

PEJLING



FÖRR OCH NU- FRÅN FLOTTANS MÄN OCH BOJOR GÖTEBORG

Ordföranden har ordet
Sidan 2



FLOTTANS MÄN
KAMRATFÖRENING
FÖR ALLA SOM
TJÄNSTGÖR ELLER
TJÄNSTGJORT I
MARINEN CIVILT
ELLER MILITÄRT.
OM DU INTE
ÄR MEDLEM,
TA KONTAKT.
VI ÖRDNAR DET.



FLOTTANS MÄN
GÖTEBORG
Örlogsvägen 6
426 71 V.a Frölunda

Tel. 031 29 07 23
www.flottansman.se

E-post:
flottansmangoteborg
@telia.com



Bertil Andreasson överlämnar ordförandeklubban
till Lars-Erik Uhlegård



Rapport från Maritiman
Sidan 3



Dagbok från S/S Vera. Sidan 4
Här ligger S/S Eros & S/S Vera i Bergen efter
den 9 april i tröstlös väntan på att bli släppta.
Kapten på S/S Vera var Ralph Westrup och
på S/S Eros Karl Persson.



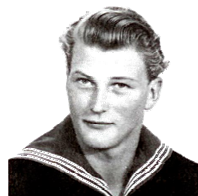
Stöd till utlandsveteraner
och anhöriga. Sidan 7



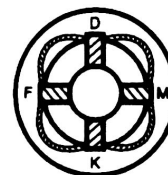
På sidorna 8-9 avslutas serien om
fartygsförluster under andra världskriget
med fiske- och militära fartyg. Handelsfartygen
redovisades i de två sista numren 2013



På kanotfärd i Canada
Leif Wersén berättar, sidan 10



Karl-Erik Palmqvist
berättar. Sidan 12



Rapport från BOJEN
sidan 15



Rapport från Ubåtsklubben. Sidan 14

ORDFÖRÄNDEN HAR ORDET



Nu när jag fått veterantecknet efter 15 års medlemskap lämnar jag styrelsen med, tycker jag själv, ganska gott samvete.

11 år i styrelsen varav 7 som ordförande räcker väl. Det behövs nya krafter med jämna mellanrum för att verksamheten inte ska stagnera.

Lars-Erik Uhlegård och Lars Janevik är nya och oprövade i detta sammanhang men de har heller inte fastnat i ”så har vi alltid gjort” eller ”så har vi aldrig gjort förut”. Lyckligtvis kommer de inte heller in under ett år med stora arrangemang, bara det nordiska marina mötet i Göteborg där det mesta av planeringsarbetet är gjort. Den mest påträngande uppgiften är att få fler medlemmar att engagera sig i de aktiviteter som erbjuds.

Jag önskar den nya styrelsen all lycka i arbetet. Det vill gärna bli bra!

*Tack för mig
Bertil Andreasson
Avgående ordförande*

”För att kommunicera effektivt måste vi inse att vi alla har olika sätt att varsebli världen och vi måste använda denna insikt som en vägledning i vår kommunikation med andra människor”

Harold Robbins

Kamrater i Flottans män, Göteborg!



Det är med ödmjukhet och viss osäkerhet som jag mottar uppdraget att vara ordförande i Flottans män i Göteborg. Jag har fått frågan ett antal år om jag kunde tänka mig ett styrelseuppdrag i föreningen. När jag nu blev pensionär från första januari i år så hade jag väl tänkt mig ett enklare styrelseuppdrag för att växa mig in i verksamheten.

När man från valberedningens sida sa att jag passade perfekt till ordförande så blev jag aningen misstänksam men samtidigt smickrad. Jag frågade valberedningen om arbetet som ordförande var krävande. Man lugnade mig med att det var nästan inget att göra för ordföranden mer än att elegant svinga klubban vid styrelsemöten. Allt tungt arbete skötte de väl-övalda styrelsemedlemmarna. Jag tog tacksamt emot upplysningen om enkelheten i det kommande uppdraget som dövade den oro som jag tidigare känt och sade då, mot kanske bättre vetande, ja till att kandidera till ordförandeposten

Jag kan nu, efter ett par månaders tid sedan jag accepterade valberedningens önskemål, konstatera att det är betydligt mer att hantera och sätta sig in i än vad jag först uppfattade. Ingen skugga på valberedningen som, med kniven på strupen, måste få fram en ny ordförande då Bertil meddelat att han efter många framgångsrika år på posten beslutat sig för att trappa ner och ge golfen en rejäl chans.

Vem är då jag? Jag är en 67-årig, nyss pensionsavgången, överviktig kommentörkapten med drygt 50 år som aktiv militär inom Krigs- och Försvarsmakten.

Jag är född i Stockholm men bor sedan cirka 40år i Mölndal. Jag har Bohuslänsk hustru från Rörö och två barn och två barnbarn. Alla boende i Mölndal.

Jag blev för cirka 51 år sedan antagen som 3.e klass sjöman vid Karlskrona örlogsskolans 11.e kompani (erhöll 75 kronor i anställningspeng och fick livstid i försvaret). Jag inledde livet i örlogsflottan som artillerimatros och har därefter befordrats till 2.klass sjöman, korpral, furirsaspirant, furir, högboatsman, under-officer av 2.a graden, fänrik, löjtnant, kapten, örlogskapten och kommandörkapten.

De inledande åren innebar tjänst på skonerterna, kryssaren Göta Lejon, Älvsnabben under ett par långresor samt jagarna Halland, Småland och Södermanland.

Därefter ömsade jag ”skinn” under underofficersutbildningen från artilleri till min. Varpå följde tjänst som navigeringsstyrman på kustminsvepare samt Gladan och Falken, fartygschef på fiske- och kustminsvepare, flera skolor, MinO och kadettofficer på Älvsnabben under långresa, adjutantsuppgifter inom 6.e minröjningsavdelningens stab. Militärhögskolans högre stabsutbildning följdes av tjänst vid marinkommandot i Göteborg, sjöoperativa avdelningen vid militärområdesstaben i Skövde samt vid marinledningen i Högkvarteret. Sjötjänsten avslutades som chef på

PEJLING, TIDNINGEN FÖR FLOTTANS MÄN I GÖTEBORG. KAMRATFÖRENINGEN FÖR ALLA SOM TJÄNSTGÖR ELLER TJÄNSTGJORT I MARINEN CIVILT ELLER MILITÄRT. OM DU INTE ÄR MEDLEM, TA KONTAKT. VI ÖRDAR DET.

Utgivare	Kamratföreningen FLOTTANS MÄN. Lokalföreningen i Göteborg
Ansvarig utgivare	Lars-Erik Uhlegård
Redaktör	Karl Harry Dahl / 031- 91 32 42 / 0706- 91 32 42 / harry.dahl@telia.com
Distribution	FM-medlemmar och ”Bojor”. Vissa militära instanser.
Manusadress	FLOTTANS MÄN, adress se nedan / e-post till redaktör.
Sista manusdagar 2014	vecka 32 och vecka 46
Planerade utgivningar	Vecka 35 och vecka 49

Adress till FLOTTANS MÄN och Damklubben BOJEN: Marinstugan, Örlogsvägen 6, 426 71 V:a Frölunda.
Tel. 031-29 07 23; E:post: flottansmangoteborg@telia.com Hemsida: www.flottansman.se /Goteborg

kustflottans flaggskepp Visborg under hennes tre sista år som minfartyg (1997-1999).

Därefter har jag främst ägnat mig åt underrättelse- och säkerhetstjänst vid MKV och Södra militärdistriktsstaben i Göteborg samt vid MUST.

Jag har inga direkta erfarenheter av en uppgift som liknar denna ordförande-post för kamrater som har ett genuint intresse rörande flottan, marinen, sjöfart och maritima frågor (våra bojor inte att förglömma). Det ligger makt uppå att kunna motsvara de högt ställda (och rimliga) förväntningar som de tidigare ordförandenas välskötta fögderier så tydligt vittnar om.

Vad vill då jag? FM historia i Göteborg går tillbaka till 1937 och detta manar till efterföljd och fortsatta kamratliga ansträngningar. Min ambition är att föreningen ska leva vidare och om möjligt bli ännu starkare.

Fler medlemmar rekryteras. Vi ska ha kloka synpunkter om allt som rör sjöförsvaret och maritim verksamhet med fokus på Västerhavet och vår västra region och delta i opinionsbildningen för en starkare marin. I samarbete med övriga föreningar inom Flottans män stödda riksordföranden i dennes strävan för ett starkt och väl anpassat sjöförsvaret med hög beredskap och god förmåga i närområdet samt med en stark internationell prägel

Jag ser föreningens medlemmar som en fartygsbesättning och marinstugan som vårt fartyg.

Låt gott humör, humor och omtanke om kamrater och anförvanter vara våra ledfynd som tillsammans med en rimlig dos skepticism mot vad vi hör och ser från politiskt håll ska ge underlag för rätt vägval mot en spännande framtid med högre marin närvaro i Västsverige.

Kamrater, jag hoppas att jag kan motsvara Era förväntningar på mig och ser med tillförsikt fram mot de uppgifter som väntar. Jag är säker på att med Ert stöd och Er kunnighet detta inte kommer att vara någon "mission impossible" utan något som vi tillsammans kommer att klara ut.

Lars-Erik Uhlegård

AKT' SLAG

Presentation av en dagbok.

Via Karl Persson har vi fått ta del av en skeppsdagbok från 1940 (OBS ! inte loggbok) Den del på 25 tattskrivna A4- sidor som vi har till förfogande är skriven mellan den fjärde jan. och 13 aug. 1940 av kapten **Ralph Westrup** ombord på **S/S Vera**. Jag tog den 28/1 per telefon kontakt med **Ralph Westrups son Carl**, en mycket tillmötesgående man, som gav oss tillstånd att återge innehållet i Pejling. På grund av omfattningen kan jag inte återge allt, det skulle med två sidor i varje nummer ta tre år och Ni läsare skulle tappa sammanhanget. Jag skall försöka ta det hela episodmässigt med avslut varje gång och jag går in den 4 april, fem dagar innan tyskarna gick in i Norge. (Sid.4)

I de två sista numren 2013 fanns sammanfattningar av förlorade handelsfartyg under andra världskriget. I detta nummer avslutar jag med fiske- och militära fartyg / båtar. Jag har noggrant angivit källorna och hoppas att inget har gått mig förbi.

Om någon läsare har något ytterligare att bidra med kommer jag tacksamt att redogöra även för detta i kommande nummer.

Debutant i detta nummer är Karl-Erik Palmqvist som kommer att berätta hur han upplevde sina år i Flottan mellan 1954 och 1960. Jag börjar med när han tillhörde "nyckelbesättningen" på radarfartyget Prins Carl som om jag minns rätt gjorde elva knop med sol och vind i ryggen.

