



I detta nummer bl.a.

Ledare. Sida 3

Klubbafton 26 augusti. Sida 3

Projekttransporter. Sven-Erik Melin Del 1 (3) Sida 4-7

Försvarsplanering förr och nu av Kent Nordström. Sida 8-9

Rapport från Årsmötet 2021. Sida 10

Ted Knapp om Nya Varvets vägnamn och männen bakom dessa. Sida 11

Marinen 500 år, Marinstugans nya kök. Sida 12

Damklubben Bojen. Sida 13

Medlemsinfo. Sida 14-15



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

Tel. 031-29 07 23

Hemsida:
www.flottansman.se/goteborg

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

Organisationsnummer:
857200-4284

PEJLINGAR N:3 september 2021

Utgivare/Ägare:
Ansvarig utgivare och red:
Redaktionellt stöd
Distribution:
Manusadress:
Sista manusdag nr. 4/2021
Planerade utgivning:
Årsprenumeration:

Lösnummerpris:
Trycks hos:

ORDFÖRANDEN HAR ORDET

**Kamrater!**

Nu börjar det ljusna när det gäller pandemins härjningar. Vi hoppas att det för "fullvaccinerade" inte ska vara några problem rörande vår verksamhet i Marinstugan under hösten. Men försiktighet och avstånd ska hållas enligt FHM och regeringens beslut.

Den 6:e juni firades vår Nationaldag med sång oh tal vid monumentet och vår långa grav. Äntligen kunde vi samla oss efter en lång pandemisk time-out. Nu är ju hösten här med lite kyligare och regnigare väder. Inom föreningen så är vi i princip klara med ett ganska omfattande köksbygge (några smärre detaljer återstår) och samtidigt en helt ny elcentral för hela Marinstugan. Något från det nya köket finns längre bak i tidskriften. Besök oss på söndagar, onsdagar och våra klubbaftnar. Höstens första klubbafton genomfördes den 26 augusti med cirka 20 deltagare. Mer om detta på sida 3. Vårt flera gånger framflyttade årsmöte kunde till slut genomföras torsdagen den 1:a juli då förutsättningarna bedömdes som gynnsamma. Läs mer om stämman på sida 10. Ett önskemål finns alltid att få del av Era intressanta liv i form av artiklar att publicera i denna tidskrift. Kontakta mig så levandegör vi Din intressanta historia för kamraterna! Trevlig höst. Vi ses i Marinstugan!

/Lars-Erik Uhlegård

Riksårsmötet (RÅM) 2021

Riksårsmötet gick av stapeln den 5-7/9 (drygt 3 månader senare än normalt). Det var Stockholmsföreningen som ansvarade för arrangemanget som var en färjekryssning med Silja Serenade Stockholm - Tallinn ToR. Mycket välordnat för de cirka 160 gästerna. Trevligt program och samröre med kamrater man inte sett på länge. Tidigare förbundsordföranden Gunnar Bengtsson deltog och var mötesordförande med den äran. Mer om RÅM i Tidskriften Flottans Män nr 3.

**Förbundsstyrelsen**

Undre raden från vänster:
L-E Uhlegård, Väst
Örjan Sterner, Riksförbände
Krister Hansén, Mitt.

Övre raden från vänster:
Bo Schagerberg, Info Adj.
Cawe Johansson, Nord
Göran Löfgren, Syd Vice O
Lars-Ingvar Elofsson, Syd suppleant
Lennart Bresell, Kassör Adj.
Kjell Johansen, Mitt suppleant
Saknas på bilden:
Ulf Ängemo, Väst Suppleant
Roger Karlström, Nord Suppl.

Förstasidesbilden:

Göteborgs containerhamn (APM Terminals) fotograferad på höstdagjämningssdagen den 22 september med hösten i tydligt antågande. Flera fartyg vid kajerna i containerhamnen samt en produkttanker i Skarvikshamnen till höger i bild. Alla väl värda ett gott sjöfartsskydd.

Foto: LEU

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 20 nov. 2021 kl 1200 redaktionen tillhanda.
December 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!

Det är snart dags för återinvigningen av ny Älvsborgs amfibieregemente (Amf 4) på Karingberget. Den 1:a oktober sker den officiella invigningen med närvaro av garnisonen och inbjudna representanter för olika organisationer, förband, myndigheter och höga potentater.

Det är utmärkt att vi får tillbaka vårt amfibieförband i Göteborg men lika viktigt är att det formas en allsidigt sammansatt sjöstridsflottilj i väst. Fundera över behovet av sjöfartsskydd i våra västra kustfarvatten och vidare ut i Nordsjön, Norska Havet och upp mot Island. Det ställer krav på rejäla, tåliga, uthålliga och allsidigt beväpnade enheter för eskorttjänst, luftförsvar, ubåtsjakt, ytstrid och ledningsförmåga. Det innebär krav på ombordbaserade helikoptrar och UAV-er. Till detta kommer givetvis behovet av minröjningsfartyg, mineringsförmåga och det stöd som förbanden behöver längs våra västra kuster.

Ta sedan och fundera över vår medlem Kent Nordströms artikel på sida 8-9 som på ett i mitt tycke utmärkt sätt sätter fingret på en av svenska försvarets Akilleshälar, förmågan att skydda livsviktig sjöfart utan att sjöstridskrafter är utgångsbaserade och hemmahörande på Västkusten och samövade med våra grannländernas motsvarande förbandstyper. För att detta ska bli komplett krävs att "Göteborgseskadern" innehåller en till två ubåtar och att en Marinbas med erforderliga resurser skapas liksom vissa skolor iland samt lednings- och underhållsresurser och erforderlig infrastruktur i Göteborg och Gullmarn/Skredsvik med flera platser.

Skulle berörda myndigheter ta gällande perspektivplan, olika myndigheters och redares syn på behov av sjöfartsskydd och hoten mot försörjning på allvar så måste sjöfartsskyddet byggas upp omgående. Ett embryo till ett Västkustförband bör kunna vara på plats redan nästa år (till Marinens 500-årsjubileum). Det behöver inte innebära annat än att man skapar en liten ledningsresurs, ett par av de fartyg som nu ligger avrustade (korvetten Göteborg och ett minröjningsfartyg) för att visa vår vilja. Det skulle samtidigt ge omedelbar förmåga att kunna möta händelser i Västerhavet. En sådan satsning skulle säkert kunna locka förtidsavgångna västkustbor att komma tillbaka i tjänst.

Därefter, så snart det är personellt och ekonomiskt möjligt, öka förbandets resurser så att 2030 kunna vara ett allsidigt förband med förmåga att uppträda såväl i Västerhavet som vid behov i Östersjön.

Klubbafton den 26 augusti genomförd

Vår första klubbafton på 18 månader är äntligen genomförd. Först ut som föredragshållare blev stabschefen vid Militärregion Väst (MRV) övlt Anders Eriksson som höll ett inspirerande tal om framtiden i regionen samt hotbilden med tyngdpunkt mot Västsverige. Anders, med bakgrund från armén, flygvapnet och marinen (amfibiekåren) gjorde premiären efter pandemi-stoppet till en utmärkt kväll nu ser vi fram emot kommande klubbaftnar med tillförsikt.

