



Göteborg 400 år

I detta nummer bl.a.

Ledare, Nationaldagen. Sida 3

Flottist som vpl 1962-64 av
N-O Karlsson. Sida 4-5

Nationaldagen. Sida 3, 5, 8

Jan Eric Knutas berättar om
en tänkt örlogsbas vid Kungs-
backafjorden Sida 6-7 och 8

Historisk händelse. 90 år se-
dan HM Kanonbåt Svens-
sunds expedition till Tromsø,
Del 3. Sida 9-10 och 12

Ted Knapp om Lasse i Gatan
med mera. Sida 11-12

Damklubben Bojen. Sida 13

Ubåtsklubben. Sida 14

Medlemsinformation. Sida 15



**FLOTTANS MÄN
GÖTEBORG**
Örlogsvägen 6
426 71 Västra Frölunda

Tel. 031-29 07 23

Hemsida:
www.flottansman.se/goteborg

E-post:
goteborg@flottansman.se
Plusgirokonto: 4 47 48-2
Bankgironummer: 470-3526

Organisationsnummer:
857200-4284

PEJLINGAR N:2 juni 2021

Utgivare/Ägare:
Ansvarig utgivare och red:
Redaktionellt stöd
Distribution:
Manusadress:
Sista manusdag nr. 3/2021
Planerade utgivning:
Årsprenumeration:

Lösnummerpris:
Trycks hos:

ORDFÖRANDEN HAR ORDET



Kamrater!

Det kanske är först nu vi kan se början på slutet av pandemin där vi haft mer eller mindre ett begränsat liv i snart 15 månader. Men fortsatt försiktighet rekommenderas.

Det kan nu meddelas att vi kommer att bygga ett nytt kök under sommaren som förhoppningsvis är klart för invigning senast den 12 augusti och visas i nästa nummer av Pejlingar.

Göteborgs 400-årsdag har firats med salut från garnisonen den 4 juni, dagen för Göteborgs formella födelse. Det allmänna firandet har (tradition kanske?) senarelagts två år till 2023.

Vi lyckades genomföra ett anständigt Nationaldagsfirande med drygt 40 närvarande kamrater och närmast anhöriga. Vädret var mycket nådigt utom för den som med solen i ögonen skulle tala till de närvarande. Det blev en något begränsad och minimal högtid då vår käre kaplan inte kunde delta på grund av barndop, ja inte hans eget förstås utan ett barnbarns barn. Vi fick klara oss och det gick bra.

Några bilder från den 6:e juni finns här på nästa sida och på sida 5 och 8 som sålunda ger syn för sägen.

Vi närmar oss den dag då vi formellt får tillbaka vårt amfibieregemente i Göteborg - den 1:a oktober är Amf 4 åter ett förband vars chef då blir garnisonschef i rikets andra stad. Vi hälsar den nye regementschefen, Fredrik Herlitz, varmt välkommen till Västkusten, Göteborg och Flottans Män på Nya Varvet.

Läs och lär om garnisonen genom garnisonstidskriften **Älvsborgarna**, där bl.a. vår senaste marinkommandochef Nils-Ove Jansson (medlem i FM Göteborg) ger tung information om det sjöförsvarsmässiga läget på Västkusten. Läs och lär!

I nästa nummer kommer det att handla en hel del om Marinen 500 år. Bland annat samordning med Försvarsmakten och för vår del främst Amf 4 och Göteborgs garnison samt flottans deltagande sjöstridskrafter i staden då det är aktuellt liksom den koppling som finns med Sjöofficerssällskapet i Göteborg.

Vi räknar med att starta upp våra klubbaftnar från och med augusti men kan i skrivande stund inte ge besked om vilka föredragshållare som är aktuella i augusti, september eller oktober. Svaret kommer på vår Hemsida så snart det är klart.

Glöm inte vårt årsmöte den 1 juli. Ni ska då alla ha fått aktuella handlingar och hur Ni ska anmäla Er till deltagande i stugan. Observera att det är mer begränsad tillgång till platser på grund av pandemin än ett normalt år. Totalt högst 50 kan delta på plats men Du kan följa årsmötet via videolänk dock endast se och höra. De som anmäler intresse för sådant deltagande kommer att få en länk.

Varmt välkomna. "Först till kvarn" gäller!

Lars-Erik Uhlegård

Förstasidesbilden:

Inför Göteborgs 400-årsjubileum så har hamnens stolthet - 4-mastbarken Viking - efter välbehövlig översyn i Falkenberg återkommit till Lilla Bommen. Bakom skymtar gamla Göta Älvbron och pylonerna från den allt för låga Hisingsbron som blev orsak till att Viking inte kunde få sin översyn hos Gotenius i Göteborg. Detta på grund av lyftspannets låga lyfthöjd istället för det rimliga i en bro med lyftklaff utan höjdgrens och nuvarande sårbara system där mycket kan gå snett samt en allt färre låg bro med många broöppningar. Foto L-E U, Bildbehandling KHD

7:e ÅRGÅNGEN SOM POSTTIDNING EFTER NAMNÄNDRING 2015 PEJLINGAR startade som ett medlemsblad med namnet PEJLING 1978

Kamratföreningen FLOTTANS MÄN. Lokalföreningen i Göteborg,
Lars-Erik Uhlegård / 0723-97 21 86 / lars-erik@uhlegard.se
Karl Harry Dahl / 0706-91 32 42 / harry.dahl@telia.com
FM-medlemmar och "Bojor" samt vissa militära instanser och andra organisationer
Flottans Män, adress: se ovan till vänster / e-post till redaktör och redaktionellt stöd
Måndagen den 23 aug. 2021 kl 1200 redaktionen tillhanda
September 2021 (kring den 15/9)
För FM-medlemmar utanför FM Göteborg 100:-/år (4 nummer)
För icke medlemmar i Flottans Män 150:-/år (4 nummer)
För icke medlemmar i Flottans Män 50:
Sandstens Tryckeri AB Västra Frölunda

Kamrater och övriga läsare!

Framöver kommer det naturligtvis att handla en hel del om effekterna av försvarsbeslutet och inte minst vad återetableringen av Älvsborgs amfibieregemente kommer att betyda för det inre sjöförsvaret längs Väst-kusten och Göteborg.

Vad som dock står klart är den bedrövliga utvecklingen vad gäller våra sjöstridskrafter. Det som är på gång är två nya ubåtar tillsammans med Gotlandsserien blir det fem ubåtar. Bra, men otillräckligt. Strävan måste vara att komma upp till minst åtta i två klasser om fyra i varje men gärna fler. Antalet ska räcka till minst två på Västkusten också. Vad gäller övervattensfartyg är problemen än större. Ingen utveckling inom minröjningen på många år. Antalet minröjningsenheter måste öka påtagligt då många av fartygen har en betydande ålder. Allra värst är läget beträffande kvalificerade ytstridsenheter (fem Visbyklass) som ännu saknar kvalificerat luftvärnsrobotsystem och två äldre uppgraderade korvetter Gävle och Sundsvall samt två åldrande fd. kustkorvetter Stockholm och Malmö. Av den sedan länge planerade ersättningen för patrullbåtarna ser vi ingenting. Det talas om Visby II men bortom 2030 som det verkar. Där nämns antalet två eller i bästa fall fyra enheter. Detta ger ingenting vad avser kvalificerat sjöfartsskydd som bör prioriteras för Västkusten. Här behövs, som jag tidigare talat för, ett antal fartyg som har uthållighet, sjövärdighet och fler förmågor. Ingen tvekan om att den finska satsningen på flottilj 2020 är

vad vi behöver. Minst fyra som är minimum för Väst-kusten men säkert ytterligare för tjänst i Östersjön och vid behov förstärkning av eskortförmågan i Västerhavet, Nordsjön och Norska havet och ibland längre än så i samarbete med Natoländer och Finland. Fartyg av samma typ som Finland skulle ge synergieffekter. Glöm aldrig att sjöfarten skyddas bäst till sjöss, inte från ett kontor på UD.

