 100 flygplan)
Luftvärnsbataljoner	22	2
Bas och stridsledning		3

Flygvapnet har också genomgått omfattande reduceringar. Flygvapnet har hög beredskap och högklassiska flygplan i JAS 39. Flygvapnet ska kunna möta incidenter eller angrepp tidigt. Det saknas luftvärn i tillräcklig omfattning för skydd av baser. Antalet kvalificerade robotar och kapslar är väl litet. Utökning av vapensystem, fler anställda och övningar kan snabbt ge ökad försvarsförmåga. Den minskade numerären innebär att även flygvapnet är beroende av förstärkningar relativt tidigt. En sammanslagen statlig helikopterorganisation ger ökad effekt vid allvarliga samhällsstörningar.

4.4 Styrkor i Göteborg och Västsverige

I Göteborg finns Försvarsmedicinskt centrum. Detta ger egentligen ingen försvarseffekt för Göteborg. Inom garnisonen utbildas 36 soldater på heltid och ca 50 på deltid. Göteborg har ett aktivt hemvärn med Älvsborgsgruppen, som är bra utifrån hemvärnets standard. Det marina hemvärnet disponerar ett antal bevakningsbåtar. Käsö är av stor betydelse för skjutningar och andra övningar. De övnings- och skjutfält som finns i Västsverige är viktiga att slå vakt om då nyanläggningar kan ses som nära nog omöjliga. I Skövde finns ett pansar och ett trängregemente och i Halmstad finns ett luftvärnsregemente. Dessutom finns där en regional stab i form av Militärregion Väst som har framskjutna delar i Göteborg. Härifrån leds ett regionalt förberedelsearbete. I Sätenäs finns ett JAS-förband. Förmågan att nyttja fördelarna med förhandsuppträdande är låg.

4.5 Sammanfattning av läget avseende svenska stridskrafter

Det är viktigt att slå fast att den svenska försvarsförmågan idag är svag, med en alltför låg tröskeffekt och att detta ger otillräcklig trovärdighet.

Forts. nästa sida

¹ Brigad c:a 5000 man ² Bataljon c:a 750 man

Gbg Försvar *Forts från föregående sida*

Bedömningen är att Försvarsmakten gör ett gott arbete, men att man disponerar otillräckliga resurser. Det är därför rakryggade politiska beslut som krävs för att skapa rimliga förutsättningar. Det finns inom alla försvarsgrenar förband av hög kvalitet. De är emellertid alltför få samt saknar övningar och förmåga på operativ nivå. Utbliven kompensation för materiell förnyelse gör att det nu krävs avsevärda belopp för att hålla försvaret kvar även på dagens förmåga.

Den gemensamma styrkan av försvarsmakten gör att endast begränsade uppgifter under kort tid kan lösas självständigt. Alla stridskrafter behöver kunna sättas samman för att lösa uppgifter på ett flexibelt sätt. Detta talar för att internationella övningar är av stor vikt. Möjligheter till internationellt samarbete bör sökas. Med relativt marginella insatser kan förmågan höjas avsevärt. Det framstår som angeläget att samhället konsekvent ökar sin robusthet vad avser el tele IT, kommunikationer såväl som mot militära incidenter.

5. Åtgärder som på kort tid kan stärka försvaret av Västsverige

5.1 Arméstridskrafter

En satsning på artilleri gör att arméförbanden kan behärska viktiga områden från dominerande platser. Med modern ammunition och lång räckvidd kan vi visa att vi kan bekämpa angripande farkoster i t.ex. hamnar och på flygfält tidigt. Detta kan vi göra utan att tvingas anfälla genom angriparens försvar. Vår strid går istället ut på att infiltrera eldledare till kända platser från vilka man kan leda ner artilleri och granatkastareld. Vi tvingas då inte att skapa lokal överlägsenhet om minst 3:1 som krävs för att återta terräng.

Sådana förband skulle kunna ge en trovärdighet såväl i Göteborg som på Gotland och andra platser på kostnadseffektivt sätt. En utbildning av rörliga eldledare och eldobservatörer ger en potential att snabbt nå en motståndare, var han än väljer att slå till.

5.2 Hemvärn

Hemvärnet kan skapa en organisation med ett flertal utbildade eldobservatörer. Eldledare från armén kan tänkas initialt placeras i hemvärnsförband. Det finns en utredning som lyfter fram behovet av granatkastare till hemvärnet. Hemvärnet i Göteborg kan organisera en lotsfunktion, Lotsarna ska känna till hur man dolt tar sig fram i Göteborg och vid andra vitala platser, varifrån man ser och dominerar t.ex. hamnar och flygfält. Lotsarna ska även kunna vara ett stöd för internationella styrkor som kommer till vår hjälp.

Det bör t.ex. finnas personal från hamnen, Göteborgs stad och Landvetter i en sådan funktion. Hemvärnet bör ges en utökad marin förmåga i form av dubbla besättningar till marinens båtar.

5.3 Marinstridskrafter

En förstärkning av marinen i form av att ett par förrådsställda minröjningsfartyg görs operativa och bemannas med deltidstjänstgörande personal kan ge stor effekt. Med modern undervattenskartering kan man snabbt få ett aktuellt läge över föremål på botten av våra viktiga handelsleder till Göteborg. Genom regelbundna jämförelser upptäcker man eventuella skillnader och kan då snabbt undersöka och vid behov röja dessa.

En sammanslagen organisation mellankustbevakning och marinen bör ge såväl synergier som kostnadseffektivitet. Det leder också till en fördelaktig samverkan mellan militära och civila enheter. Besättningarna kan dubblas för att skapa en uthållighet i funktionen.

5.4 Flygstridskrafter

Genom anskaffning av fler kvalificerade vapen kan vi snabbt verka mot företag som riktas mot Göteborg, dess farleder eller flygbaser.

Vid insatser i skärgårdsmiljö och mot undervattenskränkningar är helikoptrar av stor betydelse. För Göteborg vore en samlad utbildning och operativ verksamhet från t.ex. Säve av stor betydelse. Det borde utredas om denna skulle kunna innehålla alla statliga helikoptrar.

5.5 Ledningsförmåga

En ny ledningsfunktion - Göteborgsgruppen - kan organiseras i Göteborgs garnison, så att förberedelser kan ske lokalt och nära de inblandade förbanden/organisationerna. Därmed tillvaratar vi också vissa fördelar med att vara i förhand. Dessutom bör denna organisation ansvara för samverkan med det civila samhällsskyddet. Detta genomförs till del redan genom Militärregion Väst men funktionen kan på detta sätt förstärkas.

5.6 Internationell hjälp

En primäruppgift i västra Sverige kan vara att säkerställa baser och platser för styrketillväxt. Nationer som vi samarbetar med kan då komma att förbereda insatser och lagra materiel i Sverige. En del förmågor kan samordnas varvid medel kan sparas för förstärkningar av viktiga brister. Samövningar kan ske i ökad utsträckning även på svenskt territorium. Hemvärnets betydelse kan öka genom att de hittar i terrängen och kan möta och lotsa förstärkande förband. Förbanden i Västsverige bör ha uppdraget att stödja en sådan förstärkning.

Forts. nästa sida



5.7 Värnplikt

En begränsad frivillig värnplikt diskuteras. Beslutas detta så är det angeläget att utbildning sker nära primära operativa mål, då detta ger möjligheter till förhandsfördelar. Det innebär t.ex. att utbildning bör ske i Stockholm och Göteborg. Detta torde även underlätta rekryteringen som idag brister. Det Bedöms finnas goda möjligheter att förlägga sådan utbildning på Kåringberget.

6. Exempel på frågor som framkommer av analysen

- Har politiker och försvarsmakten utvärderat betydelsen av en avsevärd tillförsel av artilleri samt att förse granatkastare med modern ammunition?
- Kan vi i så fall få fördelar av en ökad utbildning av eldledare / eldobservatörer?
- Kan en minröjningsförmåga i form av ett par minröjningsfartyg främst avsedda för farleder utanför Göteborg vara ett kostnadseffektivt medel för att säkra tillförsel av varor till Göteborg.
- Är inte tillförseln av fler kvalificerade vapen till JAS väl så viktigt som fler JAS flygplan?
- Är ledningsbehoven i Göteborgsområdet så komplexa att en särskild ledningsfunktion i likhet med den i Stockholm bör organiseras
- Kan en ledningsfunktion underlätta ökad samordning och övningar med civilt samhällsskydd?
- Är inte Käsö ett nödvändigt övningsområde om man ska utbilda förband för försvar av Göteborg och som därför snarast bör inköpas av staten.
- Det är ett uttalat mål att Sverige ska kunna ta emot hjälp/stöd utifrån. Är det då lämpligt att FM satsar på att skydda styrketillförsel via hamnen i Göteborg och av FM valda flygfält?
- Är det lämpligt att uppdra åt (Göteborgsgruppen) hemvärnet att lotsa svenska och utländska förstärkningsförband?
- Är en gemensam helikopterorganisation med gruppering på Säve av intresse för såväl Västsverige som övriga Sverige?
- Innebär Göteborgs betydelse samt förmåga att rekrytera, att det vore klokt att utbilda ett par hundra soldater i Göteborg per år för uppgifter enligt ovan? Man kan då även försvara ett par platser som idag endast kan bevakas och där få förhandsfördelar.



