



I detta nummer bl.a.

Ledare och notiser

Sida 3

Nya Varvets historia

Jan Eric Knutas

Sida 4-7 och 21

Den tyska ubåten U53

Del 2 (2)

Sida 8-11

FM Göteborg 80-årsjubileum på Reveljen

Sida 12-15

Sven-Erik Melin berättar Del 1 (2)

Sida 16-17

Marieholm FBF 73

Sida 18

P-O Eriksson berättar

Sida 19

Ubåtsklubben Nordkapparen

Sida 19

Damklubben Bojen

Sida 20-21

Medlemssidor

Sidorna 22-23



FLOTTANS MÄN GÖTEBORG

Örlogsvägen 6

426 71 V.a Frölunda

Tel. 031-29 07 23

www.flottansman/goteborg.se

E-post: flottansmangoteborg@telia.com

Plusgiro: 4 47 48-2

Org.nr: 8572-004284

ORDFÖRANDEN HAR ORDET



Kamrater!

Det är med största glädje jag kan konstatera att årets viktigaste händelse för föreningen nu genomförts på det sätt som jag och styrelsen hade hoppats. 80-årsjubileet inleddes med en nostalgisk rundvandring på Nya Varvet för de som anmält intresse. Ett 20-tal visades runt under cirka en timme varefter följde kaffe med tilltugg i stugan. Kvällens bankett i Nya Varvets gamla personalmatsal Reveljen blev en succé med god underhållning, god mat och dryck samt många tal med trevlig variation. Fyra trumpetare blåste fyra appeller inför Hans Majestät Konungens skål och senare en praktfanfar. Allt under kontroll av vår toastmaster Jan Eric Knutas. Lindholmen Big Band avslutade kvällen med utmärkt dansmusik. Mer om och från banketten hittar Du på sidorna 12-15. Väddret höll sig på plussidan under dagen och snöfallet kom inte förrän på söndag morgonen, **tack för det SMHI!**

I övrigt har under hösten genomförts tre klubbafnarn med föredrag och en fjärde (musikafton) den 30/11 med vår medlem Dag Söderbergs (Daggen) orkester, succé med ca 60 närvarande. Likaså har två prov med pub-/mässaftnar genomförts med varierande resultat. Resultatet ger dock anledning att fortsätta med denna typ av aktiviteter kombinerade med enklare förtäring och marina quiz av något enklare slag än provet den 11 oktober. Regionmöten har genomförts med SMKR Väst den 12 september och med Flottans Män Väst den 30 september med goda resultat.

Så till lite allvarigare saker. Det är allt för få som ställer upp som värdar vid Söndagsöppet. Detta måste bli fler av Er, gärna två åt gången, som hjälps åt. Detta kommer att tas upp vid klubbafnarn, mässaftnar, medlemsdagar och vid andra lämpliga tillfällen. Lika viktigt är att vi alla hjälps åt på städdagarna så att stugan med alla inventarier och rariteter hålls iordning och sköts. Det är inte bara stugfogden som ska sköta detta utan det är allas vår uppgift. Detta kommer även att bli föremål för listor som man kan anteckna sig på. Under vintern kan det även gälla utomhusuppgifter som snöskottning, sandning och undanröjning av skräp mm.

Glöm inte att komma till årsmötet den 10 mars nästa år. Slut upp, vi kommer att göra försök med föransmälan för att se hur många som kommer till mötet så vi vet om vår lokal räcker till och bedöma vad för förtäring som kan passa. Detta kommer att framgå av det utskick som planeras till mitten av februari där även ett inbetalningskort för 2018 års föreningsavgift medföljer.

2017 har kostat föreningen en hel del beroende på de stora satsningarna med Riks-årsmötet till Kiel med Stena Line och vårt 80-årsjubileum på Nya Varvet. För att möjliggöra en behövlig upprustning av Marinstugan vad gäller "köket" och ytterligare en toalett kommer ett upprop till medlemmarna om ekonomiskt stöd att läggas ut inför årsmötet. Den som kan ha då möjlighet att bidra efter förmåga.

Rörande 2017 är det cirka 45 medlemmar som "glömt" att betala medlemsavgiften och det går inte alls att slarva med. Ni som känner på Er att inte ha gjort rätt för Er bör snarast betala in årsavgiften. Till Er som har e-post kommer ett meddelande att skickas ut med uppmaning att betala årsavgiften, övriga med brev.

Lars-Erik Uhlegård

PEJLINGAR

Nr:4 december 2017

Utgivare/Ägare:

Ansvarig utgivare:

Redaktör:

Distribution:

Manusadress:

Sista manusdag nr. 1/2018:

Planerade utgivning:

Prenumeration:

Lösnummerpris:

Trycks hos:

3:a ÅRGÅNGEN SOM POSTTIDNING EFTER NAMNÄNDRING 2015

PEJLINGAR startade som ett medlemsblad med namnet PEJLING 1978

Kamratföreningen FLOTTANS MÄN. Lokalföreningen i Göteborg

Lars-Erik Uhlegård / 072-397 21 86 / lars-erik@uhlegard.se

Karl Harry Dahl / 031-91 32 42 / 070-691 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

Måndagen den 5 mars 2018

Månadsskiftet mars-april 2018

För icke medlemmar i Flottans Män 150:-/år (4 nummer) från och med nr 1/2018

För icke medlemmar i Flottans Män 50:- från och med nr 1/2018

Sandstens Tryckeri AB Västra Frölunda

Fred råder i närområdet, kalla kriget är över och ekonomin går bra i vårt land och i många andra länder.

Men.....den tekniska utvecklingen innebär att nya risker och hotbilder tillkommer. Det medför att samtidigt som en positiv utveckling ger stora möjligheter att utveckla vårt land till ökat välstånd så kommer nya risker och hot att göra sig gällande. Ny teknik innebär alltid att skurkar och mindre nogräknade nationer ser möjligheter att kapa åt sig av det som andra utvecklat och lagt ner stora resurser på. Det innebär att möjligheterna att angripa vår infrastruktur och viktiga samhällsfunktioner har ökat på grund av kombinationen - ny teknik och bristande säkerhetsmedvetenhet hos myndigheter, före-

tag och enskilda. T.ex. kan slarv med IT-säkerhet hos våra myndigheter m.fl. ge förödande konsekvenser.

Annan form av myndighetsslarv gäller vår transportsektor där sjöfarten länge varit styvmoderligt behandlad och där bristen på svenskflaggat tonnage kan omöjliggöra eller starkt försvåra vår försörjning i händelse av ett läge med höjd beredskap och krigshot. Detta gäller givetvis också vår Flottas bristande resurser för skyddet av vår sjöfart & vårt fiske!

Glöm inte att det säkraste sättet att få vara en fri oberoende, västerländsk stat nås genom Nato-medlemskap!

Lars-Erik Uhlegård

Under hösten har föredrag vid klubbaftnar hållits vid tre tillfällen med intressanta områden den 31/8 var det vår medlem kommendörkapten Anders Hallin som under-



Anders förbereder bildvisningen inför sitt föredrag

höll oss med långreseminnen från hans tid som fartygschef på Carlskrona 1987-88 till Syd- och Nordamerika inklusive México, Hawaii och Galapagosöarna.

Den 28/9 var det dags för vår medlem prästen och livhusaren (K 3) Christer Alvarsson att under rubriken "Iskalla uppdrag i heta vatten" ge oss en inblick i sina 10 militära missioner, bl.a. HMS Carlskrona i vattnen kring Afrikas horn, och sin tid som sjömanspräst och präst under många år i Östberlin. Mycket intressant föredrag om ett intressant liv. Cirka 40 nöjda deltagare.

Vid klubbafton den 26/10 var det förre marinkommandochefen i väst, kommendören av första graden, Nils-Ove Jansson som gästade oss för andra gången.

Nils-Ove höll ett mycket intressant föredrag om ryska undervattensoperationer i svenska vatten. Mycket upp-



Christer Alvarsson i Marinstugan den 28 september



Nils-Ove berättar för ca. 40 man om den ryska strategin kring Norden skattat och med god uppslutning.

Nils-Oves intressanta föredrag innebar att han erbjöds omedelbart medlemskap i Flottans Män Göteborg.

Upprop!

Kamrater Vi dvs. Flottans Män i Göteborg (FM Gbg) och Sjöofficerssällskapet i Göteborg (SOSG) behöver Din/Er hjälp med inventeringsarbete/kartläggning/dokumentation av det som nu finns i Marinstugan och ombord i S/S Marieholm. Mycket finns nedtecknat men allt behöver ses över för att säkerställa att inget av betydelse kommer på avvägar eller förstörs på grund av okunskap, slarv eller missförstånd.

Vi har böcker, tidskrifter, tavlor, gåvor av olika slag som bl.a. skänkts till föreningen/sällskapet av medlemmar eller andra donatorer. Du som tycker detta låter intressant tar kontakt, vad gäller Flottans Män

med Hans Fredriksson (bibliotekarien) för att diskutera arbetssätt, hur det ska gå till och vad som finns idag av dokumentation mm, Tanken är att arbetet ska kunna börja efter årsskiftet och pågå i lågintensiv verksamhet under vintern.

Vad gäller SOSG är Mats Rosendahl kontaktman.

Ni arbetar relativt självständigt i grupper som samordnas av någon i resp. styrelse troligen Hans och Mats. Även utskick via internet i form av e-post är tänkt för att sprida kunskapen om dessa behov.

Intresserade kontakta Hans på 070-269 05 18 alternativt Mats på 070-480 27 75. Styrelsen/Direktionen

NYA VARVETS HISTORIA



Artikeln i huvudsak författad av Jan Eric Knutas (bild), med komplettering av William Ressel. Lars-Erik Uhlegård har kompletterat avseende tiden efter 1985

Nya Varvet vid Göta Älvs utlopp har i nästan 300 år utnyttjats för basering och reparation av marina fartyg. Denna epok tog slut 1985 då all marin verksamhet på Västkusten samlades på KA 4 område vid Karingberget. Verksamheten har bedrivits med olika intensitet genom de tre seklerna. Det har funnits glansperioder följt av perioder med nedgång på gränsen till förfall beroende på det militärstrategiska läget eller det statsfinansiella läget i Sverige.

Det äldsta militära varvet i Göteborg - Älvsborgs skeppsgård - anlades 1526 av Gustav Vasa. Det låg i anslutning till Älvsborgs slott vid nuvarande Älvsborgsbron. Slottet erövrades och skeppsgården förstördes av danskarna på 1560-talet. 100 år senare, 1660, anlades ett nytt kronovarv (amiralitetsvarvet) vid stranden intill Stigberget – sedermera benämnt Gamla Varvet.

1700-talet

1699 ingick Polen och Ryssland anfallsförbund riktat mot Sverige. Tre nybyggda svenska fregatter låg vid denna tid i Karlskrona. De skulle stationeras i Göteborg och ingå i Västkusteskadern. Men fartygens djupgående omöjligheter ankring vid Älvsborgs skeppsgård. Amiralitetsskollegiet föreslog därför att ett nytt varv och en ny flottstation vid Billingen skulle anläggas. Karl XII, som då var nybliven kung, godkände planen 4 september 1699.

Nyåret 1700 utnämndes amiralen Eric Siöblad till chef för amiralitet i Göteborg. Under 11 år ledde han med kraft uppbyggandet av Nya Varvet. 1711 uppförde man en tvåvåningsbyggnad av timmer intill strandkanten. Den fick tjäna som artillerityghus men flyttades sedermera längre in mot land och utgör en av de få bestående byggnaderna från denna tid. Varvschefen hette Thomas Chapman, vars son blev den berömda skeppsbyggmästaren, Henric af Chapman.

Det tidiga 1700-talet präglades av Karl XII och hans krig. Det var en orolig tid med upprepade infall i Bohuslän av både danskar och normän. Flottans uppgifter var att möta anfallen från sjön och att skydda förstärkningstransporterna till norra Bohuslän samt konvojera utgående och hemvändande handelsfartyg. Dessutom fick fregatter ligga till sjöss för att patrullera efter kapare och ryska örlogsfartyg vilka befarades komma från Archangelsk (i Norra Ishavet).