Leif Wersén som underhåller oss med "På kanotfärd i Canada" kommer att berätta och visa bilder i Marinstugan på klubbaftonen den 24 april.



Karl Harry

RAPPORT FRÅN MARITIMAN

Hej Harry.

Jag vet att jag lovade dig ett litet inlägg till medlemsbladet igen, men det är inte lika självklart längre.

Flera bollar med idéer är runt och studerar efter väggarna men än vet jag inte vad som blir av.

För tillfället håller vi på med förberedelserna för dels en ny uppfräschad utställning i Ubåten Nordkaparen som skall vara klar till säsongsöppningen, dels med att kunna fylla demineraliserat vatten i batterierna. Vilket måste vara klart innan utställningen ställs definitivt på plats.

Till andra positiva idéer är att vi förmodligen kommer att vara ena ändan på en båtlinje till Volvomuseet på Arendal, samt att "vårt eget" bogserfartyg Herkules kommer att köra lite hamnturer för oss i sommar.

Herkules är ju inget fartyg vi äger utan har sin alldeles egna föreningsverksamhet, med alla de problem det kan innebära för en grupp grånande medlemmar. Dock har man ju sin ordinarie kajplats hos Maritiman och ett utbyte av tjänster pågår dagligen i varierande riktningar.

Även ESAB IV har ju som säkert de flesta känner till, en egen driftsförening även om ägandet står på ESAB Sverige AB. Där pågår också förberedelser för årets fantastiska sommar, även om kraven på maskinbesättningen är klart mildare än för Herkules.

Några nya fartyg är inte att vänta på i sommar, även om många med maritima drömmar hade hoppats på ett gammalt Svenska Amerikalinjens. Men var finns resurser för det?

Däremot kommer Sällskapet Ångbåtens passagerarångaren Bohuslän att köra sin hundra säsong i sommar. Den 14 maj 1914 levererades hon till Marstrands Nya Ångfartygsaktiebolag för sträckan Göteborg -Gravarna. Sedermera som expressfartyg med hög genomsnittshastighet, något som man idag bara drömmer om att kunna göra. Sommartid är både antalet fritidsbåtar och den ömsesidiga respekten för fartyg på gång inte den samma som på 20 till 40 talet.

Som Du ser Harry har jag försökt krångla mig runt uppdraget med att blanda in lite av varje i texten och när medlemmarna läser

detta har vårsolen större inverkan på oss.

Hälsningar från innerhamnen, fortfarande med en aktiv Scanrail i fonden.



Björn



UR KAPTEN WESTRUPS DAGBOK FRÅN S/S VERA 1940

Innan Ni läser detta, se presentationen under "AKT SLAG" på sidan tre

S/S VERA 4/4 1940

Det var allt tur att jag fick kläder och allt med mig, då jag for. Jag miss-tänkte att vi endast skulle göra tillfälliga reparationer och fort komma iväg. När vi komma tillbaka skola vi docka och reparera ordentligt. Jag hade också mina misstankar att vi skulle gå till England som det ju också blev. Var i England vet jag inte säkert ännu, men det blir på ostkusten, inte den trevligaste delen. Vi ska förstås gå i engelsk konvoj från Bergen. De har hittills varit ganska säkra. På senaste tiden har tyska flygare överfallit dem några gånger. Tyskarna rapporterar att de skadat fartyg och engelsmännen att de inte gjort några skador alls och så får man tro vad man vill.

Jag hade som vanligt mycket att göra med att få allt klart för avgången. Det roligaste arbetet är inte att mönstra besättning. De tog ett fuktigt farväl av Landskrona, så fuktigt att en av dem inte hann med då vi avgick. Vi får försöka att få en annan i Bergen i hans ställe, men de 100 kronorna han fick i förskott, får jag väl se i månen efter.

Det var meningen att vi skulle gå på tisdagskvällen och ankra på Helsingborgs redd för att nästa morgon kl. fem följa konvojen nordöver. I sista minuten, då vi redan kastat loss förtöjningarna, kom en man springande och ropade att man sett minor driva på Helsingborgs redd och att vi inte fick ankra där utan på Helsingörs redd istället och det gjorde vi. Nästa kväll ankrade vi utanför Vinga och i morse fortsatte vi konvojerade av jagaren Wachtmeister till norska gränsen och nu äro vi här. Vi har norsk lots ombord. Vid gränsen blev vi prejade av ett norskt vaktfartyg som undrade vilka vi var, men lät oss fortsätta då han fått veta det.

Vädret har varit fint. Av is har vi endast sett några drivande flak.

5 / 4

Det har varit härligt väder med blå himmel och utan en krusning på havet. Lite kyligt men soligt. Här på västsidan av Norge är is och snö borta. Endast på fjälltopparna ligger ännu snö på sluttningarna. och lyser i solskenet.

Hela förmiddagen har vi gått uteder öppna kusten, men nu äro vi inne i skärgården igen bland sten och klippor. Trafiken har varit livlig i synnerhet i förmiddags. Det är väl en konvoj som nyligen kommit tillbaka från England

Vi fick installerat en radiotelefon i Landskrona. I dag har jag invigt den. Jag talade med Utsire och bad dem sända ett telegram till mäklaren i Bergen. Det är märkvärdigt så klart och tydligt hördes som i en vanlig telefon.

6 / 4

Vid ett-tiden i natt blev vi prejade av en norsk jagare som ville veta vem och varthän. Han lät oss passera men beordrade oss att gå till Grimstadfjorden i närheten av Bergen och ankra där. Bergens hamn och redd är full av fartyg som väntar på konvoj. I svart nattmörker sökte vi oss in i den oupplysta fjorden och ankrade på stort djup vid tvåtiden. Vädret som vi haft så stor tur med hittills försämrades och idag blåste det upp till storm med snö- och regntjocka. På Bergens redd kom två danskar på drift. Var de hamnade vet jag inte. Jag var tvungen att åka in till stan i fartygets affärer och jag var ganska orolig för jag visste att vi inte låg säkert. När jag kom tillbaka hade Vera kommit på drift men styrmannen hade lättat och sedan ankrat på en säkrare plats och där låg vi bra.

Ja vi har haft tur hittills. Hoppas det fortsätter. Vi vet alla att någon hänsyn eller humanitet eller ens förnuft är inte att vänta av tyskarna. Jag träffade en hel del kaptener i land och det diskuterades allmänt om hur man på bästa sätt ska kunna skydda fartyg och besättning. "Konvoj" är naturligtvis samtalsämnet.

Jag tänker bygga upp på bryggan med sandsäckar som skydd mot kul-spruteeld och granatsplitter. I tidningarna och man och man emellan talar man om "Mira-överfallet" och man har svårt att förstå vad tyskarna kunna ha för nytta av att skjuta på och försöka sänka en passagerarbåt full med passagerare på väg till Norge.

Jag har varit uppe hos engelska shipping office och fått instruktioner. Avskärmade lanternor och annan konvojrekvisita har jag beställt och får här.

Det är lördagskväll. Ovädret har mojnät något. Snöandet har slutat och hon svänger inte fullt så våldsamt. Trots vädret har en del av besättningen satt båt i sjön och begett sig av den långa vägen in till stan. "För se, det är lördagskväll kaptten och dans.

Jag sitter ensam här och skriver, läser och hör på radion. Skall lägga mig tidigt i kväll. Det är bäst att vila medan man kan. Sen blir det nog inte mycket tillfälle till det. Den finska båten Anton, en av mina olycksbröder från Lübeck, kom in här i eftermiddags och ankrade för om oss. Jag såg inga bekanta ombord. Skall bli intressant att se om min vän kaptten Fock är ombord. Jag hörde att Norma fortfarande ligger kvar i Lübeck.

7 / 4

Kuling, regn rusk och otrevligt. Bergen lär ju ha regnrekordet i Norge. Jag har suttit inne hela dagen och studerat konvojinstruktioner. Det tål att studeras. I eftermiddags kallade jag in styrmännen och maskinisterna och hade en liten konferens med dem. Vår slöe 1:ste maskinist nickade till och vaknade inte till liv förrän konferensen var slut och jag frågade om de ville ha en grogg. Vädret visar inga tendenser att bättra sig. Flera fartyg har kommit på drift här i fjorden. Just framför näsan på oss har vi en norrman som drev dit en kväll. Nu tycks han ha svårt att få upp ankaret och komma bort. Runt om oss ligger klipporna höga och branta. Ännu har inga olyckor inträffat men vi har gjort klar maskinen för att vara redo. Här fick jag avbryta ett brevskrivande och springa ut. Jag hörde bränningar alltför nära och gick ut för att se vad det var. Det var den lille norrmannen som trasslat in sitt ankare i vår kätting. När han lyfte sitt ankare lyfte han också vårt och så kom vi båda på drift och var oroväckande nära en tvärbrant klippvägg.

Maskinen kom kvickt igång och så klarade vi klipporna för den gången. Norrmannen blev äntligen klar och drev bort men sedan hade vi ett oändligt besvär med att få upp våra egna ankare som han trasslat till för oss. Jag vet inte hur många gånger vi drev ner mot klipporna men klarade dem med endast några meter.



Samtidigt hade vi andra båtar som låg förankrade för och akter om oss att passa på. Det blev ert verkligt spännande arbete att i storm och regn och nattmörker navigera bland båtar och klippor. Den förbistrade norrmannen kom tillbaka en gång till och krökte ett par stöttor för oss på babordssidan sedan han redan krossat vår båt på styrbordssidan. Så småningom kom vi i alla fall till ro vid 12-tiden, och nu skall jag lägga mig på soffan och sova lite.

9 / 4

Så mycket kan hända på kort tid. Tänk vad förhållandena fullkomlig kunna förändras på en dag. Vad betyder stormar och oväder mot denna dagens händelser. Men jag tar det i ordning.

I går fick vi order att gå in till Bergen. Vi började att lämna kl. 8 f.m. men fick ett drygt arbete med våra ankarkättingar som var hopplöst tilltrasslade. Vi var inte i Bergen förrän kl. 4 em. Hamnen var full av fartyg och vi fick leta en god stund innan vi kunde finna en ankarplats. En stund senare kom Eros och lade sig i närheten av oss. På kvällen var kapten Persson och jag iland. Vi åt en liten god middag på hotell Norge. det var glatt och livligt. Man dansade och en del unga officerare tycktes roa sig bra. Engelsmännens mineringar var samtalsämnet. Då nyheterna togs in på radion i caféet gick alla dit och lyssnade. Bl.a. satt en av engelsmännen från shipping office där. Man fördömde naturligtvis mineringarna och undrade vad som skulle bli sedan. Så kom skeppshandlaren och bjöd på en flaska champagne och vi gick ombord vid 12-tiden.

