

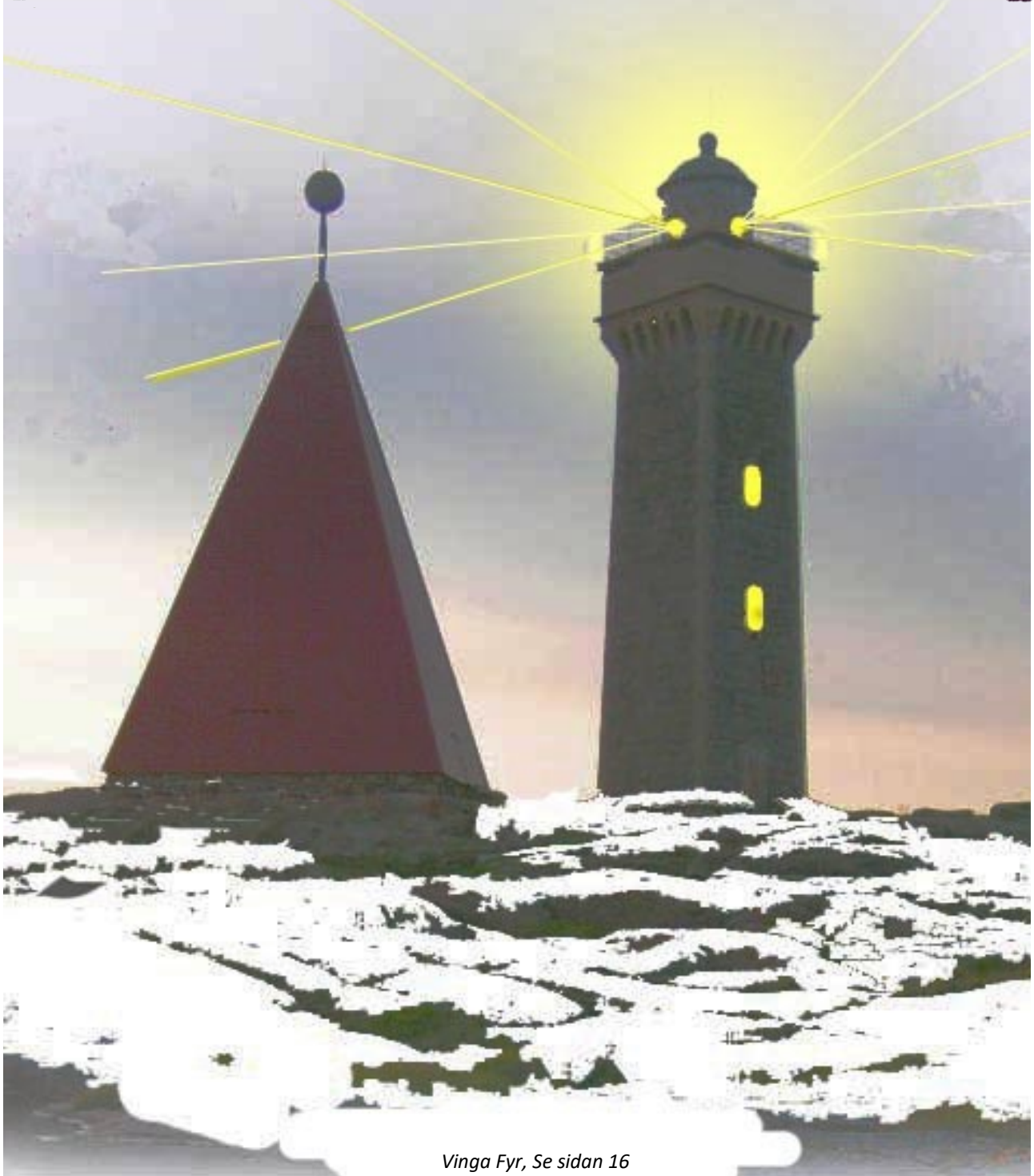
Ön Vinga c:a 1000 m lång och 500 m. bred

Fyrens lysvidd:
47 km eller
25,5 nautiska mil

PEJLINGAR

FÖRR, NU OCH FRAMTID

FRÅN FLOTTANS MÄN OCH BOJOR I GÖTEBORG N:r 4-2016



Vinga Fyr, Se sidan 16

ORDFÖRANDE HAR ORDET

I detta nummer bl.a.

Seglingar med Falken

Ragnar Westblad
Sida 4

Sven Hallberg berättar

Sida 8

Maderia - eller berättelsen om vinet som försvann

Jan Eric Knutas
Sida 10

Svenska ångkorvetter

Sida 13

Rapport från Hjärnan

Sida 14

Tommy berättar

Sida 15

Rapport från

Damklubben Bojen

Sida 16

Medlemssidor

Sidorna 17 -19



FLOTTANS MÄN GÖTEBORG

Örlogsvägen 6
426 71 V.a Frölunda
Tel. 031-29 07 23
www.flottansman.se

E-post:
flottansmangoteborg
@telia.com

PEJLINGAR N:r 4 DEC. 2016

Utgivare/Ägare:
Ansvarig utgivare:
Redaktör:
Distribution:
Manusadress:
Sista manusdag nr. 1/2017
Planerade utgivning:
Prenumeration:
Lösnummerpris:
Trycks hos:



Kamrater!

Vintern har nyligen visat upp sitt bistra ansikte. Jag önskar en vinter med snö under jul och nyår, sedan kan det vara nog för min egen del.

Jag kan härmed meddela att nästa års Riksårsmöte sker med Stena Scandinavica mellan Göteborg till Kiel och åter!

De närmare detaljerna kommer att släppas i början av februari på rikshemsidan och alla FM hemsidor. Troligen genom länkar till Göteborgs hemsida. Därpå kommer anvisningar i nr 1 av Pejlingar och Rikstidningen.

Vi har anledning att känna stor tillförsikt över nästa års program med såväl Riksårsmötet som vårt eget 80-årsfirande. Givetvis kommer Flottans Mäns kör i Göteborg att delta vid bägge evenemangen, se bilden på Sångkören nedan.



Preliminärt datum för banketten vid 80-årsfirandes är den 18 november 2017.

Slutligt datum och plats mm kommer att skickas ut så snart det blir möjligt via e-post, vanlig post, hemsidan samt denna tidskrift och Rikstidning.

Jag hoppas att våra medlemmar ställer upp på den västsvenska satsningen 2017 och deltar i stor omfattning vid Riksårsmötet som genomförs den 7 till 9 maj med resa från Tysklandsterminalen under eftermiddagen. Program och priser samt möjliga val av hyttstandard, programpunkter i Kiel, behov av särskild kost mm kommer att kunna anmälas genom vår hemsida och genom såväl e-post som telefon samt som blankett genom brev.

Nåväl, 2016 är inte helt slut än och när detta skrivs återstår klubb-afton den 24 november med Lasse Swahn, en jullunch för flera samverkande föreningar den 1 december och Bojens Luciafirande för alla i FM Göteborg den 3 december

I år är det dessutom 30 år sedan vi fick friköpa vår stuga med tomtmark och parkering. Det kan vara gott att tänka på i vintermörkret. Nästa år är det ytterligare ett jubileum utöver vårt 80-årsfirande då det är 50 år sedan vi fick Marinstugan som förenings- och klubblokal. Det ska firas på lämpligt sätt i samband med Marinstugans dag som jag återkommer till längre fram i vår.

Några sanningens ord till Er alla. Föreningen är och blir inte bättre än sina medlemmar. Ta tillfällena i akt och delta i verksamheten och hjälp till på städ- och arbetsdagar. Ställ upp och anmäl Er till Söndagsöppet som ansvariga för servering och ordning i stugan (en till två per söndag) teckningslista för första halvåret kommer att finnas i stugan då denna tidskrift når Dig.

Lars-Erik

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

Kamratföreningen FLOTTANS MÄN. Lokalföreningen i Göteborg
Lars-Erik Uhlegård / 0723-97 21 86 / lars-erik@uhlegard.se
Karl Harry Dahl / 031-91 32 42 / 0706-91 32 42 / harry.dahl@telia.com
FM-medlemmar och "Bojor". Vissa militära instanser och andra organisationer
Flottans Män, adress: se ovan till vänster / e-post till redaktör
Fredagen den 10 februari 2017
Mars 2017

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

För icke medlemmar i Flottans Män 30:-

Sandstens Tryckeri AB Västra Frölunda

Kamrater!

Osäkerheten har ökat i världen, i Europa och Sverige med närområdet. Det amerikanska valresultatet innebär att Ryssland vädrar morgonluft och uttalanden från Donald Trump under valrörelsen bådär inte gott. Det är dock inte dags att kasta in handduken för det är mindre troligt att USA's nye president kan göra verklighet av allt han sagt.

Det som oroar mig mest är det protektionistiska kraven som kan innebära betydande problem för ett exportberoende land som Sverige. I kölvattnet av detta kommer Donalds krav på att nationer inom Nato som inte lever upp till 2%-målet (försvarskostnaderna ska utgöra

minst 2% av BNP) heller inte kan påräkna hjälp vid en konflikt. Vi får se hur det blir med detta men det torde vara rimligt att alla som ingår i en försvarsallians följer regelverket.

Detta innebär inte att jag tycker Nato har minskat i betydelse och jag menar att det är av stor vikt i dessa osäkra tider att vi blir en del av det gemensamma försvar som Nato utgör.

Ensam är inte stark och ett gemensamt försvar mot Ryssland och andra stater där demokrati inte är ett starkt inslag i politiken blir allt viktigare.

L-E Uhlegård

Vad har hänt på sista tiden?

Vi har som alla förstår haft och har fullt upp med nästa års begivenheter men följande har varit på "tapeten" under hösten. Ett tyskt örlogsbesök blev känt så sent att vi inte hade möjlighet att ordna något i det sammanhanget. Vi har genomfört de klubbafnarn som var inplanerade till september och oktober.

Genom FFGF (Föreningen för Göteborgs försvar, där alla uppmanas att bli medlemmar) har vi lyssnat till försvarsministern och hört hans syn på läget i omvärlden som var mycket intressant. I närtid har några ur FM Göteborg deltagit i en säkerhetspolitisk debatt om Hotet mot Sverige med en expertpanel ur KKrVA (Kungl. krigsvetenskapsakademien) och politikerna Allan Widman (L) och Åsa Lindén (S) som redogjorde för sin syn läget och vad som bör göras. Se vidare på sida 18.

Ubåtsbesök i Göteborg

Den 11-14 november hade Göteborg besök av den nederländska ubåten HNLMS Zeeleeuw (Sjölejonet) och Flottans Män fick möjlighet att med nio man göra ett besök ombord i ubåten som är av Walrus-typ. Z. är den första i serien som genomgått halvtidsmodifiering med optroniskt periskop, ny minvarnarsonar, nytt manöverrum och nytt stridsledningssystem med generella operatörsplatser, förbättrat tryckskrov och delvis ny beväpning (nya torpeder). Z. kan bära sjömålsrobotar (Sub-Harpoon) samt medföra minor.



Ubåten Zeeleeuw's data: Sjösat 1987, i tjänst 1990. **Deplacement** i ytläge: 2350 ton och i u-läge 2650 ton. **Längd** 68 m, **bredd** 8,4 m, **djupp. i ytläge** 7,5 m. **Maskineri:**

Tre Pielstick dieslar och en Holec elhuvudmotor. En propeller med sex blad.

Fart i ytläge 13 knop i u-läge 20 knop.

Fast och bogserad passiv sonar. Aktiv minsöksonar.

Vapen: 4 st. 533 mm torped-, robot- och mintuber.

Besättning: 10 officerare, 15 underofficerare samt 27 underbefäl och manskap.

Fartygschef: Örlogskapten E.G.J. Ruijsink. Zeeleeuw var på rutinbesök mellan övningar i norska vatten.