1709 bestod Göteborgseskadern av 10 fregatter, 5 galärer, 5 brigantiner, 2 galjoter (mindre galärer) och 14 lättare fartyg. Bristen på personal, proviant och andra förnödenheter var ofta akut. För fartygens klagande behövdes 2.500 man, soldater oräknade, men man fick reda sig med 470 man. Att använda kapare i stället för örlogsfartyg blev ett sanktionerat sätt att förbättra situationen.

Kaparna som hade sin bas på Nya Varvet utgjorde ett stort hot mot danskarna och 1717 angrep därför Tor-denskiöld Nya Varvet, men slogs tillbaka. En av försvararna var Lars Gathenhielm. Kungen förlänade därefter Gathenhielm det gamla amiralitetsvarvet vid Stigberget, men när den danske amiralen kom tillbaka två år senare, efter att ha intagit Carlstens fästning i Marstrand, och med roddslupar lyckades ta sig förbi både batterierna vid Nya Älvsborg och Nya Varvet, krävde kronan tillbaka det Gamla Varvet av Gathenhielms änka. Det rustades upp och var sedan i bruk till 1799. Samtidigt reducerades Västkusteskadern till ett fåtal lätta fartyg och galärer för vilka det Gamla Varvet var tillfyllest. Emellertid återupprättades Västkusteskadern och under kriget mot Ryssland 1741-43 höll eskadern god beredskap inför rykten om Archangelskfartygen. Därefter började åter en tid av nedgång och förfall. Några större enheter fanns inte längre kvar. Det blev en tillfällig förtöjningsplats för avrustade fartyg och Nya Varvet fortsatte att vara ett annex till Gamla Varvet. Det blev inte bättre av att man 1750 konstaterade angrepp av skeppsmask på förtöjda fartyg vid Nya Varvet.

1752 fastställde dock Kungl. Maj:t ett förbättringsförslag för Nya Varvet och all fortsatt utbyggnad av varvet vid Stigberget stoppades.

1754-55 byggdes inventariiekammaren på Lilla Billingsens norrsida (Vita Vägga kallad). Vidare uppfördes en del bostadshus och förrådsbyggnader.

År 1765 bestämdes att en s.k. cirkulationseskader skulle förläggas till Göteborg. Där de större fartygen skulle avlösas (cirkulera) vart tredje år. Cirkulationseskadern var ett dyrbart system och var bara i bruk några år. Detta ägde rum under den s.k. frihetstiden, en period som trots sitt namn präglades av krig både mot Ryssland och Preussen samt en allmän misstänksamhet mot Danmark-Norge. Året då systemet med cirkulationseskader började, 1765, uppgick vår utlandsskuld till 60 miljoner riksdaler silvermynt. Bristen på pengar i statskassan medförde också att varvsanläggningarna under senare delen av 1700-talet successivt förföll.

Under kriget mot Ryssland 1788-90 inträffade drabbningar med ryska fregatter i Skagerrak, men den stora händelsen utspelas i Östersjön. Göteborgs garnisonsregemente fick i april order om att gå ombord i den Bohuslänska eskaderns båtar för vidare transport österut. Färden till Finland skedde under rodd och segel. Sträckan var 1500 km. Utanför Viborg sammanträffade den Bohuslänska eskadern med resterande delar av den svenska skärgårdsflottan. Efter ett sjöslag utanför Viborgska viken mellan de stora svenska och ryska flottorna blev svenskarna instängda. Man var instängda i fyra veckor.

Natten till den 3 juli vände vinden och utbrytningen börjades. Den bohuslänska eskadern inledde med ett skenfall mot den ryska flottans högra flank. Därefter insattes huvudanfallet mot den ryska flottan och utbrytningen kunde börja. Detta kallas ibland för det "Viborgska gatloppet". Den svenska stora flottan återsamlades sedan vid Sveaborg medan skärgårdsflottan återhäm-tade sig vid Svensksund.

Den 9 juli inleddes slaget vid Svensksund, där den Bohuslänska eskadern fick kämpa på den flank som blev mest ansatt. Den svenska skärgårdsflottan lyckades här slå sin ryska motsvarighet i vad som betecknas som Sveriges största sjömilitära seger genom tiderna. Efter fredsslutet i Värälä den 14 augusti embarkerade de återstående delarna av eskaderns bemanning i tre fregatter och kom åter till Göteborg i september 1790.

Återkomsten till Göteborg av Göteborgs garnisonsregemente sammanfaller med uppsättandet av sjöartilleriregementen, varav Göteborg inledningsvis erhöll ett kompani. Efter olika namnbyten och indragningar uppstår så 1866 Kungl. Skärgårdsartilleriet. Ur bl.a. detta regemente bildades så småningom Kungliga Kustartilleriet 1902.

År 1792 beslöts att den sjögående delen av Göteborgsflottan skulle förflyttas till Karlskrona och ersättas med kanonslupar ur arméns flotta. Anläggningarna vid Nya Varvet fördes också över till arméns flotta. Västkusten blev på detta sätt utan egna sjögående fartyg ända till Första världskriget.

1800-talet. Glansperiod och nedgång.

1799 beslutade man definitivt att avveckla det gamla amiralitetsvarvet vid Stigberget. På Nya Varvet byggdes ett antal kaserner samt Ankarhuset, vidare uppfördes en smedja. Tyghuset byggdes om och inreddes till rustkammare och verkstäder. Skjul för kanonslupar och förråd tillkom också.

1815 tillträdde konteramiralen Karl Johan af Wirsén befälet över göteborgseskadern. Han satte igång med en plan för Nya Varvets istandsättande och det är hans tankar och idéer som fortfarande gör oss påminda. Han lyckades med konststycket att genom en god planering och med en god portion tur få utbyggnaden ca 80 % billigare än beräknat! Den karakteristiska långa kasernbyggnaden med sitt mittparti och sina flygelbyggnader uppfördes. I mittpartiet inhystes kansli, corps de garde och arresten. I den östra flygeln inreddes fyra stora kasernrum och i den västra flygeln låg 1825 ett sjukhus med 40 sängplatser.

För att få plats med de nya byggnaderna flyttades artillerityghuset till sin nuvarande plats utanför kasernlängan. Samtidigt byggdes det om och exteriören fick en kraftig uppsnyggning. År 1819 inreddes huset till värds-hus. För göteborgarna blev det allmänt känt under namnet "Nobis", en på den tiden vanlig benämning på utskänk-ningslokaler.

Utbyggnaden av varvet blev färdig omkring 1825. Då hade arméns flotta upphört och åter ingått i flottan (1823) samtidigt som den militära verksamheten minskade.

En ny försvarstanke hade fötts "Centralförsvarsprincipen". I den fanns det inte plats för en sjögående flotta. Försvaret skulle koncentreras till ett antal befästningar, den mest kända var Karlsborg. Göta Kanal byggdes, för att säkerställa kommunikationerna mot central-fästningen. En annan bidragande orsak till den stora flot-tans stagnation blev brytningstiden mellan segel och ån-ga, byggandet av fartyg i järn och stål samt nya baklad-dade kanoner med längre räckvidd och bättre precision.

I samband med Krimkriget seglade en brittisk-fransk flottstyrka in i Östersjön och sprängde Bomar-sunds fästning på Åland. För att stärka skyddet av den svenska huvudstaden beordrades kvarvarande delar av skärgårdsflottans Västkusteskader dit. Denna gång sked-de ombaseringen genom Göta Kanal.

Nedgången fortsatte och år 1855 blev Nya Varvet formellt en depå under Stockholms Örlogsstation. Läget för den svenska flottan var vid denna tid dystert. Resterna av Gustaf III:s och Henrik af Chapmans impo-nerande sjömakt ruttnade sakta bort. Centralförsvarsprin-cipen var den förhärskande. De fartyg som byggdes var endast anpassade för ett defensivt uppträdande. De var knappast sjödugliga ens för att färdas över öppna fjordar en mindre för att uppträda fritt till havs.

År 1870 överlämnades Nya Varvet till dåvarande fängvårdsstyrelsen, som inrättade ett centralfängelse. Ett villkor vid överlämnandet var att försvaret ägde rätt att återfå området om behov uppstod. Ett s.k. dagcellhus uppfördes innanför den slutna delen av varvsområdet och kasernlängorna byggdes om till arrestlokaler och celler. Inventarieammaren på Lilla Billingen fick under en tid tjänstgöra både som konservfabrik och kvinnofängelse. Under perioden 1870-1907 då Nya Varvet användes som fängvårdsanstalt var bostadskasernerna upplåtna åt fäng-vårdspersonalen. Ankarhuset användes en tid som tvångs-arbetsanstalt, byggnad 14 fick tjänstgöra som kvinnofäng-else och markententeriet byggdes om till nio små lägenhet-er för fängvårdskonstaplarna.

Även om Nya Varvet var i andra händer bedrev flottan övningar på Västkusten under överinseende av Hans Majestät Konungen. Det är under denna tid som Oscar II gör Marstrand känt. Där bedrev även skeppsgos-sekären utbildning från 1907 till 1937.

1900-talet

År 1899 bestämdes att ett kompani ur sjöartilleriet skulle avses för Göteborgs försvar. Samma år påbörjades arbe-tena med Oscar II fort ute på Västerberget. Det första sprängskottet skedde i närvaro av kungen och händelsen välsignades av biskopen. År 1902 bildades Kustartilleriet och 1904 blev namnet Älvsborgs fästning för de batterier som skyddade inloppet till Göteborg. Bemanningen till kustartillerifortet flyttade 1902 in på Nya Varvet och en del av Nya Varvet återgick i marin ägo.

Under unionskrisen 1905 anlände huvuddelen kustflottan från Karlskrona till Västkusten för att demon-strera styrka och öva inför "krigsfall Norge". Huvuddelen av tiden tillbringades nära Strömstad, men Nya Varvet användes också som förtöjningsplats. Krisen löstes för-handlingsvägen, men genom unionsupplösningen ändra-des Sveriges strategiska och säkerhetspolitiska situation avsevärt. Västkusten stod nu helt utan stöd från den norska flottan i händelse av ett angrepp från havet. Dess-utom blev man uppmärksam på behovet av fri pas-sage från Östersjön till Västerhavet, för ombasering av sjöstridskrafter. Vid denna tid fanns det stater som inte såg det som självklart med ett fritt Öresund. Behov uppstod därför av en permanent basering av svenska sjöstridskrafter på Västkusten.

Uppbyggnaden av såväl Flottans Göteborgsavdelning som Kustartilleriet resulterade i att resterande del av Nya Varvet 1907 återfördes till marinen.

Kasernlängorna byggdes återigen om till logement och den västra kasernlängan byggdes på med en tredje våning 1909. På det inre varvsområdet uppfördes en modern matinträttning 1908-1910 samt en bad- och tvättinträttning, vilken brann ner efter en explosion på 1950-talet. En flyghangar uppfördes också och fr.o.m. 1916 var en marinflygstation förlagd till Nya Varvet med några flygplan.



Ovanstående bild var införd i "Pejling" nr 1, 2012 i samband med Bertil Andreassons artikel om "Marinflygstationen på Nya Varvet". Bilden visar matsalen som uppfördes under åren 1908-1910.

En gymnastiksal och diverse skollokaler för kustartilleriet inrättades. Under 1900-talets början renoverades också en del äldre bostadshus och en del nya bostäder byggdes.

Efter unionsupplösningen 1905 kännetecknas tiden fram till 1914 av uppbyggnad av Flottan och Kustartilleriet. Flottans fartygsförband opererade mestadels i Östersjön med Karlskrona och Stockholm som bas.

Det marina hotet mot Sverige under första världskriget var till en början starkast i Östersjön och Öresund. Där fanns också huvuddelen av sjöstridskrafterna. En Göteborgsavdelning hade organiserats 1913 bestående av äldre fartyg och avsedd för lokalförsvaret. Bl.a. ingick monitorerna Thordön och Tirfing. En örlogsdepå tillkom 1917. Efter att omfattande brittiska och därefter tyska mineringar samma år ägt rum mellan Herthas Flak och Tistlarna, som allvarligt inskränkte både svensk sjöfart och krigsfiske ombaserade huvuddelen av svenska Kustflottan till Västkusten. Nya Varvet blev en välbehövlig replipunkt, inte minst för de fartyg som fick användas för de omfattande minsvepningsarbetena 1918.