Amfibie i all ära men utanför våra skärgårdar behövs större och mångsidigare resurser som kan svara för sjöfartsskydd, luftförsvar, ubåtsjakt och kvalificerad ytstrid. Även mineringsförmåga och viss minsökningsförmåga blir bonusdelar liksom förmåga att hantera helikoptrar- och UAV-er ombord. Kvalificerade ledningsresurser och hög underrättelseförmåga samt gott egenskydd, egna resurser för skadeavhjälpning samt kvalificerad sjukvård kröner satsningen. Till allt detta bör en Väst kustflottilj upprättas senast från och med 2025, men helst tidigare, även om alla resurser inte finns att tillgå. Genom en kvalificerad flottiljledning kan resurser tilldelas efter hand och kunskaper om Västerhavet samt kontakter med omgivande mariner vara starten på en ny bättre disponerad marin. Glöm för all del inte Natomedlemskap och tvåprocentsmålet.

Givetvis kommer kvalificerade, mindre ytstridsresurser att behövas som komplement, inte minst i Östersjön. En satsning på marinen är en satsning på framtiden. Vi gratulerar våra amfibiekamrater och Göteborg till Amf 4:s återkomst. Lars-Erik Uhlgård

Nationaldagsfirande har genomförts av FM Gbg

Ett första försök att återgå till mer normala förhållande skedde den 6 juni på Nya Varvets kyrkogård i strålende väder med drygt 40 deltagare. De normala ceremonierna blev något begränsade men genomfördes med sång och musik av vår sångkör. Ingen marsch och ingen medförd flagga eller fana men det gick bra ändå. Vår kaplan var på barnbarnsbarndop och hade permission för detta. Vid monumentet lades ned blommor och avkortade tal hölls därefter stannade vi till vid långa gravstenen för nedläggning av blommor, kort tal och fin sång-

körsinsats varefter alla samlades utanför Marinstugan till kaffe och bulle för att åse utdelning av 2020 års medaljer med motiv som av pandemiskäl aldrig blev utdelade det året. Beklagligtvis hade två av kamraterna hunnit avlida nu i vår innan dessa hann delas ut. Ett antal kunde av olika skäl inte delta utan kommer att få sina medaljer i närtid hemma eller vid kommande årsmöte den 1:a juli. De medaljerade kommer att få sina namn och utmärkelser presenterade på Hemsidan inom kort. Här följer några bilder från Nationaldagen. Se mer på sida 5 från Nationaldagen. /Red



Ordf. gratulerar Sune Forsmark till ankar-medalj i Guld efter 59 år i föreningen



Lars Zimmerman mottar djupt bugande sin välförtjänta ankarmedalj i Silver.



Den alltid positiva Curt Jubrand får här sin välförtjänta ankarmedalj i Silver.

Nils-Olov Karlsson berättar



Den blivande sjöingenjören Nils-Olov Karlsson som värnpliktig rekryt i Karls krona vintern 62-63.

Numera är Nils-Olov medlem i Kf Flottans Män i Göteborg och är intresserad av kontakter med de kamrater som fanns ombord i HMS

FLOTTIST 1962–1964

I nådens år 1962, närmare bestämt, den 5 november passerade författaren av denna berättelse bataljon Sparres vakt för att under de kommande 444 dagarna som värnpliktig fullgöra sin militära grundutbildning i Kungliga Flottan. Drar mig till minnes de första dagarna med uppställningen i exercishallen där man granskades ingående mer eller mindre lättklädd samt fördelningen av logement där varmvatten var en bristvara dvs. enbart kallvatten i duscharna. Antalet inhysta på "luckan" kommer jag inte ihåg men har för mig att vi var ett 20-tal. Namnen har fallit mig ur minnet så när som på en Tengelin vilken på en av bilderna sitter i nedersta raden till vänster vid sidan om författaren. Kommer också ihåg en udda tatuering där en fotsula bar texten "jag är trött" och den andra "jag också". Har för mig att vi var cirka 700 värnpliktiga som "ryckte in" denna dag. (En ungefär lika stor kontingent kallades in någon månad senare då kryssaren Göta Lejon skulle utrustas).



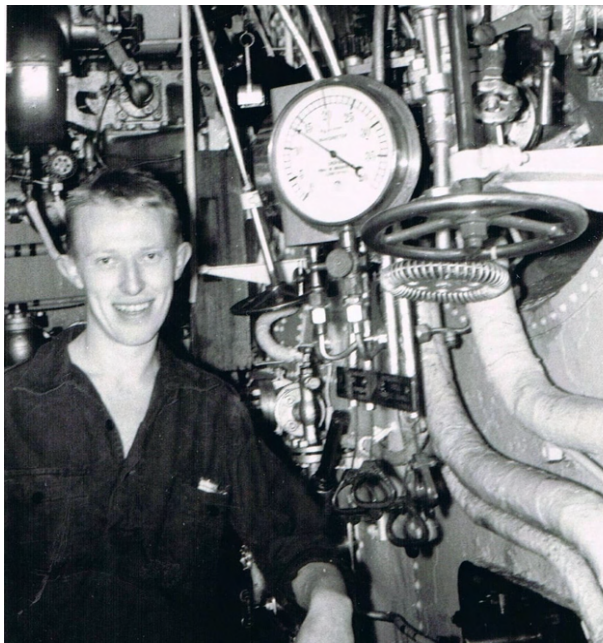
Författaren nr 2 från vänster intill en eldarhögbåtsman i mitten

Som många av er kommer ihåg varade den s.k. rekrytutbildningen på Sparre ungefär 6 veckor och innebar bl.a. exercis, skjututbildning, fysisk träning, skyddstjänst och inte minst musikmarsch strax innan man fick påbörja sin permis på lördagen. Som uttagen eldare tillkom därefter yrkeskurs 1 vilken även innebar praktiska övningen ombord i minsveparen Sandön som då låg förhöjd vid Bataljon Sparre.

Den 18 februari 1963 var det dags att gå ombord i minsveparen Holmön som eldare med skeppsnummer 51. Holmön var en s.k. "ångminsvepare" av Arholmaklass byggd på Eriksberg 1940 och med en besättning på c:a 45 man. Framdrivningsmaskineriet utgjordes av 2 de Laval ångturbiner på vardera 1600 hk samt 2 pannor typ Normand konstruerade för 20 Bar. Eldarmässen hade plats för 15 personer, varav någon låg i hängkoj. Kylskåp saknades i mässen vilket betydde att smöret i backlagskåpet ofta intog skåpet ofta intog en flytande form och ville man ha ha varmvatten i tvättrummet på däck fick

man "steama" detta i en pyts från ett rör utanför pannrumskappen. Men vad gjorde det när livet lekte och kamratskapet var gott! Holmön var under 1963 stabsfartyg för 6:e minröjningsavdelningen som dessutom bestod av ytterligare sex st. s.k. "smackar" dvs fiskeminsvepare samt lika många kustminsvepare av Hanö- och Arköklasserna. Kommer ihåg att vår uppborrdsmaskinist hette Karl-Erik Johansson, fartygschef under en period var en kapten Borre och pannrumsbefälhavare var högbåtsmännen Strauss och Håkansson vilka under gång och beroende på väderlek mest satt på en pinnstol utanför pannrumskappen. I den händelse skorstensröken blev alltför synlig fick man som eldare nere i pannrummet uppifrån höra "det gausar, det gausar"

Holmön tillhörde Marinkommando Syd men hade övningar och besök på både väst- och ostkusten. Förbandet gjorde också ett utlandsbesök till Lübeck varvid kapten Borre under uppställningen på däck före landgång påpekade att "ni får gå vart ni vill men håll er borta från Clemensstrasse" (namnet på gatan innehållande bl.a. "galanta damer"). Följden blev att så gott som samtliga flottister samlades på denna plats. Under tiden ombord blev jag förordnad till korpral vilket i lönehänseende innebar 10,50 om dagen inklusive den s.k. sjöspiken. Den 23 januari 1964 lämnade jag det stolta skeppet Holmön och mina 444 dagar som värnpliktig var tillända. Hon ersattes sedermera som stabsfartyg av systerfartyget Ulvön. Holmön skrotades 1965.