Jag vaknade vid 1/2 6-tiden av ett förfärligt dundrande och smattrande. En stund låg jag och undrade vad det kunde vara. Kanske någon övning? Men det var alltför våldsamt och ihållande

Då flög det plötsligt genom min hjärna: Det är naturligtvis tyskarna som bombarderar konvojen här som represalier mot engelsmännens mineringar. Jag sprang ut på däck, lät purra ut besättningen och sade att de skulle göra sig klara att gå i livbåtarna. Det var ett förfärligt skjutande och knallande. Stora svarta flygmaskiner flög över hamnen och de båda forten. Kulsprutorna smattrade. I hamninloppet låg två stora tyska kryssare och sköt på forten.

En jagare for förbi med ett hål genom bogen. striden pågick några tim-

sen blev det lugnt. Tyska flaggor kom upp på forten, en del trupper landsattes i stan och så var den besatt.

Jag hörde sedan att 40 norrmän blivit dödade i det ena fortet och elva i det andra. den ena kryssaren hissade en signal som sade att inga fartyg fick lämna hamnen.

Vid 9-tiden rodde jag över till Eros för att dryfta situationen med kapten Persson. Jag åt frukost hos honom. Medan vi höll på med det kom hamnbåten med order från tyske kommandanten att alla fartyg som låg i Sandviken skulle över till andra sidan för att inte ligga i vägen för fortet. Det blev en folkvandring över fjorden. Alla ville komma fort fram för att försäkra sig om en god ankarplats..

Nu ligga vi säkert ett hundratal fartyg hopfösta i Puddefjorden som får i en kjette. Vi ligga förtöjda långsides två och tre och fyra. Jag har Eros på ena sidan och Rosenholm från Stockholm på den andra. Lite längre akterut ligger Anton H. min olycksbroder från Lübeck tillsammans med två norrmän och en dansk.

Kapten Persson åt middag hos mig i dag. Då vi kommit till desserten, det var vid 6-tiden, blev vi avbrutna av samma dundrande och kulsprutesmatter som väckte oss i morse. Vi rusade ut för att se vad som nu stod på. Det var engelska flygmaskiner som flög över hamnen. Man sköt på dem från forten och kryssarna. I halvmörkret såg man kulorna och granaterna fara mot skyn som glödande bollar. Flygmaskinerna fällde bomber. En av maskinerna gjorde en störtdykning mot en kryssare i hamnen. Man sköt våldsamt mot den men träffade inte

En hög vattenpelare slog upp nära fören på kryssaren. Vi småsvor alla över att den inte träffade bättre. Flygmaskinerna drog sig norröver, det blev tyst och lugnt igen och vi kunde fortsätta vår avbrutna middag

10 / 4

Kanondunder och kulsprutesmatter tycks bli vår väckarklocka. Vid 6-tiden i morse var engelsmännen här igen och blev mottagna som förut. De hade bättre tur denna gång. En tysk kryssare, Königsberg, låg vid kajen här och på den fick man in en fullträff. Bomben tog mellan skorstenarna. Tjocka rökmoln steg mot skyn och efter en stund vände

den runt och sjönk. En massa människor lär ha gått bort. Efter välfyllt värv gav sig engelsmännen av igen.

28 / 5

Det var längesedan jag skrev något i det här brevet. jag var så övertygad att Vera aldrig skulle komma till Sverige igen och ibland tvivlade jag på att jag själv skulle komma hem, så jag tyckte det var ingen ide att skriva. Man visste ju inte heller om tyskarna skulle lägga beslag på brev och papper ombord. Men saker och ting har nu till slut börjat ordna sig. Vi har t.o.m. blivit fria och är på väg till Herön vid Porsgrund här i Norge för att lasta till Sverige. I kväll hoppas vi komma dit.

Utan besvär har vi sannerligen inte kommit så långt. Det har varit massor, massor av protester, underhandlingar, ansökningar, skrivelser o.s.v. till olika myndigheter. Med Sverige ha vi knappt haft några förbindelser alls. Den andra veckan i Bergen fick vi tillstånd av tyskarna att under deras kontroll sända telegram till utrikesdepartementet från ett av fartygen. Vi ville tala om vilka fartyg som låg i Bergen och att allt var väl. Vi hade hoppats att UD hade svarat i radion men vi hörde ingenting sedan blev det också förbjudet. Senare sände vi telegram över Berlin. Om det någonsin kom fram vet vi inte.

Dagen innan jag gick från Bergen fick jag ett telegram från rederiet, som var ungefär en månad gammalt. Om mitt svar kom fram vet jag inte. Vi var helt avskurna från yttervärlden med undantag av radion, gu'skelov. Den ha vi ivrigt lyssnat på vid alla utsändningar, då vi inte varit upptagna av annat.

Nästan dagligen ha de svenska kaptenerna samlats på svenska konsulatet för att konferera med varandra och med konsuln. Det var protestskrivelser, ansökningar, nya förordningar o.s.v. som diskuterades. Pengar fanns inte att få. Provianten började tryta både i land och ombord på en del fartyg. Skeppshandlarna sålde endast mot kontant betalning. Som tur var hade jag provianterat med tanke på att ingenting fanns att få i England så med ett måls indragning har vi klarat oss bra. Det är bara färskt kött som behövs köpas.

Forts.

DAGBOK FRÅN s/s VERA *forts*

En bra mäklare har vi haft. Jag har fått lite pengar varje vecka., de har använts till mat. Till nöje o. dyl. har det inte funnits något.

Kapten Persson och jag har själva tillsammans ned våra stewards varit på torget och gjort uppköp. Det var till slut riktigt roligt att pruta med fiskargubbar och grönsaksgummor och andra. Vi nådde en inte ringa färdighet i att lura till oss vad vi ville ha.

Besättningarnas uppförande gav oss stoff till många överläggningar på konsulatet. Det långa stillaliggandet, bombardemangen och de vilda ryktena verkade fullkomligt demoraliserande på folket. Efter ett par bombardemang och då ett alldeles bestämt rykte kunde tala om: att norska armén ligger här bakom de närmaste fjällen och utanför fjordmynningen ligger engelska flottan och i natt kl. två skola de storma staden. Då gick de flesta besättningarna i land för att söka skydd i skyddsrummen, de få som fanns.. För mim del nekade jag att lämna fartyget så länge det flöt och innan jag sett att det direkt blev utsatt för bombardemang men jag ansåg mig inte kunna förbjuda någon att gå i land om han tyckte sig säkrare där.

Det såg ut som jag skulle bli ensam ombord, men i sista minuten ångrade sig styrman, maskinisterna och kocken och stannade ombord. De övriga gick. Några av dem kom tillbaka efter ett par dagar. De övriga blev borta tills det kom en förordning som förbjöd besättningarna att lämna fartygen.

Ingen av de svenska kaptenerna lämnade fartygen förrän tyskarna tog dem i beslag. Då nekade de att föra fartygen till Tyskland och gick i land med besättningarna och reste landvägen till Sverige, när det blev möjligt.

Ja, det hände mycket i Bergen. Det är omöjligt att tala om allt. det skulle bli en lång historia.

Men något av det jag upplevde och hörde får jag berätta om. Ja, staden hann ändra utseende ett par gånger. Dagen efter tyskarnas ankomst gick kapten Persson och jag iland tillsammans för att försöka komma i förbindelse med någon och om möjligt sända ett telegram till Sverige för att tala om att vi var här och att vi var vid liv.

Det rådde alarmtillstånd i staden. Engelsmännen hade redan varit där en gång på morgonen. Alla affärer var stängda. På en del håll höll man på att spika bräder för fönstren.

Några ensamma stadsbor, lastade med kläder och all slags bohag skyndade genom gatorna. Mer än halva befolkningen hade evakuerat upp bland fjällen.

Poliser och reservpoliser föste alla vandrare in i portar och källare. Tyska soldater, ensamma och i små grupper, alla väl beväpnade t.o.m. med korta yxor för ev. gatustrider drog genom gatorna. Det var omöjligt att få tag i någon. Överallt var det stängt. Det enda ställe som var öppet var en liten cigarraffär och där fick vi låna en telefon. Jag frågade flickan om inte hon också skulle lämna staden, men hon svarade att hon inte visste var hon skulle resa hän och förövrigt måste hon sköta affären. Jag har sedan gjort alla mina inköp i den affären.

När det sedan visade sig att engelsmännen inte bombarderade staden utan strängt höll sig till militära mål började befolkningen komma tillbaka och hotell, affärer och kaféer öppnade igen. Affärsfönstren var förstas igenbommade av sandsäckar och trälämmar. Efter ett par veckor kom order från de tyska myndigheterna att skydden för fönstren skulle bort. denna order var inte väl utförd förrän depån på Marinholmen sprang i luften med ett väldigt brak och hundratals fönster förstördes.

Ett par veckor tidigare släppte en engelsk flygare en bomb i ett stort ammunitionsfartyg. det blev några våldsamma explosioner. Under ett helt dygn knallade det och branden i fartyget och upplagen på kajen höll på i nära en vecka.

Då kapten Persson och jag dagen efter bombardemanget åt middag på Vera kom plötsligt granat farande mellan masttopparna med ett vinande. Kajen vid vilken fartyget låg blev fullständigt ramponerad. Långt upp i staden låg bröd, grönsaker, radioapparater, möbler och allt möjligt utkastat på gatorna av lufttrycket. märkvärdigt nog blev inte många människor skadade utom förstas de som voro ombord. Det måste sägas till engelsmännens beröm att de noga försökte skona civila och de neutrala och obehäpnade fartygen. Endast tre hus i staden träffades och av dem hade ett träffats av en tysk luftvärnsgranat. Men av de husen fanns inte mycket kvar.

En tid kom engelsmännen dagligen, ja ofta t.o.m. två gånger om dagen. Jag hade inte så höga tankar om dem förut, men efter att ha sett dem måste man

beundra deras otroliga djärvhet och skicklighet. Det var allas vår mening. Den våldsamma elden från tyskarnas luftvärnsartilleri tycktes inte generera dem alls. Jag såg en maskin flyga rakt mot kulsprutan på en tysk torpedbåt och med sin kulspruta döda hela däckbesättningen. Vid ett annat tillfälle gjorde en , en elegant svängning och släppte sin bomb mitt på en tysk minsvepnings-torpedbåt som genast klövs mitt av och gick till botten. Men den som sänkte ammunitionsfartyget fick böta med sitt liv. Han träffades av en granat och störtade i havet med en lång svans av eld och rök.