Bilden ovan: Vår värd ombord, Navigeringsofficeren löjtnant Jelle van Netten, iförd ubåtsklubbens keps och märke på kavajslaget, bjöd på kaffe i manskapsmässen. I bakgrunden 94-åriga ubåtsmannen Eric Brelén (siste levande som farit på Ulven) och ubåtsstorpedhantverkaren Tore Nyblom.



På bilden ovan ser man den rymliga underbefäls- och manskapsmässen med plats för cirka 20 sittande. Från vänster: Lt van Netten, nacken på Willy Almberg (på besök från Lof Norrköping), Eric Brelén, Tore Nyblom, Lars Sandberg, Alf Martinsson och Rune Leandersson. (gamla ubåtsmän). Några av deltagarna syns inte på bilden: Gunnar Ekblad och P-O Eriksson (ubåtsmän) samt fotografen L-E Uhlegård (minör och medlem i ubåtsklubben).

SEGLINGAR MED SKONERTEN FALKEN 1992



Ragnar Westblad fartygschef på HMS Falken berättar denna gång om Atlantkappseglingen GRAND REGATTA COLON 1992.

Som jag avslutade i förra numret skulle efter deltagarbeslutet, alla förberedelser som dockning, rustning, provturer, vissa nödvändiga utbildningar och planering avklaras på sex veckor. Ragnars "dagbok" fram till starten i Cadiz är på sju A4-sidor så där har jag "plockat" efter eget omdöme.

Fartyget

Ny sval för 5000:-, tillika reservfrys, installerades. Det skulle visa sig att tack vare den blev det aldrig proviantbrist när de andra två frysarna "stod i kö" för reparation.

Vi "tiggde" av TRANSTEMA AB, Göteborg en satellitlex för 75.000:-, en Inmarsat C, som kopplad till GPS är ett etablerat SOS-system. Den skulle visa sig helt oumbärlig för oss. Normalt använde vi den för telex/fax med MKS, konsulat, skeppshandlare mm.

MtjC, Bo Peders, införskaffade bl.a. fem överlevnadsdräkter (lån från SjöV), rökdykarutrustningen dubblerades, två extra 20-mannaflottar anskaffades, etc.

En kombinerad logg och tempgivare installerades. Golfströmmen är stundtals som en serpentinväg och då gäller det verkligen att inte "köra i diket."

Ett mindre svetsaggregat utlånades av ESAB svenska AB.

För att underlätta latitudsdevieringar före avresan från Las Palmas fick vi av Nautiska förvaltningen låna ett devieringsgyro, extra vertikalmagneter och en magnetvåg.

En hel del annat köptes med god rabatt, skänktes, tiggdes, lånades och fixades.

Utbildning

Två dagars repetitionskurs i astronavigation med hjälp av Thomas Edén från MOHS. Rökdykarövningar ombord för nyckelbesättningen. Undervisning i Atlantmeteorologi (meteorolog Lage Larsson, 1.hkpdiv) och utbildning i Inmarsat C.



Andra praktiska arrangemang inför seglatsen på 5 mån.

-Läkarundersökningar och komplettering av vår sjukvårdsutrustning med bl.a. ryggskadebår, apparatur för syrgasbehandling, insektsbekämpningsmedel m.m.

-Samtliga sjökort sponsrades av Berg Marin AB, Rolf Palmqvist. C:a 50.000:-

-Ordna att värnpliktiga kunde få sin lön via VISA-kort.

-Elevuniformer. Flottans vita långbyxor och en röd pikétröja med vår logo på bröstet och HMS FALKEN i vit text på ryggen. Därutöver vit T-shirt med röd text samt en vit keps med "FALCON"-text.

-Falcon drycker, "gratis så mycket ni får plats med" och Falcon Crest vin. Vi är ju det enda fartyget med såväl eget bryggeri som egen vingård. Andra detaljer som ej kan kompletteras under expeditionen men är nog så viktiga: Svensk snaps, punsch, kräftor, hjortronsylt m.m.

-Jaga fler sponsorer. Under upprustningen drog vi in nära 200.000 kr till projektet.

Färdplan och elever

Besättningsbyte skulle i huvudsak ske i varannan hamn. All rekrytering av elever samt transportplanering till resp. hamn sköttes förtjänstfullt av MKS/Lars-Olov Jonsson m.fl.

Första perioden, till Cadiz, delades upp i två elevomgångar. Karlskrona - Cherbourg, 20 elever ur årskurs nio Brattebergsskolan, Öckerö, samt åtta föräldrar. Cherbourg - Cadiz, årskurs ett från drift och underhållslinjen på Lindholmens gymnasium. Övriga perioder besatte elevomgångarna av äventyrslystna ungdomar från hela landet, 16 - 24 år, inklusive sjövärnare och skutseglare från västkusten.

Sammanfattning

Att det blev en osedvanligt hektisk 6-veckorsperiod förstår ni säkert. Ett vackert "april"-väder i mars underlättade väsentligt men dagarna slutade sällan före 21-22 och varje befäl hade minst en 20-punkts viktig restlista att åtgärda sista veckan.

Framförallt MKS, men även andra myndigheter, organisationer och företag stöttade oss på alla möjliga och omöjliga sätt. **Tack!**

-Alla befäl utom MtjC, tillika 3:e skeppare, hade seglat ombord tidigare. Så lyckligt lottad har jag aldrig varit tidigare i början av en expedition.

Ragnar Westblad, FC

Karl-Henrik Peilot, Sekond

Örjan Persson, 2.O

Sverker Lindholm, 3.O

MtjC kallad "Brassen" Bo Peders tillika 3.sk

Tommy Nilsson, 1.sk

Jörgen Zetterlind, 2.sk

Tor Akre, Fartygsläkare

Gunn von Trepka, Norsk STA-representant, tillika Columbosexpert och "race director"

Avseglingen



Så äntligen, Söndagen den 29 mars anno 1992, blev allt vi kämpat för en realitet avseglingen mot Cadiz för start i Grand Regatta Colon.

Avseglingen, med stagflock o skonert, föregicks av en traditionell avskedsceremoni. Anhöriga och vänner hade mött upp. "Ankarspelet" spelade på kajen, korum av amiralitetspastorn Hildingstam och avskedstal av CMKS, Översten 1.a graden Stefan Furenius. Det originella inslaget bestod av snöyra i den kalla och friska nordanvinden. Sista tampen, akterändan, lades loss av gamle vännen "Z" och så var vi då på väg. Ostlig styv kuling var utlovat de första dygnen så det blev en rask färd över södra Östersjön. Drygt 1,5 dygn tog det. Vad skönt det är med stormstoren i akterlig vind när man har nya elever! Kylan med ett par minusgrader på natten var dock en liten chock för oss alla.

Lotsen i Kielkanalen, gammal bekant, så det blev bredflocksegling drygt halva kanalen. Solen tittade fram och i lä med +11 i luften var det skönt att knäppa upp skinnkavajen en stund. Utlovad ostlig styv kuling norr om Frisiska öarna uteblev nästan helt så det blev en ganska händelsefattig segling, även kryss, i gammal "dösjö"

Two av föräldrarna, som tillhörande Öckerö brandkår, gjorde brandsyn ombord. Organisationen med befäl och vpl. fick "pluskolor" men materiellt fanns det brister, trots förbättringar gjorda under rustningen. Bl.a. borde "Alice Timanderdräkten" ersättas med de tjocka jackor som brandkårens personal har. Dels är de smidigare och dels känner man när det blir för hett. Skumsläcknings-aggregat med skum saknades. Båda dessa brister skulle åtgärdas av Öckerö brandförsvaret genom transport ner med den buss som skall lämna och hämta eleverna i Cherbourg.

Inlöpanet i Dover, i nattens mörker, blev en utbildning i den högre skolan. Utanför pirarnas nockar, 100 m brett, gick en ostlig ström med några knop. Vind och sjö från ost. Med en skicklig lots och full fart på maskin siktade vi väst om den västra nocken och vi hade bara några knop i överskott. Jag såg i ögonvrån att vi hade stadig bäring till en kajlampa bortanför inloppet. På två fartyglängders avstånd hade vi fortfarande västra nocken 30-40° på SB bog. Nu måste jag nog gira tänkte jag men det dröjde "evigheter" innan det rappt kom "hard to starbord" - hard to port" och så var vi plötsligt inne i bassängen. Puh! En mycket smalt och lite trickigt inlopp till dockan var nu bara barnleken.

I Dover låg vi förtöjda intill *Nordkap* från Stockholm. Hon och *Maritee* skulle bli våra svenska konkurrenter och även våra bästa vänner.

I Dover låg vi förtöjda intill *Nordkap* från Stockholm. Hon och *Maritee* skulle bli våra svenska konkurrenter och även våra bästa vänner.

VHF-trafik

Att det är tät och intensiv trafik i Engelska kanalen framgår bl.a. av den hårt belastade anropskanalen 16. Engelska, franska och en blandning av dessa och alla andra omöjliga språk. "Do you think you own the ocean.-ehh?" sa någon som just höll på att rammass.

"Piss off of channel 16" är ett exempel på ett "käckt" uttryck för att temporärt få tyst på frekvensen.

Cherbourg

Vi blev kvar två dagar extra m.h.t. en NV-storm i Engelska kanalen. Därvid fick de nya eleverna i likhet med Brattebergsskolans, möjlighet att besöka UTAH beach och "D-day-museet" i Saint-Mair-Eglise.

Det är där den berömda fallskärmschopparen hänger i kyrktornet - nu ersatt av en docka, kanske bäst att tillägga. Vi dockade ut den 16 april kl. 09 för att invänta den hastigt avtagande vinden.

Den 1 M långa och 25 m höga vågbrytaren ger bra skydd i yttre bassängen, men fortfarande, nu vid högvattnet, bröt skummet över!

Strax före middagstid kom vi dock iväg. Det blev en seg kryss med motorsegling ut ur Engelska kanalen och först på andra dygnet kunde vi äntligen sträcka ner i Biscaya.

Det går inte att förutse allt här i livet. Den 18 april fick vi höra att en vild strejk brutit ut de nordfranska hamnarna! Den spred sig fort ända till Kielkanalen och varade ett par veckor. Vi hade tur men *George Stage*, som redan var i viss tidsnöd tvingades runda Jylland. Därmed missade hon starten i Cadiz och hela kappseglingen över till San Juan.

Brand ombord

Nu inträffade det som inte får inträffa. Halvvägs över Biscaya tjöt brandvarnaren, nyinstallerad i timmermanskojen. Brand i kvadrantrummet! Det tog fem minuter att få kontroll på elden men det tog sex timmar med eftersläckningen.

Utan den lånade utrustningen från Öckerö samt de extra luftflaskorna hade branden kunnat få ett mycket allvarligare förlopp. Nästan allt befäl gjorde, i omgångar, svåra och tuffa rökdykningar för att komma åt brandhärden SB akter i kvadranten.

Vikten av att kunna tänka klart även i svåra situationer visade Bo Peders prov på. När luften i tuberna tog slut fann han att lågtryckskompressorn i maskin gick att ansluta till reduceringsventilen och därmed kunde fortsatt rökdykning ske med luft i helmask.

Vad var då orsaken? Det var inte första gången det brann i kvadrantrummet. Numer är isoleringen på avgasrören överdimensionerad för att man skall kunna bl.a. förvara tvättsäckar i utrymmet utan att överhettning sker. I detta fall hade någon tömt några säckar med "uniformer" och "kasskläder" och stuvat dessa bakom och mellan avgasisoleringarna. På så vis hade en mila bildats under den långa motorseglingen i kanalen.

Vi närmade oss Spanien och vindarna började tilltaga runt "hörnet." Nu på natten med en massa bråte från kvadranten på däck, seglade vi bara på stagflock och skonert - 150 m² - och gjorde 11,5 knop.

Forts. nästa sida

Seglingar forts.