Ur boken "Den skoningslöse" som handlar om Karl IX har jag citerat följande klipp.
Boken skriven av Erik Peters-

son 2008

Karl fortsatte intressera sig för städernas utveckling också efter att ha blivit kung. Vid Göta älvs mynning i Västerhavet grundades 1603 en stadsbebyggelse, det som senare skulle bli Göteborg, dit Karl lyckades locka en koloni nederländare under ledning av Abraham Cabiljau. Karls vilja var att skapa en stapelstad för handel med Västeuropa, på en plats där svenskarna slapp segla genom Danmark. Trakten kring Göta älvs mynning var den enda kustremsa Sverige hade i väster och den tänkte Karl utnyttja för landets vinning.

Staden växte snabbt och fick *stadsprivilegier* av Karl redan 1607.* Stadsbebyggelsen var förlagd till Norra Älvstranden eller Hisingen. Göteborg organiserades med den expansiva staden Amsterdam som förebild, både när det gällde kanalsystem och stadsstyrelse. För att locka fler nederländare till staden lät Karl göra nederländska till stadens officiella språk, ett tydligt tecken på hans stora kompromissvilja för att få igenom sina planer. Staden växte visserligen under Karls regering, men brändes redan 1611 i kriget mot danskarna. Några år senare återuppstod staden och den skulle visa sig bli Karls främsta stadssatsning.

**Lägg märke till året 1607. Enligt Göteborgs historia grundades staden 1621 av hans son Gustav II Adolf.*

Initiativtagare till staden var alltså inte G II A utan hans far Karl IX. Det ursprungliga Göteborg som Karl skapade låg vid Färjenäs och brändes ner till grunden av danskarna 1611.

-Vissa dagar känner jag mig som Erik XIV och när det gäller dagens politik som Don Quijote

- ??

-Den ena var vansinnig och omgiven av dåliga rådgivare och den andre slogs mot väderkvarnar.

Karl Harry

REPRISSIDA FRÅN TIDIGARE PEJLINGAR

Pejling hade de första åren löpande nummer från starten. Nummer och årtal är därför missvisande, det utkom inte så många årsnummer som kombinationen visar. Texten är direkt återgiven utan tillägg och ändring av stavning.

N:r 6, 1980

"ANEKTOTER UR VÅR FLOTTAS MINNEN"

Vi fortsätter att ösa ur den skatt, som Viking Nilssons klipp ur "Svenska Familje-Journalen" årgång 1880 utgör. Den nedan beskrivna fartygstypen torde enligt uppgifterna ha skrämt rysarna för omkring 150 år sedan!

XIV: Kräft-flottan

För något mer än ett halft sekel sedan hade man på flottans varf i Karlskrona byggt 30 kanonjollar, hvilka skulle uppsändas till Stockholm, för att tillhöra skärgårdsflottan derstädes. Dessa jollar ansågos på sin tid, innan ångmaskinen vunnit användning inom krigsflottan, vara särskilt tjänliga försvarsmedel i skärgårdar och voro onekligen ganska sinnrikt inrättade. Hvarje kanonjoll förde en stor kanon och var egentligen att anse som en flytande lavett, hvilken fortskaffades medelst rodd, var spetsig i bägge ändar, så att den efter omständigheterna kunde ros rätt fram eller baklänges och hade segel, som dels vid tjänlig vind kunde uppsättas, dels då jollen låg vid någon strand i skärgården användas till tält i land för manskapet, som bodde mycket trångt på den lilla farkosten. Kanonen var alldeles fast i själfva fartyget, utan någon slags brok, så att då kanonen efter aflossat skott rekylade, fördes hela jollen ett stycke tillbaka i vattnet, eller kanske rättare sagt framåt ty kanonen stod med mynningen akter ut. Vid landstigningar kunde man hala jollens akter ända, ditåt kanonmynningen, såsom vi nyss nämnde, var vänd, upp på stranden och om man då, öfverfallen af en manstark fiende, nödgades draga sig tillbaka till jollen, tvingades denna att rekylas ut från stranden derigenom, att man under reträtten sköt skott på skott.

De här omtalade krigsmaskinerna hade tillkommit på förslag, af då varande kommendörkaptenen (sederamiral) von Sydow, en varm vän i sitt yrke. Men de sjöofficerare, som voro älskare af stora sjögående fartyg, skådade med ovilja dessa små tingestär - -

och kallade hela samlingen "kräft-flottan". Manskapet var också särdeles missnöjt med den ansträngande rodden och de obehägnade sofplatserna.

Detta gaf anledning till ett par roliga infällen, som på den tiden omtalades och här upptecknas.

De nybyggda kanonjollarna afgingo från örlogsflottans hufvudstation och ankommo lyckligen Stockholm. En qvick löjtnant från Karlskrona, som tillhörde kommanderingen, var af någon anledning uppe hos Förvaltningen af sjöärendena. Efter uträttat ärende aflägsnade han sig och för att visa tillbörlig respekt mot Kungliga förvaltningen, vände han sig om, då han kom till sessionsrummets dörr, gjorde en artig bugning och drog sig baklänges ut genom dörren. Härvid kom han oförvarandes att stöta emot kommendörkaptenen von Sydow, som var stadd på ingående. "Jag ber om förlåtelse, herr kommendörkapten" yttrade löjtnanten" men jag har nu så länge farit på de här kräft-flottan, att jag fått den ovanan att gå baklänges". Genom ett småleende visade den hederlige kommendörkaptenen att han gillade ursäkten.

En klipsk båtsman å roddflottan, som skulle göra korum och dervid läsa eller sjunga versen - -

"Vår öferhet
Med trofasthet
Vi Dig och nu befalle:
Gif henne ro
Och låt oss bo
I frid och hugnad alle"

- -låtsade misstaga sig och då han kom till fjerde raden och istället för "gif henne ro" kom det att heta "låt henne ro" med särskild tonvikt på henne.

G.O. Witt

Från en insändare

När nu FM Göteborg får ett eget informationsorgan, hoppas jag innerligt, att ett ex kommer att sändas till Göteborgs Lokalradio. - - -

Det är den vägen många använder, för att få information om sig själva på en bredare basis. Det skadar heller inte, att taga kontakt med lokalradion vid t.ex. medlemsvärningskampanj!

Richard Fransson

N:r 16, april 1983

Brev till försvarsdepartementet

Till

Chefen för Försvarsdepartementet
103 33 Stockholm

Medlemmarna i Kamratföreningen FLOTTANS MÄN i GÖTEBORG har med stort intresse följt rapporter och uttalanden i massmedia de två senaste åren om incidenter och kränkningar av svenskt sjöterritorium utförda av främmande militära fartyg. Vi ser med stor oro och indignation på den uppenbara svaghet den svenska militära verksamheten visat i fredstid.

Vår kamratförening består till största delen av f.d. stamanställda och värnpliktiga som tillhört Kungl. Flottan. En stor del av den militära tjänsten gjordes under andra världskriget. Med erfarenhet från denna tid finner vi nedskärningarna av Västkustens Marinkommando som en allvarlig försvagning på vår västkust i såväl freds- som krigstid.

Med denna skrivelse vill vi göra Er, Herr Minister uppmärksam på att mer ekonomiska resurser inom ramen för det möjliga bör tilldelas västkustens sjömilitära enheter.

Ett starkt västkustförsvar är en av grundstenarna i trovärdigheten om en svensk neutralitet.

Göteborg i januari 1983

Bertil C Carlsson
Föreningens ordförande

*Redaktörens spalt i samma n:r
Se nästa sida*

Reprissida fortsättning

AKT SLAG

FM-Kamrat!

"Rapport" 23 mars 1983 : Två ovälkomna besök har konstaterats i våra territorialvatten: En ubåt söder om Hårsfjärden, en annan alldeles för nära Karlskrona.

Då detta läses, vet vi troligen mer om de här visiterna, men för stunden räcker vetenskapen, att Sveriges strategiska läge gör oss till ett intressant spanings- och övningsområde för någon/några av de stater, till vilka "vårt förhållande är gott" Att vi dessutom är ett tämligen ofarligt objekt för dessa aktiviteter - se tidigare intermezzon ! - gör oss inte mindre attraktiva.

Vår marin är för närvarande alltför underlägsen de makter, som här agerar. Vi kan inte nöjaktigt klara mer än en kränkning i taget - näst gång siktas kanske periskop på ett par ställen till samtidigt: Måhända Rivöfjorden och Barsebäck?

Krav på ett starkare sjöförsvar har varit ett genomgående tema i FM:s verksamhet och har med dagens händelser fått ökad aktualitet och tyngd.

Flottans Män i Göteborg har nyligen genom sin skrivning till försvarsministern lagt sitt ord, nu har vi chansen, att med en enkel gest i handling visa vår vilja till medverkan: Stöd Gåsefjärdskommiténs insamling - det är vad som närmast står oss till buds! (Se helsida längre fram!)*

- Ett inköp av någon ny onödig pryl eller ett bidrag till höjande av vår beredskap?

VALET BÖR VARA LÄTT

*Avser här brevet på föregående sida.

EN VINTERMORGON

Den tidiga vintermorgonen håller på att övergå i gryning. Skogen står snötyngd och alldeles stilla. Snön knarrar för varje steg jag tar. Det är 19 grader under noll. Nyss kunde jag endast skönja buskar och träd och stod som en oformlig massa i bakgrunden. Nu kan jag se mera detaljer och kan bana mig väg lite bättre.

Omedvetet har jag stannat framför en harlega, den är fortfarande varm, så det är inte många minuter sedan han lämnade den. Kanske hörde han mig komma?