Efterkrigsperioden dominerades av försvarsbeslutet av år 1925, vilket medförde en indragning av dåvarande Älvsborgs Kustartillerikår. Även örlogsdepåns personal minskades till omkring 60 man.

Som en följd av försvarsbeslutet 1936 beslutades återigen om en förnyad upprustning av varvet och uppsättandet av Göteborgseskadern. Flaggskepp i eskadern blev pansarskeppet Manligheten (MA). Hon utgjorde 1940 tillsammans med två gamla jagare och tre ubåtar samt diverse hjälpfartyg det värn som skulle skydda Västkusten från invasion, men den tyska invasionsflottan stävade vidare norrut.

Beroende på hur hotet mot Sverige förändrades skedde så småningom förstärkningar med ett antal av de modernaste fartygen.

Förflyttningarna till och från Västkusten kunde under de båda världskrigen ske tack vare att vi kunde behärska vår del av Öresund.

Uppbyggnaden fortsatte och år 1943 organiserades Göteborgs örlogsstation och örlogsvarv. Kustartilleriet flyttade nu ut till Karingberget och varvet rustades upp med tidsenlig utrustning för egentlig varvsrörelse. Skeppstekniska verkstäder, maskinverkstäder och verkstäder för pjäs-, min- och snickeriarbeten uppfördes inom området och en ny kanslibyggnad uppfördes.

Under 2:a världskriget utgjorde Nya Varvet bas för de fartyg som ingick i neutralitetsvakten i Västerhavet. Denna verksamhet krävde även sin tribut i människoliv. Den största förlusten var ubåten Ulvens minsprängning i en tysk djupminering utanför Stora Pölsan 1943. Andra tragiska händelser som inträffade var när pansarskeppet Manligheten bärgade en tysk spränggripare, som exploderade och 6 man omkom. Vidare skedde en explosion på Nya Varvets minverkstad med 4 döda samt förlusten av hjälpminsvepare. En minnessten över alla omkomna under det andra världskriget har rests av underofficerarna vid örlogsstationen och finns på Nya Varvets kyrkogård.

Nya varvet var även basen för den omfattande kontroll av sjöfarten som ägde rum. I försvarsåtgärderna ingick även att kunna spärra Göteborgs hamn. I april 1944 förstod man att det skulle komma ett allierat anfall mot Europa, men var invasionen skulle äga rum och framförallt hur de tyska reaktionerna skulle bli rådde okunskap om. Det gick rykten om ett tyskt anfall mot den svenska Västkusten. Anledningen skulle vara att transittrafiken över Sverige till Norge upphört och farhågor fanns att de tyska sjöförbindelserna utmed den svenska västkusten skulle störas. Valborgsmässafton 1944 kom marinchefens order om att stänga Göteborgs hamn. Detta gjordes genom att två fartyg ankrades och förtöjdes och slutligen ställdes på botten tvärs över älven från Lilla Billingen till Rya Nabbe. Kvar fanns en passage om ca 60 meters bredd som kunde täppas till med ytterligare ett fartyg. Ett av spärrfartygen var ett tankfartyg beställt av den grekiske skeppsredaren Onassis. Spärrfartygen blev påseglade av de kända norska kvarstadsfartygen "Dicto" och "Lionel" och stora skador uppstod på Onassis tankfartyg. Den dåvarande marindistriktschefen blev ställd inför krigsrätt, men friades slutligen i högre instans. Moringarna till förtöjningarna finns ännu kvar på utsidan av Lilla Billingen.

I krigets slutskede anlände en modern tysk ubåt till Göteborgs skärgård. Ubåten (U 3503 av typ XXI) sänktes av sin besättning, men bärgades och man kunde ta del av den senaste moderna ubåtsmaterielen t.ex. en snorkel. En av dykarna hette Folke Holm, sedermera mångårig maskintjänstchef i gamla "Älvsnabben".

Efter kriget utgjorde Nya Varvet bas för bl.a. min-svepningsförband, som insattes för att rensa färleder i Västerhavet från minor som fällts under kriget. Det kan nämnas att Västkustens Marinkommando årligen fick ta hand om tre till sex minor under denna tid.

Den 14 juni 1950 firades med pompa och ståt Nya Varvets 250-årsjubileum i närvaro av HKH Prins Bertil, dåvarande ÖB, CM, landshövdingen och stiftets biskop. Här ägde den högtidliga invigningen av Sjöfartsmuseets minnessten rum. Den tre meter höga minnesstenen har inskriptionen ”År 1700 under Karl den tolfte regering anlades vid Billingen skeppshamnen Nya Varvet”.

Under 1960-, 70- och 80-talen inträffade inga större förändringar på Nya Varvet. Några förrådsbyggnader uppfördes på varvets inre område. Inom bostadsområdet revs en del äldre träbyggnader.

Nedan två bilder som visar fartyg förtöjda vid Nya Varvet. Bilderna är tagna i mitten av 1960-talet. Mitt i hamnen på övre bilden ligger fregatterna Visby och Sundsvall i malpåse, på slipen står en M-båt och ytterligare en ligger förtöjd vid slippiren. På yttre piren (vågbrytaren) ligger tre Plejader med en A-slup som yttersta båt. På kajen står A-slupen Hurtig torrsatt. Bilden är troligen tagen från taket på verkstaden. Det är okänt vem som tagit bilden. Inget av fartygen på bilden är ännu i tjänst, alla utangerades efterhand skrotades eller försålades till nya brukare.

På den undre bilden (beskuren) är byggandet av Älvsborgsbron i slutskedet. Vid bojarna ligger fregatterna (f.d. kustjagarna) 76 Mjölner och 75 Munin, i förgrunden ligger delar av 6.minröjningsavdelningen med 58 Ulvön närmast kameran och ett antal fiske- och kustminsvepare. Bilden togs av MKV tjänstefotograf 1. högbåtsman Hans Hermansson 1968.



Nya Varvet efter marinens avflyttning

1985 lämnade all örlogsmarin verksamhet Nya Varvet och flyttade till Kärningberget. En nästan 300-årig marin tradition var bruten. Med avbrott för fångelseepoken 1870 – 1907 hade Nya Varvet nyttjats för basering av fartyg och förläggning av personal ur örlogsflottan i större eller mindre omfattning sedan år 1700.

Områdets huvuddel såldes av Fortifikationsverket till Källfeldts Byggnads AB som dels har rustat upp många byggnader, dels uppfört en del nya. År 2000 såg det ut på följande vis. Vakthuset med östra och västra kasernlängan disponerades av Nordiska Hälsovårdshögskolan. Göteborgs Folkhögskola disponerade f.d. tekniska förvaltningens byggnader i backen ner mot varvet. Varvs- och förrådslokaler var uthyrda till olika företag de flesta med marin anknytning. Varvets huvuddelar disponerades av Nimare AB. En nyuppförd byggnad i varvets östra del disponerades av Nordens Folkliga Akademi. I det yttre områdets södra del hade tre större byggnader uppförts. Dessa disponeras av Nya Varvets skola, Nya Varvets Livs m.fl. affärsidkare. Bostäder i det yttre området såldes till lägenhetsinnehavarna och bostäderna med tillhörande parkområde förvaltas av en bostadsrättsförening. Vid slutet av 90-talet hade också Göteborgs tyngre bogserare flyttat till Nya varvet då fått sin bas i hamnen.

Kryssarklubbens seglarskola med de fina kuttrarna Atlantica och Gratitudine samt den mycket eleganta segelyachten Gratia har också sin bas på Nya Varvet. Vintertid sjuder det av aktivitet i den gamla inventariiekammarens (Vita Gaveln) nedervåningar när segelfartygens utrustning görs i ordning för kommande seglatser. Kryssarklubbens kansli har dock flyttat till Långedrag och ersatts av ett IT-företag. Fortfarande bedrivs också varvsverksamhet eftersom Göteborgs Yachtservice finns i hamnen.

Hela området utgör en idyll med välhållna byggnader från 1800-talet blandade med nyuppförda. Ett attraktivt område som idag är tillgängligt för allmänheten. Nobis, den gamla sjöofficersmässen, är sedan början av 2000-talet kontoriserat.

Under de senaste åren fram till 2017 har stora förändringar skett på nya Nya Varvet där i början av november cirka 75 olika företag och rörelser har sin verksamhet.

De viktigaste förändringarna är att längs sjökanten från varvsområdet till områdets slut har 14 nya hus uppförts med fantastisk utsikt över älven och ut mot Rivöfjorden med Nya Älvsborg där ett antal företag har kontorslokaler. Delar av bergslokaler (där förr verkstäder, ammunitionsförråd, stabslokaler och diverse andra förråd fanns till del är uthyrda för lämplig verksamhet i bergtrum. Nya företag är Dockyard Hotel som även driver den renoverade gamla personalmatsalen Reveljen. Nordiska Hälsovårdshögskolan har lämnat NV och till stora delar ersatts av hotellrum och konferensutrymmen för Dockyard Hotel medan den tornkrönte huvudbyggnaden numera hyrs av Västra Götalandsregionen som campus och konferensanläggning. Nimare AB har ersatts av Switzer som driver varvsrörelsen och har ett antal bogserbåtar förlagda till Nya Varvet (med hemmahamn på Färöarna). Tillsammans med Switzer finns även Swede Ship Yachtservice AB inrymt med framförallt motorreparationer som verksamhet.

Avslutning på sida 21

Den tyska ubåten U-53:s expedition 1916

Av Wellington Long

Publicerad i United States Naval Institute Proceedings, oktober 1966

Översättning: Lars-Erik Uhlegård

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



Fortsättning från föregående nummer

Skeptiska besättningsmedlemmar på de amerikanska jagarna rusade till relingarna och för att titta på den fräcka främlingen under det att U-53 styrde rätt in i hamnen och ankrade där det föreföll lämpligt.

En mindre motorbåt kom upp och la sig långsides. En civilist i båten presenterade sig som reporter. Han ropade till Rose, "Har Ni kommit hit för att bli internerade?"

Besättningen log, när Rose genom sin ropare svarade, "Nej. Men vi har med oss ett brev till den tyske ambassadören. Kan Ni skicka det åt mig?" Han lämnade över ett tunt kuvert till reportern.

En annan liten båt med en officer körde upp till U-53 och Rose frågade om han kunde bli förd iland till konteramiral Austin M Knight, chef för 2.a marindistriktet.

Mötet blev kortfattat. Knight hade frågat Washington om instruktioner och hade svårt att ge ett improviserat svar. Knight inledde med frågan. "Var finns Bremen?" Rose skakade på huvudet. Han förstod nu att fraktubåten måste ha gått förlorad till sjöss. "Vill Du bli internerad?" "Nej!" Önskar Du lämna kvar några besättningsmedlemmar här eller har Du behov av att få reparationer utförda?" Rose skakade åter igen på sitt huvud. "Vill du ha proviant eller drivmedel?" Envisades Knight. Den unge tysken började gilla den amerikanska officerens missräkning.

"Jag har förråd som räcker i tre månader" svarade han utan omsvep.

"Nå, vad i helvete vill Ni här då?" "Jag önskade bara besöka Er, amiral" svarade Rose arrogant och lämnad snabbt marindistriktschefen. Femton minuter senare äntrade han kryssaren USS Birmingham under fallrepshonnör för ett besök hos chefen för jagarflottiljen, kontera-

miral Albert Gleaves, som var baserad i Newport.

Gleaves var mer avslappnad och vänligare än amiral Knight. Han ställde detaljerade frågor om U-53s resa, pratade om gemensamma bekanta inom tyska flottan och gav ögonblicksbilder av några. Han ursäktade att han inte kunde bjuda på en drink ombord i ett "torrlagt" amerikanskt fartyg. Rose lämnade USS Birmingham efter cirka femton minuter.