Att jämföra med 1990 - då med 550 m² och 14 knop. I La Courina hade den förnämlige konsuln Henry Guyatt förberett det mesta för vårt besök. Sanering av timmermanskojen och kvadranten, fyllning av luftflaskor - tvätt av rökskadade kläder mm. Ett kort men intensivt besök.

Hitintills hade det varit en ganska kylslagen resa men utanför Portugals kust kröp temperaturen upp över + 15 dagtid och långkalsongerna stuvades ner.

Möte med HMS Carlskrona

Den 25 april utanför Portugals SV-hörn, i strålände sol och fin bris, mötte vi HMS *Carlskrona*. Till skillnad från oss, rullade hon kraftigt i den långa atlantdyningen. Replingsmanning, givakt, svensk lösen från båda fartygen och sedan var allt över. Kändes uppiggande för ögonblicket - men vemodigt efteråt.

Cadiz

Efter många turer om kajplats för att eleverna skulle kunna debarkera förtöjde vi på utsidan av uruguayanska flottans skolfartyg *Capitan Miranda*. De spelade samba nästan hela dygnet - pittoreskt men något irriterande för sekonden då första dagsprogrammet skulle genomföras.

Gick ombord och "anmälde" mig för FC *Juan Sebastián de Elcano* - Spanska flottans skolfartyg, en fyrmastad barkentinare. Vi skrattade gott åt våra tidigare psykningar.

Ragnar hade tidigare fått ett brev:

"Welcome to Grand Regatta Colon. We hope that you will have fair winds for the second place because the first is already dedicatad to Elcano. Let my sternlight guide you happily to next port" etc.

Ragnars svar: "If Columbus had been clever, he should have followed the wiking Leif Ericson so we could have had a 1000-years celebration instead. So if you now follow us, you might see our red toplight - and if you are very, very lucky you might even see the green one".

Kajutan, stor som *PIA*s gunrum, har en sober utsmyckning i mahogny och silver. Den vackraste kajutan av alla fartyg jag varit ombord i.

När alla civila reparatörer satts i arbete under förmiddagen gick vi efter lunch ut för att klippa oss.

Först en kall öl vid närmaste uteservering. Vilken känsla av avslappnad och första gången känna sig lite ledig, Med teckenspråket letade vi oss fram till närmaste frisersalong. Kl. var 14 - stängt för siesta fram till 17. Det gick ju ingen nöd på oss, så de närmaste tre timmarna hann vi besöka ett antal uteserveringar.



Ragnar och Spanska kungen

Paraden genom staden, i tryckande värme, med de nya eleverna i "uniform" gick alldeles utmärkt - bortsett från att engelska yacht-besättningen framför oss gjorde konstiga danssteg - allt för att förvillat taktstegen på vår värmpfiktige flaggförare. "Vågen" gick ofta från besättning till besättning.

I en ganska uppsluppen men lång väntan på det spanska kungaparet stod vi, ett 30-tal personer, i ett av stadshusets mindre rum. Kvavt, syrefattigt och inget att läska strupen med. Efter drygt en timme började det dra ihop sig. Längs ena väggen radade de 9 (nio) spanska amiralerna upp sig, naturligtvis enligt "den gula boken med den blåa ryggen; samt rättade till sina ordensband. Vi gäster trängde ihop oss på motsatta sidan.

Fartygschefen på australiska *Young Endeavour*, en örlogskapten, kunde inte låta bli att utnyttja tillfället, så helt spontant gick han över till amiralerna och "inspekterade" dem!

Klassindelning inför "racet":

A-klassen alla råseglare samt övriga >50 m

B-klass, segelfartyg > 20 m men < 50 m, bl.a. *Falken*

C-klass, Skonare, yachter <30 m med underklasser beroende på med eller utan spinnacker.

Gemensamt för A-C, minst 50% av besättningen skall vara elever i ålder mellan 16-24 år.

D-klass, charterbåtar i olika storlekar: Skonerter ,yachter - också med olika underklasser.

E-klass, Whitbread-båtar och andra professionella besättningar bl.a. *La Poste*, *Merit*

Se även Ragnars tillägg på sida 19

Starten



Falken lämnade *Karlskrona* den 29 mars och vi har nu kommit till dagen för tävlingsstarten den 3:e maj. Målet är *San Juan* via ett tekniskt stopp på *Kanarieöarna*. 560M + 2775m = 3435 M

Nu var äntligen dagen D inne. Fantastiskt att få vara med och uppleva detta historiska ögonblick tillsammans med 250 segelfartyg från hela världen. Metrologerna lovade, för de första dygnet, N och NO 30-25 knop successivt avtagande till 10-5 knop. Nära Afrikas kust fanns risk för stiltje så vår taktik var att först slörkryssa oss västvärt.

Under fm blåste det 30 knop, vilket i det trånga farvattnet omöjliggjorde segelexercis, men till starten kl. 15 hade det mojnadt till 20 knop. Det var en hänförande och imponerande syn att se alla dessa fartyg sätta sina dukar och ge sig iväg på århundradets största kappsegling.

"Spanska Armadan" hade återuppstått med bl.a. 32 råseglare.

Vi kom sent iväg, men inom den 20 min "startbox" man har på sig pga. kollisionsrisken, så satte vi allt vi hade. Trettio minuter efter start vred vinden till VNV! Vilken tur, vår favoritvind! Bredfocken beslogs och vi drog snabbt genom fältet. E-klassen drog iväg ännu snabbare. Att några av de nya ryska storseglarna skulle bli svårslagna förstod vi också. Vi fick vara glada för denna vindriktning så länge den skulle vara. Vid 22-tiden backade den till NV men fortfarande gjorde vi 8-10 knop i halv vinden.

4-7 maj

Tolv timmar efter start var det roliga slut. NO till NNO 10-15 knop och fortsatt slörkryssa för SB halsar. Övriga fältet kom mer och mer ikapp, vilket framgick av de inrapporterade 08'00-positionerna.

Forts. nästa sida

Kommande dygn skulle vinden vrida mer mot NO-ONO. Första vändningen, en gipp i 12 m/s med den nya besättningen gick friktionsfritt efter en timmes förberedelser. Sjön var just då ganska grov och sjösjukan hade så smått börjat sprida sig. Humöret var det dock inget fel på och vi hade god fart ner mot målet.

I vattnet uppenbarade det sig för oss helt nya beaktenskaper som val, delfiner flygfiskar (ingen på däck ännu) och sköldpaddor. Alla kameror fram, men få visste hur lönlöst det är att med en stillbildskamera försöka fånga en hoppande delfin tvärs ut från fartyget.

Med på denna atlantsegling var Gunn von Trepka, STA representant i Norge. Hennes uppgift var bl.a. att för besättningen hålla olika föredrag om Columbus. Föredragen omfattade hans uppväxt, förberedelser för resan, dåtidens navigeringsmetoder, själva seglingen, mat och dryck mm. Första lektionen hölls på denna sträcka.

På f.m. den 6 maj dog vinden ut 30M från mål. C:a 1/4 av startfältet hade redan passerat mållinjen. I svaga och mestadels SV-vind(!) tog det oss ett dygn att nå mållinjen - och då parallellt mer *S.J. de Elcano*.

Vad tror Ni hände fem minuter efter vår passage? Jo, självklart, en hastigt ökande nordlig vind gjorde att vi ökade från 2,5 till 7 knop för att ytterligare fem minuter senare vara uppe i 10 knop! 3/4 av övriga fältet tackade och tog emot. Glädjen för oss var att till *J.S. de Elcano*, som sakta drog akteröver skicka signalen "Let my stern light guide You happily to Las Palmas."

"Armadan" delades i två delar en till Las Palmas och en till Santa Cruz de Teneriffa.

Hur låg vi då till resultatmässigt? Inga officiella siffror fanns men vår gissning var c:a 50:e plats totalt.

Las Palmas

Vi låg akterförtöjda i yacht-hamnen mellan *Urania* och *Maritee*. En utmärkt plats och mycket lugnare än myllret där råseglarna låg. En suverän organisation förverkligade, så att alla kom att trivas i staden och dess omgivningar. Sightseeing, segling med typiska Kanariejollar gjorde att Las Palmas blev en favorithamn.

Allt hanns dock inte med för hela besättningen mht. alla förberedelser inför atlantseglingen. Mat, mat, och åter mat skulle tas ombord samtidigt som frysreparationer pågick. På tal om haverier, så bara i maj månad hade vi i loggboken 95 dokumenterade haverier och reparationer. Enligt maskinloggboken drabbades chieffen i Las Palmas av "Montezumas hämnd". Svartvattenpumpen ur funktion - igen. Frysarna i kö. Jordfel i stor del av fartyget, framförallt radiohytten. Svart- och grävattenöversvämningar etc. Dessa ständiga haverier under expeditionen drabbade besättningen såväl fysiskt som psykiskt.

Chieffen ville skicka en signal till C ÖriBS "En full spindel hade gjort ett bättre jobb än KkrV" "Nej det går inte" sade jag bestämt. Men sen insåg jag att han hade rätt och sände signalen.

Den väckte uppmärksamhet. Efter Las Palmas gick chieffen bara 3:e skeppare dagtid för att kunna hinna med alla reparationer.

En natt vid ett obehagat ögonblick var några elever och stal *Uranias* Jolly Roger. Morgonen därpå kom en piratklädd delegation från *Urania* och begärde flaggan tillbaka. Om än artigt så fanns en underton av "ond bråd död." Vi tyckte att Jolly Roger hängde fint under SB bardunspridare och det fanns inget skäl för något annat. Vi gav dem en låda "Falcon" för att stärka deras mod och de lät sig nöja med det fram till Nassau.

Det officiella programmet var fyllt med protokollbesök och museibesök samt även deltagande i katolsk mässa. Historiens vingslag kändes när vi militära fartygschefer lade ner våra kransar vid Columbusstatyn.

Det delades ut två priser vid en mottagning.

- ett till fartyget med den äldste fartygschefen, vilket tillföll chefen på *Tovarich* - 74 år.
- ett till det äldsta fartyget i B-klassen, *Falken* (obs! klassdelningen ej klar)

Vårt vackra pris var en mässingpollare monterad på en träplatta. Den vägde "ton". Vid ett senare tillfälle fick jag anledning att i avslutningen av tacktalet knyta an till priset. All fartyg hade fått en "välkommen-tillbaka hälsning" - *Falken* tänkte dock inte återvända. Det blev knäpptyst i salongen när tolken översatte detta. "Vi stanar" sade jag - och ett stort jubel utbröt.

Ett vackert minne från besöket finns - förhoppningsvis fortfarande kvar på den vitkalkade strandskoningen i yachthamnen. Konstnärliga elever målade *Falkens* logotyp inramad av en vajande örlogsflagga.

Kappseglingen fortsätter

Ett dygn tog det oss att segla till startområdet vid Gomera, den näst västligaste ön, från vilken Columbus utgick.

Under det dygnet analyserade vi vädersituationen och finslipade taktiken som vi i stort lagt upp under uppehållet i Las Palmas. två allmänna regler hade bibringats oss. Ett från David Norman, skeppare på T/S *Astrid*: "The big mistake is to sail directly to the Westides." Det andra rådet fick vi av John Hamilton: "When leaving Canaries, go south until the butter melts - and then turn right."

Med högtryck vid Azorerna är det rätt taktik att gå ner mot Cap Verdeöarna och sedan hålla sig mellan Lat 15-22 på överseglingen. Nu låg högtrycket på c:a N42, på den amerikanska sidan av Atlanten och skulle så förbli de närmaste två dygnen. Passadvindsbältet var därför mycket bredare än normalt. 700-800 M är ett minimiavstånd till högtryck för att inte hamna i stiltje. K=254°, "run-track", är den kortaste vägen till mål. NO vind skulle ge slörkurser ±35°-40°. I ren plattläns skulle vi tappa för mycket fart. I valet mellan huvudkurs 270° eller 180° med rådande prognos var valet inte så svårt.