Det sista stora evenemanget som jag bevittnade var då elva (några sade 16) engelska flygare bombarderade hamnen och bl.a. satte eld på fem stora oljetankar. I fem dygn brann de och flammor och tjocka rökmoln stod högt upp i skyn. Om nätterna lyste de upp hela hamnen. Under denna tid gjorde mörklaggningen inte mycket nytta. den sista veckan kom endast en eller två maskiner åt gången och förstörde andra mindre tankanläggningar. Till en början gick vi nyfiket ut på däck och såg på striderna men vi aktade oss för det senare. .Tyskarna fick så småningom upp mera artilleri på vi bergen runt hamnen och deras skjutande blev intensivt. Flygarna gick alltid över hamnen och elden från luftvärnsartilleriet korsade sig över våra huvuden så det regnade bomber och granatsplitter över fartygen. Efter sådana anfall kunde vi plocka upp kulor och skärvor från granaterna på däck.

Under den tiden jag var där blev två sjömän dödade och ett 10-tal sårade. Av de senare var två estniska kvinnliga kockar. 3:e styrmannen på Eros fick sitt ena ben upprivet av granatskärvor spå vi fick ro honom in på sjukhus. Två bomber föll endast 5-10 meter från Vera och Eros. Rutorna på Eros brygga slogs sönder och båda fartygen gjorde riktiga hopp. Kaptenen på Kanadia hade verklig otur med sina ärtmiddagar. Tre torsdagar var han bjuden på middag till goda vänner, Kaptenerna på Lygia, Gallia och Bernicia. Alla gångerna föll bomber så nära det fartyg han var ombord på, att lampor , tavlor och porslin föll ner. Han svor på att aldrig mer gå bort och äta ärtor. Hans värdar svor på att aldrig mer bjuda honom på ärtor.

Vi höll humöret uppe och gjorde det bästa av situationen.

STÖD TILL UTLANDSVETERANER OCH ANHÖRIGA

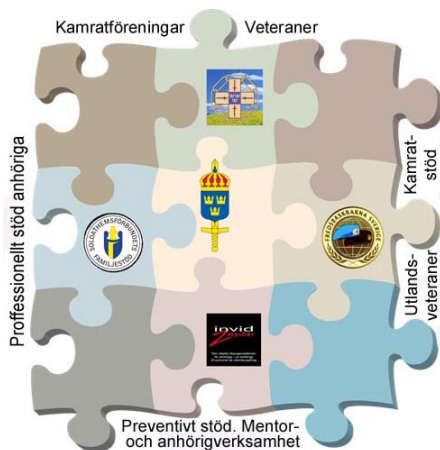


Under det dryga år som gått sedan SMKR slöt en överenskommelse med Försvarsmakten om stöd har SMKR genomfört flera informations- och diskussionsmöten. Vi har också internt diskuterat och lärt oss mer om hur detta stöd kan se ut och genomföras. Vi har konstaterat att det trots detta råder oklarheter inom många kamratföreningar om vad denna uppgift ska/kan innebära och hur den ska/kan lösas. Jag försöker med denna artikel beskriva så enkelt och tydligt som möjligt hur stödet bör utformas före, under och efter en utlandsmission. Det förtjänar återigen att framhålla att stödet ska genomföras i samband med förbandens veteran- och anhörigsamordnare. Försvarsmakten har nyligen fastställt en metodhandbok för stödet, denna förtjänar att läsas både en och två gånger av såväl förbandschefer som av kamratföreningarna.

Den lokala veteran- och anhörigsamordnaren ansvarar för att representanter för alla lokala, ideella organisationer deltar och ges tillfälle att informera om sin egen verksamhet och vad respektive organisation kan bidra med i form av stöd till de hemmavarande anhöriga under pågående utlandsmission. Denna information kan repeteras vid anhörigräff nummer två.



Den andra fasen kan sägas börja med anhörigräff nummer tre som anordnas några veckor/månader före hemkomsten. Den bör då ha en inriktning mot stödet efter hemkomsten. Här är det för Fredsbaskrarna och kamratföreningarna särskilt påpekat försvarsmaktens intresse att veteraner och anhöriga bibehåller en kontakt med Försvarsmakten genom medlemskap i dessa organisationer. Anhörigräff nummer fyra sammanfaller med hemkomstceremonin där de ideella organisationerna förväntas närvara men inte ha någon aktiv roll. Det kan dock vara ett utmärkt tillfälle till rekrytering av nya medlemmar. För kamratföreningarnas roll i stödet kan nedanstående exempel vara till hjälp. Dessa exempel återfinns i det frågeformulär som utsänts från SMKR under mars månad. Där efterfrågas t.ex. tillgång till lokal för försvarsmakten eller de andra ideella organisationerna för veteranverksamhet.



Stödet kan indelas i två faser med olika innehåll och inriktning. Den första fasen startar så snart det utpekade förbandet har tillförts den personal som skall ingå i förbandet. Enligt metodhandboken är nämligen utresande att betrakta som utlandsveteraner redan före utresan. De och deras anhöriga är då berättigade att få ta del av de stödaktiviteter som erbjuds.

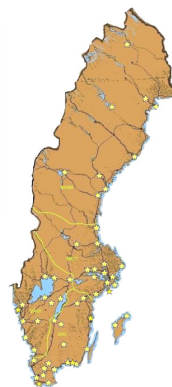
Den första anhörigräffen skall genomföras i god tid före utresan i närvaro av de utresande och deras anhöriga.

- stöd för t.ex. läxhjälp, barnpassning, tillsyn av husdjur.
- hjälp till anhöriga med praktiska göromål t.ex. snöröjning, hantverksarbete, däckbyte
- förmedla kontakt till lämpliga företag för ovanstående praktiska göromål som snabbt behöver åtgärdas.
- förmedla kontakt till den myndighet/organisation som bäst kan svara upp på efterfrågade behov.
- sprida information om veteran- och anhörigverksamheten i egen förening och i samhället
- delta i veteran- och anhörigräffar i närområdet.
- delta i nationella alternativt lokala veteranceremonier

En idé som SMKR har anammat är att erbjuda den utresande gratis medlemskap i en kamratförening under missionsåret för att på så sätt erbjuda en direktkanal till Försvarsmakten. Många kamratföreningar utger informationstidningar där de hemmavarande kan skapa kontakter för ovanstående stöd.

Det är som framgår verksamheter och tjänster som i det vanliga livet personliga vänner gör för varandra och som säkert görs redan i dag mellan medlemmar i kamratföreningarna. Som namnet antyder är ju kamratskapet en hederssak inom föreningarna. Andra, större behov av stödsatser har Försvarsmakten och de övriga ideella organisationerna resurser och kompetens för att hantera.

Det är vår förhoppning att denna artikel i kombination med ytterligare informationsträffar ska förmå även tveksamma kamratföreningar att ställa sina resurser till förfogande i stödet till veteraner och anhöriga före, under och efter utlandsmissioner.



Vi finns över hela landet



Bertil Andreasson
2:e vice ordförande SMKR

- förmåga att genomföra egna eller i samverkan med övriga informationsträffar/föredrag för veteraner och anhöriga

FÖRLORADE BÅTAR / FARTYG P.G.A. ANDRA VÄRLDSKRIGET OCH SOM EJ UPPTAGITS I TIDIGARE SAMMANSTÄLLNINGAR (NR 2-013 OCH NR 3,4-2013)

Reg.	Namn	Hemort	Plats	År	Döda / av	Anm.	Byggår	Byggplats
GG 256	ALMY	Vrångö	SV Vinga	1940	4 / 4		1938	Landskrona
HD 121	ARGO	Torekov	Christiansö	1945	- / -	1*	1930	
GG 679	BALTIC	Björkö	Pater Noster	1944	5 / 5		1917	Råå
GG 925	BELTANA	Hönö Klova	NO Skagern	1945	5 / 6		1942	Saltvik
GG 170	CYRENE	Hönö Röd	S Rydvingens fyr	1945	6 / 6		1931	Donsö
GG 144	DAGNY	Hönö	NV Hanstholm	1940	6 / 6		1930	Petters varv Hälsö
GG 390	DALARÖ	Hönö	NV Skagern	1945	4 / 6		1938	Skredsvik
TUG	DIANA	Ågare: TGO	Narvik	1940	- / -	6*	1923	Byggd i Hamburg
MD 498	ELLY	Dyrön	N. Skagern	1940	5 / 5		1929	Marstrand
MD 354	EROS	Åstol	Skagerack	1944	- / -		1919	Hällevikstrand
GG 448	ESSIE	Donsö	SO Skagern	1940	6 / 6		1936	Marstrand
LL 557	GLIMMAREN	Gravarne	SO Skagern	1940	- / -		1942	Knippla
GG 207	GOTLAND	Hönö / Röd	N. Hanstholm	1944	5 / 5		1943	Petters varv Hälsö
LL 949	GUNNAREN	Fisketången	Skagerack	1944	- / -		1942	Djupvik
GG 141	HERMON	Öckerö	Skagerack	1943	6 / 6	2*	1943	Djupvik
GG 917	HUGIN	Hönö	N. Hanstholm	1940	5 / 5		1923	Fridhem Lysekil
GG 177	INEZ	Öckerö	N. Hanstholm	1940	6 / 6		1931	Petters varv Hälsö
GG 370	MARINA	Hönö	Skagerack	1943	- / -		1935	Landskrona
GG200	MARY	Styrsö-Tången	Kattegatt	1945	- / -		1932	Landskrona
GG 5	MODE	Hönö Röd	VNV Bollskären	1940	2 / 4		1925	Marstrand
GG 82	NEPTUN	Öckerö	Hanstholm	1942	- / -		1917	Viken
GG 248	NIPPON	Öckerö	V. Hanstholm	1943	- / -		1933	Landskrona
GG 274	NORDSTJÄRNAN	Donsö	S. Nidingen	1944	5 / 5		1933	Skredsvik
GG 63	NORMANDIE	Hönö / Röd	NNV Lysegrund	1943	- / -		1914	Djupvik
LL 605	RAMONA	Fisketången	Syd Utklippan ?	1945	1 / ?	4*	1941	Skredsvik
MD 327	SILVERVÅG	Åstol	V Pater Noster	1943	- / -		1943	Hälsö
GG 26	A/T STIG	Göteborg	NV Skagen	1945	- / -	5*	1907	Walker, Maryport
TUG	STYRBJÖRN	Ågare: TGO	Narvik	1940	- / -	6*	1910	Gbg Mek. Verkstads AB
FG 8	VESTA	Falkenberg	Stora Middelgrund	1943	- / -		1935	Skrea Falkenberg
GG 250	VESTKUSTEN	Öckerö	Skagerack	1943	6 / 6	2*	1933	Bergs på Hälsö
f/f	A/T VIROS	Göteborg	Skagerack	1942	10 / 10		1904	North Shields
LL 962	VÄSTKUST	Väjern	Halsebanken	1945	- / -	3*	1943	Ystads Skeppsvarv
MÖ 697	Namn ?	Malmö	Lommabukten	1943	2 / 2		? / ?	