Jag blir stående ännu en stund i tankar och begrundan. Vi är två levande varelser som är ute i den gnistrande kalla gryningen. Den ena för att uppleva stillheten och friden som bara finns under några korta timmar, då vår larmande och stökiga civilisation halvsover i spänd och krampaktig nervositet. Den andra har blivit skrämmd ur sin relativt varma lega. Uppkörd till en ny dags kamp för liv och mat. Vart leder ditt spår jösse? Hur kommer din dag att se ut?

Sakta följer jag spåret uppför slutningen mot en dunge unggranar. Han är lite skrämmd, för sprången är nu lite planlösa. En videbuske har fått släppa till en del av sin bark, samtidigt har han passat på att göra sig av med en hög med klotrunda knallar. Den ryker, han är mycket nära nu och jag borde se honom i det tilltagande ljuset. Spåret går nu spikrakt mot en dalsänka och mödosamt följer jag efter, jag borde haft snöskor eller skidor. Så får jag se honom i utkanten av ett buskage, han står på bakbenen och sträcker sig upp för att nå den späda barken på grenarna. Jag stannar, men han har hört mig och studsar iväg. . Än en gång har jag stört honom i hans måltid.

Jag borde vända om hem och låta honom få äta i fred.

Men ändå. Något drivar mig att följa spåret. Uppför nästa kulle och ner mot dalen därbortom, han har saktat farten till lagom lunk igen och spanat några gånger kan jag utläsa. Han är inte rädd, bara försiktig. Upp mot ännu en kulle går spåret - - - men där har något hänt! Jag pulsar vidare, det börjar bli varmt och lite fuktigt innanför thermodressen - - - Här är det! Ett annat spår har smält samman med harens, det är en rävs. Ännu en således ute och söker föda. blixtnabbt har räven konstaterat att haren är strax framför och börjat jakten med bestämt trav

Arma hare - - Nu vet jag vart ditt spår leder. Din dag som ännu håller på att födas, kommer att bli kort. En stund känner jag mig skyldig - - Om jag inte följt spåret? - Så inser jag tillfullo, att vad som kommer att ske är en alldaglig händelse, så är livets mening. Fast det känns lite ruggigt. Men även en räv har ju rätt att leva och äta.

Långsamt vandrar jag hemåt, med den bestämda känslan, att jag återigen fått se en skymt av naturens storhet, fått ana dess helhet och bevittna detaljer som styr allt liv. Varje stund, man med öppna sinnen, ägnar åt naturen ger hundrafallt tillbaka. Gryningen har övergått i en ljus klar dag



Leif Wersén

Vår medlem Leif Wersén har i tidigare nummer berättat om kanotfärder och vandringar i Kanadensiska vildmarken. Han har även för två år sedan visat bilder och berättat om detta på en klubbafon i Marinstugan. Denna berättelse hade han skickat till Alf Åberg och den hamnade sedan hos mig tillsammans med övriga efterlämnade manus. Jag tycker berättelsen passar bra nu när julen närmar sig och fick konstaterat att det var en räv som fick det årets "julhare."

Red

RAPPORT FRÅN NYA VARVET

Jag skall i de närmaste numren försöka ge en liten överblick över det område där vi har vår Marinstuga, Nya Varvet. Jag börjar med inledningen i en skrift som Thorsten Kallerdahl överlämnade till Flottans Män den 4 maj 1981.

Den handlar bl.a. om två skonertor, L' Aigle och Amiral Puke, de enda fartyg som byggts på Nya Varvet.

När Karl XII år 1699 - sedan man noggrant rekognoscerat Götaälvmynningens södra strand - beslöt att anlägga skeppshamnen *Nya Varvet* vid *Billingberget*, innebar detta att verksamheten på *Gamla Varvet* vid *Stigberget* succesivt skulle avvecklas och överflyttas till den nya örlogsbasen.

Att denna överflyttning tog mycket lång tid - över hundra år - hade flera orsaker, som skulle ta allt för lång tid att gå in på. Örlogsetablissemangen i Göteborg kom emellertid på så sätt att under avsevärd tid fördelas på två områden, *Gamla Varvet* eller *Byggnadsvarvet* och *Nya Varvet*, som användes för förläggning och utrustning av fartygen och kom vanligen att kallas *Nya Skeppshamnen*.

Efter hand övertog dock *Nya Varvet* verksamheten på *Gamla varvet*, men det skulle dröja till 1806 innan chefsämbetet överflyttades.

Sjukvården, som sista funktion, överfördes först 1825 till *Nya Varvet*. Den relativt intensiva fartygsbyggnation som, fram till 1700-talets mitt, ägt rum på *Gamla Varvet* kom dock aldrig att flyttas över till den nya basen, utan anförtröddes från 1752 åt innehavaren av det i *Gamla varvets* omedelbara närhet anlagda varvet *Viken*. En del fartygsbyggen lades även ut på entreprenad på andra varv i Göteborgsregionen. *Nya Varvet* blev därför aldrig något egentligt nybyggnadsvarv. Ansatser i denna riktning förekom dock under årens lopp men kom aldrig till utförande.

Således fanns planer 1798 att på *Nya Varvet* bygga en brigg. Eskaderchefen framhöll emellertid i ett yttrande "att en stapelbädd på detta varv endast kunde uppslås i samband med hela anläggningens fullständiga istandsättande." En undersökning visade att det blev mer ekonomiskt att bygga det planerade fartyget på *Gamla Lödösevarvet*.

Intressant och kanske för de flesta okänt är, att det under 1800-talet dock byggdes två mindre skonerttriggade segelfartyg på *Nya Varvet*, för övrigt de enda nybyggen som ägt rum på detta varv. Ritningsunderlaget var detsamma för båda fartygen, som därför i all väsentligt blev helt lika.

Fartygen hade följande dimensioner:

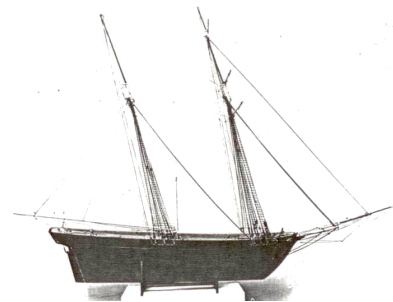
Längd i vl.	21,7	m.	(73,33 fot)
Bredd	6,1	m.	(20,40 fot)
Djupg.	3,26	m.	(11,00 fot)
Depl.	85	ton	(4040 fot ³)

Bestyckningen utgjordes av 2 st. 3-punds kanoner och 6 st. 12-punds karronader.

Segelarea c:a 425 m². (4729 fot²). Storsegel, toppsegel, stagflock, klyvare, bramsegel, gaffelflock, övre och undre bredflock samt sb och bb ledsegel.

Besättnings listan upptog 3 off, 3uoff och 32 meniga = 38 man. antalet kunde dock variera beroende på expeditionens syfte.

Till höger: Skonerten "Experiment" byggd i New York 1808 har stått modell för ovanstående nybyggen. Vidstående modell tillhör Marinmuseum i Karlskrona.



Till vänster, bild från Nya Varvet 2 nov. 1920'

Det större huset Örlogsvägen 71, uppfördes 1850 som bostadshus för bl.a. underofficerare. Det har även varit en speceriaffär i bottenvåningen. fram till 1920-talet. Nya Varvets telefonstation var inhytt i huset innan den 1916 flyttades till Hagens nyuppförda kommunalhus.

Det låga huset intill, 71B som tidigare varit uthus till nr 71, har inrymt affär från 1920-talet. När Marinen lämnade Nya

Varvet 1986 köptes huset av kamratföreningen Flottans Män. Dåvarande "stora huset" på bilden brann ner 2004



Fotot från Handelstidningens arkiv.



Karl Harry

RAPPORT FRÅN UBÅTSKLUBBEN

Inbjudan Dansk ubåtsförening i Köpenhamn 21-22 aug

På initiativ av Dansk ubåtsförening i Köpenhamn inbjöds ubåtsklubbarna Nordkaparen, U3, Hajen, Sjöormen samt MMU Utstein till möte på Holmen i Köpenhamn. Inledningsvis inbjöds 8 personer från respektive klubb. Denna kvot fylldes snabbt varför önskemål om att sända fler ställdes till våra danska vänner. Totalt blev vi 11 stycken från Nor samt drygt trettio ytterligare från övriga inbjudna klubbar. Totalt tillsammans med ett 30-tal danskar blev hela styrkan ca 70 personer.

Föreläggning ordnades i Sjökrigsskolans gamla lokaler på Holmen i enkel- och dubbelrum. Vissa sent anmälda förlades på Fregatten Peder Skram. Holmen är idag ett marint centrum med gamla fartyg som bl.a. nämnd fregatt, ubåten Sälen, samt andra fartyg och marina föremål.

Syftet med mötet var främst att diskutera framtida nordiskt samarbete mellan våra ubåtsklubbar. Respektive klubb redogjorde för sin verksamhet och det samarbete som redan pågår idag mellan klubbarna. Ett av förslagen var att ha ett gemensamt nordiskt möte vart tredje år. I övrigt så skall det vara möjligt att delta även vid andra evenemang som t.ex. Generalmönstring i Horten eller möte i Göteborg vid exempelvis minnesceremoni för Ulven etc. Nytt möte är föreslaget till våren 2016. Ort o plats ej bestämd ännu men har diskuterats att ev förlägga detta möte till Göteborg i mitten av april. Diskussioner pågår.

Generalmönstring MMU Utstein, i Horten 18-19 september

I år firade Utstein 50-årsjubileum. Till jubileet var 1.a, 2.a och sista besättningen inbjuden till jubileet. Från Nordkaparen deltog i år endast 5 medlemmar på grund av jubileet som i första hand gällde norska deltagare samt plastbrist vid övernattnings.