Under tiden som Rose varit borta hade mängder av småbåtar med nyfikna omringat hans ubåt och han hade fått "armbåga" sig fram genom nyfikna och pratande män och kvinnor som svärmade på ubåtens begränsade däck.

Strax därefter anlände amiral Knight för en så kort visit som regelverket medgav. När han lämnat anlände amiral Gleaves i en motor-kutter tillsammans med sin fru och dotter. Rose visade de tre runt i fartyget innan han bjöd in dem i sin garderobsliknande hytt för en flaska champagne och en sockerkaka som han medfört ända från Wilhelmshaven. Dottern, en glad flicka i 20-årsåldern, begärde av Rose att få se hans kommandoplatz vid strid. Innan de lämnade fartyget, visade han henne manöverrummet och sin stridsplats där. Han fokuserade periskopet mot hennes faders fartyg och lät henne ta en titt.

När hon lämnade sa hon att hon beundrade mina "popeyes" (mina glosögon?). Jag vet fortfarande inte om hon menade periskopet.

Plötsligt meddelade hamnkaptenen att kommunikation med land måste avbrytas eftersom U-53 inte hade fått klartecken från karantänsreglerna. Rose uppfattade detta som en varning av en kommande internering. Han beordrade genast att gästerna skulle lämna däck och lättade genast och började förflyttning ut till sjöss, varvid han följdes av en mindre nöjesbåt. Två och en halv timme efter att han så djärvt hade styrt in i Newports örlogshamn var han åter utanför vågbrytarna.

Medan U-53 låg till ankars utanför fyrskeppet Nantucket för natten, brann ljusen sent i Washington och nyhetstidningarna tryckte extraupplagor med jätterubriker på förstasidorna. Ett vilt rykte sa att brevet till ambassadören greve von Bernstorff innehöll nya fredskrav från Kejsaren. Detta var Rose's eget skämt för brevet innehöll endast en personlig hälsning från honom till Bernstorff. När man vid regeringssammanträdet nästa morgon i Washington försökte reda ut begreppen kring U-53's överraskande ankomst och lika snabba försvinnande, var ubåtschefen själv på väg att genomföra den avslutande och farligaste delen av operation "Skräm Amerika". Insatsen utgjorde historia i sig själv.

Ubåtschefens loggboksanteckningar den ödesdigra 8:e oktober börjar: *God sikt, nära molnfri himmel, nästan vindstilla. Nantucket fyrskepp två sjömil på bords låring.*

Klockan 5.35 på morgonen, stoppade han den amerikanska ångaren Kansas genom att skjuta ett skott framför hennes bog.

Kansas befälhavare skickade ut en båt med skeppspapper som visade att hon inte hade krigskontraband med sig. Rose meddelade att han kunde fortsätta. Samtidigt försökte ubåten störa Kansas radiosändning så att hon inte skulle varna andra.

Därefter lät han ett stort passagerarfartyg fortsätta oantastad på grund av svårigheterna att rädda och omhänderta de många passagerarna. En timme senare blev han bönhörd. I hans loggbok står att läsa:

Klockan 6.53 fm. Brittiska ångaren Strathdene från Glasgow, 4321 bruttoregister-ton, stop-pades genom flera skott och signalen "Visa era papper." Först efter sex skott vände och stoppade ångaren.

Klockan 7.09 fm. Signalen "Överge fartyget."

Båtarna fick kurs och distans till Nantucket fyrskepp. De seglade sedan i den riktningen. Under flera timmar sågs de sedan segla i rätt riktning.

Klockan 7.43 fm. En torped skjuts mot ångaren som träffar aktra lastrummet på tre meters djup. Ångaren akter glider ner under vattnet men utan att sjunka. Vi vände oss därefter mot en annan ångare.

8.03 fm. Norska ångaren Chr. Knudsen, 3878 bruttoregister-ton (BRT), stoppar på vår signal. Befälhavaren kommer över med sina skeppspapper.

Ångaren är ett prisfartyg eftersom hon är lastad med dieselolja för London. Befälhavaren beordrades att gå upp intill ångaren Strathdene och i närheten av henne

överge fartyget och där vänta på att jag återvänder och bogserar dem mot fyrskeppet. Befälhavaren blev glatt överraskad av dessa nyheter då han trott att tyskarna skulle vara skoningslösa. Ångaren Strathdene sänkt genom artillerield.

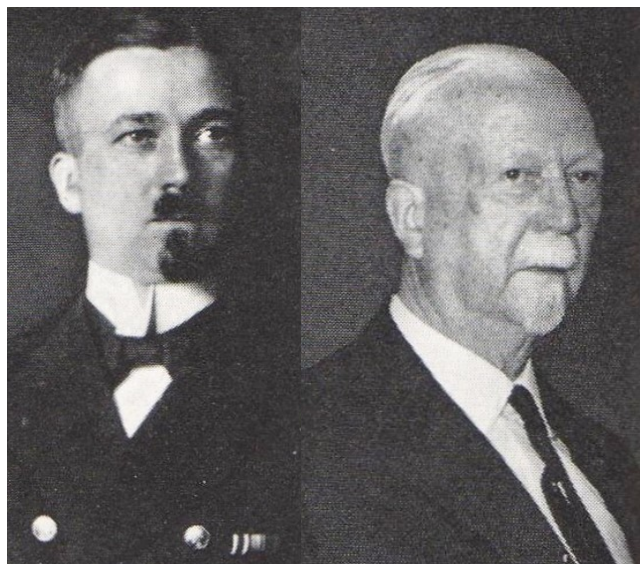
9.53 fm. Chr. Knudsen följdes på ett avstånd av cirka fyra sjömil. Besättningen sågs lämna fartyget. En av våra torpeder träffade i aktern inställd på fyra meters djup. Ångaren vägrade att sjunka. Öppnat eld med däckskanonen. Resultatet blev negativt, på grund av att oljan i tankarna hade hög specifik vikt och sprutade ut ur vartenda hål i skrovet och ökade flytkraften i fartygsskrovet.

10.54 fm. Chr. Knudsen sänkt genom en andra torpedexplosion, på grund av att en tredje ångare närmade sig från öster.

11.30 fm. Ångaren West Point, 3847 BRT, stoppade efter kanonskott framför bogen och genom flaggsignalen "Överge fartyget". Ångare fortsätter att skicka morsesignaler som vi stör ut.

11.40 fm. Två skott rätt in i förskeppet tystar radiosändaren. Besättningen lämnar fartyget i två båtar, vi skjuter ett antal skott in i överbyggnaden för att försäkra oss om att inte ångaren har dolda kanoner. Vi närmar oss livbåtarna.

Befälhavaren medför inte skeppspapper. Ångaren är tom och destinerad till Newport News. Rose beordrar båtarna att vänta. Han sänker därefter ångaren med anbringade laddningar.



Idag (1966), lever 81-årige Hans Rose med sin fru i en stor jaktstuga i Westfalen Sauerlands berg – cirka 300 km från kusten. Men den gamle jägaren kommer väl ihåg fröjden och den påföljande bitterheten efter sin största jakt.

Fortsättning på sida 14

Ljudet av explosioner och ljusblixtar uppfattades av chefen på Nantucket fyrskepp som frenetiskt signalerade till US Navy. West Points telegrafist hade lyckats skicka ut nödmeddelande innan han var tvungen att överge fartyget, och slutligen hade den feberaktiga radiosändningen från Kansas uppfattats iland.

I Newports örlogshamn sporrades man till att vidta åtgärder. Amiral Gleaves beordrade 17 av sina jagare att leta efter överlevande om det rörde områdena utanför tremilsgränsen. Men om tyskarna härjade inom det amerikanska territorialvattnet så skulle mer handfasta åtgärder vidtas. Stora folkmassor, blandade med "buskisaktörer" som var säkra på att fartygen skulle ut i strid, hurrade när jagarna kastade loss och löpte ut från kajerna och styrde ut till sjöss.

Rose hade just stoppat den holländska ångaren Blommersdyk, cirka fem på eftermiddagen, och höll på att inspektera lastdokumenten när en utkik upptäckte den första framrusande jagaren.

Rädd för att det kunde var ett brittiskt örlogsfartyg som rusade in för att genomföra en attack på U-53 så beordrade Rose dykning. Men han intog ytläge igen efter 15 minuter, efter noggrann periskopsobservation, nöjd med att det var en amerikan.

Detta var ett kritiskt ögonblick. Rose beräknade att de var väl ute på internationellt vatten. Men även om hans beräknade position var korrekt så var han inte säker på hur amerikanerna skulle reagera. Trots att dom var officiellt neutrala, så kunde en jagarchef finna det svårt att ligga som passiv åskådare medan den tyska ubåten sprängde sönder och sänkte civila fartyg från andra neutrala stater. Innan han hann fatta beslut om nästa åtgärd blev situationen ännu mer komplicerad då ett passagerarfartyg närmade sig från öster. I det samma så stod det klart att Blommersdyk var lastad med krigskontraband och att några av skeppspapperna visade att fartyget skulle lossa i en brittisk hamn, trots att befälhavaren förnekade detta. Han beskrev problemet i sin loggbok:

Efter att ha övervägt omständigheterna, kom jag till slutsatsen att erövrandet av Blommersdyk beror på mitt antagande, att prisreglerna skulle tillåta att endera behålla eller släppa. I normala fall skulle jag valt den mildare varianten. Situationen här var dock sådan att, för att skydda amerikanska känslor, ville jag låta passagerarfartyget, vilkens nationalitet jag inte kunde utröna i skymningen, passera utan åtgärder efter att ha inspekterat skeppspapperna. Men jag måste vara försiktig så att jag inte gav intryck till alla inblandade att närvaron av de amerikanska jagarna tvingade mig att visa undfallenhet och att jag övergav mina rättigheter. Jag beslöt, från ett akterligt läge omkring 500 meter från Blommersdyk, att hissa signalen "överge fartyget". Förberedelserna vad gällde Blommersdyk hade redan kommit långt.

5.45 em. Under tiden hade, förutom de två ångarna och U-53, 16 amerikanska jagare samlats på ett begränsat område så att manövrering endast kunde ske

med största försiktighet.

Medan jag bogserade båten, som anlänt med styrmannen med skeppspapperna, tillbaka till Blommersdyk kom U-53 så nära den amerikanska jagare nr. 53 så att jag tvingades backa med bägge maskinerna för att undvika kollision. Vi lyckade hålla oss ifrån varandra men var så nära som 50 meter. Vid mitt backande så lät jag kasta loss båten så att båten passerade förbi Blommersdyk och hamnade hos jagaren nr. 53. Jag hade meddelat styrmannen att de skulle få 25 minuter på sig att överge fartyget (alltså till klockan 6.30 p.m.) men för att förvissa oss om att ingen skadad var kvar ombord, så skulle han sänka flaggan som tecken på att alla lämnat fartyget. Nu vände jag mig mot passagerarfartyget för att inspektera deras papper eller, om dom inte sänt ut någon båt, låta henne fara vidare utan inspektion med tanke på passagerarna. Jag hade redan gett order om att hissa signalen "Ni kan passera", när jag upptäckte att passagerarångaren redan var övergiven och alla passagerare hade tagits ombord i amerikanska jagare. Några av jagarna svepte med sina strålkastare över fartyget som gjorde att jag fick möjlighet att upptäcka den brittiska flaggan i aktern och orden Stephano, Liverpool (3449 BRT enligt Lloyd's Register).

Efter att jag passerat mellan ångaren och några jagare, återvände jag till Blommersdyk, som besättningen undertiden hade övergett utan att sänka sin flagga. Genom sirensignaler och megafonanrop stod det klart att ingen fanns kvar ombord. Genom morse-signaler till den närmaste amerikanska jagaren uppmanades denna att dra sig undan så att ångaren kunde sänkas. Jagaren åtlydde omedelbart uppmaningen.

7.50 em. En torped, inställd på fyra meters djup, träffade fartyget i höjd med lastrum fyra. Ångaren la sig djupare i aktern utan att sjunka.

8.20 em. Efter att ha fyrat av ännu en torped in i lastrum tre började ångaren att sakta sjunka.