LEU

Nu kanske någon frågar sig hur vi ska kunna ha råd med detta efter pandemins härjningar och de stora behov som finns i övrigt. Mitt svar är att hitintills har vi haft en vanvettig tur som nog inte kan förväntas vara evig. Med en utbyggd förmåga att skydda livsviktig sjöfart så får vi samtidigt en utökad förmåga att hantera hot från Ryssland i och utanför Östersjön. Vi kan dessutom klara av verksamhet i två områden samtidigt.

Vi har ju alla sett utvecklingen sedan Sovjets och Warszawapaktens fall och upplösning. De inledande åren förledde oss att tro på en konstant fredsperiod under lång tid. Mänskligheten måste väl ha lärt sig något? Men så gick det som det brukar och vi har fått bita i det sura stycket. Jag säger som så många andra sagt "den som vill ha fred rustar för krig!"

Vi har alltså inte råd att falla till föga för lockropen från de som aldrig lärt sig av historien.

Vi ser att det finns bekymmer lite var stans och det tråkigaste är att medlemmar av försvarsallianser inte har förtroende för varandra och inte orienterar varandra när viktig beslut ska fattas som berör hela världen. Här tänker jag främst på att USA, Australien och Storbritannien inte kontaktade EU innan man närmade sig Taiwan med de problem som Kina kan ställa till med. Inte heller var det bra när Australien och USA kom överens om att avbeställa ubåtar från Frankrike och övergå till amerikanska atomubåtar utan att först informera Frankrike. Sådana saker kan ställa till det på många sätt. Det är nog ingen betjänt av.

Ett nära marint samarbete med Danmark och Norge bör utvecklas samt även med lite mer avlägsna grannar som Tyskland, Nederländerna och Storbritannien. Därmed har vi skapat goda möjligheter att arbeta tillsammans med sjöfartsskydd och att hålla angelägna sjöförbindelser övervakade och skyddade.

Jag inledde med nya Amf 4 som jag är säker kommer att fylla en absolut viktig plats för våra kustnära transporter och skyddet av våra skärgårdar och helst i nära samarbete med vår kusts framtida egna sjöstridskrafter som är så viktiga för landets och vår grannars försörjning (främst Norge och Finland).

Jag avslutar som vanligt med min syn på Nato och att en anslutning borde ligga i vårt lands intresse. Tvåprocentsmålet för försvarsmakten av BNP är här viktigt och i linje med försvarsalliansens önskemål/krav.

Lars-Erik Uhlegård



Föredragshållaren Anders Eriksson till vänster och Lars-Erik Wennersten till höger låter sig väl smaka av pannkakor efter ärtorna.

PROJEKTTRANSPORTER

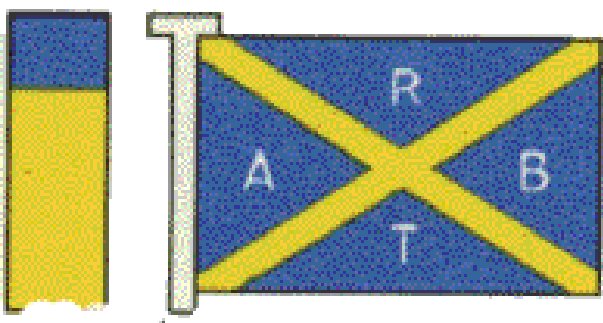


Sjökapten Sven-Erik Melin Hemmahörande i Nol berättar hur han kom in på tunga transportprojekt. Detta har framförts vid klubbafton i Marinstugan 2018.

Sven-Erik har haft flera uppskattade inlägg i vår tidskrift från sin tid i Kungl. Flottan.

Så här började projekttransporter för mig!

Rederi AB Transatlantic, var ett rederi i Göteborg med linjetrafik från bestämda hamnar i Skandinavien till Västafrika, Sydafrika, Nya Zeeland och Australien, dessutom delägare i ACL, Atlantic Container Line till östra Nordamerika.



Transatlantics skorstensutseende och rederiflagga 1936-1984



1970 var jag överstyrman på m/s Indiana som gick mellan Skandinavien och västafrikanska hamnar. Jag blev tillfrågad om jag ville ta jobbet som supercargo på ett norskt fartyg som sattes in på denna linjen. (supercargo är redarens representant, i regel en nautiker, på ett inbefraktat fartyg och följer med fartyget på resorna och ansvarar för lastning och lossning samt är rådgivare till befälhavaren om nautiska förhållanden) Jag var där ett år. Därefter landbaserad med liknande uppgifter men följde inte med fartyget efter avslutad lastning utan mötte i första lossningshamnen. Ny titel: Cargosuperintendent.

1979 fick vi en förfrågan om att transportera en komplett demonterad kraftstation med en motor i delar från Götaverken Motor AB (GVM) till Monrovia i Liberia. Villkoret var att inte bara lossa lasten i hamnen utan också transportera delarna från hamnen till kraftstationen. En nyligen anställd på linjeavdelningen, Hans Erikson, hade erfarenhet från liknande landtransporter och lade fram ett förslag till linjen. "Vi tar med oss tungtrailer och dragare på samma fartyg!!!" Det var något alldeles nytt koncept för linjeavdelningen. Motorns delar bestod av 2 lagerramar 28 ton styck, 2 ve-

vaxlar 49 t/st, 2 mellanstativ 40 t/st och cylinderramar 45 t/st. Dessutom en generator där rotern vägde 45 t. Hans hade kontakt med Sellbergs tungtransport i Linköping och kontrakterade dessa. De ordinarie fartygen på linjen hade inte tillräcklig lyftkapacitet. Befraktningssavdelningen gav ett förslag på ett inbefraktat fartyg som var lämpligt.

Vi presenterade vår lösning till GVM och fick kontraktet som utfördes till belåtenhet och ytterligare en liknande transport utfördes.

1981 fick vi flera förfrågningar och till andra destinationer än rederiets verksamhetsområde. Det blev ett beslut på att bilda en ny division för projekttransporter: Transatlantic Project & Contract Cargoes AB som förkortades snabbt till TransProCon. Anställda blev Hans och jag.

Vi fick flera kontrakt av GVM och Burmeister & Wain till Barbados, Puerto Rico och Bermuda. Ångturbiner och gasturbiner för ASEA STAL (Numera Siemens AB), Generatorer för ABB, demonterade pappersbruk och järnverk.

Jag gjorde en presentation av projekttransporter i april 2019 för Flottans Män och sätter det mesta av denna presentation i skrift och illustrationer.

CLUB MEDITERRANÉE

Fotografier genom författaren.