Jag själv som glad eldare i HMS Holmön s pannrum 1963

Eftersom jag före värnplikten seglat till sjöss som motorman, men saknade de teoretiska krav som var nödvändiga för fortsatt civil utbildning, öppnade sig flottans furirskola som en lämplig fortsättning. Sagt och gjort, mina vitsord från värnplikten var tydligen ganska goda och den 24 januari 1964 fick jag tjänstegraden furiraspirant. Den teoretiska utbildningen ägde rum på bataljon af Trolle och avslutades i oktober 1964. Ser i gamla intyg att jag dessutom genomgick yrkeskurs två för eldare på Berga under c:a tre månader.

I samband med att ny sjökommendering skulle påbörjas avslutade jag min anställning i flottan den 10 januari 1965.



Avslutningsceremoni vid furirsskolan på Bataljon af Trolle 1964.

Som slutkläm på denna berättelse en önskedröm? Tänk om vi som 1963 utgjorde Holmöns besättning och som fortfarande står upp kunde träffas och berättande gamla minnen avnjuta en god middag kanske i eldarmässen eller på trossbotten ombord i systemen Bremön (vilken ligger som museifartyg vid Marinmuseum i Karlskrona) alternativt på annan lämplig plats. Några namn som sitter kvar i minnet är Wernberg, Jönsson, Tommy Persson (samtliga tre skåningar), Lennart Lindgren, Ove från Skärhamn, Leif Sporre och kockarna Rolf Johansson och "Jösse" med stiftanden (vilken hade en viss förmåga att lossna). Eftersom vår tidning Pejlingar tyvärr inte är världsomspännande så sprid gärna ovanstående!



Flickorna på bilden ovan är inte från "Clemensstrasse" utan är en luciatrupp som gästade Holmön i december 1963.



Julafton i HMS Holmön 1963. Välkammatt och prydligt firande

Kontakta mig gärna via e-mail:
nils-olov.karlsson@bitcom.se eller genom telefon
 070-34 72 794
 Skeppsnummer 51. Eldare Nils Olov Karlsson
 HMS Holmön

Nedan fyra bilder från **Nationaldagssceremonierna** på Nya Varvets kyrkogård de två övre visar sånggruppen vid monumentet och åskådarna framför monumentet. De undre bilderna visar på delar av deltagarna i stillhet och eftertanke framför vår Långa grav.
 Fotograf: Bilderna 1,2,4 L-E U. Bild 3 J E K.

Mer från Nationaldagen på sida 8.



Jan Eric Knutas berättar



Vår vice ordförande Jan Eric Knutas har ånyo hittat intressanta uppslag ur historien och det blir en läsning om något som kunde ändrat mycket på Västkusten.

När Malöhamn skulle bli en örlogsstation

Västkustens sjöförsvär har under långa tider varit styvmoderligt behandlat från de styrande. De knappa resurserna har fått koncentrerats till Östersjön för att eskortera förnödenheter till och från våra besittningar på andra sidan innanhavet och för att föra krig mot våra huvudfiender, först danskar och sedan ryssar.

För att lösa bristen på fartyg och kompetent personal under 1700-talet gav Karl XII tillstånd till kaperiverksamheten med Lars Gatenhielm som främsta namn. I samband med kungens död år 1718 och de följande frederna upphörde kaperiverksamheten och därmed antalet fartyg under kunglig flagga på Västkusten. Efter kungens död försvagades kungamakten och enväldet följdes av en tid med en stark riksdag. Perioden kallas för Frihetstiden, där hattar och mössor kunde styra genom det s.k. sekreta utskottet. Frihetstiden var inte fredlig och de krigiska insatserna präglades främst av dåliga förberedelser.

I denna kontext finner vi diskussionerna samt tankarna kring varvsverksamheten och storleken på Västkusteskadern. De första varven, som byggde örlogsfartyg var civila. Amiralitetsvarvet, Gamla Varvet räknar sitt ursprung från 1660.



Exempel på svensk örlogsfartyg från 1700-talet, linjeskepp.

Det låg upp i älven, nedanför Stigberget. Karl XII, som kommit tillbaka från Poltava och startat förberedelserna för sitt krigståg mot Norge insåg att flottans basering i Göteborg var för långt från de tänkta krigsskådeplatserna. Han beordrade en utflyttning av fartygen till Marstrand, vilket skedde under några år, och även till Strömstad. Gamla Varvets drift överläts till Lars Gatenhielm och verksamheten slogs ihop med ett angränsande varv.

Brandrisken för kvarvarande örlogsfartyg ansågs vara överhängande, från den omgivande civila varvsverksamheten, som gränsade till Gamla Varvet. Den stora fördelen var att Göta Älv här var fritt från skeppsmask.

Staden växte och Gamla Varvet blir kringgärdat av annan verksamhet och dess militära roll blir överspelad. Längre ut, vid Billingen, finner man en lämplig plats för flottans verksamhet och Nya Varvet räknar sin tillkomst från år 1700. Någon egentlig varvsverksamhet byggs inte upp utan den används mest som en förtöjningsanläggning. År 1752 fastställde Kungl Maj:t förbättringsförslag på Nya Varvet och förbjöd ytterligare utbyggnad av Gamla Varvet. Nya och Gamla Varvet används parallellt under 40 år innan Gamla Varvet lämnas 1760.

Efter Karl XII död, 1718, förflyttades, spillrorna av Göteborgseskadern till Göteborg för att två år senare fortsätta till Karlskrona och därmed upphörde Göteborgseskadern. En kommission lägger år 1722 fram förslag om en ny eskader på Västkusten med uppgifterna att skydda vår handel till och från Göteborg, att kunna konvojera våra handelsfartyg och att förhindra fientlig landstigning. Uppgifter, som fortfarande är giltiga och som kan ställas till en eventuell nutida modern sjöstyrka. Andra kommissioner utredde Nya Varvets framtid. Det konstaterades förekomst av skeppsmask, som åter sig in i träfartygens skrov och att Nya Varvet inte var tillräckligt befäst för att skydda våra fartyg. Det anfördes vidare att Nya Varvet slammades igen av älven och de stränga isvintrarna medförde att fartygen för att inte bli innefrusna måste framföras i en sågad ränna en lång bit genom skärgården för att nå öppet vatten. Man drog också erfarenheter från det kostsamma kriget med Ryssland 1741-43. Ett skärgårdsförsvär ansågs nödvändigt, baserat på galärer, barkasser och andra roddfartyg.

Arméns flotta bildades och skulle koncentreras till Östersjön. Nya Varvet blev härigenom i praktiken nedlagt och 1765 fanns inget örlogsfartyg i Göteborg. Lösningen blev en cirkulationseskader från Karlskrona, som skulle bytas ut vart tredje år, men även denna upphörde 1771. Kvar fanns några roddgalärer som var i obrukbart skick. Under 1770-talet började hattpartiet diskutera försäljning av varvet, lämna Göteborg och etablera örlogsstationen i Marstrand eller vid Kungsbackafjordens mynning.

Längst ut på spetsen, mellan Sönerbergen och Malön, var skeppen väl skyddade från hårda vindar, vilket var allmän kunskap i flottan. Här byggdes sedan länge skepp, både på Onsala byggningsvarv längst inne i fjorden, och på ett varv strax norr om Gottskär. Traktens skeppare var både kända och okända sedan kapartiden. Till Malö var det lätt att hitta: ”På Ramnö höga berg står en igenkänning, som är vitlimmad och synes väl till sjöss. På Hållsunds udd står en båk, som dock icke synes förrän man kommer nära intill, men på natten är Nidingens fyr och på dagen är klocktornet, som tillkommit på Nidingen, ett gott kännemärke och i mistligt väder klingar klockan i detta torn till varning för den sjöfarande.”