9 em. Ångaren sänkt men förskeppet är fortfarande synligt i vattenytan. Amerikanska jagare närmar sig vraket. Slutligen drar sig alla jagarna iväg västvärt mot Newport utom två som följer U-53 mot passagerarångaren. Prisbesättning sändes ombord och sprängladdningar apteras samt detoneras. Fartyget sjunker ändå inte. Kanoneld mot fartyget gör ingen synlig nytta.

10.30 em. Fartyget sänkt med vår sista torped. Vi drar oss ostvärt. Hemresan startar. Under natten görs upprepade misslyckade försök att rapportera dagens händelser via radio till den tyska ambassadören i Washington.

Med ett resultat av fem sänkta fartyg och samtliga torpeder förbrukade, återkallade Rose i minnet de senaste dygnens händelser och vad han ansåg vara de mest betydelsefulla besluten under expeditionen. upptäckte då att gyrokompassen slutat att fungera.

Det svåraste beslutet var om han skulle stanna i uläge eller gå upp till ytan när de amerikanska jagarna närmade sig. Att inta ytläge medförde risken för en omedelbar konflikt med Förenta Staterna, men att stanna i uläge skulle innebära att hela expeditionen misslyckades. Så jag intog ytläge. Allting gick sedan som enligt min plan så mitt beslut var det rätta.

Snabbaste vägen hem var via Golfströmmen och Rose styrde mot denna. Han befann sig endast kort stycke före tre brittiska jagare som kommit från Kanadensiska vatten under natten och genomförde ett söksvep efter honom.

Den första amerikanska reaktionen var panikartad. Myndigheter och "förståsigpåare" kunde inte acceptera att U-53 hade gjort resan ensam. Nyhetstidningar förfäktade att inte en utan tre ubåtar hade genomfört attacken utanför Nantucket som en vargflock och myndigheter i Washington framhöll att en flottilj om minst sex ubåtar åtföljda av ett gigantiskt ned-sänkbart moderskepp hade samlats för en samordnad blockadkampanj utanför den amerikanska kusten.

Försägelser gjordes av en permanent tysk ubåtsblockad för att förhindra allierad sjöfart att anlöpa eller lämna Delawarebukten, Chesapeakebukten, Sandy Hook eller Bostons hamn. Flottan förberedde inkallelser för reservflottan om nödvändigt för att skydda fartyg som lyckats nå amerikanskt territorialvatten efter flykt undan tyska ubåtar. President Wilson deklarerade att "Tyskland kommer att tvingas att uppfylla löftet, som avgivits till USAs regering i april 1916, att alla ubåtar ska ge erforderlig varning och skydda liv tillhörande neutrala och icke stridande nationer. Storbritannien och Frankrike undrade hur länge Wilson kunde acceptera sådana förolämpningar.

Vid middagstid den 23 oktober, mötte Rose U-55 nära ön North Rona som ligger norr om Yttre Hebriderna väster om gapet mellan Shetlandsöarna och Scotland. Rose efterhörde med chefen på U-55 om kejsaren hade beordrat oinskränkt ubåtskrigföring.

När han fick reda på att kejsaren fortfarande avvaktade, Rose drar sig till minnes att "hela min stolta förhoppning rasade samman".

För ögonblicket, måste Rose hantera problemet att komma hem då fartyget hade börjat få problem. Bogdykningsskyddet hade delvis lossnat och måste avlägsnas helt vilket innebar ökade risker med den skadade axeln. U-53 hade endast drivmedel för ett dygns färd när han siktade det första tyska patrullbåten. Patrullbåten var nära att öppna eld mot honom då han inte kunde lösenordet.

Den 27 oktober rapporterade utkiken Helgoland i sikte. Rose rusade upp i tornet för att fastställa rapporten och sedan tillbaka ner igen under däck för att förbereda indockningen. Han upptäckte då att gyrokompassen slutat att fungera.

Rose fick en hjältes mottagande och beordrades att avrapportera till kejsaren i hans skogsuppehållsplats Wildpark nära Potsdam.

Kejsaren visade sig vara en expert i allt rörande navigation och han hade uppenbarligen nog följt U-53's resa i varje detalj. Han talade om att ubåtar nu kunde genomföra handelskrig i enlighet med reglerna för pristagning, alltså, vi kunde sänka fartyg med kontraband efter att ha genomfört dem.

Jag kände starkt för att vi skulle avlägsna alla restriktioner. Detta var också alla sjöofficerares uppfattning, och jag visste att jag bara hade denna möjlighet att uttrycka vår uppfattning till kejsaren personligen. Jag hade inte glömt kommendör Bauers löfte när han gav mig det amerikanska uppdraget.

"Ers majestät", sa jag, "vi kommer inte att komma någonvar om vi fortsätter kriget på det här viset."

Han tittade på mig, och hans läppar stramade i upprördhet. Jag tror inte att någon yngre officer någonsin hade talat till honom på detta vis. Plötsligt utan ett ord tog han mig i armen och ledde mig genom tedrickande grupper till kejsarinnan där han presenterade mig varefter han lämnade platsen.

Tre månader senare, stålsatte sig slutligen kejsaren och gav order om oinskränkt ubåtskrig. Den 6 april 1917, sex månader efter Rose urdragning från den amerikanska kusten, förklarade USA krig med Tyskland.

I retrospektiv, inser jag att mitt uppdrag var ett misslyckande. Det värsta som kunde hända hände: restriktionerna i användning av ubåtarna som skulle ha upphört i samma stund som vi dök upp vid den amerikanska kusten bibehölls i många månader.

Det enda resultatet av vår påhälsning i Amerika var att vi visade vad vi förmådde och vad som kunde väntas av tyska ubåtar.

Vi varnade dom och den varningen var ett misstag.



Författaren Wellington Long

Efter skolgång i allmänna skolor i Harvey County, Kansas, arbetade Wellington Long hos William Allen White på Emporia Gazette i Kansas innan han tjänstgjorde vid 106:e infanteridivisionen i Frankrike och Tyskland 1944–1945. Efter kriget blev han kvar i Europa där han började vid United Press International (UPI).

De senaste 20 åren har han haft journalistjobb i Europa, Mellersta Östern, Asien och Förenta Staterna. Han är nu (1966) chefskorrespondent i Tyskland för UPI.



Vid festbanketten i Dockyard Hotel's restaurang Reveljen på Nya Varvet togs bl.a. detta gruppfoto med festdeltagarna samlade (styvt 100 m

Den 18 november inleddes firandet av Göteborgsföreningens 80 år klockan 13 genom en nostalgisk rundvandring på delar av Nya Varvet där Jan Erik Knutas var ciceron för ett tjugotal anmälda intressenter. Efter cirka en timme gick färden upp till Marinstugan där det togs emot med hissad svensk flagga och bjöds på kaffe med dopp av stugfogden Tore Nyblom. Vid 17-tiden brakade firandet loss på Nya Varvet i den anrika matsalen från 1910 med inledande mingel och sång av vår Sångkör som gjorde en helhjärtad insats under ledning av Leif Andersson. Därefter var det gruppfotoografering, en konst i rådande läge med besvärliga förhållanden för fotografen. Det gick dock bra utom att just sångkören inte kom med på grund av byte från scenmundering till middagsdräkt. Vår Sångkör finns dock med på andra bilder nedan. Även honnörsbordet förevigades i grupp. De särskilt inbjudna var f.d. landshövding Lars Bäckström med maka Ann-Christine, rederichefen vid Stena Carl-Johan Hagman med maka Kristina, ställföreträdande chefen för Göteborgs garnison kommendörkapten Sven Hedrén med maka Ann-Christine, representanten för föreningen för Göteborgs Försvar sekreteraren Leif Flatow med maka Marianne, ordföranden i Sveriges militära kamratföreningars Riksförbund (SMKR) överste Anders Emanuelson, kanslichefen vid riksförbundet Flottans Män örlogskapten Lennart Bresell samt värden, ordföranden för Flottans Män Göteborg Lars-Erik Uhlegård med maka Febe samt toastmastern Jan Eric Knutas. 1859 inleddes ceremonin genom att toastmastern ombad församlingen att stå upp och 1900 slog han sex glas på den medförda klockstapeln. Därefter beordrade han blås fyra appeller, varpå fyra trumpetare (ur Lindholmen Big Band) blåste appellerna simultant. Ordföranden för Flottans Män i Göteborg utropade därpå "Hans Majestät Konungens skål!" - varpå församlingen skålade för sitt statsöverhuvud och ordföranden bjöd alla att sitta. Därefter följde ordförandens välkomsttal som i sin tur avslutades med en praktfanfar av trumpetarna och förrätten kunde börja inmundigas. Flottans Män i riket representerades av tillresta från lokalföreningarna i Stockholm, Växjö, Malmö, Halmstad, Varberg, Lysekil och Karlstad/Värmland förutom de egna leden från Göteborg. Under kvällen åts mat och inmundigades druvor enligt avbildad meny. Totalt tolv tal hölls under kvällen alla unika till sin karaktär. Talet av kanslichefen Lennart Bresell med gåva i form av oljemålning togs tacksamt emot av FM Göteborg. Bojens hedersledamot Gerd Larssons tal var starkt liksom nuvarande ordföranden i Bojen Ulla Lignells tal som illustrerades med signalflaggor drog ner applåddaskor. I övrigt var framförallt f.d. landshövding Lars Bäckströms tal av en sällan skådad magnitud - talet var ytterst underhållande med koppling till bl.a. Stena Lines rederichef Carl-Johan Hagmans mycket informativa tal om sjöfartens behov och marinstridskrafternas stora betydelse för Sverige, Västkusten och Göteborg. Lars Bäckströms tal avslutades med att han och Leif Flatow överlämnade en generös penninggåva från Föreningen för Göteborgs Försvar. Kvällen avslutades med dans till utomordentlig storbandsmusik från Lindholmen Big Band under ledning av Per Sundström med den fantastiska sångerskan Charlotta Catoni.



med på bilden, men tyvärr utan större delen av Sångkören som var och klädde om). Fotograf alla bilder på sidorna 12-15: Niclas Johansson

En kväll som vi som var med sent ska glömma. En kväll för övriga att avundas!



Sångkören under framförande av spanska rytmer.



Fr vä Göran Andersson, Bert Ågren, Kjell Åsberg, Kjell Jönsson och Göran Olsson



Bert Ågren i samtal med Anders Emanuelson. Lennart Bresell i tankar



Förre Landshövdingen Lars Bäckström med hustru Ann-Christine



Sångkören under bejublat Hawaii-nummer



Vår 1.e kaplan, Bert Löverdal sågs i minglet före banketten

80 - ÅRSJUBILEET



De 15 som hade plats vid honnörsbordet fick ett eget gruppfototaget



Sångkören under bejublat Hawaii-nummer



Gästerna lät sig väl smaka av god mat och dryck



Curt Jubrand samt Lars-Erik och Ingrid Wennersten



Lindholmen Big Band gör sig redo att dra igång dansmusiken



Lindholmen Big Band under ledning av Per Sundström med fin sång av Carlotta Catoni



En bild från dansens virvlar.