En svensk firma hade erhållit en order att tillverka takstolar till Club Méditerranées nya semesteranläggning på ön Providenciales (Provo) i den brittiska ögruppen Turks & Caicos Islands, söder om Bahamas. TransProCon (TPC) blev tillfrågad om vi kunde ge en transportlösning till detta. Det rörde sig om en sändning på 2500 m³/700 ton bestående av takstolar och limträbalkar av varierande storlekar från Uddevalla hamn till hamnen i Provo. Firman hade fått ett förslag med transport till Miami, Florida och omlastning till pråm som skulle bogseras till Provo. Man var inte nöjd med förslaget eftersom lasten var känslig och hantering vid omlastning kunde ge skador. Kan TPC erbjuda en direkttransport?

Hans Erikson och jag diskuterade detta med resultatet att jag åkte till Provo via Miami, tog kontakt med mottagarna samt en skeppsklarerare.



Kajen i Providenciales.

Beträffande farled och lots var detta obefintligt. Kajen bestod av 13 m stålheckar fyllda med sten uppå vilket en yta av sten-/lerkross hade applicerats. Från kajen var det 25 m längre inåt till en tvärbalk/ramp som kunde användas för en liten farkost med ramp. Djupgåendet var 11 fot på högvatten och 8 fot på lågvatten. Det är ju tidvatten här. Provo var omgivet av två andra öar, West Caicos och Grand Caicos. Häremellan var det endast lågt vatten till ett mycket långt rev där djupet på utsidan av revet var 3–400 meter. Skeppsklareraren kände emellertid en dykare som var väl bekant med reven och var man kunde gå in till kajen. Det var ca 10 nautiska mil från öppningen i revet till kajen längs West Caicos. Just utanför hamnen låg en sandbank som skiftade men skillnaden blev aldrig mer än en fot.



Så långt in i hamnen som möjligt, som Ni kan se.

Det fanns inga transporter som vi kunde arrangera utan vårt kontrakt måste sluta på kajen eller landas på trailer. Det var mottagaren själv som styrde transporterna. Det fanns inte heller några stuveriarbetare eller mobilkranar för lossning.

Tillbaka till Göteborg gjorde vi en undersökning vad det fanns för lämpligt tonnage. Vi hade en god kontakt med PEP-rederierna i Köpenhamn som hade en serie på fem fartyg som passade. De hade två 40-tonskranar på varje fartyg och tillräckligt med plats i lastrummet. Emellertid var svårigheten med djupgåendet när fartyget var lastat. Vi resonerade med rederiet om att ta minimum av bunkers och färskvatten så att fartyget kunde komma in på högvatten samt att vi lastade så att hon kommer in på jämn köl. Eftersom det inte fanns stuveri



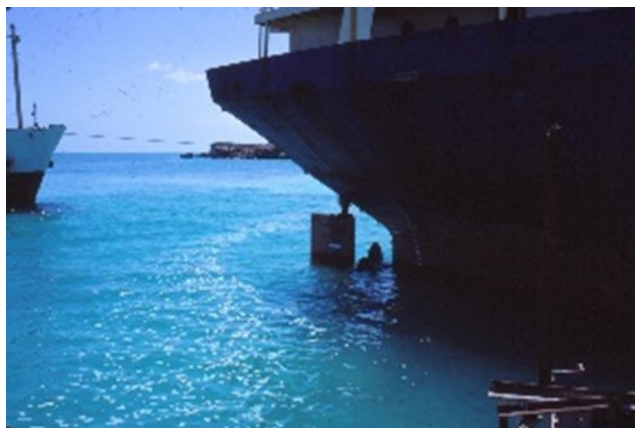
Lossning direkt till trailer

i hamnen gjorde vi en överenskommelse med besättningen att de är med i lastrummet tillsammans med mig och slingar lasten. En av styrmännen körde kranen.



Lossning direkt till trailer

Lastningen i Uddevalla gick utmärkt. Två dagar före ankomst var jag på plats i Provo för att visa lastplanen (beskrivning över hur lasten var stuvad i lastrummet). Efter 19 dagars resa ankom fartyget PEP SEA till Provo och gick in på stigande tidvatten. Just utanför kajen fastnade hon på sandbanken men en timma senare var hon loss och kom till kaj. Följande morgon påbörjades lossningen och efter två dagar var lossningen färdig och fartyget avgick.



Minimum djupgående



Avgång - Full back!

Forts. på nästa sida

Fartygsutrustning till US Military Sealift Command

I slutet av 1970 talet, början av 1980-talet köper amerikanska försvaret in ett antal stora containerfartyg från Sea-Land och Danska ÖK för ombyggnad. Dessutom bygger man ett antal liknande fartyg vid amerikanska skeppsvarv.



Kranhus och tvillingplattformar lastade i Örnsköldsvik

Avsikten är att ha fartygen lastade med militär utrustning för omedelbar insats av Infanteriet, Marinkåren, Trängförband etc. i uppkomna situationer. Fartygen ska vara positionerade strategiskt över hela världen. Vid uppkommen situation går närmaste fartyg till angiven nära hamn. Militär personal flygs ut till området.

De båda firmorna för tung fartygsutrustning Navire och McGregor erhöll kontrakt för att tillverka lastluckor och ramper för både externt och internt bruk, sidoportar, plattformar och bärande konsoler. Dessutom utrustades fartygen med Hägglunds däckskranar och tvillingplattformar. Quincy Shipyard i Boston, Penn Shipyard i Philadelphia, Bethlehem Steel i Baltimore, Avondale i New Orleans och San Diego Naval Shipyard, var några av varven.

Navire hade täta kontakter mer Transatlantic (RABT). All ramputrustning och interna luckor hade levererats till de nybyggda RoRo-fartygen Paralla, Boogabilla, Elgaren, Kolsnaren och Bullaren. Följaktligen så blev TransProCon tillfrågad om intresse fanns att utföra dessa skeppningar från Sverige och Finland till USA.

Vi fick specifikationer och gjorde planering. Våra egna fartyg i RABT kunde inte frakta denna lasten eftersom dimensionerna inte var lämpliga och att lasten skulle lossas direkt på respektive varv. Totalt rörde det sig om c:a 28 000 m³/7 500 ton med skeppningar under två års tid och lastning skulle ske i Marstrand, Åbo och Örnsköldsvik. Exempel på lastluckornas storlek var 12,5 x 12,5 x 0.8m och vikter på 18-22 ton. Ramperna c:a 49 ton. Kranhusen från Hägglunds 45-60 ton och armarna 24 ton. Jag diskuterade lyftpunkter med Navire och övrig hantering av lasten. Hans Erikson påbörjade sökning av fartyg som kunde inbefraktas. Hans Erikson kände till PEP-rederierna i Köpenhamn med utmärkta mindre fartyg för projektlaster. Emellertid behövde vi en större typ som han fann i ett rederi, även det ifrån Köpenhamn.

Väddäckslucka som däckslast på Bravo Sif



Jag gjorde planering på ett av dessa större fartyg för den första skeppningen och vi presenterade detta för Navire. De accepterade och vi fick transportkontraktet. Före första lastningen kallade Navire till ett möte där åtta representanter närvarade från det varv dit den första skeppningen skulle gå. Varvet var Quincy Shipyard utanför Boston. Med min kännedom från tidigare besök i USA och information om hamnar och nu med militärens noggrannhet gjorde jag upp planer över lasten med märkning av tyngdpunkter lyftpunkter, underlägg och övrig hantering och visade hur lasten avsågs att bli stuvad i fartyget sett från sidan och enheterna benämnda med namn och nummer från lastlistan. Nämnade också att jag kommer att vara närvarande både vid lastning och lossning. Detta var uppskattat.