I nästa nummer: Starten och de första dygnen.

REPRISSIDA FRÅN TIDIGARE PEJLINGAR

I förra numret började vi i repris delge våra läsare den framlidne medlemmen Sven Hallbergs nedtecknade upplevelser i ubåtsvapnet under andra världskriget.

Förra numret avslutades med att första ubåtsdivisionen som bestod av **Ulven, Gripen och Draken** under hösten 1941 skulle överföras från Hårsfjärden till Väst-kusten.

Samtidigt kom besked att **Ulven** före överflyttning-
en skulle genomgå klassning på ÖVK (Örlogsvarvet
Karlskrona) varvid Sven avmönstrades.

Sven Hallberg berättar



Den 16 april 1943 gick u-båten **Ulven** på en tysk mina vid Stora Pölsan, varvid hela besättningen, 33 man, omkom. Jag vill berätta något om **Ulven** för att hedra minnet av en fin besättning och en fin u-båt.

Ulven var en dubbelskrovsbåt, vilket innebar att hon bestod av två skrov, dels det inre tryckskrovet och dels det yttre, s.k. formskrovet. Mellan dessa båda skrov var tankarna, som vid dykning fylldes med vatten. Även i överbyggnaden fanns en del tankar, s.k. överbyggnadstankar, som fylldes innan dykning. Om vi då ser in i u-båten fanns det längst förut förliga torpedrummet, med sina tre torpedtuber á 53 cm. Vidare var här förläggning för manskap, med 10 kojplatser och matplats för manskapet.

Detta var en vattentät avdelning med vattentätt skott och den för u-åtar karaktäristiska runda genomgången med lucka. När man gick från förliga torpedrummet akterut kom man först till "byssan". En trång liten sådan, där två kockar skulle samsas. Där skulle all mat tillredas och lagas till 33 man, tre gånger per dag, i ett utrymme av c:a 1,8x1,8 m.

I anslutning till byssan kom så manskapsrummet. Här bodde underbefäl i tio kojplatser samt, avskilt med ett draperi, ett utrymme för fyra underofficerare. Sedan var det en vanlig plåtdörr till nästa förläggning där tre officerare bodde. Även där var det trångt. I officersutrymmet fanns även radiohytten.

Under durkarna i manskapsrummet och officersrummet fanns 121 stycken stora ackumulatorbatterier på c:a 7.800 Amperetimmar vardera. Under officersrummet fanns det en ammunitionsdurk. Manskapsrum och officersrum var i sin tur en vattentät avdelning. Akter därom kommer man till manöverrummet; centralen för allt skeende. Härifrån bestämdes dykning. Här fanns periskop, navigationsutrustning för gång i u-läge, pumpar och ventiler, med rattar av olika slag. Det mesta i mässing som skulle putsas varje vecka. Ovanför, som ett vattentätt skott fanns tornet, som även var utrustat med periskop. Härifrån ledde chefen, i vanliga fall, torpedskjutning.

Vidare akterut låg dieselmotorrummet med två motorer på 900 hk vardera, av typ Burmeister & Wain. Roliga att köra med mycket att iakttaga, vilket gjorde att tiden gick fort. Dieselmotorerna var kopplade till propelleraxlarna, som i sin tur gick genom elektromotorerna. Dessa användes vid gång i u-läge som framdrivningsmaskiner men vid dieseldrift som generator* för laddning av ackumulatorena. Diesel- och elektro-motorrummet var en vattentät avdelning.

Den sista vattentäta avdelningen var aktra torpedrummet. Där fanns en torpedtub á 53 cm. och en torped hängde under däck. Här fanns även ett utrymme för de äldsta underofficerarna med fyra kojplatser.

På däck för om tornet, stod en 10,5 cm. kanon och akter om tornet fanns det plats för en 40 mm. lv-kanon som låg nedmonterad i ett slutet utrymme under däcksplankorna.

Den 10 september 1941 anträdde resan till Karlskrona, men först skulle vi gå mot Landsort för att där agera anfallande u-båt mot ett handelsfartyg. Det gällde en filminspelning i filmen "En kvinna ombord". Anfallet bestod av ett torpedanfall från u-läge, dels intagande av ytläge och beskjutning med vår 10,5 cm. kanon. Det hela avlöpte perfekt.

Efter filminspelningen sattes kurs söderöver. Efter några timmars gång fick vi, som hade frivakt, order att gå och byta till kypertställ (arbetsdräkt) och att lägga blåkragen utanpå kavajen. (Detta gjordes endast vid högtidliga tillfällen) Varför detta, mitt ute på havet och under gång? JO, vi skulle möta ett tyskt örlogsfartyg på svenskt vatten. Stationer skulle blåsas, hälsningar utväxlas. När vi "riggat" upp oss stod vi sedan på däck i skydd av tornet. Stationer blåstes och vi rusade ut till våra respektive platser. Då såg vi det tyska örlogsfartyget; ljusgrått, med klipperstäv och bogspröt. Det liknade det svenska kryssningsfartyget *Stella Polaris*, fast mindre.

"Givakt" blåstes, vi sträckte upp oss och officerarna på bryggan gjorde honnör. Besättningen på tysken var även uppställd och officerarna stod på bryggan och gjorde honnör. Vi i manskapet var mycket konfunderade över detta med tyskt örlogsfartyg på svenskt vatten. Vart fartyget var på väg kunde vi bara gissa oss till. Troligen var målet Finland, som ju var bundsförvant med Tyskland i dess krig mot sovjetunionen. Inom parantes kan jag nämna att jag vid ett senare tillfälle, i samtal med en tysk f.d. krigskorrespondent från Stalingrad omtalade episoden utan att beskriva fartygets utseende. Han frågade då om detta såg ut som jag beskrivit ovan. Då jag svarade ja på ja på frågan förklarade han att det var Hitlers privata fartyg vi mött. På natten låg vi för ankar i Östergötlands skärgård. Tidigt nästs morgon återtog färden söderut. Jag hade vakt i maskin. En bit utefter smålandskusten, med kurs mot Kalmarsund, började det slås en mängd manövrar på maskintelegrafén. Vi undrade vad som

*Likströmsmaskiner av denna typ kan användas både som motor och generator. Magneterna är fästade på statorn och vid motordrift får rotorn huvudströmmen vi en **kollektor**. Om sedan rotorn drivs av yttre påverkan kan maskinen användas som generator och ström uttagas via **kollektorn**.

hände och jag fick order att gå upp för att se efter.

När jag genom aktra däcksluckan såg upp mot skyn fick jag se akterskeppet på ett tyskt fartyg, med massor av soldater. Fartygets akter pekade mot det svenska landet och själva låg vi i deras propellervatten med fören riktad mot norr. Då jag efter första häpenheten såg mig omkring upptäckte jag ytterligare två stora fartyg med full last av soldater. Var Sverige i krig? Var det frågan om en invasion?

Frågorna och våra undringar var många, men senare förstod vi att även dessa fartyg var på gång till Finland.

Om Ulvens befälhavare hade en aning om dessa transporter vet jag inte, men jag tror inte det. Några blåkragar utanpå kavajen var det inte frågan om i detta fall.

Efter detta andra intermezzo sattes kursen på nytt söderut. Flera av oss stod på däck då vi passerade Kalmarsund och jag minns hur solen lyste på de röda tegeltaken i Borgholm. Vi tyckte alla att det var vackert och talade samtidigt om allt det hemska som hände i länderna omkring Sverige. samtidigt undrade vi hur länge Sverige skall kunna hållas utanför kriget. (Att sedan många av de grabbar som stod där, halvannat år senare skulle omkomma i Sveriges svåraste ubåtsolycka, är svårt att tänka på).

Samma kväll förtöjde vi vid ÖVK där *Ulven* skulle avrustas för klassning. Klassning innebär att allting ombord monteras ner. Rör, ventiler, motorer kontrolleras och batterierna tages iland för kontroll. Efter det blir båten nästan som ny. Många besättningsmän fick vara kvar och arbeta under klassningsperioden, som nästan tog ett helt år, för att därefter följa med till västkusten, där se sedermera så tragiskt omkommer.

Själv blev jag tillsammans med 3-4 andra kamrater, efter avmönstring kommenderad till Göteborg och till ubåtarna *Gripen* och *Draken*, som då blivit överförda till västkusten. Men innan dess ”gästspelade” jag, tillsammans med en besättningsman från *Ulven*, men samma efternamn som jag, under en vecka på jagaren Nordenskjöld. Jagarna *Nordenskjöld* och *Ehrensköld* samt en minsvepare i *Arholmaklassen* bevakade, en vecka var, det svenska minfältet vid södra Öland.

I *Nordenskjöld* hamnade jag i ett oljeeldat eldrum, utan minsta instruktion. Detta var ingen lätt uppgift och jag kände mig helt enkelt dum. Uppgiften bestod bl.a. att byta brännare samt passa vatten och luft. Undan måste det gå, så inte ångtrycket sjönk. Det fick inte heller ryka ur skorstenarna. Gjorde det kom en signal direkt från bryggan. Det gällde att inte röja fartyget med röken. En morgon, jag tror att det var den 27 sept. blåstes ”Klart Skepp,” vilket betyder att alla skulle inta sina stridsstationer. Min stridsstation var eldrummet. Vad har hänt nu, var min första tanke. På väg från förläggningen till eldrummet, via däck, såg jag att våra torpedtuber vridits tvärs fartyget och pekade åt sydost. När jag tittade i sydost såg jag tre stora tyska slagskepp samt ubåtar och jagare. De var alla på väg norrut.

Vi gjorde oss klara för strid. Minsveparen som låg och bevakade området tillsammans med oss, stack rätt över minfältet ner mot tyskarna. Det var det sista jag såg av skådespelet, eftersom jag måste gå ner i eldrummet

Efter ett par timmar blåstes bort från ”Klart Skepp.” Inget allvarligt hade hänt i samband med händelsen.

Några dagar senare, strax innan vi skulle bli avlösta kom armadan tillbaka. Denna gång blåstes inget ”Klart Skepp.” Det såg ut som de tyska örlogsmännen varit utsatta för strid, förmodligen i Finska Viken, ansåg besättningen ombord på vår båt, som bevakat tyskarnas återkomst.

Efter detta lilla mellanspel var det dags att packa sjösäcken och fara upp till bekanta trakter, Göteborg, min födelsestad. Där mönstrade jag på ubåten *Draken*. Jag fick skeppsnummer 20, så det var att börja diska igen och att arbeta med torpederna. Förläggningen var, som jag tidigare har berättat, förliga torpedrummet. Det gick väl an när vi låg i land, då hade vi ångvärme kopplad från fölgebåt, men ute till sjöss blev den platsen fuktig och mycket kall. När man tänker på det hygieniska så var det endast grå filter i ”bingarna”, och sov gjorde man i sina underkläder. Att vi höll oss friska har förundrat mig många gånger, men kanske berodde det på den goda och rikliga maten.

Vår huvudsakliga förläggningsort var Marstrand. Varje måndagsmorgon gick vi ut i norr och strax kom order att förbereda för dykning. Då gällde det att öppna bottenventilerna och kontrollera ventiler som skall vara stängda samt fylla tankar i de s.k. kompensationsstankarna mm. När alla åtgärder för förberedelser var gjorda avlämnades detta till dykofficeren i manöverrummet.

Dyksignal ljöd och man gjorde en s.k. avvägning. Dieselmotorerna kopplades då ifrån, så att elmotorerna kunde verka på propelleraxlarna. Avgasrörens lopp stängdes liksom luftintaget till dieselmotorerna. När alla åtgärder var utförda öppnade dykofficeren luftavloppen till samtliga sidotankar, 12 st. och båten började sjunka. Båten avvägdes med olika tankar, regler- och trimtankar, tills hon låg horisontellt på c:a 10 m. djup. Allt blev så tyst och lugnt när vi planade ut på periskopdjup om 10-11 meter.