Om inget annat anges: Sänkt genom minsprängning.

- 1* Sänkt av ett br.flygplan som fällde två bomber. Ingen fullträff men bomberna exploderade nära båten. (Källa C,D)
- 2* Hermon och Västkusten sköts i sank av två tyska minsvepare. (Källa A,B,C)
- 3* Västkust rammades av en uppstigande tysk ubåt och sjönk
Besättningen gick i livbåten och räddades av en annan fiskebåt. (Källa A,B)
- 4* Ramona sköts i sank av en sovjetisk ubåt i Östersjön (Källa A,C)
Det finns även uppgiften att båten låg för ankar utanför Sandhammaren. (Källa B)
- 5* Sänkt av en torped som slog hål i skrovet men ej exploderade.
Besättningen räddade sig upp på en flotte och togs ombord på ett tyskt marinfartyg. (Källa C)
- 6* Öppnade bottenventiler av tyskarna sedan besättningen fått lämna fartyget.
Bärgad av tyskarna och återanvänd. Vidare öde se källa D:

Förkortningar

A/T Angrälare
TUG Bogserbåt

Källor:

A Innanför Spärren, Utanför Spärren, Terje Fredh.

Kompletterande källor:

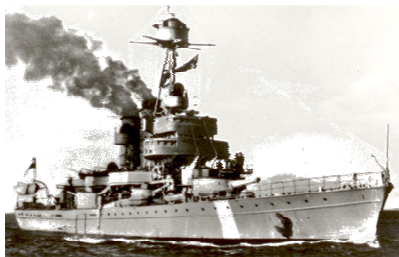
B Fiskebåtarna & Varven. Vidar Blom, Lennart Bornmalm, Krister Bång. 2002

C Svenskt Sjöfolk i Krig och Fred 1. Bogförlaget antiqua 1950

D Dödlig resa, Richard Areschoug 2008

Fiskebåtarna GG 34 Libanon och GG 179 Condor sänktes i kronans tjänst som hjälpminsvepare och finns medtagna på nästa sida.

OLYCKOR OCH FÖRLUSTER I FLOTTAN UNDER ANDRA VÄRLDSKRIGET



2 DEC. 1939

PSK HMS MANLIGHETEN

Vid bärgning av en tysk minsveparparavan fastnade en spränggripare i relingsvajern och exploderade varvid 6 man omkom.



17 juli 1940

PSK HMS GUSTAF V

Pannexplosion i eldrum fyra under övning i Östersjön.

Olyckan krävde tio liv. Av de tio offren var åtta eldrumsbemanningen och två var artillerister som på väg till sin drabbningsstation passerade ett fläktintaget till eldrummet. De träffades av en flera hundra grader het ångstråle. .

Trean och fyrans eldrum på Gustaf V var fortfarande koleldade, därav den stora bemanningen. De två förliga pannrummen var ombyggda till oljeeldning.

22 nov. 1941

Hjälpminsveparen 282 LIBANON (Fiskebåten GG 34 Öckerö. Inkallad 1939)

Vid hemtagning av ett minankare vid ett svenskt minbälte utanför Öland inträffade en explosion varvid båten omedelbart sjönk och alla ombordvarande utom en man omkom. Händelsen ansågs vara en ren olyckshändelse. 10 man omkom.



17 sept. 1941 Hårsfjärdenolyckan Jagaren HMS KLAS HORN (3) Jagaren HMS KLAS UGGLA (4) Jagaren HMS GÖTEBORG (5)

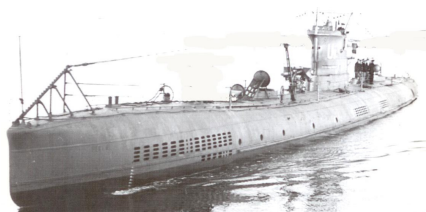
Ovanstående jagare låg sidoförtöjda vid jagarbryggan i Märsgarmsviken med Göteborg ytterst.

En explosion inträffade vid aktra tubstället på jagaren Göteborg . En serie efterföljande explosioner gjorde att alla tre jagarna sjönk.

Offer för explosionen blev: Från HMS Klas Horn 5 man
HMS Klas ugglan 15 man
HMS Göteborg 13 man.

Jagarna Klas Horn och Göteborg bärgades fick nya akterskepp och sattes åter i tjänst.

Klas Ugglan blev så svårt skadad att den inte kunde återställas och skrotades efter kriget.



15 april 1943

Ubåten HMS ULVEN

Ulven gick under övning i uläge på en mina mellan Vinga och Marstrand . Explosionen var så kraftig att ubåten genast gick till botten och all ombord omkom.

Olyckan krävde 33 dödsoffer.

12 aug. 1943

Ubåten HMS ILLERN

Illern kolliderade i Kalmarsund med fartyget Birkaland. Ubåten sjönk, bärgades men skrotades p.g.a. åldersskäl.

Olyckan krävde ett dödsoffer.



4 sept. 1942

Ubåten HMS SJÖBORREN

Sjöborren påseglades av S/S Virginia i Södermanlands skärgård och sjönk på 10 m. djup med akterskeppet över vattnet. Besättningen räddades utom rorgångaren som greps av panik, hoppade i sjön och omkom , neddragen av vinterkläder och pälsstövlar.

Sjöborren bärgades och var åter i tjänst 1943.

24 mars 1944

Hjälpvedettbåten 232 ISBJÖRN

(Bogserbåten ISBJÖRN inkallad 1939)

Isbjörn kantrade i hårt väder vid en bordsgir utanför Hävrings lottsplats.

Olyckan iaktogs från lottsplatsen och lottsåten gick ut.

Av besättningen på 10 man räddades tre av lottsåten



12 okt. 1944

Hjälpminsveparen 356 CONDOR

(Fiskebåten GG 178 Hönö Röd . Inkallad 1939)

Condor minsprängdes under kontrollsvepning väster om Malmön. Hela akterskeppet sprängdes bort.

Av ombordvarande nio man omkom åtta.

Bild Curt S. Ohlssons arkiv

En berättelse från Canadensiska vildmarken av vår medlem Leif Wersén.

Forts från föregående nummer.

FLODEN STIGER

Floden blir nu bredare och något lättare att paddla. Här är mycket vackert, klippiga bergen följer oss hela tiden. De är visserligen något lägre men lika tjusiga. Skogen har klättrat högre upp och täcker nu nästan varje topp.

Vi har slagit läger på en liten ö mitt i floden. Det är dags för brödbak och vi räknar med att fortsätta vid middagstid nästa dag. Därav blir dock intet. Det har börjat regna och ser inte ut att avta, så det är bara att stanna kvar och vänta.

I tre dygn har det nu regnat omåttligt och vi är fångar på den lilla ön. Floden stiger oroväckande och strömmen har ökat kraftigt. Massvis med lossryckta träd virvlar runt ute i floden. Det vore vanvett att ge sig av. Med jämna mellanrum strandar något av träden på ön. Det gnisslar och dånar och det känns på något sätt överkligt. Värst är det på nätterna då alla ljud förstoras och fantasin skenar medan man envist försöker somna. Flera gånger har vi varit tvungna att flytta kanoterna.

Denna, den tredje natten i detta inferno ligger kanoterna lastade och klara för snabb evakuering. Vi försöker sova i kanoterna men kliver upp då och då för att kolla vattennivån. Någon tum till kan floden stiga sedan sköljer den över ön och då måste vi ge oss iväg. Jag vågar inte tänka på vad som kan hända om vi tvingas att ge oss av mitt i beck-svarta natten. Fjärde dagens morgon. Det har slutat regna, men risken att det börjar igen är överhängande. Nu har vi i alla fall någorlunda sikt så vi beslutar att lämna det lilla som återstår av ön och söka oss en säkrare lägerplats.

Regnet börjar bara en kort stund efter att vi lämnat ön och sikten är inte längre så god. Det har blivit disigt och dimman har sänkt sig till endast någon meter över vattenytan. Floden brusar upprört och träden virvlar runt otäckt nära kanoterna. Stränderna är höljda i dis och man kan bara ana att det finns en värld utanför vår begränsade synkrets. Det känns som om vi paddlade i skapelsens stund. En överklig, nästan kuslig känsla.



Efter ett par mil siktar vi ett gammalt blockhus. Där är stranden hög så vi går iland. Vi har tur för huset är öppet och snart brinner en munter eld i eldstaden. Huset som består av ett enda litet rum, fylls med våta kläder, sovsäckar och tält.

I tre dagar blir vi liggande här. Anders har råkat ut för diarré och feber. Det tar sin tid att kurera sådant. Vi passar på att baka och göra stortvätt. Vi försöker oss t.o.m. på att vaska guld i en liten bäck i närheten av stugan. Men som någon sade: guldet blev till sand. En solig dag lämnar vi blockhuset, visserligen tacksamma men också utan större saknad. Vi skall paddla fyra mil till en plats där vi hoppas kunna vandra upp till en sjö tre km. från floden. Sjön heter Scoop lake och är förhoppningsvis fiskrik och vi ämnar stanna några dagar. Det var längesedan vi åt färsk fisk.

DIAMOND K

Vi lägger i land där det, enligt kartan, skall finnas en stig som leder upp till sjön. Vi blir inte så lite förvånade för stigen är bred. Den liknar mer en liten väg. Dessutom får vi se en båt ligga uppdragen på stranden. Finns det folk häruppe? Det hade vi inte kunnat föreställa oss. Tre km. så är vi framme vid sjön och får en helt fantastisk anläggning i sikte. Utefter stranden ligger ett tiotal blockhus, ett av dem mycket stort. Senare kan vi konstatera att det tjänstgör som samlingsplats. Där finns kök, matsal, förråd, tvättstuga och mycket annat. Längre bort finns stall, förråd, sadelverkstad och en stor hästcorral i bästa vilda västerstil. Ett land- och ett sjöflygplan gör vår överraskning fullständig.

Vår ankomst väcker stor uppmärksamhet

VAR KOMMER NI IFRÅN ?
FRÅN FLODEN
FRÅN FLODEN, HUR HAR NI TAGIT ER HIT ?
MED KANOT.
MED KANOT ???

Kan man ta sig utför den floden med kanot? Kom in så får Ni berätta mer

vid en kopp kaffe. Det här låter intressant.

Länge sitter vi och talar om vår färd från Moose lake och hit. Detta är folk som är vana att leva i vildmarken. Så det är med viss stolthet vi kan notera, att de är mäktiga imponerade av det vi utfört.

Själva får vi reda på att det ställe vi nu hamnat på heter Diamond K. och är en jaktcamp med bl.a. ca 150 hästar. Hit kommer troféjägare från alla världens hörn, för att under några veckor, med hjälp av åtta jaktguider, spåra upp och fälla de största och ståtligaste av nästan alla här förekommande djur.