Amiralitetskollegium yttrade sig både 1771 och 1772 över Västkusteskadern och föreslog på det livligaste en upprättad eskader bestående av två skepp, tre fregatter och avisofartyg och att de skulle förläggas till

Malö hamn, vid södra ändan av Onsalahalvön. I avvaktan på frågans slutliga lösning föreslogs också att en reducerad eskader skulle förläggas till Nya Varvet, dit den kom i maj 1773. Amiralitetskollegiums ingående kännedom om Malöhamn grundades på undersökningar som på ort och ställe gjorts av kaptenlöjtnant Johan Fredrik Dalman. Som befälhavare på postjakten Posthornet, hade denne under 1770 utfört sjömätningar runt Malö och farvattnen däromkring. .

Dalman såg möjligheterna att bygga en ny örlogsstation. På de oländiga markerna vid Sunnerbergen och vid Mönster planlade han ett nytt Karlskrona. En hel liten stad med en örlogsstation. På den västra stora udden skulle flottstationen ligga med sina kaserner, förråd, gator, dockor, skeppsvarv, försvarsverk, bostäder och parker. Landsidan skyddades av en vallgrav som avgränsade mot övriga Onsalahalvön och på ön Malö, som låg som en skyddande vågbrytare i söder, ritade han en befästning, som skydd för från havet annalkande fiender. Kartan finns i Krigsarkivet. Amiralitetskollegiet nappade på idén om Malö hamn och föreslog kungen en flytt från Göteborg. Då slapp man isproblemen i Göta älv och den långa besvärliga inseglingen till Nya Varvet.

Gustaf III:s statskupp i augusti 1772 ändrade förutsättningarna för riksrådets styrande. En utredare, kommen från Arméns flotta, fick i uppgift att utreda lämpliga fartygstyper för Västkustflottan. Förslaget utmynnade i en skärgårdsflotta med ett antal roddfartyg som skärgårdsfregatter, barkasser och slupar och en liten sjögående seglande eskader. Den nye chefen för Göteborgseskadern, konteramiral Schönström fick möjlighet att yttra sig och sågade fullständigt förslaget till förmån för endast seglande fartyg. Amiral Schönström yttrade sig också om örlogsstationens placering och en tänkt omlokalisering till Onsalahalvöns södra del är så lockande med goda hamnar, ankarsättningar och vinterlägen. Han förordade med kraft Malöhamn som ordinarie hamn för Västkusteskadern med följande ord: "... vars like icke lär finnas på jordklotet."

De båda utredningarna hamnade därefter hos riksrådet viceamiral Christopher Falkengreen innan de föredrogs för kungen. Riksrådet insåg fördelarna med Malöhamn men konstaterade också att det skulle för

dyrt att bygga och befästa en ny örlogsstation. Han yrkade 1776 kraftfullt på att avvisa förslaget och Nya Varvet fortsatt skulle vara basen för Västkustflottan. Skälen som anfördes var att det fanns bostäder, en god tillgång på timmermän och hantverkare, provianteringen underlättades eftersom älven var ett samfärdsmedel från det inre Sverige och att eskadern var skyddad av Nya Älvsborg. Övriga invändningar avfärdades med att skeppsmasken inte var något bekymmer och att vid händelse av isvinter kunde man dessförinnan ombaserade till Malö m.fl. ställen. Och på den linjen gick kung Gustaf III. Kungen deklarerade genom ett brev 21 februari 1776 att "Göteborg må hedanefter som hittills blifva station för den eskader som Vi finna nödig för denna kustens försvar".

Frågan var emellertid segsliten och levde vidare. En ny undersökning behövde utföras. År 1782 hade det i Karlskrona rustats en neutralitetseskader om tre fartyg, under befäl av generalamiralen Henrik af Trolle.

Huvuduppgiften var konvojeringar och de fick Malö hamn som bas. af Trolle hade också en annan uppgift, att rekognoscera skärgårdsområdet från Malön till Marstrand och komma in med ett yttrande om den lämpligaste platsen för en ny örlogsstation. Den 28 juni 1782 påbörjades rekognosceringen. Han stannade för att förespråka Marstrand som den nya örlogsstationen, eftersom inga nya fartyg skulle byggas, utan bara ingå i cirkulationseskadern, så behövdes bara möjligheter finnas till reparationer och kölhalningar.

Marstrandsförslaget föll dock i brist på pengar. Därmed var tanken om att lämna Nya Varvet och bygga en ny örlogsstation vid Malöhamn eller Marstrand slut-

Källor: Till artikelN

Förslaget om en flottstation i Malöhamn av Erik Grill, Vår bygd 1996.

Fjärbaggar, skeppsläster och bondesegel, Gunnar Jedeur-Palmgren, Forum Navale 1965.

Göteborgs eskader och örlogsstation 1523–1870, Försvarstabens krigshistoriska avdelning 1949.

ligen avgjord.

Jan Eric Knutas

ArtikelN avslutas på sida 8



Ostindiefararen Finland i storm 1700-talets andra hälft. Jacob Hägg 1921, Statens Sjöhistoriska museum

Källor: Till Knutas artikel

Förslaget om en flottstation i Malöhamn av Erik Grill, Vår bygd 1996

Fjärbaggar, skeppsläster och bondesejel, Gunnar Jedeur Palmgren, Forum Navale 1965. Göteborgs eskader och örlogsstation 1523–1870, Försvarsstabens krigshistoriska avdelning 1949.