Britt Öst och Jan Broström

**Bankett-
menyn på
Reveljen,
Nya Varvet**



Flottans Män Göteborg 18 November 2017

Förrätt

Kallrökt lax, potatiskräm, chips, rostad fänkålskräm, dill o gurka
Hemisferio Sauvignon blanc

Varmrätt

Långarygg, smörad sky på rostad fiskfond o vittvin,
ragu på savojkål, bönor sidfläsk, dill o potatispuré
Gran Vina Sol Chardonnay

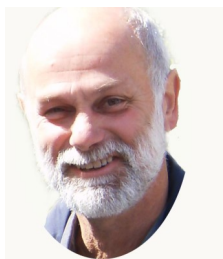
Dessert

Karamelliserat äpple, vaniljpannacotta, kavringsscrumble,
äppelcremé, smaksatt med Calvados
Pio Cesare Moscato d'Asti



Festsalen med cirka 220 gäster (alla syns inte)

80 - ÅRSJUBILEET



Toastmaster Jan Eric Knutas hade många talare att hålla reda på under middagen



0. Fyra trumpetare blåser fyra appeller simultant inför H.M. Konungens skål



1. Lars-Erik Uhlegård inleder talarlistan med välkomstalet till gästerna.



2. Lennart Bresell lämnar gåvor



3. Gerd Larsson gratrar FM Gbg



4. Anders Emanuelson (SMKR) talar



5. Ulla Lignell talar & överlämnar gåvor



6. Ubåts-Hasse, Malmö, håller tal



7. Sten Svensson, Växjö har talat och tackas



8. Bert Ågren, FM Karlstad



9. Göran Andersson, Varberg



10. Sven Hedrén, Gbg garnison



11. Carl Johan Hagman. Stena



Sångkören sjunger tillsammans med övriga gäster Evert Taubes - Än en gång därn



12. Lars Bäckström trollband alla med ett magnifikt tal



Lars Bäckström överlämnar en generös gåva från Föreningen för Göteborgs Försvar

SVEN-ERIK MELIN BERÄTTAR



Jag har varit medlem i FM i tre år och lyssnar gärna till kamraters berättelser. Kopplingen till flottan är Sjövärnsskåren i Karlskrona 1953-55 samt värnplikten 1960-61, minsvep fiskebåtarna. För övrigt började jag till sjöss i handelsflottan 1956 som befälselev på däck och fortsatte som lättmatros och matros innan Vpl. Därefter styrman i utetrafik i drygt tre år, norra och södra Stilla Havet. Styrmansskola 1964-65. Sjökaptenklassen 1966-68. Styrman och supercargo Västafrikalinjen 68-71. Rederiets (Transatlantic) lasthanteringsavdelning 71-81. rederiets avdelning för projektlaster 1981-2002. Därefter pension med inhopp då och då till 2009. Sista jobbet var planering och utförande av transport av JAS39 till Sydafrika. Jag nämnde när vi träffades på jubileet att jag skrivit om min sjömanstid från första fartyget som elev till sista fartyget som överstyrman 1970 och supercargo året efter. Jag bifogar min historia om Värnplikten.

Tack Sven-Erik för den presentationen. Red.

VÄRNPLIKT 8 JAN 1960 – SLUTET AV MARS 1961

I nställde mig för värnpliktstjänstgöring 8 jan 1960 i Kasern Sparres Exercishus. När jag kom dit satt ganska många killar på läktaren. Ett känt ansikte Jan Holmqvist från Luleå. Vi seglade samman på Vistasvagge 1956-57. Totalt var vi 52 man som alla hade gjort fullständig utbildning i sjövärnsskåren.

Vi fick genomgå läkarundersökning. Jag fick genomgå mönstringen eftersom jag inte hade mönstrat, jag var ju till sjöss. Utkvittering av kläder på Stumholmen. Våra civila kläder blev placerade i en liten sjösäck som vi skulle få tillbaka när vi muckade om minimum 13 månader, 15 månader för en del och 21 månader för några.

Förläggningen blev gamla Sjömansskolan på kasern af Trolle vid Vallgatan. Vår kompanichef kom jag inte ihåg men däremot tre flaggstyrmän Oscar Linde, Åke Odehammar och Harry Gunnarsson som jag dessutom hade haft i Sjövärnsskåren ute på Råholmen. Dessa tre hade vi i olika ämnen som vi hade tillsammans alla 52, navigation, signalering, artilleri, minlära, befälsföreläsning, sjömanskap, organisation och skyddstjänst.

Navigation innebar inga svårigheter. Jag hade lite svårt för strömtriangeln och kursrättningen därefter. Flst Harry Gunnarsson var en bra lärare som vi också hade i signalering

Signalering var också bra eftersom jag kört mycket ljusmorse nu senast på "Vicia". Semafor hade man slutat med alldeles efter min sista sommar i Sjövärnsskåren 1955. Det var väl lika gott att man gjorde det eftersom det svenska semaforalfabetet var förskjutet en bokstav jämfört med det internationella. (jag har faktiskt använt semafor sju år senare ombord på Vikaren, mer om det därifrån).

Signalflaggorna från A-Z var också välkänt från handelsflottan för mig. Jag tror att flottan hade flaggor för Å, Ä och Ö likaväl som man hade morsetecken för dessa bokstäverna. Flottans bokstaveringsalfabet hade man också givit upp till förmån för det nationella.

Flottans var enstavigt med tre bokstäver Ada, Båt, Cif, Dag, Eko....osv.

Artilleri var alldeles nytt där vi fick utbildning på luftvärnsautomatkanon 40/48 i artillerihallen eller riktardomen. Här ingick också handvapenutbildningen som flst Åke Odehammar skötte om. K-pist ingick i sjövärnsutbildningen därför var den snart avklarad. Skjutning däremot skedde på Stumholmen under ledning av min förre antagonists pappa, flst Lindén. Besök på minsveparen Bremön (Sandön?) för instruktion i 10,5cm kanon med kilmekanism.

En natt var vi på Rosenholm för utbildning i basförsvar under ledning av en styrman och korpralen Sixten Svensson. Den senare välkänd för många. Vi lärde oss att rigga snubbeltråd med ollonskott och blev överfallna av ett röjdykargång som snodde vår låda som vi skulle bevaka.

Dagen efter var det skidåkning (jösses så svårt) i terrängen och efterföljande bastu med bad i upphuggen vak på Skönstavik. Det var däremot en toppenupplevelse.

Skyddstjänst innefattade bl.a. eldsläckning på Eldtunga beläget på Stumholmen. Vi hade genomgång av materielen och handhavandet av dessa första dagen, där instruktören poängterade att göra som han sa, verkligen göra som han sa och det kommer att gå bra. Avvikelser kan ge personskador.



Eldsläckning på Eldtunga

Nästa dag var realistisk övning genom att gå in från toppen i en bunker och ta sig fram genom en gång till en vinkel och fortsätta till en brandhärd som skulle släckas. Alla delades in i släckningslag om tre man. En sprutare (eller vad det hette) och två slangförare. Alla lag gick denna väg utan eld men med släckningsmateriel som var brandslang och sprutmunstykke och sedan tillbaka.

Därefter satte man eld på brandhärden som var ett tråg c:a 1 m² med tjockolja. Det valde ut tjock rök genom ingångsluckan. "Vänta lite" sade instruktören, "Låt det ta sig"

Så började första laget. Upp på toppen, ner genom öppningen, släpp inte slangen! Ner på huk i gånge! Vänta till alla är nere. Svårt att andas. Tjock rök. Sprutaren med munstycket på axeln vid kinden. Slangförarna manar slangen och följer med runt hörnan! Det börjar bli varmt! Varmare! Fortsätt! Sprutaren ser elden svagt. Fortsätter fram så nära han kan. Ser elden. Kopplar på vattnet vid munstycket! Snabba slag över elden som kvävs snabbt. Tillbaka. Röken skingras. Vi kommer upp genom toppöppningen. Frisk luft!!! Vi spottar och fräser och hostar och lider, Fy satan!!!

En vecka senare i skyddsutbildningen. Gaskammaren på Stumholmen. Tio man per lag med gasmask i väska går in i kammaren och sitter på bänken. Gaslarm ljuder i högtalaren och så släpper man på tårgas. Upp med gasmasken ur väskan och på med denna. Det svider i näsa hals och ögon. Högtalaren ljuder igen: SKIFTA FILTER!!! Hämta filtret ur väskan, skruva loss det som sitter på och skruva dit det nya. Mera tårgas i näsa hals och ögon. Så öppnades dörren och vi kom ut. Fy satan!!

Jag tyckte att jag klarade det bra men det var några av killarna som hade det svårt både med brandsläckningen och gaskammaren.

Minlära och sveplära med Oskar Linde som lärare. Duktig pedagog, saklig. Intressant ämne, vilket visade sig när vi kom ombord. Vi lärde oss om kontaktminor, magnetiska minor, flytande, förankrade och liggande på botten, den ene allt värre än den andre. Vi lärde oss om minsvep såsom röjsvep, magnetiskt svep, knall-svep och paravansvep. Vi lärde oss materiel såsom magnetisk stav, bullerboj, 18-boj, 42-boj och skärplan. Alla dessa wires, länkar, schacklar, vikter mm.

Befälsföringen skötte flst Åke Odehammar på Trolles kaserngård samt ibland delegerat till en reservfänrik. Detta var väl inte det mest intressanta ämnet men vi skulle ju bli befäl så vi fick ju utöva det själva så småningom på Trolles kaserngård. Vi hade inte nattpermission utan skulle

vara inne på förläggningen kl 2200. Normalt släppte man ju inte ut värnpliktiga på stan förrän efter tio dagar då de fått lära sig att "vända klack" och hälsa det vill säga - exercis.



"Lucka" 15 på Trolle. Överst från vänster Claes Sondén och Hans Hidén, jag själv, Fennrup, Sture Persson, Almqvist, Sjeldrup, Sten Lundqvist, Rolf Langås och Björn Borg.

Detta lärde vi oss på sommarlägren vilket blev förstått och vi kunde få gå ut på stan redan efter 2 dagar. Jag gick ju hem till Bryggaregatan. Det var bara jag som var från Karlskrona. Jag sökte nattpermission men blev inte beviljad.

Allteftersom tiden framskred blev jag mer och mer kompis med Hasse Hidén från Väse utanför Kristinehamn. Han var ett år äldre än jag. Vi var ofta hemma hos oss och hade det bra. Isen låg på Dannemarksfjärden och en söndag tog vi en långpromenad bort mot Svarte Flöt där det stod en fiskare och hottade ål (ljustrade ål). Vi frågade om han hade fått något. När han svarade förstod inte Hasse vad han sa (han hade inte fått något i detta hålet men förra hålet gav två ålar). Fiskaren svarade på vad vi brukar kalla Bonnadialekt.

Efter två veckor fick vi sy på ett streck "Andra klass sjöman" på bussarongen. Vi fick en krona i påök till 2.50. Ett verkligen bra procentuellt påslag. Vi fick även skolstreck, en blågulrandig liten träns som syddes fast på vänsterarmen ovan armbågen. Detta var i regel förbehållet de som hade tagit studenten eller hade sjökaptensexamen och skulle bli reservofficer. Emellertid skulle några av oss bli värnpliktiga officerare, några av oss underofficerare och resten underbefäl. Nu skulle vi också välja yrkesinriktning. Det fanns tre linjer att välja på: motortorpedbåtarna (endast fyra man), resten blev uppdelade på minröjning till sjöss dvs minsvepare och kustspaningsradar (KSRR) på land.

Jag och Hasse och Jan valde minsveparna och kom med där. Jag hade resonerat så att till Mtb kommer fyra gubbar med studentexamen och bra betyg i skolan och vid mönstringen. Alltså gällde det inte mig. KSRR ville jag inte till. Det är ett landjobb. Minsveparna var bra för mig.

Varje minsvepare har max 25 man ombord. Dessutom är det lite sjömansarbete såsom jag är van vid. Inom minsvep blev fyra man specialuttagna till röjdykare. Inget för mig. Mycket av tiden som var kvar i Karlskrona åtgick till mintjänst. Vår kursledare inom mintjänsten var Flaggminstyrman Oskar Linde. Han var kunnig och en bra lärare. Vi hade också skyddstjänst som innefattade brandsläckning i bunkers på Eldtunga på Stumholmen. Realistiskt och lärorikt.

Vi var 12 man som blev fördelade lika på HMS Orust och HMS Tjörn. Dessa var fiskeminsvepare dvs. trålare som blivit ombyggda till minsvepare. Dessa var prototyper för hela svenska fiskeflottan som i händelse av krig kommer att inkallas (rekvireras, som det heter) och snabbrustas med en kanon och sveputrustning. En tredje trålare HMS Hisingen var under byggnad i Råå och var försenad. Den besättningen, bl.a. Jan Holmqvist blev temporärt fördelade på kustsveparna Tjurkö och Sturkö och på Spänkorgarna Spårö och Arkö. Jag och Hasse kom på Orust, Jan Holmqvist hamnade på Sturkö.

Forts. i nummer 1/2018

MARIEHOLM FBF 73

Detta manus är ett arv från en tidigare redaktör och det kan ha publicerats tidigare.