Ramper lastade på fartygets däck i Marstrand

Hans hade befraktat ett danskt fartyg för första skeppningen, Bravo Sif, som var väl anpassat till denna lasten. Amerikansk flagga eller Natoflagga var ett villkor för att komma in på varvet. Amerikanerna har inga liknande fartyg i sin handelsflotta. Lastningen i Marstrand sköttes av varvets folk och även varvets kran. Fartygets besättning assisterade vid surring av lasten.

Två dagar före fartygets ankomst till Quincy var jag på plats och hade möte med mottagarens representanter. De visade var fartyget skulle ligga samt upplagsplatsen för lasten. I samma hamnbassäng fast på andra sidan låg USS Fulton, ett av amerikanska flottans ubåtsmoderfartyg.



Interna luckor och konsoler lastade i Marstrand

Två 25-tons kranar på kajen som skulle lossa lasten. Upplagsplatsen var väl tilltagen. Representanten visade hur de tänkt lossningen och vilken ordning som de var baserade på min lastplan.

Bravo Sif hade fått lots tidigt på morgonen och när jag kom till kajen var hon på väg in i varvsområdet just utanför bassängen. Plötsligt märkte jag att det blev uppståndelse ombord på USS Fulton. Det lät som alarm i fartyget. Det blev rörelse på kajen också. Bravo Sif girade in i bassängen assisterad av en bogserbåt som skulle trycka henne in mot kajen. Mottagarens representant rusade fram till mig: "Sven! Ingen av besättningen får gå iland här på varvet" Jag frågade: Varför detta. Hon har varit till sjöss i sjutton dygn och besättningen behöver komma iland. "Han svarade: "Fartyget för ju en kommunistflagga!!!" "Nej" sa jag. "Hon för dansk flagga och är registrerad i Köpenhamn. Danmark är ju med i NATO!!! Representanten förstod att något missförstånd uppstått.

Det visade sig att vakthavande på USS Fulton hade följt ankomsten av Bravo Sif och plötsligt fått se den röda flaggan på flaggspelet och tytt detta som att Bravo Sif hade Rysk nationalitet. Därvid hade han slagit allmänt alarm. Inklareringen av fartyg med myndigheterna från Emigration, Tull och Hälsoministeriet utfördes utan vidare besvär. Emellertid ville man rädda sin situation genom att vid varje tillfälle en besättningsman ville gå land skulle han eskorteras från fartyget till varvets port.

Villkoret för lossningen var att varvet hade 24 timmar på sig att lossa fartyget. Därefter utgår böter (demurrage) per vissa tidsenheter med ett visst belopp. Kranarna var gamla och det verkade som de inte var alltför väl skötta. De stoppade ofta och servicefolk kom och reparerade.

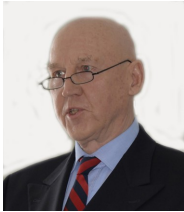
Man försökte också att placera lasten så, att man kunde vidareflytta den till byggnadsdockan i rätt ordning. De 24 timmarna var snart förbrukade och lossningen drog ut på tiden. Man lossade i tvåskift. Ytterligare 24 timmar förbrukades och på den morgonen förstod mottagaren att det började kosta pengar. Då kom en person i chefsposition och började leda lossningen på ett snabbare sätt. "Put it there!" "Put it on top!" "Sky high!" Någon protesterade. "Never Mind, Keep Going!" "Repairpeople remain here" Nu gick det undan. Strax efter lunch var fartyget loss och avgick.

Ytterligare 12 liknande skeppningar utfördes till detta och övriga varv.

Fortsättning följer i nästa nummer av Pejlingar (4/2021)

Kent Nordström om försvarsplanering förr och nu

Försvarsplanering en nödvändighet – men blir det alltid rätt?



Vår kunnige och beggrundande medlem Kent Nordström tar upp försvarsplaneringen förr och nu. Storbritannien och Sverige under Andra världskriget och hur Sverige hanterar frågan idag.

Alla nationer försöker skåda in i framtiden med sin försvarsplanering för att försöka avgöra hur framtida hot kan se ut och utifrån detta genom politiska beslut bestämma ekonomiska satsningar på lämpliga militära komponenter i tid och rum. Det politiska intresset att satsa på nationell säkerhet i fredstid hos demokratiska nationer brukar inte vara påfallande stort. I ofärdstider ökar förstås det politiska intresset. Man blir tvungen att satsa på åtgärder som ökar den nationella förmågan och förhoppningsvis innan det blir för sent.

I denna artikel ska jag ge några synpunkter på betydelsen av god försvarsplanering först med exempel hur Storbritannien och Sverige hanterade uppbyggnaden av delar av sina respektive sjöstridskrafter innan och under andra världskriget. Sedan ska jag ge några synpunkter på var jag tycker Sverige står i dag och vad som skulle kunna göras annorlunda.

Under slaget om Atlanten torpederades en stor mängd handelsfartyg av tyska ubåtar. Storbritannien var inledningsvis nära en kollaps på grund av att förnödenheter och drivmedel inte kunde föras in i nödvändig omfattning. Att vinna slaget om Atlanten var helt avgörande för den allierade krigsansträngningen i Europa. Den brittiske premiärministern Winston Churchill uttryckte efter kriget: *The only thing that ever really frightened me during the war was the U-boat peril*. Det dröjde mer än tre år från krigsutbrottet i september 1939 tills de allierade hade byggt upp sjöstyrkor inklusive flygplan för spaning och vapeninsats med adekvat utrustning och kunskap innan man började att bemästra det tyska ubåtshotet. Varför gick det så illa inledningsvis och varför kunde de transatlantiska konvojerna inte ges tillräckligt skydd? Jag ska försöka ge några svar med koppling till försvarsplanering.

I Storbritannien fanns en mångfald erfarenheter från sjökriget under första världskriget. Man visste från operationsanalytiska studier och från verkligheten att risken för förluster minskade drastiskt om handelsfartyg framfördes i konvoj med ett stort antal skyddande örlogsfartyg. Man visste också att framgångsrik bekämpning av ubåtar kräver kvalificerade eskortfartyg med betydande fartresurser. Den varning amiralen John Jellicoe gav den brittiska regeringen 1929 förefaller ha lämnats utan åtgärd: *War experience showed that the fast vessels needed for anti-submarine convoy escort cannot be hurriedly improvised*.