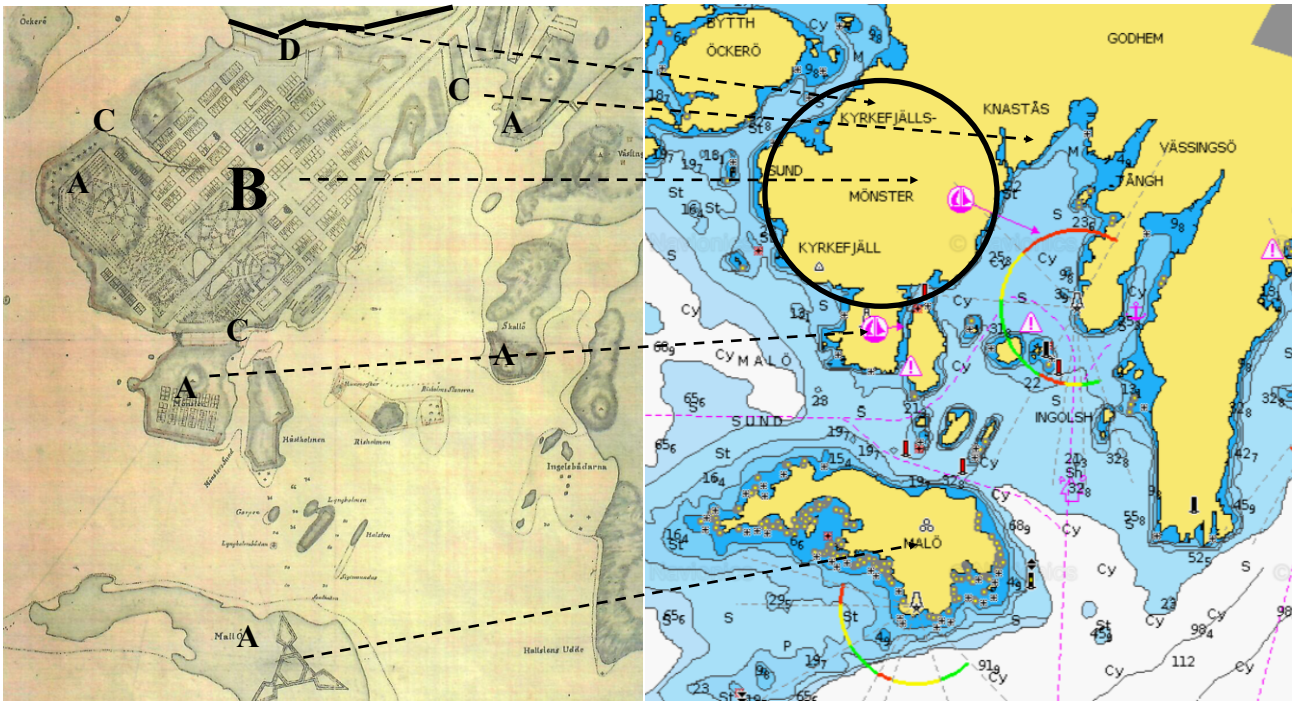
**Kamrater!**

Nästa år är det jubileumsår, då svenska Marinen den 7 juni har funnits till i 500 år. Mera om detta i Pejlingar nr 3 och 4 2021. Firandet pågår hela 2022 på olika sätt och på olika platser. I Göteborg kommer det speciella firandet att äga rum den 26 till 28 augusti 2022 enligt information från Marinstaben.

Fortsättning från sida 7

HISTORISK FANTASI,

Så här tänkte sig Johan Dahlman, befälhavare på jakten Posthornet på 1770-talet att en ny flottstad skulle kunna se ut vid Mönster på spetsen av Onsalahalvön. **A** Befästningsanläggningar, **B** bostadskvarter, parker och **C** hamnanläggningar är irriterade liksom en **D** vallgrav som avgränsar mot övriga Onsalahalvön. Karta Krigsarkivet.

**Nationaldagsfirandets avslut - medaljeringarna**

Följande tilldelades medaljer redan 2020 men av pandemiskäl blev det ingen utdelning förrän nu.

Rune Leandersson* medlem sedan 61. Styrelsemedlem m.m. (Längst tid i föreningen). Ankarmedalj i Guld.

Gunnar Kall* medlem sedan 77. Tidigare i styrelsen, viktig vid tillbyggnaderna. Ankarmedalj i Guld.

Bert Löverdal* medlem sedan 98. Föreningens kaplan medlem i UbK Nordkaparen. Ankarmedalj i Guld.

Sune Forsmark medlem sedan 62. Tidigare i styrelsen och stöttat med porslin m.m. Ankarmedalj i Guld.

Kenny Nilsson medlem sedan 95. Tidigare klubbmästare, sekreterare med mera. Ankarmedalj i Guld.

Göran Bram medlem sedan 75. Avliden i mars. Ankarmedalj i Silver. Överlämnas till anhöriga.

Anders Hallin medlem sedan 89. Avliden i maj. Ankarmedalj i Silver. Överlämnas till anhöriga.

Leif Lindenhag medlem sedan 11, kassör. Stöttat vid stugans underhåll. Generös. Ankarmedalj i Silver.

Lars Zimmerman medlem sedan 81. Tidigare styrelsemedlem med mera. Ankarmedalj i Silver.

Carlaxel Benholm medlem sedan 14. Klubbmästare. Stöttat vid stugans underhåll. Ankarmedalj i Silver.

Britt-Marie Karlsson medlem sedan 95/17 DK Bojen/FM Göteborg. Mångsysslare inom föreningarna. Tidigare kassör i Bojen. Numera revisor. Ankarmedalj i Silver.

Curt Jubrand medlem sedan 94. Sångkören,

Lars-Åke Johansson medlem sedan 84. Sångkören,

Ove Holmén medlem sedan 85. Sångkören,

Göran Wiberg* medlem sedan 98. Sångkören,

har alla fått Ankarmedalj i Silver av olika orsaker. Därutöver har alla i sångkören fått **SMKR bronsmedalj** för sina sångarinsatser under lång tid, totalt 17 bronsmedaljer. Slutligen har vi tilldelat **Lars Simonsson**, FM Norrköping Ankarmedalj i Silver för sina insatser i FM Gbg som vice ordförande och ordförande 1992-1997. Utdelning sker senare efter överenskommelse med Lars S.

Dagen avslutades med mer kaffe och tilltugg. /L-E U

*) innebär att personen av olika orsaker ej var närvarande. Utdelning sker senare efter överenskommelse.

Svensksund-expeditionen till Tromsö 1930 - Del '3

Några intryck från Andréerelikernas hemförande med HMS Svensksund år 1930.

Utdrag från ett föredrag inför Sjöofficerssällskapet i Karlskrona 1931

Författare och föredragshållare FC HMS Svensksund kk2 Ernst Ström

(Fotografierna från samlingarna i Andrémuseum i Gränna med tillstånd av museet.)

Följderna av Andréexpeditionen 1897

Efter att ha lämnat Göteborg i skymningen den 27:e september befinner sig Svensksund den 28:e till ankars utanför Torekov, på vad som vi trodde en undanskymd plats, varifrån vi nästa dag kunde fortsätta till Sundet, där Andréemännen skulle hälsas enligt ett ceremoniellt program,

Inom en timme äro emellertid samhällets flaggor hissade på halv stång och fartyget omsvärmat av båtar med allvarsfyllda hälsande Torekovbor, deputationer ur land och kommun, lots- och tullpersonal uppvakta med tal och kransar. Ombord kommer även samhällets kyrkoherde, den förste svenske prästman som välkomnat de väntande hem.

Dagen därpå, en måndag under härligaste solskensväder lättar Svensksund i så god tid att hon på slaget 10 på förmiddagen kan passera Lappogrunds fyrskepp i norra delen av Öresund. Innan dess har pre4ssmän från den danska tidningen Politiken och medlemmar från Dansk luftseilingsförening överlämnat kransar. Svensksund stävar nu mot Kronborg. Här möter de danska inspektionsfartygen **Hvidebjörn** och **Argus**. Ombord å det förra fartyget befinner sig bl.a. Danmarks stats- och försvarsministrar samt svenske ministern i Köpenhamn. Då man kommer in under Kronborg går Dannebrogen ner på halv stång, sorgesalut avges och klockorna i Helsingör börja ringa. Det var av betagande verkan att se det ärevördiga gamla vackra slottet och fästet, Holger Danskes högborg, med sitt grönskimrande renaissancetorn och tak, omslutna av de sakta stigande rökmolnen från salutskotten. Valarna på fästningen och pirarna till hamnen äro fullkadt med folk, som bringa sin stilla hyllning.

Eskorterade av de danska fartygen styr Svensksund över mot Helsingborg där representanter från staden möta upp till hyllningstal och kransnedläggning. Hela staden är kompakt samlad vid hamnen och dess hamnarmar, masshyllningen är överväldigande.

Båtar och fartyg av alla slag fylla med folk förena sig med Svensksund som därefter styr sydvart ned mot Hven. Utanför Landskrona upprepas hyllningarna från nya representanter och fartyg från Hven, Landskrona, Ålabodarna och andra kustsamhällen och fiske-lägen, alla med sänkta flaggor. Här möts nio danska flygplan i grann formering, vid Svensksunds stäv kastas en jättekrans, som snart försvinner i djuget. I vida bukter kretsas planen omkring och flyga sedan åt det

danska landet till. De danska fartygen defilera under militärisch honnör och salut, som kommenderas av ingen mindre än en dansk prins iförd Elefantordens stora band, marinorkestern spelar "Vår Gud är oss en väldig borg". Sedan vända de stävarna mot väst och ånga bort, hem mot Köpenhamn.