Som vanligt fick vi en trevlig helg tillsammans med god mat, intressant information om det norska ubåtsvapnet idag, många goda historier och muntra sånger som vanligt. Liksom förra året inkvarterades vi på Gamla Hortens Gjestehem. Ett trevligt vandrarhem med anrika anor på gångavstånd från Marinemuseet. Där arrangerade även kvällens middag.

Avresa från Göteborg med bil fredagen 18 sept. De glada deltagarna var i år Tore Nyblom, Kjell-Å Nilsson, Lars Christensson, Alf Martinsson samt Gunnar Ekblad. I Horten inkvarterades vi på Gamle Horten Gjestegård som ligger på området Karljohansvern. Detta medgav att vi kunde samlas på gräsmattan utanför förläggningen för att koppla av och inta sedvanlig förfriskning, innan programmets början vid 17-tiden. Den gemensamma middagen avnjöts på sedvanligt sätt med skålar, glada sånger och tal.

Vi tackade för inbjudan till årets begivenhet och lyckönskade till MMU Utsteins 50 års Jubileum. Lördagen startade med krans nedläggning vid monumentet i Marinemuseets minnesplats. Efter ceremonin avtågade hela sällskapet till båthallen för föredrag om bl.a. förnyelsen av norska ubåtsvapnet. (Måhända svensk ubåtkanske)



Foto Kjell-Åke Nilsson

Företrädare för norska Försvarsdepartementet redogjorde för sina undersökningar och önskningar om hur framtidens ubåtsvapen ska se ut i antal, förmågor och deplacement.

Efter gemensam lunch tackade vi för oss, då efterföljande program mera var av internt slag. Återresan gick bra och vi landade åter i Göteborg lördagen 19 sept. vid 18-tiden.

Tack för trevliga dagar tillsammans.

Besök i Malmö 3 november.

I sent skede fick vi inbjudan av ubåtsklubben U3 i Malmö att delta på ett föredrag på Teknikens o Sjöfartens hus (Malmö museer) där den "Marina alliansen" samlats. Tema för kvällen var en orientering av FMV om ubåtsprojekt A26 ur beställarens synvinkel.

En detaljerad beskrivning om projektet samt ubåtens förmågor och tekniska prestanda beskrevs under ca 2 timmar. Av sekretesskäl fick inga bilder tas men så mycket kan berättas att ubåten kommer att bli ca 60 m lång med ett deplacement om ca 2000 ton och en besättning på ca 26 man. Totalt byggs två båtar och den första skall vara klar omkring 2024-25 och den andra ca ett år senare.

Efter avslutat föredrag och efterföljande frågestund begav vi oss tillbaka till Göteborg efter en lång och innehållsrik dag.

Ubåthälsningar och tillönskan till en God Jul och ett Gott Nytt År.



Väst kustens Ubåtsklubb
NORDKAPAREN



Lars Nordenberg
Ordförande

"GUBBEN" JAGAR DRIVMINOR

Denna berättelse har jag fått av dottern till historiens huvudperson kapten B.G.Olsson. Historien var införd i "Smålänningens Jul" 1937. Som författare står "Somebody"

Världskriget var slut - men ack! - ännu dröjde det en avsevärd tid efter fredsslutet innan haven blivit rensade från de förstörelseredskap de krigförande makterna lagt ut, dels till skydd och dels för att försvåra motpartens framkomstmöjligheter. Ja till och med nu, nästan 20 år efteråt, ser man då och då en notis i pressen om, att en drivande mina siktats, än här och än där. Nu är naturligtvis detta blotta undantag men omedelbart efter krigets slut var det annorlunda. Minfältet voro otaliga och om man också så fort sig göra lät, svepte de minerade farvattnen, funnos dock både ankrade och drivande minor i överflöd. I stridens hetta hade man, naturligt nog, icke alltid vetat var man lagt sina "djävulsägg." Mineringarna av främmande och fientliga vatten skedde väl de flesta gånger så att säga i blindo och att positionerna som avgavos inte alltid stämde så noga med verkligheten är väl ett bekant faktum. Och framför allt i Nordsjön var sjöfarten ytterst generad av minfaran åren närmast efter krigsslutet. Självfallet uppstod det mer än en gång dramatiska, för att inte säga livsfarliga situationer under jakten på drivminorna och det är om ett par dylika denna berättelse kommer att handla om.

Jag var år 1919 anställd som eldare ombord i Johnson & Stenhagens s/s "Normandia". Båten tradade på Göteborg - Antwerpen, alltså en ur "minfarsynpunkt" högst riskabel route. Kommer så här till, att laster vi förde bestod av tungt gods, zinkmalm, järn, maskindelar m.m. är det rätt klart, att en kollision med en mina för vår del fått katastrofala följder. Båten var emellertid bra, som det heter. Även om våra liv inte voro värda så synnerligt många skillingar de dygn vi voro till sjöss, var det dock ingen av oss, som för den skull ansåg sig behöva mönstra av. Vår inställning till riskerna för liv och lem var rent fatalistisk. Skulle vi råka ut för en olycka, ja då gjorde vi det och åt den saken var enligt vår mening icke mycket att göra. Men nog hängde vårt liv allt som oftast på en ytterst skör tråd, det är säkert. Men mer om detta längre fram. Först några ord om vår skeppare. Befälhavare ombord var kapten B. G. Olsson. Om honom är att säga, att det var en av de oförvägnaste människor jag någonsin träffat. Liten till växten var han - och med anledning härav av oss kallad för "tummen", - men sjöman i varje millimeter av sin korta satta person. Läger jag så här till, att han var ett energiknippe av guds nåde får presentationen anses vara överstökad.

Jag kan dock tillägga att hans hobby i dessa dagar var jakt på drivminor. Och härvidlag lade han i dagen en fullständig monomani. Vid alla tillfällen - och de voro vid gud inte få i dessa dagar - och i alla väder var han ständigt på vakt för att som han sade lägga in blåbär i de syltkruror som kommo flytande. Hur långt från kursen han upptäckte dem, vips lades rodret om och *Normandia* stävade dem till mötes. När maskintelegrafen i rum sjö slog "stand by" då visste vi i maskin vad klockan var slagen; då hade "tummen" upptäckt någon av sina eller om man så vill våra dödsfiender.

Att våra resor på det sättet kom att gå i Zig - Zag bekymrade honom föga, ty säkerligen ansåg han varje drivande mina som en personlig förolämpning och att de till varje pris skulle oskadliggöras säger sig själv. Aldrig har en jägare med större entusiasm gått till sitt värv, än vad vår skeppare gjorde. Att ivern sedan vid ett par tillfällen förde honom för långt, är ju en förlöpning, som många andra skickliga jägare gjort sig skyldiga till. Det är nu så många år sedan, så att han, om han råkar få dessa rader under ögonen, bör kunna bära det med jämnmod. Kvar som faktum står i varje fall på hans creditsida hans hetsiga kamp mot de helvetesmaskiner som denna tid gjorde haven osäkra. Och det är mer än vad man kan säga om de flesta befälhavarna från denna tid. Och nu några episoder.

Jag minns en dag i november eller kanske det var december år 1919. Vi hade lämnat Göteborg och var på väg till Antwerpen. Vi var tungt lastade och en västlig körare rev upp sjön ordentligt. Utanför Hanstholm på danska landet siktades den första drivminan. En stor grönslemmig hornförsedd otäcking, som hoppade kråka på sjöarna. Vi gick upp så vi fick tvärs, på ett par hundra meters håll, maskinen stoppades och gevären började knalla. Minan drev emellertid närmare och vi var tvungna att backande ta oss ur det farliga grannskapet. Innan vi fått upp farten tillräckligt, hade vi minan alldeles inpå oss. Kanske var avståndet 50 meter eller mindre. I ivern lägger endast "gubben" av ett skott mot den. Det blev fullträff på någon av minans ömtåliga delar. Ett öronbedövande brak och skrotbitarna började hagla om *Normandia*. Maskinfolket kom upprusande, ty stockhålet hade av lufttrycket förvandlats till ett enda sotmoln. Men - "gubben" hade sin vanliga tur. Ingen människa träffad och skadorna på båten inskränkte sig till att några järnflisor slagit genom bryggdäcket och en av livbåtarna.

En satan mindre, konstaterade "gubben" nöjt, sedan han rest sig efter smällen.

Full fart ett par timmar, så upptäcktes i långkikaren en mina som låg åtskilliga sjömil ur kursen. Ny kursändring och "gubben" spann belåten som en katt inför utsikten att bli i tillfälle till ett nytt nappatag. Men denna gång fick han att göra en stund, ty trots otaliga fullträffar vägrade minan genstörtigt att företaga den luftfärd vi spetsade på.



Vi låg nu på betryggande avstånd och hade ingenting emot att den exploderade. Det var nämligen ett magnifikt skådespel när en mina gick till väders. En fruktansvärd detonation och en tjock pelare av vatten, rök och sprängda metall-delar steg skyhögt upp. men nix! Av vårt väntade nöje vart inget. Minan vägrade hårdnackat att flyga och först sedan den var genomsållad av kulor gick den tyst och sedesamt till vila på havets botten. - Ännu en satan mindre. - Som man ser, de kunde vara vrånga också.