Den kanske mest förvånansvärda slutsatsen de brittiska försvarsplanerarna drog rörde fientliga ubåtars uppträdande. Man förväntade sig, okritiskt och naivt må-

hända, att ubåtar skulle uppträda enligt de internationella överenskommelser som kommit i tillämpning efter första världskrigets erfarenheter från det oinskränkta ubåtskriget. Dessa reglerade bl.a. att alla örlogsfartyg inklusive ubåtar måste varna handelsfartyg innan vapeninsats fick ske och att besättningen skulle ges möjlighet att på säkert sätt lämna det hotade fartyget. Detta krävde naturligtvis att ubåten måste uppträda i övervattnensläge – åtminstone till dess vapeninsats skedde. Hotet från ubåtar, som i undervattensläge och utan varning bekämpade handelsfartyg, fanns naturligtvis med i försvarsplanerarnas tankar men tonades ned då man förlitade sig på att överenskomna regler för krigföringen skulle följas. Verkligheten blev en helt annan!

Storbritannien var således illa rustat för att säkerställa inflöde av förnödenheter och drivmedel när det stod klart att ett nytt krig närmade sig. Det var först i april 1939, då Hitler officiellt anmälde att Tyskland inte längre ansåg sig bundet av tidigare överenskomna rustningsbegränsningar, som engelsmännen insåg att en förstärkning av sjöstridskrafter lämpliga för eskorttjänst på Atlanten var nödvändigt. I juli och augusti 1939 beställdes 56 patrullfartyg av *Flower*-klass. Fartygen började göra tjänst under 1940 men var på grund av sin ringa storlek, sin låga fart och avsaknad av hydrofon inledningsvis inte anpassade för de uppgifter de avsågs för. Men det var denna typ av fartyg som kunde produceras snabbt och i stort antal på flera skeppsvarv på grund av sin enkelhet. Inte förrän 1942 började lämpliga eskortfartyg av *River*-klass att levereras för tjänst på Atlanten. Något år senare hade lämplig utrustning inklusive radar och förbättrade hydrofoner jämte en gedigen erfarenhet hos de allierade byggts upp. Konsekvensen blev att Storbritannien och sedermera de allierade fick betala ett högt pris som en följd av bristfällig försvarsplanering fram till dess att vågskålen i kriget på Atlanten vägde över till de allierades fördel i början av 1943.

I Sverige började försvaret förstärkas något efter ett politiskt beslut 1936. Men att bygga upp ett försvar är komplicerat och tar tid. När kriget bröt i september 1939 var Sverige illa rustat. Så var fallet också i april 1940 då Tyskland invaderade våra grannländer Danmark och Norge. Dåvarande statsministerns Per-Albin Hansson uttalade att "vår beredskap är god" motsvarades knappast av verkligheten. Vår egen försvarsplanering var knappast förutseende nog trots illavarslande signaler från omvärlden. Vid krigets utbrott i september 1939 fanns i svenska flottan 4 äldre och 3 moderna jagare. 4 halvgamla jagare byggda i Italien levererades våren 1940 som ett resultat av förhandlingar mellan Italien och Sverige som påbörjades i oktober 1939. Det var kanske inte dessa jagare Sverige egentligen ville ha men de var de enda som kunde köpas från utlandet. 7 moderna jagare och 4 så kallade kustjagare byggdes senare och levererades till örlogsflottan mellan 1940–1945. Inget av dessa fartyg var utrustade med hydrofon för undervattensspaning och således knappast optimerade för sjöfartsskydd. Sverige drabbades lyckligtvis inte av kriget som våra grannländer men insåg att en förstärkning av sjöstridskrafterna var helt nödvändigt.

De försvarssatsningar som Sverige gjorde under andra världskriget nådde sin maximala effekt först i början 1950-talet. Då var andra världskriget sedan länge avslutat.

I exemplen från Storbritannien och Sverige finns en gemensam nämnare. Beslut om förstärkande inledande åtgärder skedde efter omvärldsanalys innan kriget bröt ut. Effekten av besluten kom långt senare. De första förstärkningsåtgärderna kom för båda länderna för sent, av fel sort och i för litet antal. Och båda länderna var beroende av tillförsel av förnödenheter, drivmedel och bränsle fraktade på handelsfartyg för sin överlevnad, Storbritannien mer än Sverige. Detta leder till funderingar hur situationen ser ut i dag och i en nära framtid. Hur säkerställs att nödvändiga förnödenheter kan föras in till Sverige med handelsfartyg i en framtida konflikt-situation?

Merparten av det gods och de produkter som behövs för svensk folkförsörjning kommer till oss sjövägen västerifrån. Våra viktigaste hamnar finns på västkusten och Göteborgs hamn och oljehamnen vid Brofjorden är de kanske mest betydelsefulla hamnarna i Norden. Dessa tjänar även våra grannländer Finland och Norge. Avbrott eller störningar i tillförseln, som i dag sker som "just in time", riskerar att skapa betydande bekymmer efter några få dagar.

Försvarsberedningens rapport *Värnkraft, Inriktningen av säkerhetspolitiken och utformningen av det militära försvaret 2021–2025* anser i frågan om vårt behov av viktiga produkter: *Säkerställandet av en nödvändig försörjning av bl.a. livsmedel, dricksvatten, energi och läkemedel är avgörande för att skydda civilbefolkningen och för att upprätthålla förmågan inom hela totalförsvaret vid en allvarlig säkerhetspolitisk kris och i krig.* Svaret på frågan om hur bl.a. införsel av förnödenheter ska säkerställas antyds i samma rapport: *Med begränsade resurser måste behovet av sjöfartsskydd operativt balanseras mot förmågan att kunna möta väpnat angrepp och därmed den sammantagna krigsavhållande förmågan i totalförsvaret. För att i en strategisk kontext lösa bägge uppgifterna samtidigt och över tid behövs en väsentlig utökning av marinstridskrafterna. Beredningen menar att hanteringen av sjöförbindelser västerut måste ses i ett internationellt sammanhang.*

Det som för närvarande är klart är återbildandet av amfibieregementet i Göteborg och detta skapar förvisso förbättrade möjligheter att skydda bl.a. Göteborgs hamn och inseglslederna till hamnen. Den fråga som följer är väl snarast hur och när och med vad den antydda ökningen av marinstridskrafter ska göras och om vi med egna resurser ska klara sjöfartsskyddet eller om detta förutsätter stöd utifrån och i så fall på vilket sätt. Vår egen kapacitet för överskådlig tid framöver kommer att ha svårigheter att klara någon av uppgifterna ovan även om halvtidsmodernisering av våra korvetter räknas in. Inte heller det aviserade tillskottet om två nya ytfartyg omkring 2030 och vars reella effekt blir tillgänglig många år senare torde ändra detta förhållande. De rimliga slutsatser man kan dra är att vi, måhända med begränsningar, kan klara att skydda viss kustnära sjöfart men att skyddet av och ansvaret för importsjöfarten utanför skärgårdslederna till hamnar på Västkusten måste överlåtas till någon annan dock utan