Svensksund på väg genom Öresund mot Stockholm 1930, Olja

Färden ställs nu mot Malmö och här mötte representanter från Malmö och Lund, Lunds studentkår och lärda sällskap. Nya hyllningar med fartygskonvoj, kransar och studentsång. En tysk flygmaskin nedkastade en krans från Deutsche Lufthansa. Kursen sattes åter mot söder, men utanför Limhamn mötte en ny och alldeles oväntad hyllning. En flottilj på över 50 fiskebåtar närmade sig, alla med flaggorna på halv stång. Flottiljen gick upp på ömse sidor om Svensksund, som minskat farten. I spetsen gingo ett par båtar, på vilka fördes florbhängda fanor, under vilka Limhamnsfiskarna följa sina kamrater till graven. Från en bogserbåt gingo representanter ombord på Svensksund och överlämnade kransar från Limhamns hamn och dess fiskarbefolkning. När fartyget nått Sundets södra del mötte en delegation från städerna Skanör och Falsterbo med borgmästarna i täten. Vid Falsterbo fyrskepp väntade statens ångfärja Gustaf den Femte, besatt med Trelleborgsbor, närmare staden vid fyrskeppet Trelleborg mötte stadens deputationer med kransnedläggning och tal. Ångfärjan eskorterade till Smygehuk med spelande strålkastare, och orkestern intonerade "Sverige" av Stenhammar, varefter Svensksund försvann i mörkret.

De som denna dag befunno sig å Svensksund skola sent, om ens någonsin, förgäta det outplånliga intryck som dagens minnen efterlämnande.

Defileringen hade tagit 12 timmar jämt, snart sagt varje minut lämnat nya intryck av olika art, men ett var gemensamt i dem, uppriktigheten och enigheten man tyckte sig skåda hos alla hög som låg uti deltagandet och hälsningen av de återvändande polarforskarnas stoft, liksom man också kunde erfara en viss tillfredsställelse åt att världens uppmärksamhet var riktad på en händelse som var sprungen ur en andlig tillgång av osedvanliga mått: Tre svenskars okuvliga mod som endast den allsmåttiga döden kunnat betvinga. Det var denna egenskap som idag firat en triumf, vilken intet kan förta dem.

På middagen tisdagen den 30:e september löpte Svensksund in till Karlskrona, där den skulle kvarligga till torsdag kväll för att då avgå mot Stockholm. Där mottagningen nu var bestämd till den 5:e oktober.



HMS Svensksund utanför Karlskrona fotograferad från luften.

Vid infarten till Karlskrona eskorterades fartyget av tre flygplan, ett dussintal ångslupar, fem motorbåtar och vid ankomsten mötte nya tal och kransnedläggningar. Så går färden två dagar senare vidare. Utanför Furön till sjöss mötte Oscarshamns energiska representanter så tidigt som klockan halv sex på morgonen den 3. oktober med hyllning genom tal och blommor i den bogserbåt som sedan eskorterar Svensksund ett gott stycke ut till havs.

I skymningen samma kväll inlöper kanonbåten inomskärs vid Landsort. Stockholmsskärens skydd är nådd och den dyrbara lasten kan ej vidare åtkommas av storsjöns anfallande svallvågor. Vid skärgårdens södra utpost Landsort mötte fyr-, lots- och telegrafpersonalen Upp i tvenne, dagen till ära ytterst väl putsade båtar och hälsade ombord de hemvändande med tal och nedläggning av ett ankare, bundet av skärgårdens vilda blommor. Det var en särskilt vacker och uttrycksfull honnör dessa i vaksamhetens och säkerhetens tjänst anställde gävo polarpionjärerna. Senare på natten bringade Nynäshamns innevånare sin hyllning från Neptunbolagets **Herakles** och ångaren **Gotland** med nya tal och nya kransar.

Den 4:e oktober låg Svensksund till ankars i Gålöviken sysselsatt med förberedelserna inför infarten till Stockholm den 5:e oktober. Det gällde bl.a. att sortera och ordna redovisningen av de 108 kransar, som nedlagts vid bårarna under resan från Tromsö och giva kistorna den sista värdiga utsmyckning som högtidligheten vid framkomsten till Stockholm fordrade.

Nästa dag inledde Svensksund sin sista etapp tidigt på morgonen, passerade vid halvsjutiden Dalarö, som genom sin kyrkoherde och representanter från samhället bragte der hemvändande sin gärd i tal och blommor. Senare passerades Oscar Fredricsborg, där ett paradkompani från fästningen jämte musikkår stod uppställt. Till sist gjordes ett uppehåll utanför Vaxholm för att giva samhället tillfälle till en sista hyllning före infarten till Stockholm.



HMS Svensksund på väg mot Stockholm den 5 oktober 1930

Eskorterad av jagare, flygplan och 100-tals motorbåtar inkommer Svensksund på Strömmen och glider sedan fram till förtöjningsplatsen på Skeppsholmen. Under ringning från stadens alla kyrkklockor bärs kistorna iland av Svensksunds matroser, där de mottogs av Konungen, Andréemännens släktingar och en oöverskådlig människomassa, som kanta stränderna och den väg processionen skall taga. Hans Majestäts Kanonbåt Svensksunds uppdrag är slutförd.



Svensksund i Stockholm vid Skeppsholmen för ilandförande av polarfararnas stoft den 5 oktober 1930. Hemfärden genomförd.

Tre svenska polarpionjärer, som för 33 år sedan drogo ut för att söka polen och utforska hennes hemligheter, men misslyckades, hava återbördats till fosterjorden för att återförenas med den och få den vila och frid som grav i svensk jord skänker svenske män.

De tre som offrade sina liv för en stor sak och med Örnen visade vägen för sina efterföljare, skola nämnas bland dem som varit bärare av upptäckarhågens och kunskapstörstens fackla, den sega uthållighetens och det manliga modets verkliga riddare samt sanningssökandets hängivnaste lärjungar. Forts sida 12



Ted Knapp berättar här om den välkände halländske kaparkaptenen Lars Gathenhielm "Lasse i Gatan"

Konungens kapare

I närheten av orten Gottskär låg en gång i tiden gården Gatan, den legendsusade kaparkaptenen Lars Gathenhielms fädernehem. När Lars kom till världen år 1689 hade hans far, storredaren Anders Börjesson – just låtit ändra sitt efternamn till Gathe (efter gårdsnamnet) och som moderns flicknamn var Hjelm föll det sig för Lars Gathe vid adlandet år 1715 rätt naturligt att länka samman de båda till frälsenamnet Gathenhielm. Den av M G Leijonsköld Oxenstjärna år 1891 publicerade sjöromanen Konungens kapare” i stort sett en enda gigantisk skröna får anses vara starkt bidragande till efterkommande generationers uppfattning om ”Lasse i Gatan” som varande något slags korsning mellan Long John Silver och greven av Monte Christo. *”Nej inget var omöjligt för hallänningarnas Lasse. Folk sa, att han hade en röer duk under krigarehatten. Och när han tog av sig hatten var han vare sig svensk eller holländare. Då var han kaparnas hövding, då var han hallingarnas halling, Ja, jädrar!* (Skrev Walter Dickson i sin bok ”Mitt Halland”). Även om ”Lasse i Gatan” tidigt gav sig ut på böljan blev hans äventyr som kaparhövding till sjöss rätt fåtaliga, då han efter en svårartad höftskada var tvungen ta sig fram på kryckor. Varför han snart lämnade livet till sjöss för att i stället organisera och leda sin kaparflotta från landbacken. Brodern Christian Gathenhielm –adlad samtidigt med Lars – skulle däremot komma att ta en betydligt aktivare del i grovgörat ute till havs.