Innan jaktsäsongen samlar varje guide ihop 14-16 hästar, packar tält och utrustning samt ger sig iväg till sina speciella jaktområden ute i bergen. De båda jägarna flygs från Fort Nelson och hit samt sedan vidare med sjöflygplanet ut till sina guider. Dessa har nu lägret i ordning och ordnar med mat och inte minst dryck samt spårar också upp bytet åt sina gäster som förhoppningsvis får fälla det djur de önskar. När de får veta att vi tänkt fiska i Scoop lake, erbjuder de sig att flyga oss upp i bergen till sjön Denetiah lake. Där finns en av deras jaktcamper och sjön är full av hungriga regnbågslaxar. Vi bestämmer oss raskt. Ett sådant tillfälle får inte missas och vi har ännu gott om tid innan vi skall vara i Skoogs Landing där Alfred skall möta oss.

Det blir bestämt att om två dagar skall vi flygas dit tillsammans med två guider, Paddy och Bob. De skall dit och förbereda jaktsäsongen. Under tiden är vi gäster på Daimond K. och blir bortskämda med härlig mat.

DENETIAH LAKE

En vacker sjö, från luften ser det nästan ut som den var pressad ner bland bergen. Det gamla Beaver-planet åker berg och dalbana i de trånga passen. Under den halvtimme som flygturen tar sväljer jag ner både hjärta och mage ett otal gånger. Vi får låna ett stort tält där vi alla åtta får plats. Det slår vi upp mellan höga granar på en sluttning ner mot sjön. En underbar plats. Och så var det detta med regnbågslax. Vi kommer snart underfund med, att skall vi kunna avnjuta dessa fiskar, måste vi utnyttja våra ABU-rullars hela kapacitet. Fisken är härligt huggvillig, men också otroligt skicklig på att skaka sig fri från kroken.

Vi landar i alla fall denna första dag 15 "regnbågar". Minst det dubbla har försmädligt vinkat farväl med stjärten sedan de gjort sig fria från kroken. Även denna fisk blir bäst foliestekt. Den smakar något liknande rödingen men är inte fullt så fet.

En vecka, fylld av mestadels vackert väder, relativt riklig tillgång på fisk, lagom svår att fånga, vandringar i skog och berg, vad mer kan man önska sig.

Paddy och bob får var sin nybakad limpa och säger sig aldrig smakat godare bröd. Förundrade är de också över att vi, oavsett vädret, kan baka åtta limpor varannan dag. En ny vinglig flygfärd för oss tillbaka till Scoop lake. Bob och hans tycker att vi kan stanna några dagar. Floden flyter snabb och vi har ännu gott om tid. Mat under hela tiden bjuds vi på och ett av blockhusen får vi att ligga i. Kan man tacka nej till sådant? Två dagar skall vi stanna här. Vi planerar att sätta oss på pass och fotografer djur. Från planet såg vi både grizzly, svartbjörn och älg så något bör vi väl kunna fånga in.

Rolf Nilsson och jag bygger en plattform mellan några granar vid en liten sjö en knapp timmas vandring från campen. Det tar några timmar att få den färdig. Efter middagen vid fem-tiden vandrar vi tillbaka för att tillbringa 4 – 5 timmar uppe i träden. Nästan nere vid sjön korsar vi ett purfärskt spår av grizzly. Någonstans i närheten kliver han sannolikt omkring. Det är kanske inte så konstigt att vi ganska snabbt kommer upp på plattformen. V i blir rikt belönade för vårt slit. Visserligen ser vi bara älg, men det är ju vackert så. Vid elvatiden på kvällen är det för mörkt för fotografering så vi hasar ner på lite stela ben och börjar vandringen hemåt.

Natten är ljuvlig, stilla och sval och vi njuter av vandringen i fullmånens mattgula sken men inte länge.

Plötsligt slits nattens stillhet sönder av en vargflocks fruktansvärda ylande, som ganska snart övergår i ett crescendo. Aldrig har jag hört något liknande. Vi blir båda stående stilla en stund, tagna av de hemska tjuten, som tystnat sedan de börjat jaga i bytets spår. Länge dröjer det inte heller förrän nya, blodisande skall förkunnar att bytet är upphunnet och inringat. Dödandet kan börja. Det känns kusligt, och i en blink kommer jag att tänka på grizzly-spåret. Nästan omedvetet för jag en patron i loppet och osäkrar geväret.

I mörkret tycker jag mig se björnar i varenda buske.

Ett ensamt ylande från en varg, så är den stilla månlysa natten återigen tyst. En av de svaga i vildmarken har fått släppa livet till och en flock vargar fått mat för några dagar. För oss var det en gripande upplevelse och det är med lättnad jag stiger innanför blockhusets dörr.

KECHIKA RIVER

Vi har fått hjälp med transport av kanoter och utrustning ner till floden. tagit farväl av våra gästfria värdar och sitter åter med paddlar i händerna på väg utför Kechiva river mot vårt slutmål, Skoogs Landing i Liard river.

Enligt vår beskrivning och vad vi fått reda på av Bob och Hans så skall vi inte ha några större svårigheter förrän de två sista milerna. Där skall forsarna ligga tätt fram till Liard river. Floden är inte alltför svår att paddla i så vi kan njuta av den underbara omgivningen. Kanske vi saknar de höga snöklädda topparna

Det lider nu mot slutet av vår vistelse här ute. Det verkar som om tiden på något sätt har kommit in på upploppssträckan, för dagarna verkar gå fortare ju närmare målet vi kommer. Det är sista dagen på Kechika river. I går passerade vi några lätta forsar. En hård morgondag ligger av allt att döma framför oss.

Forts. i nästa nummer



Läs om den spännande fortsättningen (Forsränning) och resans avslutning i augustinumret.

Innan dess har Leif talat och visat bilder i Marinstugan på klubbaftonen den 24 april

Red.

"Reagera på ett intelligent sätt även på en ointelligent behandling"

Laotse: Tao The Ching

DAGBOK FRÅN s/s VERA *forts.*

Jag träffade flera gamla bekanta. Först och främst kapten Persson.

Vi var dagligen tillsammans och skiftades om att äta middag hos varandra. Vi hade också kommit överens om vad vi skulle göra om någon av oss inte skulle komma hem. Han är kvar i Bergen och bor där så Länge Eros ligger kvar. Eros hade kontraband ombord.

Hon har tysk priskommando ombord och kommer aldrig mer till Sverige som svensk. En annan god vän var kapten Fock på finska Anton. H. Vi låg tillsammans i Lübeck då vi båda var tagna av tyska krigsfartyg. Han åt middag ombord tillsammans med några andra kaptenen och konsulatsekreteraren. Kapten Bomansson på finska Balmung fanns också här.

Vi hade ett par trevliga veckor tillsammans i Huelva i Spanien dagarna efter kriget slutade där. Jag åt middag hos honom en dag. Kapten Madsen på danska Astrid hade jag träffat i Baltimor. Vi hade en mycket rolig vecka tillsammans då. Nu var vi inte mycket tillsammans. Tyskarna tog Astrid ganska snart till Tyskland.

De svenska och finska kaptenerna brukade träffas uppe på Café Clou. Det kallades för vicekonsulatet för vi samlades där innan vi gick på våra möten på konsulatet. Ett burspråk i kaféet kallades för Finska Viken. Flickorna på "vicekonsulatet" var ett par gånger bjudna på picknick i fjället. Jag var inte med på kalasen men jag hörde att man hade haft mycket roligt. Rött vin och pimpinella saknades inte. Tullen hade öppnat alla våra sigill och överlämnat förråden i kaptenernas vård.

Fortsättning i nästa nummer.

"Den som vet mycket om andra kan vara lärd, men den som förstår sig på sig själv är klokare. Den som styr andra kan vara mäktig, men den som förmår styra sig själv är ännu mäktigare."

Laotse: Tao Teh Ching

Att tänka är det hårdaste arbete som finns, vilket antagligen är förklaringen till att så få människor ägnar sig åt det.

Henry Ford

KARL-ERIK BERÄTTAR

Vår medlem **Karl-Erik Palmqvist** har givit ut en minnesbok **"Händelser från Marinen åren 1861-1983 samt ett släktträd"** Vi har fått låna hans eget, det enda återstående exemplaret, för att fritt använda i Pejling. Karl-Erik har tidigare skänkt ett ex. till föreningen men jag har inte lyckats spåra upp det. Om någon känner igen titeln och vet var boken kan finnas, var snäll och ta kontakt med red.

Karl-Erik tjänstgjorde åren 1954-1960 och avgick som furir.

Att jag börjar med tiden på Prins Carl beror kanske på nostalgi eftersom jag själv gjorde mitt sista halvår fram till april 1955 där med Nordlund som maskinchef. Bättre chef än Nordlund är nog svårt att få.

Red.

Med taxi från Centralen kom jag till Värtahamnen och dess kolupplag, den 16 april 1956. Där låg **Prins Carl**, en lastbåt byggd 1931, som bunkrat fullt med kol. Jag anmälde mig hos maskinchefen Nordlund. Han var flaggmaskinist och hade två ränder ärmarna. Jag mönstrade ombord som nr. 503, smörjare på styrbords vakt. Jag avlöste en furir som skulle sluta. Fartyget var ombyggt och användes som radarskola. När jag var ombord fanns inga elever ombord. Jag bodde uppe på däck i en tvåmanshytt. Hyttkompisen var en 32-åring. Han hade seglat på USA-båtar sedan kriget och nu trodde han att han kunde komma till Sverige och slippa göra "lumpen" när han var över 30 år, men de haffade honom direkt vid gränsen..

Som smörjare kontrollerade jag att det fanns rätt sort och mängd olja i lubrikatorerna på maskin. Då det var öppet vevhus skulle man sticka in handen och känna på vev - och ramlager

att temperaturen var normal. Max varv-tal på maskin var 120 varv/minut.

Maskinen var av en sällsynt typ. Det var en dubbel - komppoundmaskin, d.v.s. två högtrycks-cylindrar som var lika stora samt två lika stora lågtrycks-cylindrar. Maskinen hade en kamaxel (inga slider) med ventiler som öppnade för ånga över eller under kolven. Dessutom drevs maskinen av överhettad ånga. (Förhöjd temperatur). Allt detta gjorde att maskinen var liten men stark. Tack vare den varma ångan behövdes smörjmedel typ SAE 80-90. Det var knappt den flöt i rumstemperatur.

Från Värtan gick vi till Hårsfjärden där vi var moderfartyg för ubåtar några dagar. Sedan gick vi till Galärvarvet på Djurgården. Jag var med eldarna och eldade någon timme för att prova på. Det var ett snabbare tempo än på Drottning Viktoria. Det var ett hårt arbete i hård miljö. Efter att vi kom till varvet sotade varvsfolk de två pannorna.