garantier att skyddet verkligen kommer till stånd när det behövs som mest. Utan ett sådant sjöfartsskydd kan man fråga hur benägna skeppsredare är att föra in värdefull last på värdefulla fartyg till svenska hamnar på Västkusten eller att transportera gods kustnära från hamnar på Västkusten in i Östersjön utan relevant skydd. Vi håller med andra ord på att avsäga oss vårt ansvar för vår införsel och därmed tillgång till förnödenheter för vår egen försörjning i kris och krig. Detta är ett stort nationellt risktagande i en tid då situationen i vår omvärld enligt försvarsberedningen försämrats alltmer. Är denna försvarsplanering verkligen korrekt? Borde vi själva inte skapa resurser lämpliga också för sjöfartsskydd och sluta att förlita oss på någon annan? Att 80 % av drivmedel till flottans neutralitetsvakt under andra världskriget kom via lejdtrafiken västerifrån borde mana till eftertanke. Ett alternativ skulle vara att producera ytfartyg lämpliga för bl.a. sjöfartsskydd på Nordsjön och Skagerack av en och samma typ i större antal. Rätt utformade skulle sådana fartyg säkert kunna bli lika effektiva i ett väpnat angrepp i Östersjöområdet som för sjöfartsskydd på västkusten. Ett större antal fartyg av samma typ är gynnsamt för att komma bort från de höga enhetskostnader som alltid blir en följd när kvalificerad materiel produceras i litet antal. Att producera endast två nya ytstridsfartyg 2030 förefaller därför att bli en gigantisk kapitalförstöring men ger naturligtvis ett värdefullt tillskott till vår förmåga i Östersjöområdet.

Vad jag menar vi borde göra är att producera fartyg regelbundet i längre serier. Under en 20-års period med en årlig leveranstakt skulle exempelvis 5 större, 5 mindre, 5 större och 5 mindre fartyg kunna produceras för att vid varje tidpunkt ha det antal plattformar tillgängliga som krävs för att klara uppgifter i såväl Östersjön som Västerhavet. Vi skulle dessutom alltid ha moderna fartyg och kanske kunna komma bort från livstidförlängningar och halvtidsmoderniseringar.

Den gamla sanningen torde gälla fortfarande: Den som vill fred rustar för krig! Sverige borde i sin försvarsplanering inte räkna med att kunna erhålla stöd utifrån vad avser skydd av importsjöfarten. Vi bör ta hand om problemet och lösa det själva. Och börja nu!

Kent Nordström

Red. tillägg

Finsk modern korvett typ Pohjanmaa under byggnad (fregattstorlek)

Tysk modern korvett typ K130 med bl.a. Robot 15 mk 4. Under byggnad.



Årsmöte för Flottans Män i Göteborg 2021

Årsstämmen 2021 för Flottans Män i Göteborg

Genomfördes torsdagen den 1 juli klockan 18.00 cirka fyra månader senare än avsett på grund av pandemin. Ett omfattande utskick hade sänts per post med stöd av vårt värdförband, FömedC, i form av kuvert & porto. Trots mycket information via brev och Hemsidan blev responsen bland medlemmarna mager. Endast 25 kom till Marinstugan inklusive tre gäster samt ytterligare tre som såg årsmötet via länk i hemmen.

Mötet kunde efter flera omflyttningar genomföras den 1 juli, då förutsättningarna enligt FHM medgav att upp till 50 personer kunde delta inomhus.

Mötet inleddes med att vår standert hissades och fyra glas slogs varefter Parentation sedvanligt inledde årsmötet och sju medlemmar räknades upp av vår föreningskaplan Bert Löverdal varav en hade avlidit redan 2019 utan vår vetskap. Sju ljus släcktes av PO Eriksson och Bert gav oss lämpliga tröstande ord ur skriften.

Till mötesordförande utsågs Lars-Erik Wennersten som på ett utmärkt sätt ledde förhandlingarna.

På grund av Coronaläget blev mötet lite kortare än normalt och lämpliga avstånd hölls.

I samband med mötet delades försenade diplom ut till de närvarande Hedersmedlemmarna som utsågs för ett år sedan men då inte fick sina diplom: PO Eriksson, Rune Leandersson och Per Callenberg.

Två ankarmedaljer delades även ut. Guld till den i föreningen som tillhört denna längst Rune Leandersson och i Silver till vår kaplan Bert Löverdal. Medaljerna skulle ha överlämnats vid nationaldagen 2020 som blev inställd vid årets Nationaldag hade bägge dessa herrar förhinder

Till nya styrelsen omvaldes alla utom Leif Lindenhag som avtackades efter åtta år som kassör. Till ny styrelseledamot valdes Bo Stenberg som varit adjungerad sekreterare men efter det konstituerande styrelsemötet blev ny kassör. En bild på styrelsen finns på sida 14.



Rune Leandersson med Guldmedalj och diplom. Foto: L-E W

Mötesordföranden lämnade därefter klubban till omvalde Lars-Erik Uhlegård som tackade för förtroendet.

Mötet avslutades efter att ordf. lämnat en kort orientering om resterande del av året med de osäkerheter som pandemin alltjämt ligger över oss.

Efter avslutat årsmöte genomfördes den nya styrelsen ett konstituerande möte varefter stugan lämnades.



Från parentationen. Vår kaplan håller en betraktelse. Foto: JEK



Standerten hissas genom PO Eriksson. Foto: L-E W



PO Eriksson visar upp Hedersmedlemsdiplomet Foto: L-E W



Samling i Marinstugan inför årsmötet. Foto: L-E W

Ted Knapp berättar om Nya Varvets vägnamn



Ted Knapp som själv bor på Nya Varvet berättar här om Nya Varvets vägnamn samt:

Männen bakom Nya Varvets vägar!

Siöstiernas Väg

Otto Siöstierna (1653 – 1709)

Schoutbynachten Otto Siöstierna (i Sverige betitlad konteramiral) var chef för den expertgrupp som amiralitetskollegiet år 1698 tillsatte med uppgift att undersöka vilken av de fyra föreslagna platserna vid Göta älvs inlopp som vore bäst lämpad för etableringen av ett nytt örlogsvarv. I expertgruppen ingick även kaptenen Johan Kuylensstierna, skeppsbyggmästaren Charles Sheldon samt generalkvartermästarlöjtnant Paul Leijonsparré, som även svarade för kartritningen. Gruppen enades om att rekommendera havsbukten nedanför berget Billingen.

Sheldons Väg

Charles Sheldon (1665–1739)

Charles var skeppsbyggmästare vid Karlskrona örlogsvarv och ingick i den expertgrupp som 1698 fick uppdraget att föreslå lämpligaste placering för ett nytt örlogsvarv i Göteborg.

Gilbert Sheldon (1710–1794)

Överskeppsbyggmästare och son till Charles blev år 1750 av amiralitetskommissariatet sänd till Göteborg för att undersöka förhållandena på Gamla och Nya Varvet, samt föreslå förbättringar och möjliga besparingar. Vad gällde Nya Varvet ansåg Gilbert att det planerade sänkverket borde kortas med 350 fot, något som avsevärt skulle minska kalkylerade kostnader. (Enligt de ursprungliga ritningarna skulle sänkverket ha sträckt sig ända fram till Röda Sten.) Den igen-grodda vattenförbindelsen mellan Stora och Lilla Billingen måste vidare rensas upp och förses med två slussportar. Sist men inte minst måste hamnen befrias från de två galärer som fortfarande låg kvar på botten sedan de sänkts under Tordenskjolds anfall år 1719. Förbättringsförslagen godkändes och fastställdes av Kunglig Majestät.