I en till Defensionskommisionen ställd skrivelse, daterad 18 november 1709, anhöll Göteborgs magistrat att få starta en egen kaperirörelse *”eftersom man genom kaperi mot våra fiender, de danske och norske, förmodligen kunde något inbringa i landet och vända till vår nytta det som fienden bortrövar i Skåne och förmenas bortföra till Norge”, något inbringa i landet och vända till vår nytta det som fienden bortrövar i Skåne och förmenas bortföra till Norge”, något inbringa i landet och vända till vår nytta det som fienden bortrövar i Skåne och förmenas bortföra till Norge”, en anhållan som godkändes av Karl XII:s regering i maj 1710. Att genom civila kapare skydda den för utrikeshandeln viktiga sjöstaden Göteborg fann man nämligen vara en utmärkt idé, i synnerhet som man på grund av begränsade resurser tvingats koncentrera de svenska flottenheterna till Stockholm och Karlskrona.*

Organisationen av den svenska kaparflottan anförtroddes åt Lars Gathe och bland övriga delägare i kaperiföretaget finner vi finansmannen David Amija, köpmannen Wilhelm von Utfall, amiralitetskaptenen Olof Knape (sedermera amiral och adlad Strömstierna) samt tullinspektören Peter Tillroth. Sedan den av Karl XII signerade fullmakten anlant från det fjärran Bender i Turkiet, började Lars Gathe omgående organisera det storskaliga sjökrig till vilket Karl XII i stort sett givit honom fria händer: *”hafwe Wij härmed och kraft af denna Wår öpna Caper-Kommision welat tillåta och befullmäktiga honom Lars Gathe at under varande detta Kriget capra på Wåra Fiender, at på allehanda sätt och wis göra dem all möjlig skada och afbräck”*. Och det dröjde inte länge förrän Gathe blivit något slags privat marin chef över hela västkusten, och i januari 1717 utnämndes han formellt till kommandör vid flottan och chef för Västkustens Marindistrikt Under sin åtta år långa kaperiverksamhet lär ”Lasse i Gatan” ha varit ägare eller delägare i ett femtiotal fartyg, bland dem trettio tungt bestyckade fregatter, och med dessa ha kapat över 80 skepp. (Innan Lars Gathe flyttade sitt högkvarter till Göteborg var hallandsorten Gottskär länge hemmahamn för flera av hans skepp, några av kapartidens fartygsnamn har levt vidare i ortens gatunamn). I ett lönsamt kretslopp investerades kaperivinsterna i nya fartyg, vilka i sin tur ackumulerade nya vinster, vilka återinvesterades i nya fartyg

År 1716 skall hans förmögenhet ha uppgått till 22 530 daler silvermynt, i dagens penningvärde ca 2 miljoner kronor.

I maj 1716 anlände ett brev från Karl XII till Göteborgs magistrat av vilket framgick, att konungen var beredd att överlåta Amiralitetsvarvet (Gamla varvet) till staden, förutsatt att man omgående lät bygga och utrusta tre örlogsskepp till Göteborgs försvar – ett villkor som stadens styresmän emellertid inte ansåg sig kunna uppfylla. Varför kungen året därpå istället överlät varvet till Lars Gathenhielm, en man som var betydligt mer efter majestätets kynne. Stadens myndigheter började emellertid nu på allehanda sätt förhåla ärendet, bland annat beskylldes Gathenhielm för att ha obetalda skulder till staden.

Mitt uppe i detta praktgräl dog konungens kapare i sitt 29:e år. När hustrun Ingela fortsatte trätan med staden daterat 7 oktober 1718, mindre än två månader senare föll dödsskottet i Halden och efter kungens död lyckades staden genom byråkratiska ställningskrig och ideliga trakasserier slutligen ta över varvsområdet. Gathenhielms hustru Ingela – skeppsredardotter från Hammarkulla gård i Onsala – skulle efter makens bortgång fortsätta med kaperiverksamheten. Bland annat sände hon i maj 1718 ut kaptenen Nils Nilsson på ett kaperiföretag längs Själlandskusten, där han med sitt enda fartyg anföll en dansk konvoj om tio skepp, varav fyra sköts i sank och resterande i triumf eskorterades till till Göteborg, där de blev en välkommen förstärkning av kaparflottan.



1700-talsrepliken Götheborg III får representera det 1700-tal som var kaperiets guldålder på Västkusten

Flertalet av Gathenhielms besättningsmän kom från Onsalatrakten, vanligtvis omskolade f.d. kofferdissjömän, men med tiden började man i ökande grad även värva utländskt folk. Av dessa blev irländaren John Norcross – tidigare officer i the British Royal Navy – den i särklass mest ryktbare. Men hans ofta urskillningslösa kaperier retade inte bara galla på de danska, engelska och holländska myndigheterna, utan även på de annars välvilligt inställda fransmännen. Ännu ett femtontal år efter Gathenhielms död fortsatte Norcross med sina fartyg "La Trompeur" och "Postiljonen" att jaga vidare mot nya äventyr, till-



fångatagningar rymningar och dödsdomar, tills danska flottenheter slutligen lyckades fånga in honom för gott år 1727. Irländaren hade då gjort sig så hatad i vårt grannland, att man lät spärra in honom i en bastant ekbur, där han sedan under ett trettioårigt visades upp till allmän beskådan på Köpenhamns Kastell. När Lars Gathenhielm endast 29 år gammal gått bort 1718, började så gott som omgående en svärigenomtränglig dimridå av myter och skrönor uppstå kring "konungens kapare" – bedrev han inte spökerier ute i havsbandet, så drog han i en kusligt knirkande kärra fram genom Majornas gränder, för att i nästa ögonblick stå och bulta på det Gathenhielmska husets port,

detta trots att han där aldrig satt så mycket som en fot (huset byggdes av system efter hans död) Och i en ändlös rad av kaperiäventyr är Lasse i Gatan alltid lika oförväget käck och hjältemodig som slug och taktisk. Såväl Lasse som hans hustru Ingela vilar idag i var sina magnifika marmorkistor i Onsala kyrka, närmare bestämt i kyrkans underjordiska gravkammare benämnd "Gathenhielmska gravkoret".

Kistorna är tillverkade i Italien och synnerligen konstnärligt utförda. Enligt en populär skröna var de ursprungligen beställda av den danske kungen åt sig själv och sin drottning, men kapades av Gathenhielm när det danska fraktskeppet var på väg mot Köpenhamn. Men enligt Göteborgs Bolagsjournal från hösten 1718 hade sarkofagerna betalats och i laga ordning importerats och förtullats av Ingela Gathenhielm. Tullsatsen hade varit en procent av värdet, som uppgick till 44 000 daler för båda kistorna.

Av Lasses fädernehem Gatan återstår idag knappt en bräda; den knuttimrade mangårdsbyggnad som idag kallas Gatan uppfördes något sjuttio år efter Lars bortgång.

Ted Knapp

SVENSKSUND

Fortsättning från sida 10



Med sådana egenskaper utgör de en stor gemensam tillgång för mänskligheten, men främst för det land som fostrat dem.

Härmed avslutas HMS Svensksunds expedition till Tromsö 1930 för hemförandet av de påträffade, 33 år tidigare spårlöst försvunna, polarforskarna.

HMS Svensksund var utöver denna resa i polartrakterna från Tromsö till Spetsbergen och däromkring 1896 (första försöket med Örnen), 1897 (starten med Örnen), 1898, 1899 och troligen 1900 och 1902 för att för svensk/norsk intressen tillsammans med Ryssland genomföra mätningar av jordens form där det visade sig att polerna är mer tillplattade än man tidigare trott. Men det är en helt annan berättelse.

/L-E U



Damklubben BOJEN



Fullsatt Marinstuga den 26 februari 2020 - innan pandemin satte stopp för vidare klubbafstär till nu.

PRELIMINÄRT PROGRAM HÖSTEN 2021

Efter ett och ett halvt års uppehåll i vår Bojensamvaro, ser det i nuläget ut som att Coronarestriktionerna kommer att hävas i september. Vi hoppas därför kunna välkomna Dig till våra träffar under hösten enligt nedanstående förslag:

ONSDAGEN DEN 15 SEPTEMBER 15.00

Vi startar upp med ett försenat årsmöte. OBS tiden!
Vi bjuder på kaffe och fikabröd - GRATIS!
Anmälan till Ulla Martell 0707-36 40 08 som även tar emot eventuella frågor och motioner senast den 1 september.