Samma kväll eller rättare sagt i skymningen måste vi vända. De tjocka regnmolnen jagade, som det tycktes nästan rakt över sjöarnas toppar. Allt var så grått och trist som det endast kan bli på Nordsjön en mulen november- eller decemberdag. Och nog tyckte jag för min del, att det var beklämmande då jag lät mina blickar fara över de gråa ödsliga vattenmassorna. Och att det var gott om drivminor i farvattnet visste jag ju. Och nätterna var långa och mörka så här års. Visserligen hade vi till vår tröst skaffat oss en teori beträffande minfaran. Och så här resonerade vi: En drivmina är inte farlig för en båt i full fart, såvida den inte träffade stävrätt. Ty vi hade räknat ut: Svallet från en båt var tillräckligt kraftigt att kasta en mina så långt åt sidan, att båten gick klar. Men det var en tröst ett tigerhjärta. Och tvivlarna replikerade: Möjligen i lugnt väder, men hur går det när sjön vräker in ombord? Nej, bestämt var det förnuftigare att hålla sig till tron på ett förutbestämt öde.

Olustigt var det som sagt och innan vi visste ordet av, var vi mitt inne i en hel svärm av drivande minor. Vart vi än vände blickarna låg de mordiska tingestarna och guppade i sjöarna. Ett helt fält hade tydligen slitit sig, den reflexionen kunde man inte gärna undgå att göra. Nu var goda råd dyra, det var säkert det. Börja beskjuta dem var otänkbart. Det medgav varken sikten eller mängden av dem. Om det varit en eller ett par - men de kom i dussintal. Mörkret föll hastigt och vi fick slå till reträtt, något annat fanns ej att göra. *Normandia* backades först en bit, sedan kastades hon runt och det blev full fart tillbaka samma väg som vi kommit. Men det var som förgjort, efter en liten stund upptäckte man från bryggan i den sista aningen av dagsljuset, att även den vägen var avspärrad. Och med nöd och näppe gick vi klar för en mina som kommit gud vet varifrån. Återigen stopp och *Normandia* lades mot sjön för enbart styrfart. Det blev en vaknatt. Svart som i en säck och den kokande sjön full av drivminor. Timme efter timme sniglade sig fram. På back och brygga ansträngde utkik och befäl sina ögon till bristningsgränsen för att försöka genomtränga det egyptiska mörker som härskade. Order hade givits att reservbelysningen skulle vara tänd. Livbåtar och flottar hade fått en extra översyn och maskinfolket arbetade med livvästarna på. Våra nerver var spända till olidlighet och i varje sekund väntade vi katastrofen. Vår tur, ty något annat vågar jag ej förutsätta det var, svek oss dock inte heller denna gång.

Här har ett stort stycke av hörnet av bladet rivits av och när fortsättningen kommer på nästa sida har ett fartyg, s/s Hollandia gått på en mina som träffat - - -

-strax akter om maskinrummet och hon hade så gott som omedelbart gått till botten utan att man hunnit få ut livbåtarna. Endast tre man av hela besättningen blev räddade, efter att i ett par dygn drivit omkring på en flotte i Nordsjön. Att de fått kämpa hårt för sina liv är säkert. Och åtminstone en av de ombordvarandes räddning - timmermannens - hade slumpen, ödet, försynen eller vad man än vill kalla det, spelat in på ett särdeles markant sätt. Timmermannen, som icke var simkunnig, hade omedelbart efter katastrofen kastats i ut i havet. Just då han höll på att sjunka hade han fått tag i en plank, medelst vilken han lyckades hålla sig uppe, tills han av förste styrmannen räddats upp på en flotte. Och om den räddningen kan det vara värt att nämna några ord.

Den plank som blev den gamle sjömannens räddning skulle egentligen inte varit ombord på *Hollandia*. Att den dock fanns med berodde på särskilda omständigheter. Sista dagen båten låg i Göteborg hade den kommit drivande med strömmen. Som av osynliga händer fördes den in mot *Hollandia*, där den fastnade mellan båten och kajen. Timmermannen, som såg den, brydde sig till en början inte om den, men strax före avgången kom han att tänka på den. Själv visste han inte varför, men till slut tog han och fiskade upp den, samt lade undan den på fördäck, alltid kunde den väl användas till något, tänkte han. Men den tanken och den fångsten blev hans räddning, det var han själv bergfast övertygad om, när jag efter olyckan talade med honom om saken. Det kan inte hjälpas, emellanåt spelar ödet in, så man både kan se, höra och känna det.

Det vore en nattsvart lögn att påstå att stämningens ombord var så särskilt ljus efter *Hollandias* förolyckande. Kusligt är nog ett rättare uttryck, tror jag. Vi har stått alltför nära våra bortgångna kamrater och ingen av oss undgick känslan av att det ju precis lika lätt kunde varit vi som fått stanna därute. Gemensamt uppvaktade vi därför "gubben" och begärde att han efter vad som inträffat skulle lägga resorna genom Kielkanalen, en trad som ansågs vara riskfriare.

Här försvinner ytterligare några rader på andra sidan av det avrivna hörnet. Vad som går att utläsa är att "gubben till sist gav med sig, men det var med stor motvilja. ??? Här hände tydligen något ??? Personligen var det tydligen hans längtan efter tillfälle - -

- - att jaga drivminor som drev honom därtill. Ty på riktigt gott humör hade vi inte sett honom, sedan han blev tvungen att lägga kursen genom Bälten och Kana-len. Och på de resor vi gick den vägen hade vi ej sett skymten av "gubbens" älsklingsvillebråd.

OLLE BERÄTTAR

Vi telegrafister skulle vid ett tillfälle delta i en tävling ut vid Skönstavik. Iklädda våra smutsgula overaller och med k-pisten på ryggen, gick vi så ut på kaserngården, där en lastbil väntade på att först få köra oss ner till en kaj som låg inom flottans område. Där embarkerade vi en landstigningsfarkost som låg förtöjd vid kajen. Nerstuvade i båten färdades vi sedan i väl en halvtimme, innan vår styrman gav oss order om att göra oss klara att springa iland.

– Se för fan bara upp, så ni inte blir träffade av de båda vevarna på var sin sida framme i fören. De snurrar nämligen runt som bara attan, när de bägge dörrarna i fören faller upp.

Styrmannen pekade ut de båda vevarna för oss, och fortsatte;

– De kan ge er en ordentlig kyss, och om de skulle träffa er i skallen är det god natt. Det skulle bli en jäkla smäll, som utan tvekan skulle slå in skallbenet. Så håll det för fan i minnet. Meningen med övningen är att ni skall rusa iland kvickt som attan och övermanna de grabbar, som ligger uppe bland träden och skjuter på oss med lös ammunition. Alltså kvickt iland. Ta om hand och avvärj de skjutande. Är det klart? Och utan att invänta något svar, fortsatte han:

– Ett par minuter kvar. Är ni beredda?

Vi nickade, och styrmannen tillade:

– Och glöm nu för katten inte vevarna!

Med ett lätt brak körde landstigningsfarkosten en halv meter upp på en berghäll, och föraren ökade gasen för att hindra båten från att glida av. De bägge dörrarna i fören föll ut, ett högt rasslande hördes från de snabbt snurrande vevarna, och vår styrman skrek:

– I land! I land!

Och vi kastade oss ut. Hoppade, som bergsgetter, upp över den sluttande berghällen, och passerade tvärs igenom det lätt röda dis, som bildats av plasten från lösskjutningsammunitionen, varefter vi fick syn på den lede Fi.. Det var bara tre man som hade legat och skjutit på oss. En av dem såg ut att ha gjort i byxorna. Alldeles vit i ansiktet, stod han där som ett fån, och stirrade stumt ner på sin trasiga k-pist.

Egentligen hade han haft tur som en tokig. Han kunde tacka sin lyckliga stjärna att han inte brytt sig om att sikta på oss utan bara skjutit direkt från höften. Hade han haft k-pisten uppe i ansiktshöjd, så hade han med största sannolikhet fått slutstycket mitt i nosen och avlidit. Grabben hade nämligen »råkat få en skarpladdad patron med bland lösskjutningsammunitionen. När så den skarpladdade patronen avfyrades, och kulan hindrades av den smalare lösskjutningspipan att rusa ut, så kom följaktligen hela kraften från det explode-

Och det hade också gjorts med besked. Hela lådan hade fläkts upp, och resterna med fjäder och slutstycke för med ett visslande iväg bakåt och in bland träden. Därför kan man utan tvekan säga att skytten haft en sagolik tur, som klarat sig med livet i behåll, och heller inte blivit allvarligt skadad.

Rena turen hade alltså förhindrat övningen från att börja med en tragedi, och nu skulle tävlingen alltså gå vidare. Vi blev uppdelade i mindre grupper på fyra och fem personer, där vi i var sin grupp fick en karta, en kompass, penna och ett anteckningsblock. Med en minuts mellanrum blev vi sedan ivägskickade att följa kartan. I början var det väldigt lätt. Vi skulle bara följa vägen fram till nästa station, och där rapportera hur många pappfigurer vi påträffat ute i skogen, och då gällde det att skilja på hel-, halv-, kvarts- och trekvartsfigurer. Därefter skulle vi genom »ålning medelst hasning» ta oss över en liten äng, vilket heller inte vållade några större problem. Nästa uppgift var att kasta över en tunn lina med en liten påse med bly i ena änden, och se till att blypåsen hamnade på rätt plats. Nu var vi framme vid station nummer fyra, där det gällde att göra rätt avståndsbedömning. Jag hade just kunnat konstatera att där redan stod tre grupper och väntade på sin tur, när jag plötsligt fick syn på ett bekant ansikte. Det visade sig vara Kjell Svanström, en äldre kompis hemma ifrån Hunnebostrand, som nu låg inkallad. Denne Kjell hade fått till sin uppgift att under övningen verka som funktionär. Jag tog naturligtvis och hälsade honom, och frågade sedan viskande, om han hade svaren på avståndsbedömningen.