Först och främst blev det tyst när dieslarna stoppade, men under själva dykningen var det ett rasslande, fräsande av luft och rinnande vatten i kölarna samt ljud från tankarna på utsidan när de fylldes med vatten.

Var det så att vi hade torpedskjutning var det att klargöra torpeden, in med den i tuben och göra all klart för avfyrning. När sedan torpeden gått sin sträcka var det att gå upp för att bärga den. Rigga upp nedfirningsblock, hissa upp och sedan skulle torpeden ner i båten igen, där den klargjordes för ny avskjutning. Detta upprepades 5-6 gånger under en dag, så man var rätt slut på kvällen.

Då väntade disken. Sammanhållningen var god och det uppvägs många gånger det tunga arbetet.

Sven Hallbergs berättelse fortsätter i Pejlingar nr 1/2017.

Red.

Madeira – eller berättelsen om vinet som försvann



Jan Eric Knutas berättar om Madeira-vinet och hur det kom till Sverige. Artikeln är hämtad ur ett inlämningsarbete till Göteborgs Universitet, institutionen för mat, hälsa och miljö 2009.

Jan Eric deltog i detta arbete och har sammanställt och redigerat nedanstående artikel.

Bakgrund

Madeira, är namnet på en autonom portugisisk region, och också benämningen på ett vin som många svenskar i mogen ålder har minnen förknippade med.

Madeira, som betyder timmer på portugisiska, är en bergig vulkanö i Atlanten belägen nästan 1000 km från det portugisiska fastlandet, ca 400 km nordväst om Kanarieöarna och ca 600 km väst om Afrikas kust. Huvudstad är Funchal. Ön är 797 km² stor (knappt halva Öland) och har omkring 300 000 invånare.

Den popularitet som madeiravinet tidigt fick berodde på ett flertal faktorer. Förutom ett gynnsamt klimat och jordmån för vinodling hade de vänskapliga förbindelserna mellan Storbritannien och Portugal en stor betydelse. De handelspolitiska åtgärder som Storbritannien införde i samband med sjötrafiken till sina nya kolonier under 1600- och 1700-talen spelade också roll. Viktigt var också öns gynnsamma geografiska läge. Segelfartygen hade behov av att bunkra vatten och andra förnödenheter, bl. a vin, innan seglatsen gick västerut mot Amerika eller söderut mot Goda Hoppsudden.

Nedgången av madeiravinet popularitet är nära förknippat med handelssjöfartens övergång från segel till ånga under 1800-talets slut, då också nya handelsvägar öppnades. Behovet av att bunkra vatten och vin på Madeira försvann, eftersom fartygen inte behövde anpassa sig till rådande vindar utan kunde gå "efter tidtabell".

Madeiravin är troligen det första vin som vi i vår generation, 40-talisterna, fick smaka. På 1950- och 60-talens kalas var det vanligt att dricka ett glas madeira till kaffe och kakor.

Barnen fick också smaka på några droppar. Den upplevelsen har hos vissa satt sina spår. Längre fram, i samband med konfirmationen, kom man åter i kontakt med madeiravinet, som var kyrkans nattvardsvin.

Historia

Madeira upptäcktes inte förrän på 1400-talet av den portugisiska kaptanen João Goncalves Zarco. Det var efter att Zarco hade drivit iland på grannön Porto Santos som han borta i horisonten kunde se svarta moln som formade en vägg i havet. Enligt historien trodde han det var "ångor som steg upp ur helvetets gap". Eftersom han dessutom trodde, och många andra med honom, att jorden var platt, begav han sig tillbaka till Portugal av rädsla för att trilla över kanten.

Hans uppdragsgivare, Prins Henrik Sjöfararen av Portugal, var dock övertygad om att jorden var rund och skickade tillbaka Zarco för att utforska området. Han vågade sig dit, upptäckte vad som senare kom att kallas "Atlantens pärla" och där stannade han. Madeira blev officiellt en portugisisk provins 1425. Zarco utnämndes till guvernör och fick i uppdrag att plantera sockerrör och vinstockar. Då ön var kraftigt bevuxen med träd brändes stora delar ner för att ge plats åt dessa nya grödor. Skogsbranden höll på i hela sju år. Fortfarande är det glest mellan träden på ön, men askan tillsammans med den vulkaniska jorden har bildat en perfekt jordmån. Sockerrör och vinstockar hämtades från Kreta. Under det tidiga 1500-talet blev Madeira världens största sockerproducent.

Redan 1456 uppges vin från Madeira ha införts till England. Mot slutet av 1500-talet finns det tecken på att vinindustrin på Madeira var väl etablerad. Det är två faktorer som var betydelsefulla för vinproduktionens utvidgning. För det första konkurrerade sockerplantagerna i Brasilien snart ut Madeiras sockerproduktion och det blev istället lönsammare med vinproduktion. För det andra var det upptäcktsresandeperioden. Engelmännens kolonisering i Nordamerika och Västindien och portugisernas i Sydamerika och Indien medförde stora behov av sjötransporter.

Huvuddelen av alla skepp på väg till Amerika stannade vid Madeira för att bunkra vatten och vin, för



att sedan kunna utnyttja de fördelaktiga vindarna för färden över Atlanten. Huvudstaden Funchal blev därför en naturlig anlöpningshamn för handelsskepp på väg till Amerika, Afrika och Asien. Ett problem för befraktarna var att vinerna som lastades försämrades märkbart på de långa resorna över haven. Problemet löstes genom att ren alkohol, på den tiden förmodligen destillat från sockerrör, tillsattes vissa tunnor för att hjälpa vinerna att överleva de månadslånga transportererna. Detta visade sig bli ett lyckokast.

Vinerna mådde bra, både av den lilla sprittillsatsen och av den värmeexponering som tunnorna utsattes för när de låg i lastrummen. En del av vinet dunstade men vann i smakkoncentration och livslängd. Ryktet om madeiravinets förträfflighet spreds till England av hemvändande skepp, som varit i Amerika. James Cook lastade t.ex. över 3000 gallon (12.000-13.000 lit) madeiravin till 94 personer ombord i "Endeavour" inför upptäcktsresan till Australien. En av medlemmarna i den expeditionen var för övrigt Linnés lärjunge, Daniel Sohlman.

De nya brittiska kolonierna i Indien blev stora köpare av madeiravin. Vinet fick passera ekvatorn två gånger på sin färd till Indien och vann i kvalitet.

Även viner som hade fraktats som ballast fram och tillbaka till Indien, dvs hade passerat ekvatorn fyra gånger efterfrågades och fick beteckningen Madeira East India. I västra USA fortsatte madeiravinets popularitet att växa. Vinet tappades om på flaskor med fartygsnamnet, som fraktat vinet, väl synligt på etiketten.

År 1794 kom den första "estufa" i drift. Det var en industriell process som efterliknade förhållandena på segelfartygen. Det innebar en långsam såväl uppvärmning som avsvälning av vinet. Processen kallas för estufagem. Tekniken med att tillsätta sprit, så kallad fortifiering, började användas som en del av tillverkningsprocessen mot mitten av 1800-talet. Dessa två metoder har tillsammans skapat världens kanske mest lagringståliga vin. Värt att notera är att vinet även i öppnat skick inte förändrar sig nämnvärt på månader.

Portugal och England har under århundraden haft nära förbindelser med varandra. När Bordeaux kom under franskt styre efter 100-årskriget slut 1453, restes tullmurar, som fördröade vinet till England. England sökte sig till nya marknader, som blev Spanien och Portugal. Madeira utgjorde ett undantag i den engelska s.k. navigationsakten. Den infördes av Cromwell 1651 och innebar att endast engelska skepp fick transportera varor från England till de engelska kolonierna.

Karl II, som var gift med en portugisisk prinsessa och efterträdde Cromwell bekräftade navigationsakten. Ett handelsavtal tecknades mellan England och Portugal 1703, Methuen Treaty. I avtalet fick Portugal lägre tullavgifter för sin vinexport. Följden blev att 2/3 av Englands vinkonsumtion exporterades från Portugal. Frankrike, som tidigare hade varit huvudleverantör stod nu bara för 4 %. Portugal hade svårt att möta den engelska efterfrågan med kvalitetsviner. Istället exporterades dåliga vinkvaliteter, som manipulerades.

Följden blev minskad efterfrågan och fallande vinexport. Portugisiska staten åtgärdade detta genom att geografiskt avgränsa området för portvinsframställning och sedan övervaka produktens kvalitet. Det var första gången som ett avgränsat geografiskt område befästes som varumärke. England återkom som storconsument av portugisiska viner, men det skall också ses mot bakgrund av de stora krigen som följde efter den franska revolutionen 1789 och det följande kontinentalsystemet, dvs franska försök att hindra handeln från kontinenten till England. Det engelska inflytandet lever kvar. Många namn på de stora vinhusen på Madeira och i Oporto är fortfarande engelska, likväl som kvalitetsklasserna på portvin och madeiravin.

Madeiras vinstockar drabbades på mitten av 1800-talet först av mjöldaggsangrepp och sedan av vinlusens härjningar. Vid återplanteringen valde man att plantera både vitis labrusca och en blå druva, Tinta Negra Mole. Den sistnämnda svarade för ca hälften av skörden och gav en sämre kvalitet på vinet. Det var andra gången som Portugal (Madeira) manipulerade med vinets kvalitet.

Vinet såldes ändå och Portugals stagnerande ekonomiska och politiska utveckling under 1800- och 1900-talen medförde heller inga incitament för ökad kvalitet.

Sverige

Madeiravin har varit känt i Sverige under några hundra år. I allmogemiljö, åtminstone från 1830-talet, förekom det, vid t ex bröllop, att de mest betydande gästerna skålade i ett glas malagavin eller kanske portugisiskt vin, något som vi idag skulle beteckna som portvin eller madeira.

En vanlig hamn för flottans långresefartyg var Funchal på Madeira. Utöver de förråd man medförde från Karlskrona så köpte man också med sig lokala viner mm i de olika hamnarna. Det här var före monopolets tid och när man så anlöpte hemmahamnen Karlskrona avrustades fartyget. Mässen ombord var av privat karaktär och vin mm såldes till privata handlare. Ett sådant återköp till en handlare Cedergren finns beskrivet i sonens Gustaf Cedergrens memoarer "En Björkholmsspojkes minnen" och utspelas omkring år 1900.



Det var ångkorvetten Balder*, som besökte Funchal

Forts. nästa sida

* Se även sida 13

som den 14 december 1900, var på väg till Västindien under sin sista långresa.

Fartyget hade besökt Madeira och lastat ombord några tunnor med vinet. Vid hemkomsten till hemmahamnen, Karlskrona, gjorde vinet stor succé och importen tog fart. På några årtionden blev vinet mycket populärt och vid slutet av 1920-talet köpte Sverige halva Madeiras produktion. År 1920 utgjorde starkvinerna hela 69 procent av Sveriges totala vinimport.

Starkvinet hade sin givna plats på de fina middagarna. Sherry eller madeira serverades till soppan, madeira till desserten och portvin till osten. Starkvinerna dominerade vinförsäljningen fram till mitten av 1950-talet, då lättvinerna passerade dem i popularitet.

År 1928 övertog AB Vin & Spritcentralen en produktionsanläggning på Madeira för att säkerställa tillgången av god Madeira. När man köpte fabriken 1928 stod madeiravin för en dryg tredjedel av starkvinsförsäljningen i Sverige. Av olika orsaker minskade efterfrågan och fabriken lades ner 1964.

Kyrkan

Det finns nedskrivet i kyrkoböckerna under 1800-talet, att det ibland var så kallt i kyrkan, att nattvardsvinet frös, vilket tyder på att man använde lättvin. Starkvin har ju betydligt högre alkoholhalt och fryser inte så lätt och valet av starkvin beror på att man ska kunna spara vin som inte genast går åt.

