



**ÄLVSBORGS AMFIBIEREGEMENTE
(AMF 4) ÅTERINVIGT AV HKH KRON-
PRINSESSAN VICTORIA 2021-10-01.**

**C Amf 4 överste Fredrik Herlitz t.v. i bild
om HKH Kronprinsessan**

I detta nummer bl.a.

Ledare. Sida 3

Marinen 500 år samt något om årsmötet 2022 och årsavgiften för 2022, Sida 3

Projekttransporter. Sven-Erik Melin Del 2 (4) Sida 4 – 6

För 80 år sedan 7 december 1941. Pearl Harbor. Sida 7

Krigsproduktion i den högre skolan. Kent Nordström Sida 8-9 och 12

Älvsborgs amfibieregemente återinvigt. Sida 10-11

Vad ett par bilder kan säga! Kielkanalen Ub Illern & pansarkryssaren Fylgia. Sida 13

Klubbafton 26.e aug och 30.e sep samt Skepps och pubkväll 19 okt. Sida 14

Musikafton 25.e nov, Klubb- afton 2.a dec. Sida 15

Damklubben Bojen. Sida 16

Sångkören, PO Eriksson och Odd Fellows Göteborg samt Ted Knapps tankar. Sida 17

Medlemsinformation. Vad händer i stugan med mera. Sida 18-19

**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:3 september 2021

Utgivare/Ägare:
Ansvarig utgivare och red:
Redaktionellt stöd
Distribution:
Manusadress:
Sista manusdag nr. 1/2022
Planerade utgivning:
Årsprenumeration:

Lösnummerpris:
Trycks hos:

ORDFÖRANDEN HAR ORDET



Kamrater!

När denna text påbörjas den 4.e november är det fortfarande meteorologisk sommar i Göteborgsområdet men väl så höstligt med gråmulna skyar, nedfallna löv i massor, blåsigt och då och då regn av olika kaliber.

Vi har från den 1.a oktober åter fått en marin hövding på Käringerget något jag tror gagnar vår sak. Jag var med som gäst i samband med återupprättandet av regementet varom det blir mer skrivet såväl på ledarsidan som längre fram vad gäller ceremonin och bilder från denna stormiga dag då denna positiva händelse ägde rum.

Efter detta har vintern dragit in med ett allvar vi inte sett på många år - snön kom den 1.a december och därefter mer den 2.a (vid vår klubbafon) och 3.e men det innebär ljusare kvällar, nätter, mornar och dagar. En vecka senare menar meteorologerna att det nu ska bli varmare och regn. Vi får hoppas att det finns lite snö kvar till julen åtminstone.

Vad gäller pågående pandemi så har den tagit nya tag med ovälkommen spridning inte minst bland barn och unga. Flertalet av våra medlemmar har nog fått tre doser av vaccinet men bland yngre finns det fortfarande många som inte fått tredje dosen. Själv sitter jag i slutfasen av denna tidnings framställning och är sedan några dagar förkyld med hosta och har därför låtit testa mig men ännu inte fått svar. Jag hoppas naturligtvis att det bara är en förkylning eller influensa från ett barnbarn.

Under hösten har vi nu haft tre klubbafonar och en skepps- och pubkväll och en musikafton som alla har fungerat bra med bra närvaro och stor trivsel. Det som återstår i år är Lillejul den 15.e december som kommer att nämnas i nästa nummer av Pejlingar. Goda tider måste komma.

Till dess tillönskas alla

EN GOD JUL OCH ETT GOTT NYTT ÅR 2022

Lars-Erik Uhlegård



Förstasidesbilden:

HKH Kronprinsessan Victoria återinvigde Älvsborgs amfibieregemente (Amf 4) den 1 oktober i ett passande "amfibieväder" d.v.s. kraftfull blåst och hållregn, Se vidare på mittuppslaget (Bild: Försvarsmakten, beskuren)

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 28 feb. 2022 kl 1200 redaktionen tillhanda.
Mars 2022 (kring den 20/3)
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!

Man kan säga att det ljusnat i Göteborg med återinförandet av Älvsborgs amfibieregemente (Amf 4). Det är verkligen något positivt som värmer våra marina hjärtan och innebär mycket bra för vår västra kust, skärgårdar, fjordsystem och vattendrag.

Den amfibiebataljon som nu ska utbildas (5.amfbat) kommer att bli av en helt ny typ jämfört med tidigare amfibiebataljoner. Inte lika stor personellt men många nya vapen, förbättrade stridsbåtar och därmed nya förmågor.