– Visst, har jag det.

– För katten, får jag höra, viskade jag.

Efter att först ha kikat sig omkring, delgav han mig, likaså viskande, de rätta svaren. Men nu ville vi inte vänta längre, utan jag knallade fram till chefen för stationen. Där gjorde jag honnör och fordrade att få lämna vårt svar på avståndsbedömningen. Jag framhöll med en bestämd röst:

– Det kan naturligtvis inte vara rätt att vi, som anser oss redan vara klara med uppgiften, skall behöva lida för de sämre lagen inte kan komma till skott.

Grabben som fungerade som chef för stationen tvekade fört, men höll sedan med och sa:

– OK då, men vem av er vill göra bedömningen?

– Den fixar jag, sa jag.

– OK, kom med här.

Han tog mig lätt i armen, ledde fram mig, och ställde mig cirka fem meter vid sidan av den pågående gruppen. Så pekade han bort mot några föremål, som låg utspridda på olika avstånd, och viskade:

– Du behöver ju inte skrika ut resultatet, utan viska dem till mig. OK? Det gäller att bedöma avståndet härifrån och ut till de där fyra objekten.

– En bagatell, sa jag och ställde mig med ena benet på brädan.

Så höjde jag höger arm, stack upp tummen och tog sikte på det närmaste:

– Fyrtiotvå meter, viskade jag och växlade till det andra.

Så fotsatte jag i rask takt;

– Femtiosex meter – Sjuttio meter – Nittiofem meter.

Så höjde jag rösten:– Ja, det var det. Har du antecknat rätt nu, för jag vill inte att vi skall åka på något fel på grund av dig.

Grabben stod med vidöppen mun och stirrade på mig. Han kunde inte tro varken sina ögon eller öron, och jag kunde inte låta bli att ge honom en gliring;

– Stäng munnen. Det här var väl inget märkvärdigt. Hade jag däremot varit tvungen att göra det på centimetern när, och bara fått använda ett öga, då skulle det nog ha varit något besvärligare.

Vi var klara, och kunde lämna den häpne och fortfarande gapande funktionären, för att i stället ge oss i kast med orienteringen. Och med ett käck;

– Kom så sticker vi grabbar, så gav vi oss iväg åt samma håll som vi sett andra grupper springa.

Det var först sedan vi kommit utom synhåll, som vi gjorde en koll på kartan. Det blev genast en diskussion om vägen. Vi funderade först på att ta vägen igenom ett litet skogsparti och sedan över ett berg, men kom överens om att det nog skulle bli alltför tröttsamt och besvärligt i den rådande hettan, och beslöt oss för att det lättare alternativet. Att gå runt eländet, även om det såg ut att bli en omväg. Nöjda över den klokskap och genialitet vår lilla grupp visade, fortsatte vi alltså den lättaste vägen fram.

Solen stekte, och vägen såg ut att bli mycket längre än vi räknat med, så vi gjorde en kort paus för överläggningar. Skulle vi gå tillbaka, eller skulle vi fortsätta och hoppas på det bästa? Flämtande i värmen kom vi fram till att det absolut borde vara värre att först försöka ta sig över berg och sedan genom en skog, än att fortsätta gå här ute släta marken. När vi dessutom redan gått så långt, så vore det nog dumt att vända. Även denna gång kom alltså latheten att segra, och vi kom fram till ett enhälligt beslut. Alltså fortsatte vi på vår inslagna kurs, varvid vi förmodligen också kom allt längre bort från det utsatta målet. Med en hägrande blick av en kall Coca Cola flaska för ögonen, fortsatte vi flämtande, svettiga och törstiga till tusen, vår ökenvandring utan en enda oas i sikte. Men så ... just intill ett berg, fick vi plötsligt syn på låg en vit liten stuga med stor trädgård, där lakan och annan vittvätt vajade på tork i den svaga brisen.

– Vi knackar på och frågar om vi inte kan få nåt att dricka.

Vem som kom upp med förslaget låter jag vara osagt, men uppslutningen bakom det sagda var unison. Med tungorna hängande som rosa slipsar ur våra käftar, släpade vi oss fram till det lilla huset och frågade artigt en äldre kvinna, som höll på att hänga upp tvätt:

– Ursäkta, min fru, men vi är fem törstiga flottister som kommit alldeles vilse, och som undrar om vi vågar vara så fräcka att be frun om lite kallt vatten att dricka. Vi är nämligen fruktansvärt varma och törstiga.– Men kära hjärtanes, kom in i trägård era stackare och sätt er där borta vid bordet i skuggan under äppelträdet, så ska ja genast hämta ... Men vill ni inte hellre ha kaffe? Det brukar släcka törsten. Och jag har nybakade färska kanelbullar. Det är klart att ni inte kan gå hungriga härifrån.

Vi tackade och erbjöd oss att åtminstone få hjälpa till, men hon slog ut med händerna och sa:

– Nej, nej, det behövs inte. Och ja ska säga er att det var riktigt roligt att få besök.

Hon visade oss också hur vi först skulle ta oss ner till stora vägen, och därifrån en buss för att komma tillbaka till flottans läger. Efter en verkligt skön vilostund, ett par koppar gott kaffe och en trevlig pratstund, undrade vi än en gång om det inte var något vi kunde få göra i gengäld. Men gumman var envis, och sa att hon i stället borde tacka oss för ett riktigt uppfriskande samtal. Och med detta tog vi henne i hand, tackade än en gång och gav oss iväg.

Vi var den sista, av de orienterande grupperna, som kom i mål. Om man nu kan säga att vi *kom* i mål? Eftersom det var så sent, så var nämligen målet redan indraget. När vi dessutom kom bekvämt åkande med den ordinarie bussen, föranledde detta den kapten, som var chef för tävlingen, att verkligen ifrågasätta om vi hade den rätta tävlingsinstinkten. Ett uttalande som vi naturligtvis med högst förorättade miner högljutt protesterade mot, och eftersom jag tyckte att jag varit en högt bidragande orsak till debaclet, tog jag ordet och påpekade:

– Ursäkta kapten, men den enda orsaken till att vi hade tagit bussen, det var av ren och skär hänsyn till Ni andra. Vi ville naturligtvis inte Ni skulle behöva vänta. Dessutom har jag nog en logisk förklaring till varför vi hamnade så helt ur kurs. Jag vill påstå att den kompass vi blivit tilldelade, inte var så noggrann som önskvärt. Kaptenen stirrade misstroget på mig och yttrade ett enda ord:

– Skitsnack!

Jag kunde naturligtvis inte låta detta stå oemotsagt och fortsatte därför:

– Jag förstår att kapten misstror oss, men jag kan försäkra kapten att den kompassen vi hade med oss, plötsligt började bete sig på ett minst sagt underligt sätt, men jag tror mig nu i efterhand ha förstått varför.

Nu stirrade inte bara kaptenen, utan även mina kamrater i gruppen, misstroget på mig, och undrade vart jag ville komma. Kaptenen fortsatte:

"Gubben jagar drivminor. Forts från sidan 13

Som sagt ! En resa gjorde han slag i saken utan vårt hörande och på resan hem från Antwerpen lades kursen helt resolut över Skagen igen. Nåja, vi var nu framme på vårkanten och någon större anledning att morra hade vi inte. Vädret vad det bästa tänkbara, dagarna var solljusa och om nätterna rådde ett strålende månsken. Och minnet av *Hollandias** undergång och våra egna kontroverser med havets livsfarliga vagabonder hade i enlighet med naturens ordning bleknat betydligt.

Resan gick bra och vi hade hunnit nästan fram till Skagen innan "gubben" fick en chans att slå "stand by" på maskintelegrafen. Men då gjorde han det, ty uppe under danska landet, hade han plötsligt upptäckt ett hornkadaver, som låg och plaskade i de solglittrande dyningarna. *Normandia* styrdes dit, maskinen stoppades och "gubben" och förste styrman började skjuta av glatta livet. Det var många resors hämmade jaktbegär som nu fick fritt utlopp. Gevären knallade villigt och glatt. Alle man, utom de som hade vakt i maskin, var på däck för att med lystna blickar beskåda evenemanget då återigen ett av krigets mordverktyg skulle oskadliggöras. Men den minan höll på att bli *Normandias* öde. Innan vi visste ordet av hade strömmen fört den i omedelbar närhet av oss. Och när vi väl fått vår uppmärksamhet fäst vid detta obehagliga faktum tycktes den rent av flyga oss till mötes. *Normandia* fick aldrig upp farten förrän vi hade den midskepps mot utsidan. De sekunder som nu följde, kommer alltid att stå levande för mig. Maskinen stoppades och hela besättningen höll andan av spänning. Sakta kröp vi framåt - - en lus krypande på en tjärad trästicka hade just då verkat som en olympisk sprinter - - och på utsidan låg minan och dängde och slängde mot plåten. Spänningen blev nästan outhärdlig. Skulle den då aldrig explodera? Men nej! inte heller denna gång svek "gubbens" tur, för något annat kunde det ej bli frågan om att det var. Efter vad som vi tyckte var en evighet gick minan klar akterut. Efter den gastkramningen låg vi still, tills den drivit på betryggande avstånd. Ett par skott på den och en jättedetonation hördes. "Gubben" grinade förnöjt och så kom det obligatoriska . - En satan mindre. Visst var det i ett lovvärt syfte som "gubben" jagade minor, men det tog åtminstone på mina nerver att han, för att uttrycka sig vanvördigt, rantade omkring i hela Nordsjön för att få tag i dem. Ty så föreföll det mig att han gjorde. Och skulle det möjligen ligga en överdrift i påståendet, så ber jag härmed kapten Olsson om förlåtelse.