Författaren bör p.g.a. värnpliktsnumret varit född 1916 och jag hittar bara en av våra tidigare medlemmar med namnet Persson som fyller det kravet, 814 Per Johan Persson var medlem 1981-2000 då han avled.

Red

Från Galärvarvet Stockholm till Skeppsbron Göteborg.

I maj månad i år läste jag i tidningarna och såg på Västnytt i TV att Svenska Amerikalinjens lilla passagerarfartyget *Marieholm* anläppt Göteborg och förtöjt vid Skeppsbron. *Marieholm* gick före kriget som pendelfartyg mellan Stockholm och de östeuropeiska Östersjöhamnarna med passagerare som sedan via tåg reste till Göteborg för att embarkera SAL:s stora Amerikabåtar f.v.b. till det förlovade landet i väster.

Undertecknad hade all anledning att i nostalgisk yra skynda ner till Skeppsbron och beskåda henne där hon låg i all sin ursprungliga glans. Vadan nu detta?

Låt mig ta det från början! Året 1940, då jag nygift sedan april månad, den 1:a september erhöll den så förhatliga inkallelseordern där jag beordrades att omgående inställa mig på kasern Sparre i Karlskrona för att fullgöra beredskapstjänst. Inte hade man då mycket till övers för den lille mustaschprydda korpralen från Österrike som ställt till det i Europa.

Således återsåg jag "Pinan" och kasern Sparre endast tre år efter fullgjord värnplikt 1937, och frågan var, skulle kasernvakten där skulle hedras med min närvaro med karbin och allt? Ingalunda, sjökommendering väntade men i avvaktan härpå blev det exercis på kaserngården varvad med marsch till Örlogsvarvet där en stor sandhög skulle flyttas, ena dagen hit, andra dagen dit (på besök i Karlskrona sommaren -85 med bl.a. besök på varvet, var sandhögen borta).

Äntligen hände det, nattåg till Stockholm f.v.b. till "Hårsan" och nu inställde sig frågan. Vilket fartyg skulle man lyckliggöra?

Döm om min förvåning när orden kom, Liljevalles Konsthall. Men order är order och väl där fick jag skåda konstverk som aldrig, varken förr eller senare skådats där, sängar i rader, tre våningar. Tur att späns-ten fanns redan då, översta slafen kom på min lott. Nu kom förklaringen, jag skulle mönstra på *Marieholm* som på Galärvarvet nedanför byggdes om och utrustades till förbindelsefartyg. 1:a november var hon klar och vi kunde installera oss ombord.

Det var en stor och blandad besättning med massor av radiomän, teletekniker, ja t.o.m. ett par meteorologer utöver den ordinarie besättning som krävs för en "stimbåt". Ett gäng kadetter under utbildning fullbordade samlingen.

Slutligen låg hon där färdigbunkrad och klar för sin jungfruresa som örlogsfartyg i Kungliga Flottan.

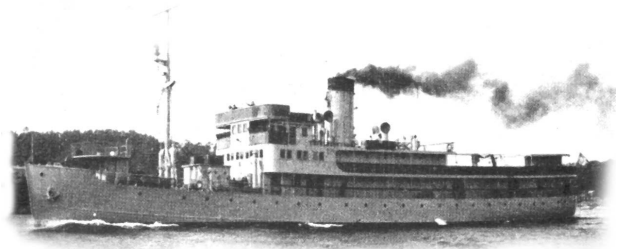
Vi skulle gå till Visby på Gotland. Ut på Strömmen och ut genom Stockholms skärgård. Man kunde konstatera att Evert Taube inte överdrev när han målade denna underbara natur i sina visor och ballader. *Marieholm* ligger f.ö. idag bara några hundra meter från den plats där E. T. föddes strax nedanför Otterhälleberget. Visste Ni det?

I besättningen fanns f.ö. en marinmålare vars namn jag glömt som mest satt och spelade mandolin och sjöng Taubevisor. Nåväl, vi stävade sydvart denna smällkalla vinterdag och frampå dagen ökade vinden och sjöhövningen kraftigt varför chefen beslöt att ankra för natten strax norr om Landsort. Det blev en kall och ruggig natt för vaktjänst på däck iklädd färskinnspäls och "löpöta" (pälsmössa) samt naturligtvis karbin och ammunitionsörgörel.

På morgonen när vi lättade ankar visade det sig att det ena ankaret under natten lossat från kättingen och blivit kvar hos fader Neptun. Orsak okänd, men någon fick väl sota för det. Men vi kom aldrig till Visby, kontroller och vi stävade tillbaka norrut, Elaka tungor viskade om att kölet (kolet) inte skulle räckta till Visby t.o.r. Vinden mojnade så småningom och vi fick solsken men gnistrande kallt. Efter besök i Saltsjöbaden och ankring för natten utanför Dalarö (med ett ankare) anlöpte vi nästa dag Hårsfjärden där vi skulle ligga kvar på obestämd tid. Vaktjänst i telefonväxeln blev behaglig och varm och räckte till slutet av februari 41 då jag hemförlovades. Min första och enda, inte alltför upphetsande eller äventyrliga sjökommendering i flottan var till ända.

När jag nu, 46 år senare, återsåg *Marieholm* vid kaj, var det inte mycket jag kände igen från min tid. Men jag gillade henne, hon var ju i alla fall ett fartyg och när jag fick tillåtelse att gå ombord var det med en känsla av samhörighet och återseendets glädje. Hon har genomgått skiftande öden, pendelfartyg i SAL, förbindelsefartyg och stabsfartyg i flottan och nu flytande restaurant och konferenslokal för en företagarförening. Jag undrar om hon inte till sist har hittat sin rätta plats i Göteborg där SAL alltid haft sin hemvist och verksamhet. Jag är glad att jag när andan faller på kan gå ner till Skeppsbron och minnas.

Vpl 4242-3-36 P. Persson.



HMS *Marieholm* under gång som koleddad (till 1964?).
Bild: Okänd fotograf.

P-O ERIKSSON BERÄTTAR

Med en k-pist i magen eller Rom och Coca Cola-test

I mitten av 50-talet var jag mönstrad som maskinist på ett av Svenska Amerika Linjens fartyg som gick med styckegods på traden Skandinavien – Mexikanska Golfen och vi var på väg till Havanna på Cuba. Vi anlände till ett oroligt Cuba där den diktatoriska presidenten Batista på 1950-talet kämpade för att behålla makten innan tiden för Castros övertagande.

Väl framme i Havanna var den politiska situationen inget som oroade oss unga grabbar utan målet för dagen var att testa den berömda drycken Rom och Coca Cola. Vi var fyra grabbar som på kvällskvisten steg iland. Efter ett par, tre prov vid bardiskarna i de första tre barerna satte vi oss ner vid ett bord i bar nummer fyra.

Efter en stund kom en reslig blond grabb in, stannade till vid vårt bord varvid han vände sej till oss och sa: "Jaså, ni är svenskar!" Detta fenomen hade vi mycket svårt att förneka, varvid han (Blondie) slog sig ner vid vårt bord och deltog i testerna.

Det visade sig att Blondie, som också var svensk, under en tid arbetat på Cuba för LM Ericsson och kände till omgivningarna och livsföringen. Han kunde dessutom spanska. Därför erbjöd han oss en rundtur i trakten. Han hade bilen parkerad utanför. Vi var vid detta tillfälle i stånd att svara ja på de flesta tokigheter.

En stund senare satt vi fyra i en stor amerikanare och han drog iväg runt Havanna. Vi hade kommit en bit utanför stan och var på väg tillbaka på en bekmörk raksträcka då det hände, en röd lykta dök upp förut. Blondie sade med hög och bestämd röst; "Håll nu käft och jag sköter snacket!"

Vi hade blivit stoppade av två gräschasar (armésoldater) beväpnade med varsin k-pist. Vi steg ur bilen och ställde oss vid bakluckan. Den ene soldaten tände en lykta och vi var belysta. En röst hördes från skogsbrynet. Vi förstod då att vi var under uppsikt från en 3:e soldat.

Ingen av oss sade något, ingen gjorde något, vi bara väntade. 1:e gräschas beordrade då baklucka upp, varvid han grundligt undersökte om det fanns vapen. Några dylika tingestar hittades inte varvid vi, till vår stora lättnad, fick fortsätta.

Det rådde en aning tryckt stämning under färden in till fartyget. Vi tackade vår guide och somnade in med en underlig känsla i magen.

Så kunde det gå när man testade Rom and Coca Cola i Havanna.



P-O oktober 2017

UBÅTSKLUBBEN NORDKAPAREN

JULBORD

Ubåtsklubben genomför traditionsenligt julbord i Marinstugan den 28 november kl 1200. Hittills har närmare 40 personer anmält deltagande. Till julbordet är föreningarna runt Maritiman samt deltagare från Norsk ubåtsförening MMU Utstein inbjudna. Som brukligt förväntas god mat och glada sånger.

ÅRSMÖTE

Ubåtsklubbens årsmöte äger rum den 8 mars kl 1700 i Marinstugan. Anmälningar om deltagande sker till Janeric Mårtensson på mail eller telefon 0707-604095. Efter perentation och genomförda årsmötesförhandlingar bjuds på ärtmiddag med lämpliga tillbehör. Föredrag kommer att avhandla ubåt typ A26.

ULVENOLYCKAN 75 ÅR

Den 15 april 2018 är det 75 år sedan Ulvenolyckan. Sedvanlig minnesceremoni kommer att genomföras i samband med detta. Som planeringsläget ser ut idag så kommer HMS Belos samt en ubåt till Göteborg den 14 april och genomför visning och rekryteringsinformation. Losskastning för ceremonin tidig morgon den 15 april. För närvarande har ubåtsklubben och Fiskemuseet på Hönö fått 10 platser att dela på. Vi är mycket glada att marinen ställer upp i år igen med sitt deltagande.

Lars Nordenberg

Ordförande



GOB BELG

DAMKLUBBEN BOJEN

EN UTFLYKT

Tidigt i våras bestämde vi att starta upp höstprogrammet med ett besök i Mölndals Kvarnby. Tyvärr var inte vädret med oss denna dag, den 6 september, så vi höll oss inomhus i det trevliga och innehållsrika museet. Mölndals stadsmuseum är ett kulturhistoriskt museum som ligger intill forsen i det gamla industriområdet Kvarnbyn. Byggnaden har en gång varit strumpfabrik. Lokalen innehåller också restaurang/café och butik. Museet har en mängd vardagsföremål, som vi log igenkännande åt. Det finns en hel avdelning med vackra Lindomestolar.

Den tillfälliga barnavdelningen med gosedjur var helt bedårande och bara den värd ett besök. Nästa gång vi besöker Kvarnbyn, hoppas vi på bättre väder så vi kan se mer av området med anor från 1600-talet, som förutom kvarnar haft pappersbruk, textilindustri m.fl. verksamheter.



*Nio Bojor bakom katedern på Mölndals Stadsmuseum
Stående fr v.: Ulla, Britt-Marie K, Margit, Lena J (skymd), Anita H, Anita J, Anna-Greta.
Sittande: Dagny och Britt-Marie D.*

MODEVISNING I MARINSTUGAN

På vår klubbafon den 27 september, visade Annett och Mia från Modestugan kläder ur höst- och vinterkollektionen. Mannekängade gjorde Linda, Anna-Greta och Anita J.



DET ÄR KUL ATT SJUNGA!

Vi är tio bojor i sånggruppen som träffas dagtid, två torsdagar i månaden.

Vi vill gärna bli fler. Anmäl dig till vår sångledare Anita Janevik (tfn 070-244 43 20).



NÄRODLAT VIN

Efter en vinresa till Moseldalen i slutet av 80-talet, bestämde sig Jan-Olof Arnäs, för att prova att odla vin hemma på tomten.

Han köpte några plantor av vinterhärdig sort.

Så inleder Jan-Olof Arnäs sin berättelse om sitt stora intresse på vår klubbafon den 25 oktober. Jan-Olof kommer från Fjärås utanför Kungsbacka.

