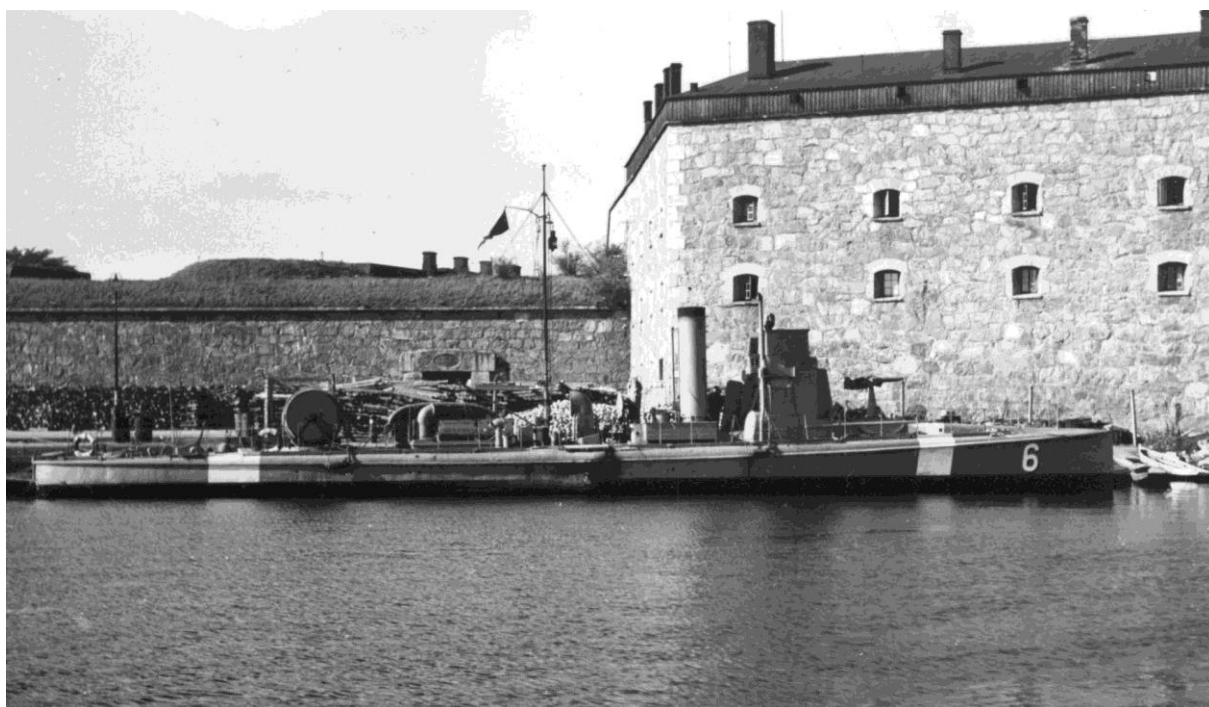


Vad en gammal bild kan berätta



V6 förtöjd vid Linje VII vid Kungsholms fort

Strax före jul 1994 passerade jag Blekinge Läns Tidnings depeschkontor i Karlskrona och hittade då i det s.k. lägget från den 16 december 1944 en dramatisk skildring om V 6:ans grundstötning vid Busören sydost om Hasslö i Karlskrona skärgård natten mellan den 14 och 15 december 1944.

V 6 hade vid tillfället 14 mans besättning och befälhavare ombord var värnpliktige styrmannen i flottan W Nilsson.

I boken om flottans torpedbåtar berättar reservfänriken vid kustartilleriet, fänrik S Nelsson, som var ombord som målobservatör i samband med målbogsering, följande:

Skjutningen var slut omkring 1930, vi tog hem bogserkabeln och satte kurs mot Kungsholmen med akterlig vind. Kabeln var klädd med väv och kork, så att den flöt. En bukt fångades av propellern, så att maskinen stoppade. Vi måste kapa kabeln, så att vi kunde gå med sakta fart framåt. Under arbetet med kabeln hade vi drivit ett bra stycke och var desorienterade. Plötsligt skymtade vi i mörkret vita bränningar om babord och hörde ett dovt brusande. I samma ögonblick skakades fartyget av en kraftig stöt och stannade. <vi satt ordentligt fast och kunde inte backa oss loss, eftersom kabeln var insnodd i propellern.

Radioförbindelsen var bruten, men vi sände nödsignaler med ångvisslan och strålkastaren. I strålkastarljuset skymtade vi på cirka 75 meters avstånd ett skär, som senare befanns vara Busören.

Maskinisten anmälde, att maskinrummet sprungit läck och han därför hade rakat ut fyren under pannan. Tack vare hans rådiga ingripande undveks en pannexplosion, som i vårt svåra läge kunde betygt katastrof.

Besättningen samlades förut, då fartyget började bräckas midskepps, så att aktern sjönk.

Med ångvisslan kunde vi avge signaler i en halv timme, innan ångtrycket tog slut. Vi trodde dock knappast, att någon skulle höra oss, ty det var långt till land och omkring oss kokade och sjöd bränningarna med ett öronbedövande dån. Så slocknade också strålkastaren och vi hade bara kvar en morselampa som enda signalmedel.

Efter någon timme verkade det, som om vår belägenhet hade observerats. Ett par kraftiga strålkastare riktades mot oss och i deras sken såg vi en motorslup och Aspö lotsbåt, men de lyckades aldrig nå fram till oss.

Vinden ökade och temperaturen var minus tre grader. På däck uppstod islägning, som gjorde det svårt att vistas där.

Flera båtar dök upp i närheten. Chefen på minsveparen M 8 gjorde en bedrift, då han lade sin båt endast 50 meter i lovart om oss och försökte gjuta olja på vågorna, för att därefter låta en jolle driva ned mot oss, men detta omintetgjordes av den grova sjön.