* Enl. uppgifter på nätet minsprängdes s/s *Hollandia* den 20 oktober 1919. 20 man omkom.

Vad jag kan utläsa tillhörde fartygen samma rederi.

HMS MANLIGHETENS HISTORIA

I år har före detta pansarskeppet *Manlighetens* "kvarlevor" gått till skrotning.

Manligheten levererades till Flottan 1904 och tjänstgjorde under andra världskriget i Göteborgseskadern.

Manligheten utrangerades 1950

Följande historia har förmedlats av Terje Fredh

Vid utrangeringen 1950 byggdes *Manligheten* om till flytande kaj. Hon skars ner till trossdäck och fick ett tjockt betongdäck med landgångsramp i fören. Efter att ombyggnaden var färdig 1953 placerades hon som kaj vid örlogsbasen i Skredsvik. Hon tillhörde fortfarande flottan och fick beteckningen 'MA' efter de två första bokstäverna i namnet och som naturligtvis omedelbart blev till 'Emma.'

I Skredsvik låg "Emma ut- och- in" så att örlogsfartyg kunde förtöja på båda sidor. Vid örlogsbasen i Skredsvik gjorde *Emma* god nytta fram till 1984 - 85. 1985 köptes *Emma* av Lyse Nya Stålservice och förlades till Lahälla som brygga för service av bostadsplattformar. 1989 såldes *Emma* igen, nu till Stenbolaget Bohus Vital som sedan hyrde ut *Emma* till Röda Bolaget för att användas som kaj för deras i Brofjorden stationerade bogserbåtar. Röda bolaget köpte i sin tur *Emma* av Bohus Vital 1999.

I Brofjorden låg *Emma* långsides med land, till skillnad mot i Skredsvik. Sedan har *Emma* ägts av Röda Bolaget/ Svitser fram till den 4/9 2015, alltså till för lite över en månad sedan, då hon gick till skrot.

Kl. 03'30 denna dag hämtades *Emma* av bogserare *Svitser Tyr* för bogsering till skrotfirman Jatob i Fredrikshavn, Danmark.

Bogseringen fick ske en dag med ytterst lätt sjöhävning och tas mycket försiktigt då *Emma* var, och hade varit under flera år, i mycket dåligt skick. Farten som hölls var mellan 2 och 5 knop, så hela bogseringen tog 16 timmar.

Manligheten blev gammal. I hela 111 år gjorde *Manligheten/Emma* god nytta, först som örlogsfartyg i 46 år och sedan som kaj i 62.

Har själv varit med om att ligga långsides *Emma*. Först i Skredsvik när jag låg i Flottan och sedan under många år vid Lahälla med Röda Bolagets och senare Svitserers bogserbåtar

Bernt Säfström

OBS! Omslagsbilden på *Manligheten* visar henne till ankars med påmålad bogvåg som del i kamouflaget efter sista ombyggnaden 40-41.

Red

SWENEX= Swedish National Exercise 2015

Swenex-15 är en (årlig) nationell marin övning där försvaret av det egna territoriet och svenska intressen står i fokus. Årets övning inleddes i södra Östersjön för att efter några dygn flytta till Västkusten, där huvuddelen av övningen ägde rum. Swenex-15 genomfördes 12-22 oktober.

I övningen deltog större delen av Marinen. Från amfibieregementet kom 2. amfibiebataljonen samt bevakningsbåtar. 3. och 4. sjöstridsflottiljerna deltog med korvetter, minröjningsfartyg och stödfartyg samt 1. ubåtsflottiljen med ubåtar och ubåtsräddningsfartyget. Landbaserad logistik kom från Marinbasen och de båda sjöstridsflottiljerna. Totalt deltog cirka 1300 personer från marinen i övningen, ett 30-tal fartyg och ett större antal stridsbåtar. Stridsflyg ur flygvapnet (F 7 och F 17) och helikoptrar från Helikopterflottiljen ingick också i övningen.

Swenex-15 föregicks av en amfibieövning under vecka 40 med verksamhet främst i Göteborgsområdet.

Sjöfartsskydd var temat

Sverige är ett import- och exportberoende land. Över 90 procent av vår handel sker med fartyg. Det är därför avgörande att vi kan skydda vår import och export. Göteborgs hamnar är de största och viktigaste i sammanhanget, därför övar marinen sjöfartsskydd på västkusten under Swenex-15. Med sjöfartsskydd menas att, i första hand, skydda svensk sjöfart och tillhörande infrastruktur som bedriver import- och exportverksamhet.

Under Swenex-15 övades bland annat amfibiestrid, ubåtsjakt, ytstrid, luftförsvar, minröjning, eskortering, sjötrafikkontroll och logistikförsörjning. Samövningar med Kustbevakningen och Sjöfartsverket utgjorde också viktiga moment i övningen.

Ovanstående är utdrag från FM hemsida avseende Swenex-15.

Under övningen gjorde HMS Visby ett besök i Göteborg (Stigbergskajen) för att passa på tillfället att ge en orientering till inbjudna gäster ur främst Sjöofficerssällskapet i Göteborg, Flottans Män i Göteborg samt från Försvarsmedicencentrum. Tyvärr blev inte tillströmningen den önskade från Flottans Män på grund av interna brister hos oss.

Jag deltog dock tillsammans med ett dussin andra i ett trevligt och informativt besök ombord där såväl marinchefen, konteramiral Jan Thörnqvist som flottiljchefen kommandör Ewa Skoog Haslum berättade om verksamheten och bjöd på förfriskningar med tilltugg och rundvandring ombord. Vi välkomnar alla sådana initiativ vid verksamhet på Västkusten och såväl flottiljchefen som marinchefen menade att övningar på västkusten och i Göteborgs skärgårdar med främst sjöfartsskydd är högt prioriterat och kommer att ske frekvent i framtiden men att det samtidigt finns behov

av att vara alerta i Östersjön mot bakgrund av en upplevd ökad hotbild mot bakgrund av ryskt agerande och ”bufflig” attityd mot sina grannar i Östersjöområdet. Stort tack till Flottiljchefen för inbjudan och sättet att ta tillfället i akt för en kort men givande samvaro med viktiga marinintressenter i Göteborg.

Lars Erik Uhlegård

Olle berättar *Forts. från sida 15*

– Va fan menar du?

– Jo kapten, jag har som sagt, funderat en del på varför kompassen uppträdde som den gjorde, och har kommit fram till varför.

– Nå men kläm fram med det då, och fortsätt inte att gå som en katt kring ett hett grötfat.

Jo, det måste ha varit transformatorn. – Transformator? Vilken jädra transformator?

– Jo, kapten förstår, det var just när vi passerade en stor transformatorbyggnad, som kompassen blev sjövild och började snurra åt alla möjliga håll. Jag ger mig tusan på att det runt den där jäkla transformatorstationen, hade byggts upp en massa magnetfält och magnetlinjer, som hade en negativ inverkan på kompassen.

Jag iakttog begrundande kaptenen, som tydligen inte visste vad han skulle säga. Kanske trodde han sig inte ha tillräckligt med kunskaper om magnetisk flödestäthet och magnetisk fältstyrka för att käfta emot? Eller också kanske han bara ville vara hygglig och inte bråka? Eftersom jag själv inte ville bråka, och efter ha övervägt de båda alternativen, så valde jag att säga:

– Men vi hade ju i alla fall kommit tillbaka oskadda, och det är väl ändå något att vara glada för.

Träning och skrivningar avlöste varandra, och på våren 1958, var vi klara för sjökommendering. Jag blev tilldelad T106 Rigel, som var en stor motor-torpedbåt med trettio tre mans besättning. Den drevs av tre stycken 20-cylindriga Mercedes Benz dieselmotorer i V-formation på 9000 hk var, och hon kunde i fredstid komma upp i något över fyrtio knop. Det var bara att packa sjösäcken, få ut biljetterna, säga adjö åt de flesta av kamraterna, och sätta sig på tåget till Stockholm, för det var på örlogsvärvet bakom Riksmuseet som T106 låg för utrustning.

Ur Carl O Anderssons bok

“Min slingrande väg”

RAPPORT FRÅN MARITIMAN



Då har vi stängt säsongen 2015 och kan se tillbaka på ett år med ömsom vin och ömsom vatten. Vi har inte nått vårt mål att öka antalet besökare vilket känns tråkigt då vi la ner mycket kraft på detta i början av säsongen. Dock höjde vi våra inträdespriser till 2015 och vi hade fler betalande gäster än tidigare vilket ändå gör ett bra resultat och att vi kan fortsätta att satsa på vår anläggning.

Vad som står för dörren precis nu är budget – och marknadsplanering inför 2016 och där kommer en hel del ändringar att ske. Vi kommer att utöka vårt engagemang på den digitala kommunikationen d v s på internet och sociala medier. Vi kommer även att satsa på att utveckla anläggningen med aktiviteter som ska attrahera barnfamiljer i en större utsträckning.