Från år 1919 och fram till 1961 hade AB Vin & Spritcentralen ett speciellt starkvinsmärke för nattvardsbruk. Flaskan hade en etikett "NATTVARDVIN" och var försedd med en mycket enkel "sakral dekoration". Det var ett sött starkvin med alkoholstyrka på 17 %, och producerad av AB Vin & Spritcentralens fabrik på Madeira.

På 1961 års biskopsmöte rekommenderades prästerna att börja använda lättvin igen. Därför lades tillverkningen av starkvinet "Nattvardsvin" ner och AB Vin & Spritcentralen lanserade istället ett rött lättvin med namnet "Nattvardsvin". Det blev aldrig riktigt populärt, det ansågs för surt och hållbarheten var för dålig. Församlingar som ville fortsätta med starkvin föreslogs välja t ex *Madeira Fine*, Red Port eller Moscatel. Det gjorde de flesta. Kyrkan fick fram till början av 1990-talet rekvirera sitt vin skattefritt direkt från AB Vin & Spritcentralen.

Druvor

Den första druvan som odlades på ön var Malvasia (Malmsey). Därefter planterades flera olika gröna druvsorter, t ex B.al. Sercial och Verdelho, som var och en skapade sina egna stilar av vinet. Odlingsarealen idag täcks endast till 13-14 procent av dessa druvsorter, som tillsammans med druvorna Terrantez och Bastardo räknas till de ädla druvorna. Det är dock endast Sercial, Verdelho, Bual & Malm-

sey som ger de stora vinerna. Flera gånger har vinodlingarna drabbats av olika sjukdomar. På 1850-talet drabbades vinodlingarna av Oidium, pudrig mjöldagg.

Tjugo år senare kom Phylloxera (vinlusen) till ön. Detta ledde till att de stora vinhandlarna övergav ön och vinindustrin återhämtade sig egentligen aldrig.

Tinta Negra Mole, som nu är den mest odlade druvan på Madeira och står för 40 % av den totala produktionen. Druvan ersatte de tidigare druvorna efter att Madeira drabbats hårt av vinlusen under 1800-talets senare hälft. Druvan är väldigt lätt att odla och har anpassat sig optimalt till öns klimat. Vinodlarna behandlar druvan efter eget gottfinnande och tillverkar oftast billig madeira av ganska låg kvalitet. Druvan ingår i de enklaste vinerna, i blandviner och i enkelt bordsvin. Alla ovan uppräknade är av Vitis Viniferafamiljen

Jacquez, Herbeumont, Isabella, Othello och Noah från Vitis Labruscafamiljen odlas fortfarande men efter inträdet i EU förbjöds export av viner gjorda på dessa druvor. Detta är ingen förlust, eftersom smaken beskrivs som våt lovikavante, våt hund och unken disktrasa. Isabella tillskrivs vara den vinstock, som angripen med phylloxera (vinlus), importerades till Europa i stor mängd på 1850-talet, varefter phylloxeran fick fäste i Europa.

Vinifiering

En av fördelarna med inträdet i EU är moderniseringen av vinindustrin på Madeira. Numera använder man allmänt ståltankar och temperaturkontroll vid fermentationen. Vinet hålls på en temperatur på mellan 40-50 grader C under tre till fem månaders tid.

För de bättre vinerna använder man två andra metoder. Den ena metoden innebär att vinet får ligga på 600-liters fat i rum som värms med ångrör. Den andra metoden är att vinet lagras på fat uppe på vinden hos vinhandlarna i Funchal (canteiro-metoden). Vinet utsätts då för höga temperaturer under lång tid. De bästa vinerna får en fatlagring på två, tre decennier eller ännu längre. Uppvärmningen gör att sockret i vinet karamelliseras och det ger ett mycket lagringståligt vin.

Sötare madeiraviner får man genom att tillsätta 95-procentig druvspirit i jäsande must och på så vis avbryta jäsningen. Torrare vin får man genom att vänta med att tillsätta spriten tills vinet jäst klart och då blivit nästan torrt.

Inga viner i världen är så lagringsdugliga som madeiravinerna. Man kan lugnt räkna med att de flesta söta viner av de ädla druvsorterna kan lagras i minst 50 år och kanske även upp till 100 år. När Portugal blev medlem av EU infördes lagar, som gjorde att den druva som anges på etiketten också måste ingå till 85 procent i vinet. Därför



står det numera endast Madeira på etiketten utan något druvnamn. Vinerna klassificeras efter ålder och söthetsgrad.

Idag odlas för lite kvalitetsdruvor i förhållande till efterfrågan. Detta har lett till att de förnämsta producenterna nu återplanterar de klassiska druvorna och återskapar de traditionella stilarna, vilket gör att kvaliteten på vinet ökar.

Avslutning

Nedgången av madeiravinets popularitet är nära förknippad med handelssjöfartens övergång från segel till ånga.

Det tidigare så populära bruket att servera ett glas madeiravin till tårtan eller kakorna har ersatts av annat. De förändrade dryckesvanorna i det sociala umgänget mot alkoholsvagare viner till mat har gjort att madeiravinet idag för en undanskymd tillvaro med en liten topp i försäljningen kring jul. Konkurrensen är också hård från sherry och framförallt portvin.

Inom gastronomin lever madeiravinet också en tillbakadragen tillvaro. Men det smakrika och komplexa vinet är faktiskt utmärkt till mycket. De söta vinerna passar perfekt till smakrika köt- och chokladrätter, bakverk med smör och mandelmassa och är dessutom ett förträffligt "meditationsvin".

De torrare varianterna av madeiravin passar bra att dricka till olika typer av soppor, t ex svamp, jordärtskocka och sparris. Även stekt eller bräserat kött t.ex. kalvstek eller kyckling serverad i buljong eller gräddsås passar bra. Författaren har varit med om en trerättersmiddag med enbart madeiravin och blev glatt överraskad av de olika smaksensationerna som möttes under otvungna förhållanden.

Jan Eric Knutas

SVENSKA ÅNGKORVETTER

Gefle 1848 - 1890 Barktacklad. Segelyta 1005 m²
Byggd i Karlskrona (Byggnr.223) 440 ihk. 9,1 kn.
Sveriges första propellerdrivna krigsfartyg, en av de första skruvångkorvetterna i världen. Kunde gå enbart med segel. Propellern lyftes rakt upp i en brunn.

Orädd 1854 - 1856 Barktacklad. Segelyta ?
Byggd i Karlskrona (Byggnr.237) 200 hk. 9 kn.
Förliste i Engelska kanalen 14 dec. 1866 på väg till världsutställningen i Paris med last av utställningsföremål. 12 man omkom.

Balder 1870 - 1901 Fregattacklad. Segelyta 1364 m²
Byggd i Karlskrona (Byggnr.251) 1380 ihk. 12,5 kn.
Långresa 1881-1882 Sthlm, Danmark Tyskland, Västindien, Venezuela, Colón och New York.
Långresa 1900-1901 bl.a. till Saint-Barthélemy med orten Gustavia och det gamla fortet "Gustaf III".
Under resan passerades Madeira (läs mer på sida 11).
Utrangerad 1901.

Saga 1876 - 1926 Fregattacklad. Segelyta 1177 m²
Byggd i Karlskrona (Byggnr.257) 1024 ihk. 10,5 kn.
Kadettfartyg; Från 1920 Logementsfartyg.

Freja 1886 - 1936 Fregattacklad fullriggare.
Skrovet i stål byggdes på Kockums, bogserades sedan till Karlskrona och färdigställdes. 1750 ihk. 14 kn.
Från 1907 logementsfartyg.

Källor:

K-E Westerlund, Svenska Örlogsfartyg 1855-1905

Karl Harry, Svenska Örlogsfartyg under 300 år

Internet. Wikipedia

ihk = indikerade hästkrafter.



Från Albert och Herberts Haga

har vi minnen om än vaga.

På Skolgatan Herkules slet med sitt skrot.

Nu drar han klappar från port till port.

Han jobbar så tryggt och tjänar sitt hö

och för att få hjälp står tomtar i kö.

GOD JUL

OCH

GOTT NYTT ÅR

ÖNSKAR

REDAKTÖREN

OCH

DIKTANDE HUSTRU

JNGA-LILL

RAPPORT FRÅN HJÄRNAN

Vart är vi på väg?



Läser just nu Lasse Bergs tredje bok i hans "Kalahari-serie." När Ni läser min överskrift så är det egna funderingar grundade på bl.a. hans forskning: "Var kommer vi ifrån?"

Den som satte mig på spåret och fick mig att läsa Lasse Berg var den pensionerade och idag uppskattade föredragshållaren, f.d. läkaren Nisse Simonsson, med boken "Glöm inte minnet". Jag har idag läst fem av sju böcker som jag vet Simonsson har skrivit. De två jag saknar, Hjärnbruk och Hjärnvägar verkar idag omöjliga att hitta. I sina böcker återvänder han ofta till Afrika när det gäller vår hjärnas funktion. Vi lever ju idag inte under det slag av fara och press som våra förfäder för två millioner år sedan gjorde. Men även om det var då vår "stora" hjärna skapades, så har vi kvar "förlängda mörger" som styr oss i oväntade situationer när vi inte hinner tänka: "vad gör jag nu?" När Du panikbromsar bilen har Du fått ursprungssignalen: "Du är i fara." Vår hjärna är inte mer annorlunda än våra förförförför-fäders, det är bara programmeringen av den tänkande delen som förändrats och det är där frågan kommer in: "**Vart är vi på väg?**"

Våra första förfäder, som började gå upprätt på två ben vann den fördelen att "armarna" frigjordes och de kunde bära hem de *nötter och annan föda de plockat ihop. Arbetstiden har beräknats till några timmar per dag. "Vi" var samlare.*

Att man ibland läser om savannen i deras fall och att de genom uthållighet kunde komma ifatt bytesdjur har jag svårt att förstå. På den öppna savannen hade de ingen chans att med sina två ben komma undan fyrfota hungriga "vänner". De närmaste släktingar våra forskare funnit är *bonoboerna (schimpans-släktingar)*. Bonoboerna saknar svans, har inte schimpansernas huggtänder, vistas på marken och klättrar i växtligheten. De började inte utforskas närmare förrän år 1970.

Bonoboerna är kanske de klokaste av alla människoliknande apor och löser alla konflikter med sex. Med andra ord: *Make love instead of war.*

Ovanstående stycken säger att vi förmodligen levde i trädbevuxna trakter där "vi" kunde ha vår nattvila i träden. För senare årtusenden har forskarna funnit vilodag och matplatser i naturliga grottor.

Enl. Lasse Berg härstammar vi från en liten grupp som lämnade Afrika för 60 000 år sedan. **Vi var då fortfarande samlare.**

Från dessa "invandrare" har vi spridit oss mot väster och norr i fas med klimat och bebolighet. Till Skåne för omkr. 13 000 år sedan. Mot öster och resten av världen via resten av Asien, Alaska och via Nordamerika till Sydamerika. Enl. DNA är vi fortfarande alla släkt med varandra. Jag citerar Lasse Berg :

"Vi är alla afrikaner. Möjligen vandrade en gång just din

farfarfarfarfars... eller mormormormors... längs kusten här nere vid Blombosgrottan, småpratande med sina polare medan de letade efter något ätbart. Detta gäller oss alla: Massajer, indianer, fransmän, eskimåer Västeråsare, kineser, aboriginer och Jimmie Åkesson."

Efterhand som vi blev flera blev det av naturliga skäl svårare att hitta mat till alla. Generation efter generation blev tvungna att hitta nya platser och den bebodda världen växte. För c:a 10 000 år sedan började man själv odla av de vilda sädeslagen och bli bofasta. Det viktigaste sädeslaget i Asien blev och är riset, det ger hundrafalt igen på sådden. Men riset och odling i allmänhet kräver mycket arbete och det är väl här som även våldet börjar på allvar. "Vi" var inte vana vid arbete. Människan är som alla däggdjur av naturen lat och det var ju lättare att ta det som andra lagt ner arbete på än att anstränga sig själv.