Oljan med grafit som smörjde ång-cylindrarna följde med avloppsången till kondensorn och vidare till en hotwell där oljan och grafiten flöt upp till ytan i tanken som var utan lock. Pumpen sög från botten av hotwell och pumpade vattnet in i pannan (Se nedan)

Före pingst fick jag höra att en av kamraterna (Ubåtsmotorman) som var med på kapprodden året innan i Karlskrona hade dött. Han hade dykt på för grunt vatten.

Pengarna man fick räckte dåligt i Stockholm. Jag fick tips att diska på Sollidens restaurant. Jag gick dit och frågade och var där hela Pingst. Jag fick jobba 12 timmar per dag och fick 1.75 kronor/timma plus mat. Med lite övertid fick jag ihop 80 kronor. En vecka senare försvann de på Berns, Katarina Valente var där och uppträdde.

. På kvällarna kunde man sitta på båten och höra musiken från Skansen och Gröna Lund .

Utsidan på båten målades för vi skulle på utlandsbesök till Helsingfors i mitten av maj 1956. Vi avgick en kväll.

Jag blev avlöst före Vaxholm av babordsvakten och gick och lade mig för att sova. Han fyllde SAE 30 i lub. för ångcylindrarna varvid maskinen skar. kolvarna fastnade. Jag skulle vilja se mitt ansikte när jag på morgonen kom ut på däck och upptäckte att vi låg på varvet igen.

Det var en lugn dag som följde, men det lugnet före stormen. Nästa dag blev jag inkallad till Nordlund som berättade följande: Efter haveriet av maskin hade båten legat och drivit 1,5 timmar innan bogserbåten kom och kopplade båten och bogserade den tillbaka till varvet. När båten drev hade de grundkänning och nu måste de in till Beckholmsdockan för inspektion av botten.

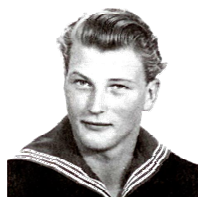
Och där kom jag in i bilden

Det fanns för mycket kol i boxarna för att torrsätta båten. det mesta av kolen måste lossas för hand via pannrummet, slagghissen och ut på däck och tömmas i en pråm. Normalt före en planerad torrläggning eldade man upp kolen men det gick ju inte nu. Jag fick tio dagar på mig och alla maskinbeväringar till hjälp. Jag hade verkligen problem med att ha dem motiverade för uppgiften. En eftermiddag vid fint väder fick de ledigt.

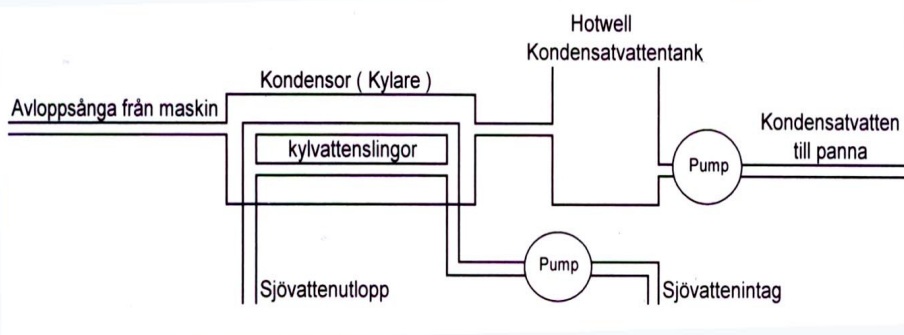
Då satte sig några av dem i gräset vid Djurgårdsbron och delade på en liter sprit. detta såg Nordlund när han passerade och det blev full fart ombord och han hotade mig med krigsrätt, det dracks sprit istället för att jobba. När han skällt färdigt och fått min förklaring lugnade det hela ned sig.

Vi klarade jobbet med en dag tillgodo. Två dagar senare kom Nordlund och sa med glimten i ögat.

Jag vill inte se din överlägsna min längre, du får återvända till Göteborg.



Karl Erik Palmqvist



PETTER JÖNSSONS AMERIKARESA

Och Petter Jönsson han såg i Fäderneslandet * att ämbetsmännen förstört det nordiska landet. Då blev han ledsen och tänkte: Jäkeln anamma, jag tror jag kilar iväg och det med detsamma

Han tog sin lunta och stoppa matsäck i kistan och av polisen hans namn blev uppsatt på listan. Ur vänstra ögat han strök bort tåren med vantens, tog gud i hågen och gav sig ut på Atlanten.

Han ville bort till det stora landet i väster, där ingen kung fanns och inga kitsliga präster där man får sova och äta fläsk och potatis och sen med fettet kan smörja stövlarna gratis.

Där ingen länsman törs stöta bonden för pannan och där renat brännvin kan fås för sex styver kannan, där mera pengar det finns än loppor i Trosa dit ville Petter och dit han styrde sin kosa.

På skeppet stod han och liksom höll sig för magen förty hans själ var av mycken ångest betagen. Det stod ej till att gå ner och lägga sig heller, ty stormen blåser som bara hin när det gäller.

Utdelning af nödhjelpsmedel i Norrland.



*Fäderneslandet, en kontroversiell tidning som utgavs första gången mellan 1830 och 1833 i Stockholm som konkurrent till Lars Johan Hiertas Aftonbladet som började utges samma år. Den betraktades stundtals som skandaltidning och Hierta kallade den *Fanderselendet*.

Den återkom mellan 1852 och 1857 och drevs då av Nils Rudolf Munck av Rosenschöld i Lund. Tidningen drev kampanj mot orättvisor i samhället, mot stadskyrkan samt kungliga och adliga privilegier. Från 1857 drevs den av olika utgivare fram till 1933 då den förbjöds. Återstart 1952 men lades ner för gott 1954.

Petter Jönsson amerikaresa skrevs av Magnus Elmlblad (1848-1888). Magnus Elmlblad var översättare, sångtextförfattare och redaktör, bl.a. för Svenska Amerikanaren i Chicago i många år.

Källa Wikipedia

Verserna 1-3 och fyra lärde jag mig av min far på 30-40-talet. Nu har jag hittat alla tolv på nätet.

Jag nöjer mig här med de första fem verserna. Nu har han ju kommit iväg. Den som vill veta hur det slutade kan alltså hitta allt med datorns hjälp eller kontakta mig så kommer hela i nästa nummer.

Karl Harry

Kritisk teckning i tidningen 1867 då Norrland drabbades av svältkatastrof.

Bildtext: Landshövdingen, kronolänsman och kommunens storbönder roffar åt sig säckar med nödhjälpsspannmål. Den svältande till höger får bara en handfull.

Källa Wikipedia

Detta hände för snart 150 år sedan. Vad har förändrats ?

SAXAT

GOTLAND

Gotlands centrala läge i Östersjön utgör det naturliga skälet till, att spörsmålet om öns militära utnyttjande och försvarsproblem träder i förgrunden vid behandlingen av Östersjön såsom tänkt konfliktområde.

Gotland är att betrakta icke blott som ett stycke svenskt land, vilket i och för sig skall försvaras, utan framför allt såsom ett riksförsvarets utanverk, vilket med alla medel måste förhindras att komma i främmande makts händer.

Det andra skälet till att Gotland fått ökad betydelse ur svensk försvars-

synpunkt är, att en fiende i besittning av Gotland äger en så fördelaktigt belägen utgångsbaserings för sjöhandelskrig, att vår sjöfart i Östersjön i detta läge i stort sett måste upphöra. Sveriges förbindelse med utlandet måste då i bästa fall koncentreras till ett fåtal hamnar på västkusten.

Ovanstående är saxat ur "SVERIGE och ÖSTERSJÖN", en försvarspolitisk studie, utgiven av Helge Strömbäck 1936.

Kapitlet Gotland är på elva A5-sidor. Ovanstående är alltså utdrag ur ett sammanhang, men jag vill koppla detta till min artikel i förra numret.

Karl Harry

SAXAT

SVERIGES FLAGGA

Ända sedan Gustav Vasas tider har Sveriges flagga med säkerhet varit blå med ett gult kors uti. Denna flagga synes huvudsakligen använts som örlogsflagga och hade till en början endast två tungor, s.k. kluven flagg, men med början 1600-talet tre. Vid denna tid började den blågula flaggan även brukas som handelsflagg, men tvärskuren och utan spetsar; först genom kunglig förordning av år 1663 gjordes bestämd skillnad mellan örlogs- och handelsflagg. Under åren 1661-1813 fanns även en helblå flagga med tre spetsar, vilken dock endast fick nyttjas av arméns flotta.

Källa: SVENSKA KALENDERN 1929

Invigning av Marinmuseets Neptunhall 2-4 juni 2014.

Den 6 juni 2014 öppnar Marinmuseets nya attraktion med ubåten HMS Neptun och Hajen i centrum för allmänheten. Ubåtsklubbarna Nordkaparen, U3 i Malmö tillsammans med ubåtsklubben MMU Utstein i Horten är av Marinmuseet inbjudna till invigning och förhandstitt på den nya ubåtshallen den 3-4 juni.

Fakta om museets ubåtar:

Neptun

I december 1980 togs HMS Neptun i tjänst som nummer två av tre ubåtar i Näckenklass. Redan året efter kastades hon in i en dramatisk världshändelse när den [sovjetiska ubåten U 137](#) gick på grund utanför Karlskrona. Tillsammans med andra sjöstridskrafter fanns hon på plats för att kunna agera om sovjetiska yfartyg hade gått in på svenskt vatten.

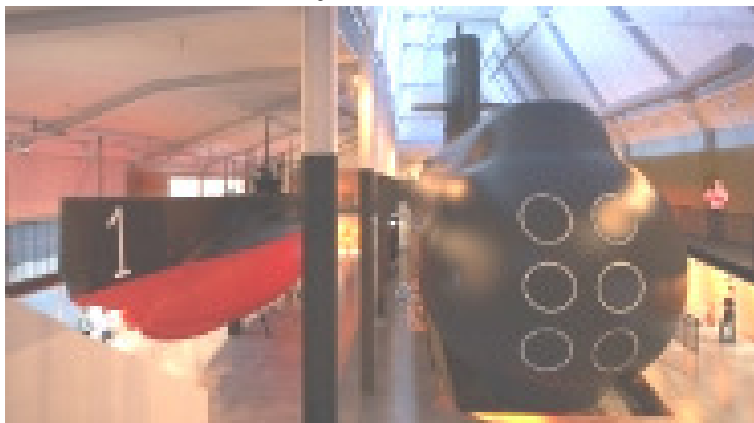
HMS Neptun tillhör den första generationen svenska ubåtar som var utrustade med datorer ombord. Tillsammans med avancerad beväpning var hennes uppdrag i en krigssituation att anfalla och slå ut mål till havs, men också att skaffa underrättelseinformation genom spaning.