I skansen satt besättningen samlad kring en karbidlampas flämtande låga. En liten järnspis åstadkom en dräglig temperatur. Men kolet och veden tog slut, varvid vi attackerade inredningen, garneringen, hyllor m.m., som matades in i spisen.

Vattnet steg och fartyget bräcktes allt mera, så att även förskeppet började sjunka. Några försökte sova, andra satt och rökte. Vid tretiden blev läget kritiskt. Vinden var 16 sekundmeter och sjöarna vräkte över, vad som var kvar av skrovet.

Vi gjorde loss jollen och förtöjde den, så att åtminstone några av oss skulle kunna bli räddade, men den slogs sönder av sjön och endast en slak lina visade, var den funnits.

Vi gick upp på däck och samlade ihop allt flytbart för att ha till hands, om vi måste hoppa utombords. Midskepps knakade det allt mera och så brast skrovet. Aktern vred sig loss ungefär vid förliga maskinrumsskottet och maskindelarna liksom पोste ur båten. Rören, som förband för- och akterskepp, slingrade sig som ormar. Rattar och spakar var i en enda röra.

Vid sjutiden kunde vi urskilja båtarna omkring oss, en stor och två små minsvepare, Aspö lotskutter, Utlängans livbåt och några fiskebåtar. Livbåtsbesättningen lyckades få tag i resterna av målbogseringskabeln och fäste den på Busören. I kabeln fastgjordes en iseka, som vi halade till oss. Tre man räddade genom att gå i isekan, som drogs till skäret. Minsveparen M 5 försökte skjuta raketlinor till oss, men dessa hamnade vid sidan i den hårda vinden.

Nu närmade sig en blekingseka, rodd av fiskare, från en större fiskebåt. De manövrerade bland bränningarna på ett mästertligt sätt. De lade till vid vår styrbordssida och tog ombord oss i två omgångar och rodde oss ut till fiskebåten.

Vid tolvtiden var vi räddade och överfördes till en minsvepare, som gick med oss till vår förläggning, där läkare och varma sängar väntade oss efter vårt nattliga äventyr.

Besättningen på V 6 utgjordes av:

Vpl styrman(flottan) W Nilsson, Fänrik KA Sigvard Nelsson, Maskinist KA Gunnar Johansson, vicekorpral Alfons Johansson, menige vpl Rune Rudolfsson, Wigert Persson, Holger Rosengren, Allan Westerfors, Erik Pålsson, Karl Bellman, Karl Karlsson, Ove Olsson, Sven Svensson och Gunnar Bergqvist.

De Hasslöfiskare som med stora vedermödor räddade besättningen, var:

Åke Andersson, Mauritz Karlsson, Oskar Sjöström, Jarl Olofsson, Vendel Jakobsson, Hjalmar Olsson, Evald Olofsson och Vedin Jakobsson. Ingen av dessa är idag i livet.

Mauritz Karlssons son, Lennart (numera avliden), har för mig berättat, att hans far tillsammans med övriga Hasslöfiskare gått ut med knubben *Epa*, som ägdes av Mauritz, Åke Andersson och Oskar Sjöström. På släp tog e en eka, som ägdes av Axel Hasselqvist. Denne vägrade först att låna ut ekan, men gav med sig, sedan han fått garantier, att om ekan förstördes, skulle han få ekonomisk ersättning.

Hasslöfiskarna, som utförde räddningsbedriften, fick medalj och en gratifikation på 500 kronor.

En annan legendarisk Hasslöfiskare, Axel Berg, sprängde vraket under våren och sommaren 1945 och kunde på detta sätt tjäna en bra slant på skrotförsäljning.

Lite om fartyget V 6

V 6 byggdes som 2.klasstorpedbåt nr 89 vid Örlogsvarvet i Karlskrona med byggnadsnummer 278. Sjösättningen ägde rum den 22 maj 1907 och torpedbåten gick i tjänst i flottan i september 1908.

Fartyget hade en längd av 32,6 meter, bredd 3,78 meter och ett djupgående på 1,8 meter. Deplacementet var 57,5 ton inklusive 10 ton kol. Aktionsradien var 700 distansminuter och besättningen var under perioden i flottan 14 man. Farten med tre tons last kunde uppgå till 20 knop.

Maskineriet bestod av en vertikal direktverkande trippel expansionsmaskin om 600 hästkrafter.

Bestyckningen utgjordes från början av 1 37 mm kanon m/98 B samt som torpedbestyckning en övervattens stävtub M/04 samt en övervattens däckstub M/04.

Torpedbåten gjorde under första världskriget en mycket god tjänst inom neutralitetsvakten. Åtskilliga kränkningar avvärdades, genom att en svensk torpedbåt kom tillstädes och hotfullt öppnade sina stävtorpedluckor.

Rollen som torpedfartyg var efter kriget utspelad. Fartygen omdöptes till vedettbåtar och ändrades till minsvepare, en högaktuell uppgift med tanke på de offer som minorna skördade på våra handelsfartyg ännu många år efter första världskrigets slut.

Under 1930-talet användes många av torpedbåtarna som övningsfartyg i Sjökrigsskoleavdelningen. Huruvida 89:an var ett sådant har jag inte kunnat utröna.

Den 10 december samma år överfördes fartyget till Karlskrona fästning och blev vedettbåt nr 6, V 6.

Formellt utrangerades fartyget endast en kort tid efter förlisningen. Som beslut står endast *VRAK*.

För haveriet ådömdes fartygschefen fem dagars arrest utan bevakning.

Olle Melin

Foto KA 2 fotoarkiv