Örnfelts Väg

Jonas Fredrik Örnfelt (1674–1733)

Jonas Fredrik var en synnerligen aktiv marinofficer som kom att tjänstgöra i fyra olika flottor: den venetianska, den österrikiska, den nederländska och den svenska. År 1716 fick han befälet över Stockholmseskadern och blev då samtidigt utnämnd till viceamiral. Tre år senare var han amiral och chef för Göteborgseskadern, detta under den brydsamma tid då såväl Marstrands fästning som Nya Varvet attackerades av den norsk-danske sjöhjälten Peter Tordenskjolds flotta.

Freses Väg

Georg Christian de Frese (1751–1807)

Var från 1794 chef för den vid Nya Varvet förlagda "Göteborgseskadern av Arméns flotta" och utnämndes 1797 till konteramiral. Det var under hans tid som omfattande förändringar av varvet skulle genomföras, bland annat lät man nu fylla igen delar av hamnen och på den återvunna marken uppföra ett antal slupskjul för eskaderns fartyg.

Wirséns Väg

Carl Johan af Wirsén (1777–1825)

Född på Sveaborg sattes Carl Johan Wirsén redan som 6-åring i skeppsgosseskola och inför slaget i Svensksund år 1789 blev han vid 12 års ålder utnämnd till sergeant. 1795 seglade han som nybliven fänrik - omväxlande på marinens och handelsflottans fartyg.

Som nybliven löjtnant förde han under pommerska kriget befäl över en division kanonslupar och gjorde sig då känd för vaksamhet, snabbhet och mod. 1808 utnämndes han till kapten och blev amiralen Claes Hielmstiernas adjutant. Sårad under finska kriget - vid slaget på Sandö - var han en tid tagen ur tjänst, men blev efter tillfrisknandet utnämnd till major och chef för en av skärgårdsflottans eskadrar.

År 1812 hade han blivit överstelöjtnant och upphöjd i adligt stånd under namnet "af Wirsén". Påföljande år fick han befäl över den eskader som under andra Napoleonkriget skulle erövra Pommern. Då när Sveriges nya kronprins Karl Johan inledde sitt fälttåg i Tyskland blev Wirsén "generaladjutant över Sveriges flottor" och 1814 utnämnd till överste. När Sverige samma år hamnade i krig mot Norge sattes Wirsén in som chef över Göteborgs skärgårdsflotta.

Tack vare sina avgörande insatser mot den norska flottan befordrades han nu raskt till konter-amiral, med befäl över hela Göteborgseskadern. Tack vare växande anseende som effektiv administratör fick han 1823 även chefskapet över "Förvaltningen av sjöärendena" och blev 1825 utnämnd till viceamiral.

Wirséns idéer kring Nya Varvets utformning realiserades under påföljande två år i form av bostäder för eskaderns personal, arsenaler för fartygen samt en mur runt hela varvsområdet, vilken var avsedd att göra dubbel tjänst som både varvsstängsel och skydd mot anfall från landsidan. Dessutom utgöra yttervägg för alla behövliga expeditiionslokaler, verkstäder och förråd. Vidare befästes berget Billingen, örlogshamnen rustades upp och Gamla varvets sjukhus flyttades dit.

Örlogsvägen

Är en annan välkänd väg inom Nya Varvet där bland annat Flottans Män Göteborg har sin hemvist, i nr 6.

Fler vägnamn från Nya Varvet i nästa nummer.

Hälsar Ted



Kamrater!

Jubileumsåret står för dörren. Svenska Marinen har den 7 juni 2022 funnits till i hela 500 år. Det blir verkligen något att fira.

Jubileumsdagar i Göteborg den 26-28 augusti.

Mer om jubileumsåret följer i kommande nummer av Pejlingar.

FM Göteborg fyller dock endast 85 år 2022.

Mer om detta i nummer 1 och 2 - 2022.

Marinstugans nya kök!

Under sommaren har det gamla köket rivits ut och på grund av fuktskador i underliggande golv och yttervägg har en mer omfattande ombyggnad krävts, liksom att bygga ett helt nytt tak på grund av att en balk måste tas bort med mera. När vi ändå var igång byggdes en ny el-central med tre jordfelsbrytare för olika delar av stugan.

Invigning i form av Ubåtsklubben Nordkaparens skalldjursafton den 20 augusti och sedan FM Klubbafton den 26 augusti. Allt har fungerat till belåtenhet och köket saknar nu bara några saker som lådinredningar, krokar och en stenkompositskiva som inte levereras förrän den 8/10.

Nedan följer några bilder från nya köksbygget. Foto: LEU



1 Gamla köket, 2 Gunnar konstaterar rötskador, 3 Utrivningen pågår Boris snyggat till, 4 Magnus på Eurobygg tar ned en balk, 5 Storstugan blev monteringsplats i juli, 6 Eurobygg gjuter golvet i lätt betong, 7 På betongen läggs armering för flytspacklet, 8 KSS Bygg bygger nytt tak med spottar, 9 Eurobygg (Magnus och Joakim) kaklar, 10-12 Nytt kök står klart 2021-08-19.



Nu är vi igång igen.....

15 september samlades vi Bojor efter ett långt uppehåll. Äntligen var det dags för årsmötet avseende verksamheten 2020.



*Ulla Lignell förklarar årsmötet öppnat.
Vivan Leino t. v. är Bojens nya sekreterare*

23 medlemmar slöt upp i Marinstugan på eftermiddagen och bjöds på kaffe med dopp.

Vår ordförande Ulla Lignell skötte årsmötesförhandlingarna. Vid sin sida hade hon Bojens nya sekreterare Vivan Leino.

Vi höll en tyst minut för våra bortgångna kamrater: Inga-Lill Dahl, Ulla Jubrand, Maj-Britt Olausson, Anna Margareta Palmberg, Kerstin Sjöblom och nyligen avlidna Asta Adersjö.

Styrelse och övriga funktionärer

Bojens styrelse kommer fram till årsmötet 2022 ha följande ledamöter:

Ulla Lignell, ordförande,

Ulla Martell, vice ordförande,

Vivan Leino, sekreterare,

Ann-Christina Andersson, kassör,

Anita Hogmalm, webbredaktör och medlemsregistrator,

Anita Janevik, ledare för sånggruppen,

Kerstin Vännberg, suppleant,

Till revisorer valdes Lena Janevik, ordinarie och Britt-Marie Karlsson, suppleant.

Till valberedare utsågs Maj-Gun Erlingstam.

Flottans Män

Lars-Erik Uhlegård och Jan Eric Knutas från Flottans Män, Göteborg var inbjudna, men tyvärr förhindrade att delta.

Bojen bidrog under 2020 med 3.000 kr till Flottans Män, Göteborg och "Marinstugans Framtid".

Dessutom skänker Bojen för varje bortgången medlem en minnesgåva om 500 kr till "Marinstugans Framtid".

Totalt innebär detta ett tillskott på 5.500 kr från Bojen för år 2020.