Förutom Vasa i Stockholm är HMS Neptun det största inbyggda föremålet i Sverige. Hon finns numera i den specialritade byggnaden med det självklara namnet "Neptunhallen." I september 2012 transporterades ubåten [HMS Neptun upp på land](#) för att placeras bredvid Marinmuseum. Drygt ett år senare stod den färdiga byggnaden på plats som ett skinande skal över HMS Neptun. En annorlunda museibyggnad med sina brutna vinklar, glaspartier och fasader i rostfri plåt

Hajen

En droppformad skapelse utrustad med en elmotor för undervattensdrift och en fotogenmotor som användes vid ytläge och för att ladda batterierna.

Ubåten Hajen var utrustad med tre [torpeder](#) som enda beväpning och hon kunde befinna sig i undervattenläge upp emot 13 timmar i taget. Bekvämligheterna för den åtta man starka besättningen var få. Bland annat brukade kaptenen sova i torpedrännan. 1905 var det tänkt att Hajen skulle sättas in i den [uppblossande unionskonflikten](#) med Norge. Hon skickades därför till Göteborg men deltog aldrig i några insatser. Så småningom började Hajen istället användas för att utbilda nya ubåtsbesättningar, framförallt under första världskriget. Hon avrustades därefter 1919 för att sedan tas helt ur tjänst 1922.



Preliminärt program:

3 juni Ubåtsklubbarnas förhandstitt i Neptunhallen, information om hallens historia samt gemensam fotografering av klubbmedlemmar i hallen. Ubåtsklubbarnas gemensamma middag.

4 juni Högtidlig invigning av Neptunhallen med ca 400 gäster varav ett antal från ubåtsklubbarna. Övriga kan beskåda invigningen på "nära håll." Vi återkommer med detaljerad information efter genomförd resa. Hemresa



Foto:
Hans Hermansson

Maj

01	030623	Bertil Malmfors Lindome 75 år
04	030424	Bengt Larsson Ytterby 80 år
11	030605	Tommy Lundström Sävedalen 70 år
24	031113	Bo Tak Göteborg 80 år
26	030113	Nils-Erik Israel Onsala 70 år

Juni

03	038816	Gilbert Sultan Alingsås 95 år
06	9211	Marianne Olofsson Bojen 80 år
24	039854	Hasse Rådlund Göteborg 70 år
27	0202	Inger Johannesson Bojen 85 år
29	030502	Georg Samuelsson Hovås 90 år

Juli

02	031221	Claes Sjögren Burseryd 60 år
04	9804	Gun Svensson Bojen 75 år
06	038557	Ove Holmén Hisings Backa 75 år
11	036249	Sune Forsmark V. Frölunda 75 år
12	8203	Gerd Larsson Bojen 90 år
14	039505	Lars Bylund Kungälv 90 år
14	039001	Martin Nilsson Asperö 65 år
16	9803	Birgitta Nilsson 70 år
20	9401	Ingegärd Hall Bojen 85 år
23	030401	Kent Stensholm Ellös 70 år
27	038738	Bernt Lundberg Mölndal 70 år

Aug

05	038407	Per-Arne Johansson V. F. 80 år
08	039289	Erik Levén Lerum 70 år
13	030514	Lars-Rune Johansson 70 år
16	030609	Sven Forsling Torslanda 70 år
25	039336	Lennart Jansson Partille 90 år
27	039662	Sven Karlsson Rångedala 75 år
27	031204	Roland Lindberg V. Frölunda 70 år



Lars Nordenberg



FLOTTANS MÄN I GÖTEBORG STYRELSE 2014



1	Ordförande	Lars-Erik Uhlegård		072-397 21 86	lars-erik@uhlegard.se
2	Vice Ordförande	Jan Eric Knutas	0300-217 62	070-672 17 62	jan.eric.knutas@tele2.se
3	Sekreterare	Börje Kjellstenius	031-91 32 54	070-581 07 21	borje.kjellstenius@gmail.com
4	2:e Sekreterare	Hans Holmqvist	031-29 03 30	070-591-61 64	hans-holmquist@telia.com
5	Kassör	Leif Lindenhag		070-443 44 29	leif.lindenhag@gmail.com
6	Stugfogde	Tore Nyblom	031-29 97 06	070-629 18 43	jaroslava@spray.se
7	Klubbmästare	Boris Lundqvist	031-99 27 43	070-939 06 52	bb_lundqvist@bredband.net
8	Medlemsregistrator	Sture Magnusson	031-52 30 52	073-801 23 80	sture.magnusson@comhem.se
9	Kontaktman Internet	Anders Andersson	031-16 98 98	072-720 98 98	aa@anina.dinstudio.se
10	Ledamot / Sångkören	Leif Andersson	031-29 06 84	070-320 63 15	leian@telia.com
11	Ledamot	Kjell Åsberg	031-29 10 07	072-207 30 02	kjellasberg@hotmail.com
12	Ledamot	Lars Janevik	031-96 6656	070-594 54 82	janevik@bredband.net

Valberedningen		<i>Är Du intresserad av styrelsearbete kontakta någon av oss</i>			
Sammanställande	Alf Martinsson	031-26 85 19	070-494 75 86	jarrika@telia.com	
Ledamot	Rolf Grunditz	031-69 07 56	073-354 91 54	rolf.grunditz@comhem.se	
Ledamot	Gunnar Ekbladh		070-232 89 27	gunnar2328927@hotmail.com	

Våra föreningskaplaner: 1. Bert Löverdal tel. 031-98 18 16; 2. Pernilla Törnqvist Tapper tel. 070-629 06 17

			DAMKLUBBEN BOJEN			
Ordförande	Laila Bruto	031-54 10 68	0709-49 91 01	tillbruto@mail.com		
Vice ordförande	Anne-Marie Hammarstrand	031-29 97 95	0706-29 97 30			
Sekreterare	Käte Ivarsson	031-51 82 11	0708-85 23 26	bertil.ivarsson@comhem.se		
Kassör	Britt-Marie Karlsson	031-45 51 17	0761 74 04 17			
Klubbmästare	Jarka Nyblom	031-29 97 06	0736-48 05 87	jaroslava@spray.se		
Ledamot	Berit Bäckström	031-54 59 27	0703-70 09 98			
Ledamot	Lisbeth Olofsson	031-45 43 48	0704-07 19 11			
Ledamot	Inga-Lill Dahl	031-91 32 42	0722-43 56 69	harry.dahl@telia.com		



3 000 kronor för Marinstugans Framtid.

Hej alla Bojor !

Styrelsen blev oförändrad efter årsmötet 2014.
och vi i styrelsen tackar för Ert förtroende.

Inbjudna gäster till årsmötet 2014 var :

- Bertil Andreasson, FM:s ordf. 2013
- Lars Erik Uhlegård FM,s nye ordförande 2014
- Bertil Ivarsson.

Barbro Jansson .tilldelades Veterantecknet.

Damklubben överlämnade till Flottans Män en gåva på

Hitintills i år har vi avverkat :

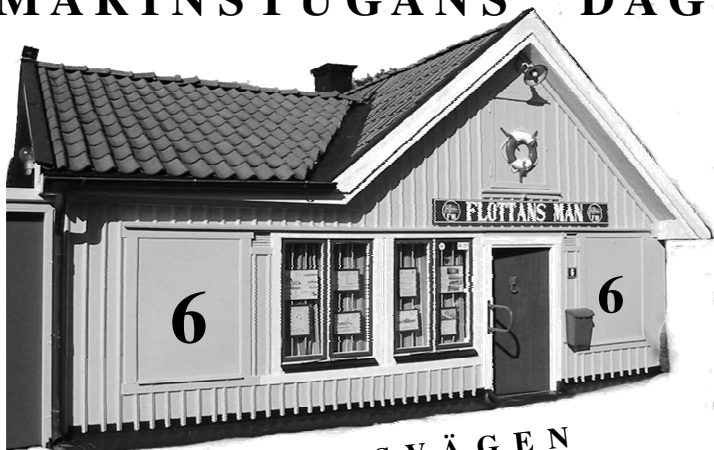
- 2 Klubbafnär - underhållande
- Årsmötet
- Second Hand - i det hela sett givande

Kvar på vårt vårprogram är :

- Vårsupén - 23 april
- Årets resa - 21 maj - Skövde och Falköpings omgivningar med 3 intressanta stopp
- Pris 400 kronor. Sista anm.dag 22 april.

*SKÖNA VÅRHÄLSNINGAR !
LAILA /STYRELSEN*

MARINSTUGANS DAG



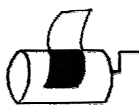
ÖRLOGSVÄGEN

SÖNDAGEN den 11 MAJ
kl. 10'00-14'00

VARM KORV



TOMBOLA
KAFFESERVERING



BOK- OCH LOPPMARKNAD



TEKNIK



FLOTTANS MÄNS SÅNGKÖR
UNDERHÅLLER kl. 12'00

KOM MED OCH DELTA I MYLLRET



TACK

Som kontaktmöjlighet medlemmar emellan är "söndagsöppet" i Marinstugan ett "måste".

Här kan allt diskuteras både det som varit och det som vi hoppas skall hända med Flottan som helhet och våra fartyg. Diskussionernas vågor är ibland både höga och intressanta. Några exempel:

- Hur går det med våra "nya ubåtar" ?
- Hur skall vi organisera Marinstugans Dag ?

Rubriken "tack" är riktad till alla som gör dessa söndagsträffar möjliga.

Problemet är att dessa "alla" egentligen är för få. Det är samma namn som dyker upp vecka efter vecka, år efter år.

Under vårsäsongen rör det sig om 15 söndagar varav vår eminenta damklubb Bojen brukar hjälpa oss med ett antal.

Det vore trevligt om några nya ansikten dök upp i det s.k. järngänget och "bodde in sig" lite mer i Marinstugan.

Det nämnda tacket kommer från hjärtat eftersom det avlastar en bekymrad klubbmästare.

Styrelsen
g:m klubbmästaren
Boris Lundqvist

VÅRENS AKTIVITETER

Onsdagsöppet kl. 11'00-14'00
den 16 april och 7 maj

Söndagsöppet kl. 11'00-14,00
den 13 och 27 april samt 4 maj

Marinstugans dag 11 maj kl. 10'00- 14'00

Nationaldagsfirande i Marinstugan
den 6 juni kl. 10'00

Klubbafton med föredrag av Leif Wersén
torsdagen den 24 april kl. 18'00

Riksårsmöte 1 - 3 juni arrangerat av Karlskrona
med resa Karlskrona - Gdynia