Tuss är nu helt körklar och kommer under 2016 att skötas och användas av Kulturbåtarna vilket innebär att Tuss kommer att användas och köras med i ordinarie trafik i älven för gäster, det kommer att bli ett fantastiskt inslag i hamnen när Tuss ”tuffar” fram och besökande får se Göteborg från älven ut ifrån ett båt historiskt perspektiv. Vi kommer också nu att sätta igång arbetet med Storm Princess för att få även den sjö- & transportduglig för att kunna använda under högsäsong – det känns verkligen som vi är på väg på mot att bli ett ”levande” museum.

Problematiken med att ta ubåten på varv börjar att närma sig ett slut och vi har fortfarande inte gett upp tanken eller hoppet på ett varvsbesök före öppnandet av nästa säsong, vi håller tummarna och Maritimans VD, Per Kärnman, jobbar intensivt med att få en lösning på detta så fort som möjligt.

Vi öppnar anläggningen till påsk 2016 som infaller relativt tidigt nästa år vilket innebär att vi öppnar redan i slutet av mars. Sedan har vi öppettider under helger i april för att öppna helt och hållet under maj, juni, juli, augusti och september för att sedan stänga och öppna under höstlovet igen.

Vi på Maritiman vill härmed tacka alla föreningsmedlemmar som har varit oss behjälpliga under året som gått och ser fram mot fortsatt samarbete under 2016.



God Jul, Gott Slut och Gott Nytt år önskar vännerna på Maritiman.

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

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

Sveppe Ljunggren

Sveppe.Ljunggren@maritiman.se

LEDARE forts. från sida 3

Till grund för en sådan marinplan kan min idé till ny Marin ur förra numrets ledarartikel tjäna.

Fartyg kan köpas utomlands. Det är sannolikt billigare, snabbare och kanske rentav bättre. Exempel ovan. Men detta bör ske under fredstid och inte som vid jagarköpen 1940.

Nytt lednings- och stödfartyg mm

Jag utlovade mer i detta nummer men annat har kommit i vägen varför de som gärna vill ha mer av det slaget för ge sig till tåls. Mer i kommande nummer av Pejlingar om mitt idéfartygs besättning, ledningsförmåga, beväpning, sjukvårdsresurser, bunkringsresurser, verkstäder, förläggningsskapacitet och annat. Dessutom fler idéer kring mina nya flottiljer och en ny framtidsmarin som kan vara det stöd som en maritim nation som Sverige verkligen behöver.

Avslutningsvis: Man ska inte måla hin onde på skottet



när det inte behövs. Men det skadar nog inte att noga följa vad Vladimir tar sig för. Krimoperationen påminner om Adolf och ”Anschluss”. I övrigt är Putins insatser i Syrien sannolikt mest ett sätt att flytta fokus från inrikespolitiska problem till internationella arenor.

*God Jul, trots allt.
Lars-Erik Uhlegård*

RAPPORT FRÅN KLUBBMÄSTAREN



FÖREDRAG OCH UNDERHÅLLNING HOS FLOTTANS MÄN I GÖTEBORG SISTA TORSDAGEN I MÅNADEN, VINTERN 2016

Januari

Dag: Torsdag 28 januari kl. 18'00

Föredragshållare: Ove Andersson

Ämne: *Ostindiefararen Götheborg* som byggs i en exakt kopia av det gamla fartyget och som på nytt skall erövra världen. Berättelser om människor i och omkring fartyget.

Ove Andersson är en superkargör och föredragshållare som tidigare varit hos Flottans Män och hållit uppskattade föredrag om bl.a. Varvens historia i Göteborg.

Ostindiefararen Götheborg som efter ha varit på hemväg för tredje gången från Kina förliste i Göteborg den 12 september 1745. Fartyget nådde hamninloppet utanför Älvsborgs fästning när hon rände upp på undervattensklippan Hunnebådan. Eftersom olyckan hände i fullt dagsljus, i lugnt väder och nära strand räddades hela besättningen och en del av lasten omedelbart.

Under åren uppstod en dröm om att segla som förr till Kina. Det startades och pågick ett mångmiljonsprojekt i Göteborg. Skeppet *Götheborg* som gick under vid Hunnebådan i inloppet i Göteborg byggs upp igen. Fartyget byggdes på varvet TERRA NOVA vid norra Älvstranden i Göteborg i en exakt kopia av det gamla fartyget. Namnet Terra Nova var namnet där det första fartyget *Götheborg* byggdes. Ett projekt som detta har aldrig tidigare genomförts i Sverige eller någon annanstans i världen.

Februari

Dag: Torsdag 25 februari

Föredragshållare: Jan Björnehag

Ämne: Berättar, visar bilder och smalfilmer från sin tid inom Marinen och Handelsflottan.

Jan Björnehag har under åren 1964 - 66 tjänstgjort som värnpliktig i Flottan. Efter sin utbildning i Karlskrona och Berga Örlogsskolor (BÖS) blev han kommenderad till Berga.

J.B. är utbildad sjökapten vid sjöbefälsskolan i Göteborg och under denna tid även genomfört kurser vid Skyddsskolan vid Berga Örlogsskolor. Han har under många år tjänstgjort inom handelsflottan och varit befälhavare på tankfartyg. Förutom sin utbildning till sjökapten har J.B. civilekonomexamen och en Ekonomie Magister.

Boris Lundqvist

Från Styrelsen

**En fröjdefull Lucia,
en God Jul och ett
Gott Nytt År samt
behagligt slut tillönskas
alla medlemmar och
anförvanter**

FÖDELSEDAGAR VI GRATULERAR



- Jan** 1 038230 Göran Olvén Katrineholm 70 år
8 037530 Göran Bram Göteborg 90 år
9 030820 Gunnar Ekbladh Angered 75 år
12 038382 Bengt Andersson Göteborg 80 år
12 0901 Inger Sjöberg Bojen 85 år
17 038739 Stig Algkvist Mölnlycke 85 år
17 030209 Lars Nordenberg Hönö 70 år
27 030015 Leif Sandberg Göteborg 85 år
31 030010 Ingvar Börjesson V Frölunda 85 år
Feb. 4 038957 Anders Hallin V Frölunda 85 år
4 030715 Börje Bennmo Gråbo 80 år
6 039777 Hans Holmqvist V Frölunda 75 år
7 031515 Leon Montell Göteborg 65 år
21 037207 Folke Billstedt Kärna 85 år
25 038359 Lars Holmgren V Frölunda 80 år
Mar 2 0601 Norma Salomonsson Bojen 90 år
6 038961 Tore Nyblom V Frölunda 65 år
9 039674 Mats Bruto Göteborg 60 år
24 030801 Christer Fagervall Fritsla 50 år
29 1503 Camilla Höglund Bojen 65 år
31 030630 Rolf Grunditz V Frölunda 85 år

VI HÄLSAR NYA MEDLEMMAR VÄLKOMNA

- 31515 Leon Montell Göteborg
31516 Jan-Åke Lindstedt Göteborg
31517 Lars Nyberg Västra Frölunda

A K T I V I T E T E R I M A R I N S T U G A N 2 0 1 6

FLOTTANS MÄN

JANUARI

28 To KLUBBAFTON*

FEBRUARI

25 To KLUBBAFTON*

MARS

12 Lö ÅRSMÖTE

31 To KLUBBAFTON*

SÖNDAGSÖPPET

JANUARI

17, 24 och 31

FEBRUARI

07, 14, 21 och 28

MARS

06, 13 och 20

ONSDAGSÖPPET

JANUARI

13 och 20

FEBRUARI

03, 10 och 17

MARS

02, 16 och 23

DAMKLUBBEN BOJEN

JANUARI

27 On KLUBBAFTON*

FEBRUARI

24 On ÅRSMÖTE*

MARS

30 On VÅRSUPÉ*

***GLÖM EJ att föränmäla Er till klubbaftnarna så att klubbmästarna kan planera sina inköp.**

Det finns anmälningsslistor i Marinstugan om Ni har vägarna förbi. Ring annars respektive klubbmästare. **För FM**, Klubbmästaren Boris Lundqvist 031-99 27 43 alt. 070-939 06 52 eller Stugfogden Tore Nyblom 031-29 97 06 alt. 070-629 18 43. OBS! Anmälan är bindande på grund av gjorda inköp. **För Bojen** Klubbmästare Jarka Nyblom 031-29 97 06 alt. 0736-48 05 87

MEDLEMMAR MED RESPEKTIVE ÄR VÄLKOMNA TILL **LILLE JULAFTON** I MARINSTUGAN

FREDAGEN DEN 11 DECEMBER. **PRIS FÖR JULBORDET 220:-/PERSON**

SISTA ANMÄLNINGSDAG, SOM ÄR BINDANDE, TISDAGEN DEN 8:e DECEMBER



LUCIA FIRAS

I MARINSTUGAN
Örlogsvägen 6

**LÖRDAGEN
DEN 5:e DEC.**

TOMBOLA
LOTTERIER
KAFFESERVERING

**FLOTTANS MÄNS
SÅNGKÖR**

UNDERHÅLLER 1230



LUCIATÅG 1300

VÄLKOMNA ÖNSKAR
FLOTTANS MÄNS DAMKLUBB



BOJEN



*Det finaste i världen kostar
ingenting
bara ett litet leende med
vackra tankar kring.*

*Den lycka som vi söker
kanske inte går att se.
Den finns när vi försöker
känna glädje av att ge.*

*Givmildhet är enkel, en gåva
och en rad.
Att älska är att vilja, se en
annan människa glad.*

*God Jul
och
Gott Nytt År
önskar
Redaktören
med diktande hustru
Inga-Lill*