Forts. på nästa sida

Eftersom det är svårt att producera rödvin i Sverige har Jan-Olof koncentrerat sig på rosé och vita viner. Hans favoritdruva är Solaris, som är vanlig bland vinodlare här i landet. Den kan sköras redan i mitten av september och har under ett gynnsamt år en bra sötma på ca 12 %. Efter pressning och jäsning av druvorna sker buteljering i mars månad. Av de runt 160 vinstockarna med olika druvsorter, som Jan-Olof har idag, får han ut ca 150 flaskor vin.

Jan-Olof är pensionär, vilket är passande för hans hobby. Att odla vin tar tid, är arbetskrävande och kräver också mycket tålamod. Lön för mödan får man genom att vistas mycket utomhus och dessutom så småningom njuta av ett eget producerat vin.



Vi säger tack till Jan-Olof för intressant presentation

Hjärtlig välkomna i Bojen
säger vi till våra nya medlemmar:

Inger Ljungqvist och
Ninni Fihn

Och tack alla vänner för en trevlig höst.

Vi startar upp aktiviteterna 2018 med klubbafton den 31 januari. Det blir en trivselkväll med prat, sång med mera.

Bojens årsmöte hålls den 28 februari.



Anita Hogmalm
Sekreterare

Nya Varvets historia. (forts. från sida 7)

I det gamla marketenteriet (vid infarten till hamnområdet) ligger, på bottenplanet, lunchrestaurangen Malins Skafferi och på övervåningen har hotellet lokaler. Den gamla arresten (byggnad 30) används även den som hotellrum av Dockyard Hotel. På området finns SMHI, dykertechnikföretag, segelmakare, arkitekter, IT-företag och många andra maritima företag. Kvar finns även Göteborgs Folkhögskola i f.d. Tekniska förvaltningens renoverade byggnader.

I det gamla stabshuset (byggnad 57) i backen upp mot Hästeviksvägen ligger numera en förskola enligt Reggio Emilia-filosofin.

Svenska Kryssarklubben (SXX) finns kvar på samma sätt som 1985 i gamla f.d. Inventariekammarerna och med fartygen vinterförslagna till insidan av vågbrytarkajens västra del.

På Nya Varvets övre områden, där tidigare bl.a. intendenturförrådet låg finns idag restaurang Portofino, ICA-butik, fiskaffär, Nya Varvets äldreboende, bostadshus, förskolor och grundskola. Örlogskapellet (det f.d. Soldathemmet) är en restaurang med festlokaler nära Flottans Män vid örlogsvägen. Nya Varvets kyrkogård ligger även den kvar på samma plats som då den grundades år 1701. Kyrkogården tillhör Göteborgs Kyrkogårdsförvaltning och hyser som tidigare anförts det monument som hedrar örlogsflottans krigsoffer under Andra världskriget.

Källor

Danckwardt, Jean-Carlos: Kustartilleriet i Sverige under andra världskriget
Ellsén, Jarl och Westermarck, Hans: Främmande ubåt sänks på svenskt vatten
Försvarsstabens krigshistoriska avdelning: Göteborgs eskader och örlogsstation 1523-1870
Holmquist, Åke: Flottans beredskap 1938-1940
Johansson, Christer: Göteborgs garnisonsregemente
Lagvall, Bertil: Flottans neutralitetsvakt 1939-1945
Lindsjö, Ronny: Marinhistoria
Mattson, Algot: Redarna kring runda bordet
Sjöfartsmuseet i Göteborg: Nya Varvet 1700-1950
Traung, Olof: Lars Gathenhielm – Kaperiverksamheten under Karl XII:s tid
Warfvinge, Henrik - Nya Varvets historia.
Westerlund Karl-Erik: Svenska örlogsfartyg 1855-1905
Åhlund, Bertil: Från vanmakt till sjömakt - Oscariansk sjöförsvarspolitik 1872-1905
Åhlund, Bertil: Svensk maritim säkerhetspolitik 1905-1939
Åhlund, Bertil: Svensk marin säkerhetspolitik 1939-1945

Julen Gemenskapens Helg

Det finns ögon man aldrig glömmer.
 Det finns skratt som stannar kvar.
 Det finns ögonblick man gömmer.
 Det finns värme som man spar.
 Så glöm inte bort Dina vänner.
 Ge dom en hand då och då.
 Visa dom vad Du känner.
 Låt vänskapen alltid bestå.
 När mot ännu en jul vi går,
 ligger tankarna nära
 att få höra till och att ännu ett år
 kunna skåla med vänner och kära.

Med önskan om en

GOD JUL

och

ETT GOTT NYTT ÅR

Från redaktören och
 hans diktande hustru

Jnga-Lill



VAD HÄNDER?

Torsdag 25 januari

Klubbafton kl. 18'00 med föredrag av
Oscar Theen / Mats Bjurefalk

Ämne: Framtidens elmotorsystem

Oscar Theen och Mats Bjurefalk kommer från företaget GreenStar Marine, Nya Varvet i Göteborg. De kommer att hålla ett föredrag som handlar om vad eldrift är och, möjligheter, begränsningar m. m. Företaget Green Star Marine håller bl a på med eldrift av båtar. Fram till idag har det mest handlat om fritidsbåtar i form av dagstursnipor och små till medelstora segelbåtar. Framgent ser företaget ett kraftigt ökat intresse av småskalig sjötrafik i form av mindre varu och persontransporter. Eldriften i alla dess former är på kraftig frammarsch.

Torsdag 22 februari

Klubbafton kl. 18'00 med underhållning
 av **Kenneth Holmström**

Kenneth Holmström sjunger och trakterar en hel del instrument. Han spelar saxofon alt-tenor och sopran –och även klarinett, gitarr och elgitarr. Han inledde sin musikkarriär på 1960-talet med Decibells och var med och bildade dansbandet Drifters. Med Drifters turnerade han genom Sverige och Norge. Genom åren har det blivit många spelningar på festplatser och danstillställningar.

Kenneth Holmström har även varit lärare i musik och matte på musikhögskola och även rektor på Lagmansgymnasiet i Vara. I Vara kommun var han en stor uppskattad underhållare och tilldelades 1996 med priset årets Varabo

Torsdag 22 mars

Klubbafton kl. 18'00 med föredrag av **Ove Andersson**
Ämne: Nils Ferlin liv och dikter

Forts. nästa sida

TILL SALU

ETT STORT ANTAL

GJUTNA

VATTENLINJEMODELLER

AV KRIGSFARTYG

I SKALA 1/1250

SÄLJES AV MEDLEMEN

030321 BERTIL ALTRICHTER

TEL. 0300-382 45

VAD HÄNDER? Forts.

Nils Ferlin svensk poet, författare, skådespelare, underhållare, fotbollsspelare och har även tidigare i sitt liv varit sjöman. Han föddes 18 december 1898 i Karlstad och efter ett slitsamt liv avled han 21 oktober 1961 i Uppsala. NF skrev under sitt korta liv en hel del dikter. De första som han skrev var bl.a. En döddansares visor och Barfotabarn.

Många av hans dikter har blivit tonsatta som t ex En valsmelodi, Barfotabarn, Får jag lämna några blommor, När skönheten kom till stan med flera.

Kvällens föredragshållare Ove Andersson är pensionerad slöjdlärare, yrkeslärare och konstnär har tidigare varit vid Flottans Män och hållit mycket uppskattade föredrag om Varvens historia i Göteborg och Ostindiefararen Götheborg som han bl.a. varit med om att bygga. Under kvällens föreläsning har han med sig en kvinnlig sångerska som kommer att tolka en del av Nils Ferlins tonsatta dikter.



Anmälan till ovanstående:

Lista i Marinstugan eller per telefon till Klubbmästare **Carl Axel Benholm**
070-569 34 37
E-post: ingela.benholm@telia.com

Med tanke på att det ibland kan bli fulltecknat och vi måste tacka nej till sena anmälningar samt att klubbmästaren har en inköpsplanering att tänka på måste vi framhålla att anmälan med tillhörande betalningsskyldighet är bindande. Avsnittet senast måndagen före!

ÖVRIGT

Fredag 12 januari: 18'00-21'00 Mässafton

Lördag 10 mars: FM Årsmöte - Särskilt utskick februari

Söndag 18 mars: 12'00-15'00: Medlemsdag.
Information för nya och gamla medlemmar!

Söndagsöppet kl. 10'00-13'00

Januari: 14, 21 och 28

Februari: Alla söndagar

Mars: 04, 11 och 25

Onsdagsöppet kl. 10'00-13'00

Januari: 10, 17 och 24

Februari: 07, 14 och 21

Mars: 04, 14 och 21

Båtmässan Göteborg 2-11 februari. FM Göteborg deltar

OBS! GLÖM INTE BORT JULBORDET

*Du som noterat Dig för Lille-Julaften.
Onsdagen den 13 dec. kl 13'00-ca 16'00
230:-/person för traditionellt julbord.
Julmust, lättöl, lättglögg, kaffe etc. ingår.
Övriga behov kan köpas i baren.*

FÖDELSEDAGAR VI GRATULERAR



Foto: Hans Hermansson

Jan 03-

- 06 9601 Ann-Christina Andersson Bojen 65 år
- 07 1009 Jan Kjellstrand Göteborg 75 år
- 15 9790 Lars-Gunnar Hermansson Kungälv 70 år
- 16 9213 Birgit Samuelsson Bojen 90 år
- 17 1715 Dag Söderberg Västra Frölunda 75 år
- 21 0337 Ragnar Kaudern Marstrand 71 år
- 23 1220 Magnus Ewert Falkenberg 60 år
- 23 9835 Stig Lövvstål Västra Frölunda 85 år
- 23 1602 Kent Nordström Västra Frölunda 75 år
- 25 1619 Gunnar Jansson Kungsbacka 60 år
- 27 0434 Einar Hessel Göteborg 65 år
- 27 1723 Nils Kroon Mariestad 70 år

Feb

- 03 9782 Alf Martinsson Sävedalen 85 år
- 17 8185 Per Bohman Torslanda 60 år
- 17 0624 Bert Svensson Mölndal 80 år
- 24 0340 Ove Granlund Brastad 80 år
- 24 1403 Stig Åkerman Västra Frölunda 80 år
- 29 1301 Lars Sandberg Göteborg 70 år

Mar

- 06 0002 Kerstin Magnusson Bojen 75 år
- 14 9844 Walter Edvardsson Göteborg 75 år
- 25 0404 Lisbeth Olofsson Bojen 80 år
- 29 1423 Carl-Axel Benholm Västra Frölunda 70 år

VI HÄLSAR NYA MEDLEMMAR VÄLKOMNA

- | | |
|-----------------------------|-----------------|
| 031724 Bengt Jarvid | Hovås |
| 031725 Jon Jonsson | Göteborg |
| 031726 Hans Cederlund | Västra Frölunda |
| 031727 Anders Breitholtz | Västra Frölunda |
| 031728 Folke Söderqvist | Göteborg |
| 031729 Kurt Wanderydz | Västra Frölunda |
| 031730 Aste Johansson | Lindome |
| 031731 Peter Björnhage | Västra Frölunda |
| 031732 Britt-Marie Karlsson | Västra Frölunda |
| 031733 Nils-Ove Jansson | Göteborg |
| 030691 Hans Segertoft | Vänernsberg |

Hans S. överfördes från Nynäshamn 2017-10-01

Posttidning B

Flottans Män
Örlogsvägen 6
426 71 Västra Frölunda

MED STENA LINE TILL DANMARK - NYTTJA FLOTTANS MÄNS RABATT!



God Jul & Gott Nytt År



STENA AB ☆ STENA ADACTUM ☆ STENA BULK ☆ STENA DRILLING ☆ STENA FASTIGHETER ☆ STENA FINANS ☆ STENA LINE
STENA MARINE MANAGEMENT ☆ STENA METALL ☆ STENA REDERI ☆ STENA RENEWABLE ☆ STENA RORO ☆ STENA TEKNIK ☆ NORTHERN MARINE GROUP

CHILDPOD
SWEDISH CHILDHOOD FOUNDATION

STENA STÖDDEJER WORLD CHILDHOOD FOUNDATION OCH DERAS ARBETE SÅ ATT ALLA BARN SKALL HA EN TRYGG OCH KÄRLEKSFULL BARNDOM.