Om jag inte missuppfattat historien började man skydda växande samhällen och försvarsanordningar organiserades. Städer och krigsmakter var ett faktum.

Vi hade blivit jordbrukare och hantverkare

Vi börjar nu närma oss biblisk tid. Inlandsisarna hade smält och landmassan som legat mer än hundra meter högre över havet än idag översvämmades. "Syndafloden?"

Om man betraktar Gamla Testamentet som historia och gammal lag kan man konstatera att det var en grym tid att leva i. Moses kom med sina lagar på "stentavlor". Jesus försökte med kärlek som blev Nya Testamentet och Muhammed hade mottagit egna lagar som blev till Koranen.

De stora religionerna hade gjort sitt inträde i ett försök att få ordning på mänskligheten. Den lyckades delvis, men även där kommer tävlingsmomentet och makten in. "Jag är bäst."

Jag kommer där att tänka på historien om juden som bad till gud och sade: *Min gud, min son har blivit kristen.* Gud svarade: *Det blev min med.* Juden: *Vad gjorde Du då.* Gud: *Skrev ett nytt testamente.*

Nu backar jag bara några hundra år. Kampen för tillvaron har i princip varit densamma med små förbättringar och uppfinningar men samhället har haft samma struktur genom årtusenden. *En överklass och en arbetarklass "slavar" som, om vi ser på Sverige, byggt adelns slott, brukat deras mark och utkämpat deras krig.*

Nittonhundratalet är det århundrade som gett oss historiens bästa förändringar. Jag är lyckligt tacksam att jag har haft förmånen att leva just under den tiden, men det ger frågan: *Lever man bara en gång?"*

Vi lever i nutid och nu ställs den ursprungliga frågan på sin spets:

Vart är vi på väg?

Fortsättning i nästa nummer

Tommy berättar



Denna berättelse har vi fått från vår medlem Tommy Fransson

"Under mim värnplikt 1978 tjänstgjorde jag under Ragnar Wallerstedt och Emil Svensson, två olika män, men som jag alltid minns med ett leende på läpparna.

PTK Hugin 1978

Vägen till "Provturs kommandot *Hugin*" gick via Karlskrona och Berga artilleriskola och till Nya Varvet. Då patrullbåtarna var försenade fick vi mönst-ra på en torpedbåt av Plejad klassen T 110 Arcturus, där vår grundläggande utbildning till patrullbåtsbesät-ning startade. Många av oss hade aldrig satt sin fot på en båt så det var många som blev sjösjuka på de första turerna. själv kom jag från en fiskarfamilj från norra skärgården så jag njöt av varje minut till sjöss, dessu-tom fanns det bara en brygga av cabriolet-typ. Så det blev mycket frisk luft.

Vi fick även vara med om sista turen med en Plejadbåt, *Arcturus* var den sista i drift (finns beskri-ven i boken "Attack till Sjöss" av Nyman/Borgenstam.



Bilden visar systerbåten Antares

När det blev dags att åka till Bergen för att hämta *Hu-gin* och *Munin* så fick vi veta att vi skulle åka civila för det underlättade betydligt för militären, detta skul-le innebära många roliga situationer som befälen nog inte hade räknat med. Vi skulle dock transporteras av Flyget från Sätenäs i en gammal DC-3. Vi åkte upp till Landvetter där de skulle möta upp och började lasta in all utrusning som skulle med i planet. När vi var klara så sa flygarna att eftersom det är Vinmono-polstrejk i Norge så tar vi en tur via Taxfreen. Våra befäl protesterade det grövsta men flygarna bara skrattade och sa "ni är civila så ni gör vad ni vill".

När det blev dags att landa i Bergen så var det väldigt dimmigt men piloten gjorde ett försök men när vi såg gardinerna i husen så steg de och sa att det gick inte, kurs mot Oslo. Efter landning, taxi till Central-station med all utrustning och därefter nattåget till Bergen. Taxi igen till varvet på morgonen och direkt ombord för att börja jobba, (fortfarande civila). Jag tror vi var i Bergen i tio dagar och vi bodde på ett ho-

tell nere i byn och åkte taxi till och från varvet, i-bland med ett stopp på vägen för att handla.

Eftersom vi var unga och ville ut på byn och ha roligt så inträffade det ibland att några inte dök upp förrän på morgonen, lagom till Taxin till varvet (finkläderna satt fortfarande på efter kvällens öv-ningar). Middag varje kväll förtärdes ute på stan på statens bekostnad. Dagarna bestod av att hitta allt och gå igenom utrustningen. På Nya Varvet låg vi ofta tillsammans med P150 Jägaren så visst ,vi kände till en del. Provtur med varvets kapten genomfördes och vårt befäl fick sig en genomgång hur båten fun-gerade, bl.a. med stopp från full fart till noll.



Patrullbåten Hugin

En provtur minns jag speciellt, *Hugin* skulle fotogra-fer oss (*Munin*) när vi kommer ifatt akterifrån i 30 knop för att få fina bilder. Båtarna kunde ha servo eller manuellt på ratten (väldigt små rattar) 6 varav från dikt till dikt med servo och 26 varvs manuellt med en väldigt tröghet). Jag sa till befälet att vi måste använda servon. Då jag, när vi närmade oss *Hugins* akter, skulle gira hårt babord och gå genom *Hugins* häckvåg (jag visste att när vi är uppe på vå-gen gäller det att få båten att skära ut från *Hugin* an-nars skulle det gå åt pipan). Gissa vad han sa, "ja just det manuellt." När jag var uppe på vågen (svetten rann rätt bra) så drog jag allt jag kunde till babord och fick henne rätt..

När det blev dags för avfärd skulle vi provian-tera och döm om vår förvåning när vi upptäckte att befälet hade beställt cigaretter, öl och sprit baserat på hela besättningen men vi skulle inte få något, de skulle ta allt till sig själva. Det var en ganska lång väg att bära om bord taxfreen från kajen så befälet beordrade oss att hjälpa till. (provianten hade vi re-dan hjälpt till med). Naturligtvis totalvägrade vi (ci-ivila som vi var), de hotade och provade med ok to-bak kan ni få. Nej, nej, varvsarbetarna undrade vad som stod på och när de fick veta ställde de sig bred-vid oss och skrattade medan befälet slet med taxfre-en.

Vi förhalade båtarna till Bergen hamn, inne vid "Bryggen", bytte till uniform och förberedde oss för hemfärd. Vi fick i början en fantastisk resa, vi ankrade till luncherna men de visade sig svårt då det är rätt djupt i fjordarna. När vi kommit ut i Nordsjön så kom dimman, vi såg knappt gösstaken. Då beord-rades fartminskning från 28 till 24 knop. Jag skrat-tade och frågade vad var meningen med det?

Forts. nästa sida

Forts. från föregående sida

TOMMY BERÄTTAR

Efter sista tören vid rodret gick jag och lade mig, skulle inte upp förrän långt senare. Blev väckt och de sa att du måste upp nu vi ligger för ankar på Älgöfjorden utanför Marstrand, ena motorn hade skurit, en vevstake tittade ut genom blocket. De gamla ombyggda dieslarna från Plejadbåtarna (från kompressor till avgasturbo) hade tröttnat. Som förste rorgångare skulle jag naturligtvis stå till rors när pressen mötte oss utanför Vinga, Hugin fick visa upp sina färdigheter till vår besvikelse där vi låg halta och väntade.

Vi lade oss sida vid sida och skulle i makligt takt köra sida vid sida in norr om Vinga, gemensamma manövrar med en stötning på 12.5 grad för vår del gjorde att svetten rann på ryggen ibland var det inte många metrar mellan oss och Hugin.

När vi lade till på Nya Varvet var det bara att börja förbereda för byte av en motor.

Efter det som inträffade med provianten (Sprit och tobaken på varvet) så var stämningen lite tryckt ombord, så befälet gjorde något som mig veterligen inte inträffat förr eller senare. För att bättra på stämningen så skulle fria vakten äta middag i gunrummet med befälet, medan den andra vakten serverade. Döm om varvets personal som jobbade ombord (både civila och i uniform) när det hördes i högtalarsystemet: "Fria vakten intager drink på bryggan".

Jag och gnisten fick ett förtroendeuppdrag att närvara vid dopet av P 154 Mode i Mandal tillsammans med ett befäl. Det måste ha varit de dyraste minuterna staten betalt för. Stena Line till Fredrikshamn tåg till Hanstholmen eller Hirtshals (minns ej) nattbåt till Kristiansand, transport med Norska Kystartelleriet till Mandal. Paraduniform på och givakt, dop och sedan tillbaka till Kristiansand, hotell, dagbåt till Danmark och samma väg tillbaka. Största problemet var för befälet att göra slut på matpengarna som han fått med. Vi fick dock köpa taxfree som vi lämnade in hos vakten på Nya Varvet. (de undrade nog vad vi sysslat med).

Vi hämtade även P 153 Magne detta år.

Tommy Fransson

Artillerimatros och förste rorgångare.

VINGA FYR

c:a 10 nautiska mil utanför Göteborg.
Nuvarande torn byggt 1890.
Tornets höjd c:a 29 m.
Ljuset är sedan 1948 elektriskt.
Fyrens lampa 2000 Watt
Fyrens lysvidd är 47 km
eller 25,5 nautiska mil

RAPPORT FRÅN DAMKLUBBEN BOJEN



Skönhet genom hälsa var rubriken på vår klubbafon den 26 oktober. Linda Larsson är nybliven medlem i Bojen och har stor kunskap om kinesisk läkekunst.

Rötterna till kinesisk medicin är långa och djupa och sträcker sig långt tillbaka i tiden. En tid då myter om heliga män som levde isolerade uppe i bergen letade efter växter och blommor som genom sina egenskaper skulle ge dem evigt liv.

Dessa munkar och eremiter upptäckte att många växter hade kraftfulla förebyggande, läkande och stärkande egenskaper.

Senare runt 200 - 400 år före Kristus förändrades inriktningen i den orientaliska läkekunsten och filosofer som Konfucius och Lao-tzu förde fram värderingar som balans och harmoni, som viktiga grundstenar för ett gott liv. Här grundades konceptet Yin och Yang.

Behovet att uppnå balans mellan dessa två motsatta krafter är än i dag en viktig del i kinesisk medicin.

Linda arbetar till vardags med olika typer av massage, ansiktsterapi, regndroppsterapi och akupressur.

Tack Linda för ett intressant föredrag.

Anita Hogmalm

Tack alla vänner i Bojen och Flottans Män för en trevlig höst.

Vi startar 2017 års aktiviteter med en klubbafon den 25 januari och vårt årsmöte den 22 februari.

Mer utförligt program kommer senare.

Till dess får ni ha en riktigt GOD JUL och ett GOTT NYTT ÅR

DK Bojens styrelse
gm/Anita Hogmalm, sekr.

DAMKLUBBEN BOJEN HAR Fyllt 60 ÅR



Anna-Greta Martell minns och berättar

Bojen är en kamratförening som från början bestod av kvinnor som hade en koppling till Flottans Män. Det var t.ex. fruar, mödrar, döttrar. En ändring har skett i stadgarna och numera tillåts även andra intresserade att bli medlemmar i vår klubb.

Det var några herrar i Flottans Män som 1956 kom på den geniala idén att Damklubben Bojen skulle bildas. Marinstugan fanns inte då, utan sammanträdena fick äga rum i diverse olika lokaler. Damklubben startade med 11 medlemmar. Efter ett år var antalet 25. Årsavgiften var 25 kr och inträdesavgiften 1 kr. Medlemsantalet steg successivt och så småningom hade



Bojen över 100 medlemmar. 1991 kom *Gerd Larsson* in som en drivande kraft i föreningen och var ordförande under många år.