TORSDAGEN DEN 16 SEPTEMBER 12.00

Startar vi sånggruppen för höstterminen. Kom med och sjung! Gamla som nya deltagare.
Anmälan till Anita Janevik, tfn 0702-44 43 20.

ONSDAGEN DEN 29 SEPTEMBER 18.30

En klubbafstön med jubileumstecken

Vi firar DK Bojen som fyller 65 år. Dessutom passar vi på att hylla alla våra jubilarer från 2020 och även årets. Vi bjuder på välkomstdrink och efterföljande festsupé. Gratis.
Vi kommer att ha lotteri, så ta gärna med en vinst.

Anmälan senast den 22 september till Ulla Martell 0707-36 40 08. OBS! Bindande anmälan.

ONSDAGEN DEN 27 OKTOBER 18.30

Klubbafstön med lätt förtäring; 75 kr. Lotteri, medhavd vinst.
Bindande anmälan senast 23 oktober enligt ovan.

ONSDAGEN DEN 24 NOVEMBER 18.30

Höstmys i Marinstugan. Lätt förtäring: 75 kr. Lotteri, medtag gärna vinst.
Bindande anmälan senast den 17 november.

ONSDAGEN DEN 8 DECEMBER 15.00

Lätt jullunch med glögg, skinka och gröt. Pris: 100 kr. Lotteri på medhavda vinster. Bindande anmälan 1 december.

Vi hoppas på en härlig, normal svensk sommar och ser fram emot att träffas i höst. Till dess må så gott!

DK Bojens styrelse

Britt-Marie medaljerad!



"På Nationaldagen, den 6 juni 2021, fick Britt-Marie Karlsson mottaga Flottans Mäns Ankarmedalj i Silver som ett senkommet tack för sina insatser under många år för DK Bojen och för Flottans Män i Göteborg."

Medaljeringen skulle ha genomförts redan vid 2020 års Nationaldag om inte pandemin hindrat detta. /Red

Meddelande:

Vår sekreterare Inger Ljungqvist har lämnat sin post av familjescäl. Ny sekreterare kommer att utses vid årsmötet den 15 september.



*Vid pennan
Anita Hogmalm*



OBS!
ISA framflyttad till 2022!

Ubåtsklubben Nordkaparen Göteborg

Ubåtsklubben genomförde sitt uppskjutna årsmöte den 10 juni i Marinstugan klockan 17.00 till 18.30 med en, beroende på situationen med köket, som nu inte finns men kommer nytt till hösten, en aning spartansk tillställning. Men goda räkmackor fick alle man i alla fall.

Här några snabba klipp från årsmötet:

Bild 1 Ordföranden och sekreteraren förbereder sig. PO kikar fram i bakgrunden beredd att efter avslutade förhandlingar hålla sitt föredrag om HMS U 9, sedermera Abborren. Föredraget gick utmärkt och var väl värt att lyssna till. Stugans nya teknik fungerade utan problem.

Bild 2 Årsmötesförhandlingarna pågår i en Coronaanpassad sittning. Ordf. Lars i fonden lägger ut texten.

Bild 3 Efter möte och föredrag låter man sig väl smaka av räkmackorna och lagom tempererade pilsner därtill. Vid bordet fr. vä. Jan J, Tore N, Lars N och Stig Lövestål.



Bild 4 Efter genomförd stämma är den nya styrelsen samlad för avbildning. Från vä:

- A Lars Sandberg, revisor
- B Hans Lorentzon, suppl. valb.
- C Jan Johansson (medl/åskådare)
- D Lars Nordenberg, ordförande
- E Benny Börjesson, sam.k. valb.
- F Åke Andreasson, kassör
- G Janeric Mårtensson, Sekr.
- H PO Eriksson, ledamot
- I Lars Christiansson, ledamot
- J Gunnar Ekblad, ledamot

Bilderna tagna med Bennys mobil av Benny 1-3 och 4 av Tore Nyblom.

Sammanställning genom L-E U



VAD HÄNDER I STUGAN?



Anmälan via Hemsidan eller i andra hand via lista i Marinstugan alt per telefon till Klubbmästaren Calle Benholm 070-569 34 37 även e-post till ingela.benholm@telia.com men, **Hemsidan är huvudmetoden.**

OBS! Vi vet ännu inte hur det blir!

Det får utvecklingen av pandemin och FHM anvisningar mm, fortlöpande ge svar på. Detaljanvisningar på Hemsidan och via massutskick (sms/e-post) efter hand som läget förändras. Det kan bli fråga om kvotering m.h.t.. smittrisken. Anmälan är bindande och principen "först till kvarn" kommer att gälla som alltid om det blir platsbrist.

Mycket tyder dock på att vi kommer att kunna genomföra höstens program från och med augusti. **Styrelsen**

På grund av pandemin och därmed rådande omständigheter har vi inte vid denna tidskrifts pressläggning fått klart för oss vilka som kommer att förgylla våra närmsta klubbafnär.

Så snart detta står klart kommer informationen att läggas ut på Hemsidan.

Detta är sålunda än så länge hemlighetsfulla uppgifter men innan juni månad är till ända kommer Du att kunna komplettera denna sida med rätt information.

Klubbafn torsdagen den 26 augusti med tillgång till ett nytt fräscht kök och därtill hörande väldoftande ärtsoppa med vad därtill hörer som smör, bröd och ost. Därefter givetvis varma pannkakor med grädde och sylt. Vatten eller lättöl samt kaffe och kaka ingår. Ja, jag glömde sånär vad baren har att erbjuda.

Klubbafn den 30 september på motsvarande sätt med allt vad det nya köket kommer att erbjuda.

Kamrater! Välkomna till höstens begivenheter!

Så här kan det också bli om allt vill sig väl!



VI HÄLSAR NYA MEDLEMMAR VÄLKOMNA!



032104	Ingvar Abrahamsson	Alingsås
032105	Lars-Erik Ohlsson	Hisings Backa
032106	Axel Widmark	Västra Frölunda
032107	Börje Johansson	Hålanda



FÖDELSEDAGAR VI GRATULERAR!



Foto: Hans Hermansson

Juli	03-/B-		
02	1819	Kent Lansing	75 år
03	0353	Ulf Ottgård	75 år
20	8753	Ingemar Kollén	85 år
21	0217	Carl-Axel Ericson	85 år
22	2014	Hans Hansson	75 år
29	1305	Eigil Jakobsen	80 år
Aug.			
23	9702	Hans Nilsson	85 år
23	1802	Ulla Årman	80 år
27	9658	Jan Sandberg	80 år
28	1719	Göran Janblad	75 år
Sep.			
08	0406	Stig Engleson	75 år
08	1712	Bernt Gustafsson	70 år
09	1717	Mats Rosendahl	75 år
20	0357	Håkan Jacobsson	80 år
27	0304	Siv Årman	75 år



In Memoriam



Sedan Pejlingar 1/2021 presslades har följande kamrater lämnat oss:

Född	Namn	Medlem	Avled
400926	Bengt-Åke Johansson	030433	01-06
260108	Göran Bram	037530	03-03
330203	Alf Martinsson	039782	03-24
310204	Anders Hallin	038957	04-23
330907	Ricardo Rivadulla	030603	05-27

Vi lyser frid över deras minnen

Posttidning B

Flottans Män
Örlogsvägen 6
426 71 Västra Frölunda

STENA

Stena AB är en Internationell
koncern med ca 15 500 anställda
runt om i världen.

Koncernen verkar inom färjetrafik,
offshore, drilling, rederi,
fastigheter, finans och
nya investeringar.

Battery Power

2023-09-01



www.stena.com


Stena