För innevarande år beslöt årsmötet att överföra 1.500 kr till "Marinstugans Framtid". Det halverade beloppet beror på utebliven verksamhet och halverade medlemsavgifter.



Glädjande många kom till vårt årsmöte. Från vän: Ingrid Wennersten, Jarka Nyblom, Christine Forsberg och Inger Ljungqvist.



Glatt återseende i Marinstugan. Vid främre bordet: Britt-Marie Nilsson, Siv Bylin och Lola Johannesson. Där bakom: Britt-Marie Karlsson och Lisbeth Olofsson.



*Vid pennan
Anita Hogmalm*



SÖNDAGSÖPPET 4.e kvartalet



Nystart av söndagsöppet gjordes den 19 september på försök. Få kände till detta och tillströmningen var mager. Men provet utföll ändå positivt och vi inleder nu Söndagsöppet varannan vecka (söndagar i udda veckor) med start den 3 oktober. Därefter 17 och 31 oktober, 14 och 28 november (den 28:e tillika 1:a advent) samt avslutningsvis den 12 december.

Besök våra Söndagsöppet 09.00—12.30 (13.00 stängs stugan) för trivsamma timmar tillsammans med likasinnade. Eller ta kontakt med Boris Lundqvist och anmäl Dig som värd vid något av angivna söndagar gärna med en kamrat/hustru som hjälp. Välkomna på ett eller annat sätt till Marinstugan under kvartalets Söndagsöppna dagar enligt ovan.

Styrelsen

OBSERVERA! - JULHÄLSNINGARNA

Glöm inte bort att skicka in Era julhälsningar från föreningar (80 kr) och enskilda/par (40 kr) senast den 5 november genom Swish till mitt telefonnummer: 072-397 21 86 eller via lista i Marinstugan där kontanter kan läggas i vår kaffekassaburk med en lapp om vem/vilka som betalats hur mycket. Tiden går, så snabba på.



Julhälsningarna kommer därefter på sedvanligt sätt att presenteras i Flottans Män nr 4/2021.

Lars-Erik Uhlegård
Ordförande FM Gbg



VAD HÄNDER I MARINSTUGAN?



Klubbafton 4 november 2021 kl 18.00

Efter visst krångel med dag, gäller nu den 4/11.

Föredragshållare: : Riksdagsledamot Maria Nilsson. Amne: Hotet från Ryssland



Maria Nilsson, född i Säffle 1979, är en politiker tillhörande Liberalerna. Vid valet 2018 invaldes hon som riksdagsledamot för Göteborgs valkrets.

Maria har magisterexamen i statsvetenskap från Göteborgs universitet och en pol. mag. från Lunds universitet med inriktning mot ryska. Ett språk hon talar flytande. Maria har bott på Krim i Ukraina och har under de senaste tio åren, på sin fritid, varit mycket engagerad i olika demokratiprojekt i Ukraina.

Maria är t.v. tjänstledigt undervisningsråd vid Skolverket. Hon är och har varit: Ledamot i Arbetsmarknadsutskottet, och i Utbildningsutskottet, suppleant i Försvarsutskottet och i Skatteutskottet, ledamot av Riksdagens valberedning, suppleant i Nordiska rådets svenska delegation samt var vice gruppleadare i Liberalerna åren 2018–2019, nu Ordförande för Liberalerna i Göteborg.

Maria hälsas varmt välkommen!

Anmälan via Hemsidan eller i andra hand via lista i Marinstugan. **Hemsidan är huvudmetoden.** Nytt sätt att anmäla deltagande i aktiviteter kommer att lanseras under oktober genom My Club. Hur det ska gå till kommer att sändas ut via SMS och presenteras på Hemsidan.

Styrelsen

Den nya styrelsen:

Från vänster:

Leif Andersson, Sånggruppens ledare.

Jan Eric Knutas, Vice ordförande.

Boris Lundqvist, Sammanhållande föredrag & musik/klubbaftnar.

Lars-Erik Uhlegård
Ordförande.

Sture Magnusson
Medlemsregistrator.

Krister Jakobsson
Ledamot.

Gunnar Ekblad
Stugfogde.

Bo Stenberg
Kassör.



Klubbafton 25 november 2021 kl 18.00
Lasse Sörbom & Pelle Jageby



MUSIKKVÄLL

Klubbafton med musikaliska godbitar!

Lasse o Pelle, (L å P), är trubadurer och entertainers med mångårig erfarenhet från scen, turnéer i Sverige och utomlands samt på TV och radio.

(L å P) framför Hasse å Tages sånger och tankar på scen på sitt sätt, där dom vill spegla och gestalta den humor Hasse å Tage företrädde. Deras material både sånger och texter är lika häpnadsväckande aktuella idag som då.

L å P hälsas varmt välkomna!

OBS! Vi vet ännu inte hur det blir på längre sikt!

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 kvoterings m.h.t. smittrisen. Anmälan är bindande och principen "först till kvarn" kommer att gälla som alltid om det blir platsbrist.

Styrelsen

Lediga befattningar

OBS! Vi saknar för närvarande viktiga potentater!

Klubbmästare	Leda verksamheten i nya köket vid klubbafnarna med mera
Sekreterare	Föra protokoll vid styrelsemöten (med mera (adjungeras i styrelsen))
Uthyrare	Marinstugans upplåtelse med mera

Uppgifterna är mycket viktiga och intressanta samt passar Dig som är har en social läggning.

Anmäl Ditt intresse för uppgift som intresserar Dig till PO Eriksson (valberedningens sammankallande) alt. ordföranden Lars-Erik Uhlegård.



**FÖDELSEDAGAR
 VI GRATULERAR!**



Foto: Hans Hermansson

Okt	03-/B-	
14	1607 Jack Högström, Torslanda	75 år
18	0110 Lars-Erik Uhlegård, Mölndal	75 år
21	1518 John Björklund, Göteborg	55 år
25	1714 Ulf Stålby, Västra Frölunda	75 år
27	1223 Peter Schulte, Onsala	50 år
28	2003 Robert Hellner, Alingsås	65 år
30	6250 Lars-Erik Wennersten, Askim	80 år
Nov		
14	1424 Lars-Erik Green, Västra Frölunda	65 år
Dec		
04	1927 Johan Leffler, Västra Frölunda	75 år
07	1940 Curth Andersson, Göteborg	65 år
16	1812 Eva Lagergren, Västra Frölunda	75 år
17	8229 Björn-Erik Magnusson, Torslanda	75 år
27	0213 Göran Ehrenpohl, Göteborg	70 år
31	1303 Britt-Marie Johansson, V. Frölunda	80 år



**VI HÄLSAR NYA
 MEDLEMMAR VÄLKOMNA!**



032108 Sverker Öjersjö	Göteborg
032109 Peter Lundin	Västra Frölunda



In Memoriam



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

Född	Namn	Medlem	Avled
250901	Asta Adersjö	B9201	210814
280530	Elly Jarlemo	B8301	210814
471217	Ingemar Kjösberg	031420	210826

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

A sustainable future for the world's largest ferry company



www.stena.com


Stena