1966 bildades en fastighetsfond och 1968 hade Bojen tillgång till Marinstugan. I gengäld har Bojen varit Flottans Män behjälplig vid olika begivenheter, t.ex. att servera kaffe med hembakat vid söndagsöppet.

Bojen har även varje år överlämnat ett ekonomiskt bidrag till Flottans Män. Fram till 2010 inte mindre än **218.885** kr. Den summan, med varje år redovisat, finns inskriven på en SILVERPLAKETT i Marinstugan och pengarna har genererats från lotterier och modevisningar m.m. Första lotteriet inbringade 37 kr. Modevisningarna som Bojen anordnade på MKV var mycket uppskattade och drog upp mot 200 gäster per kväll.

Resor har varit ett annat populärt inslag i verksamheten. Det har varit utflykter både till Danmark och i Sverige. I övrigt har vi under 60 år umgåtts och trivts på klubbafnarn, vår- och höstsupéer, firande av jubilarer och luciatåg.

Vi ser fram emot många trevliga arrangemang och fortsatt härligt kamratskap.

Anna-Greta Martell

BOJENS 60 ÅRSFIRANDE

En solig eftermiddag den 17 september samlades 40 Bojor på bryggan utanför Marinstugan. Flaggan vajade för vinden, det var bubbel i glaset och vi sjöng vår egen signaturmelodi "Vår Boj" (med text av Inga-Lill Dahl).



Allsång på "bryggan" med Anita Janevik vid dragspelet.

Kvällen varvades sedan med god mat och dryck, lagindelning med frågesport och mycket sång och musik. Anna-Greta Martell gav oss en historisk återblick. Gerd Larsson berättade om tiden som ordförande under åren 1991-2004 och Inga-Lill Dahl deklamerade på sitt träffsäkra vis.

Ukulelebandet bestående av tio musiker och sångare underhöll med sin breda repertoar av allt från Evert Taube-visor till rock'n roll. Stämningen var hög i Marinstugan.

Bilderna nedan visar några av våra festglada veteraner. Fler bilder från jubileumsfirandet finns på Flottans Mäns hemsida under rubriken DK Bojen.

(foto: Christine Forsberg m.fl.)

Anita Hogmalm



*Till vänster: Siv Bylin
Inga-Lill Dahl och
Lola Johannesson*



*Ovan: Lola Johannesson,
ordf. Anne-Marie Hammarstrand
och Gerd Larsson
T.v. Flottans män
fyller på våra glas*

Anita Hogmalm

RAPPORT FRÅN KLUBBMÄSTAREN



Carlaxel Benholm
Tel. 031-69 34 37/070-569 34 37
e-post: ingela.benholm@telia.com

FÖREDRAG OCH UNDERHÅLLNING HOS FLOTTANS MÄN I GÖTEBORG SISTA TORSDAGEN I MÅNADEN VÅREN 2017

JANUARI

Dag 26/1
Tid 18'00
Föredragshållare: Kent Nordström
Ämne: Ostindiefararen

FEBRUARI

Dag 23/2
Tid 18'00
Föredragshållare: Bert-Ove Lundqvist (Trubadur)
Musikunderhållning

MARS

Dag 23/3
Tid 18,00
Föredragshållare: Christer Alvarsson
Ämne: Iskalla uppdrag i iskalla vatten

Forts. från sida 3. Chalmers konferens. FFGF.

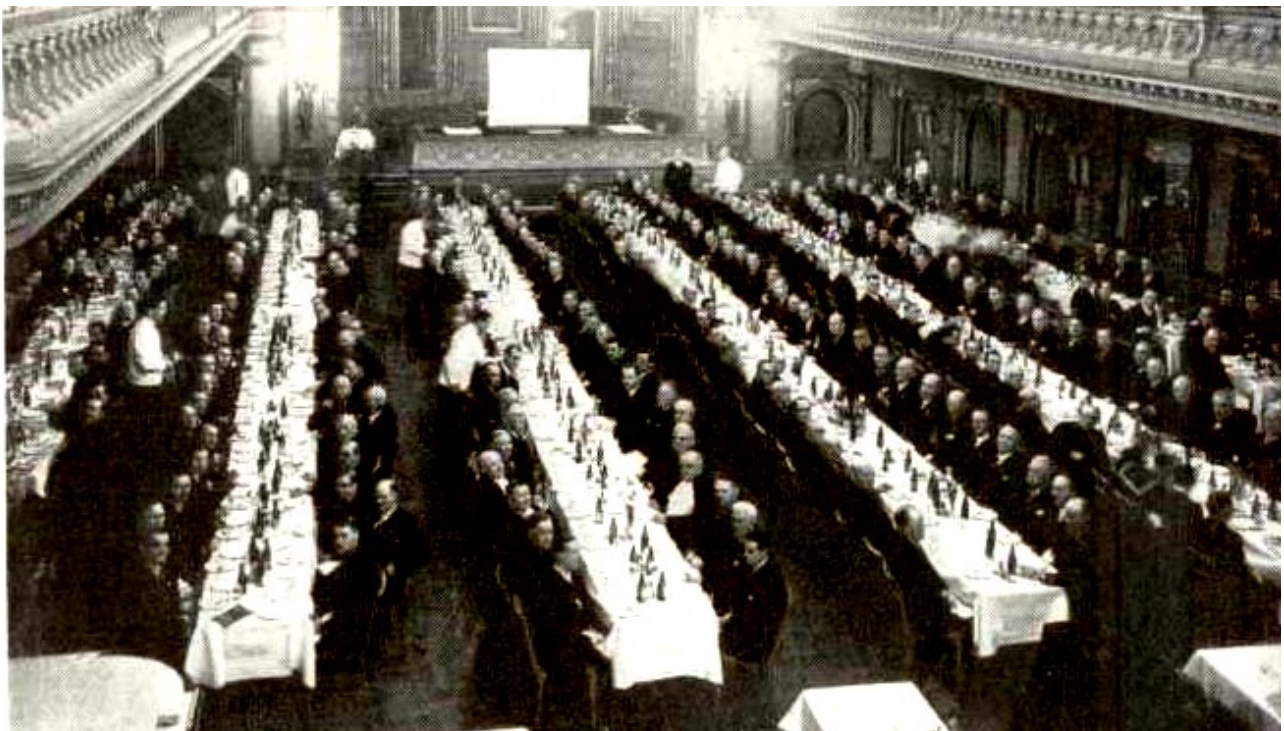
Bägge eventen ägde rum på Chalmers konferenscenter i Göteborg och var välbesökta med 400 resp. 250 deltagare och var lyckade med efterföljande middagar. På bilden nedan ser vi försvarsminister Peter Hultqvist frågas ut av FFGF vice ordförande Lars Tegelberg 20 oktober 2016.



Efter Fömin framträdande och frågestund var det dags för sedvanlig förtäring och samspråk med bordsgrannar.

ÅRSMÖTE FÖR 75 ÅR SEDAN

Fredagen den 28 februari 1941 samlades Flottans Män till årsmöte. Hela det stora Bernsetablissemanget var som vanligt förhyrt och då ordföranden, amiral Riben, kl.19'15 hälsade de närvarande välkomna fyllde c:a 400 medlemmar den stora möteslokalen.



Ett mycket välbesatt Berns. Bilden ur "FLOTTANS MÄN" 7:e årgången 1 april 1941. N:o 2

PROGRAM VÅREN 2017

Klubbaftnar:

När: Se föregående sida.

Anmälan: Lista i Marinstugan eller per telefon till klubbmästare alt. stugfogde.

Klubbmästare: Se föregående sida.

Stugfogde: Tore Nyblom

Tel: 031-29 97 06/070-629 18 43

Årsmöte: Lördagen 9 mars kl. 12'00

Medlemsdag: Söndagen 19 mars kl. 11'00

Söndagsöppet kl. 10'00-13'00:

Januari: 08, 15, 22, 26

Februari: 05, 12, 19, 26

Mars: 05, 12, 26

Onsdagsöppet kl. 10'00-13'00:

Januari 04, 11, 18

Februari: 01, 08, 15

Mars: 05, 12, 19

Städdagar Marinstugan:

Torsdagarna 12/1, 9/2, 7/3 från kl. 10'00

Välkomna. Hjälp oss hålla Marinstugan i gott skick.

Dammsugning, damning, putsning av koppar m.m.

På utsidan: snöskotning på vintern och på sommartid har vi gräsklippning, ogrärensning och ev. målning.

Kom, och delta i gemenskapen.

FLOTTANS MÄN Göteborg har som ideell förening ansökt om monter på båtmässan 2017 (4-12 februari).

Under december får vi besked, om vi tilldelats en monter. Ideella organisationer tilldelas plats, efter att kommersiella utställare är behandlade.

Om vi kommer med på båtmässan, så behövs många frivilliga för att bemanna vår monter.

Kan Du tänka dig att delta i montern, så var snäll och anmäl ditt intresse till **Sture Magnusson** via e-mail:

sture.magnusson@comhem.se
eller telefon 073-801 23 80.

Tillägg från sidan 8 ang. skonerten Falken

Beträffande klassindelningen har Ragnar Westblad gjort följande tillägg:

Segelfartyg >12 m. skall föra på den högsta masten två st. rundstrålande lanternor, röd över grön, vertikalt positionerade med minsta avstånd på två meter.

FÖDELSEDAGAR VI GRATULERAR



Jan	03-	
11	0822	Nils-Bertil Pettersson Torslanda 75 år
12	0827	Rein Truja Lindome 80 år
13	8889	Kenth Karlsson Västra Frölunda 70 år
20	9455	Curt Jubrand Göteborg 80 år
20	9974	Bengt Larsson Västra Frölunda 85 år
24	8554	Kaj Thorsson Göteborg 80 år
Feb		
04	8367	Christer Pettersson Kungälv 75 år
06	1605	Lars Kiessling Göteborg 65 år
06	8377	Torsten Olsson Sävedalen 80 år
07	9660	Reino Lamminheino Lidköping 80 år
14	0906	Ingvar Ivelöv Göteborg 75 år
14	0223	Carl-Otto Schander Borås 85 år
19		Vivan Leino Damklubben Bojen 65 år
Mar		
02	0523	Per Sellert Mölndal 60 år
02	0332	Axel Sahlin Göteborg 90 år
09		Kerstin Vännberg Damklubben Bojen 65 år
10	8975	Göran Andersson Landskrona 75 år
14	9843	Björn Björklund Göteborg 40 år
16	1313	Christer Alvarsson Orsa 65 år
24	1502	Thore Windahl Myggenäs 80 år
24	0811	Thomas Dahlen Göteborg 70 år
26		Anita Janevik Damklubben Bojen 70 år
27	8955	Lennart Johansson Romelanda 85 år
28	1601	Jan Hammarström Göteborg 60 år

VI HÅLSAR NYA MEDLEMMAR VÄLKOMNA



031616	Patrik Welin	Kungsbacka
031617	Lars-Erik Snällman	Lerum
031618	Håkan Rosell	Göteborg
031619	Gunnar Jansson	Kungsbacka
031620	Per Hedström	V Frölunda
031621	Lennart Bengtsson	Kungälv
031622	Curt Schenström	Göteborg

Posttidning B

Flottans Män
Örlogsvägen 6
426 71 Västra Frölunda

VI ÄR EN DEL AV DIN FRAMTID

VÄRLDENS FÖRSTA
METANOLDRIVNA
PASSAGERARFARTYG

270
VARV RUNT
JORDEN
VARJE ÅR

176
FARTYG

2,8
PROCENT MINSKAD
BRÄNSLEFÖRBRUKNING

15
PROCENT MINSKADE
SVAVELUTSLÄPP

96
VINDKRAFTVERK

77
ÅR AV
ERFARENHET

7.000.000
PASSAGERARE
VARJE ÅR

Med 15.000 anställda gör vi skillnad över hela världen.
För en hållbar framtid. Din framtid.