Alltså detta är bra men vi saknar fortfarande en viktig komponent på Västkusten. Den allsidigt sammansatta sjöstridsflottiljen med fregatter (stora korvetter), minröjningsfartyg, ubåtar och stödfartyg samt helikoptrar ombordbaserade på fregatterna med hangar och stöd från t.ex. Säve. Varför behövs dessa resurser? Jo, det behöver finnas ett fartygsförband som kan hantera sjöfartsskydd inte bara i våra skärgårdar utan till havs med eskorterings- och skyddsuppgifter i kris- och krigslägen till Engelska Kanalen, Island, norska kusten och ibland längre ut i Atlanten. Under fred i vårt närområde ska dessa fartyg kunna delta i internationella operationer var helst behov uppstår. Ubåtar är en resurs som genom spaning tillsammans med helikoptrar tidigt kan indikera främmande ubåtar och andra undervattensfarkoster. Samt andra förband som närmar sig på stora avstånd från vår kust.

Annat att ta upp - det har väl inte undgått någon att ett större Liberiaregistrerat bulklastfartyg med en stor trälast på däck fattade eld efter ankring på Vinga Sand för bunkring. Efter sex dygns hårt släckningsarbete från Kustbevakningen och ett antal större bogserbåtar med 1000-tals ton vatten var branden fortfarande inte släckt. Fartyget har tagits in till Göteborgs yttre hamn. Det är nu räddningstjänsten i Göteborg som har ansvaret för det fortsatta släckningsarbetet. Det kommer säkert att lösas - men läs detta!

När händelsen startade så var det naturligtvis örlogsfartyg som kom först till platsen. Svenska då, tänker någon. Nej! Inga svenska örlogsfartyg i Västerhavet. Det var ett danskt patrullfartyg och en portugisisk fregatt. Har man hört på maken. Inga svenska fregatter (det har vi ju inga). Men en portugisisk och helikoptrar och patrull fartyg från Danmark. Man får ju skämmas. Nu var det en obehaglig händelse med svår brand ombord. Men det kunde varit något mycket värre där svenska örlogsfartyg skulle behövts. Ingen vet ju när och var incidenter med större utländska örlogsfartyg (ytfartyg och ubåtar) liksom stridsflyg och helikoptrar kan inträffa. Men utan resurser kan man inte göra mycket på plats. Våra utmärkta amfibieförband skulle få det svårt utan egna örlogsfartyg. Återigen sjöstridskrafter till Västkusten och medlemskap i Nato, gärna tillsammans med Finland, innan det är för sent.

Lars-Erik Uhlegård



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 och Rikstidningen Flottans Män.

FM Göteborg fyller 85 år 2022. Mer om detta i kommande nummer 1 och 2 av Pejlingar 2022.

Riksårsmöte 2023 har FM Göteborg ansvar för. Planering pågår. Hur, när och var offentliggörs under hösten 2022. Idéer är välkomna avseende resmål och aktiviteter med mera.

Styrelsen

Medlemmar i kamratföreningen Flottans Män Göteborg!

Lördagen den 5 mars är det årsmöte i Marinstugan om inte pandemin på nytt lägger hinder i vägen. Det får vi inte tro. Anmälan kommer att krävas på samma sätt som vid klubbafnär. Det är viktigt att Ni planerar in denna dag så att alla som vill kan delta. Vid fler än 50 deltagare kan annan lokal komma att användas. Sedan är det givetvis så att Folkhälsomyndigheten och regeringens beslut avgör vad som är möjligt..

Inbetalningsavi till Plusgirot kommer att skickas ut med post under mellandagarna. För de som vill betala på annat sätt som bankgiro eller Swish så kommer även det att gå bra. Detta kommer att framgå av brevet.

De som så önskar kan betala in sin årsavgift (350:- för 2022 till Plusgiro 4 47 48-2 eller Bankgiro Nordbanken 470-3526 eller Handelsbanken 5628-3435. Med Swish med nr 1231847151. Glöm inte att ange namn, adress och medlemsnummer som alltid inleds med 03 följt av året för inträde med två siffror och löpande nummer med två siffror. Gåvor mottages tacksamt, gärna med angivande av särskilda syften såsom Marinstugan, Pejlingar eller Gravfonden.

Styrelsen

PROJEKTTRANSPORTER



Sjökapten Sven-Erik Melin
Hemmahörande i Nol berättar
hur han kom in på tunga trans-
portprojekt. Del 2 av 3.

**Här fortsätter Sven-Eriks pro-
jekttransporter.**

JAS 39 GRIPEN

teras att alla fyra överlappade var och ens uppgifter på ett sådant sätt att en kund alltid kunde få ett svar snabbt genom en fin internkommunikation.

Hösten 1997 fick vi ett meddelande från våra ägare i Skärhamn. B&N hade fått en förfrågan från Flygflottiljen F7 i Såtenäs om hjälp med en transport av JAS 39 Gripen till Chile i Sydamerika. B&N svarade snabbt att inom koncernen finns TPCC som utför udda transporter till udda platser. Jag och MI mötte upp i Såtenäs och träffade majoren Anders Linnér. Han förklarade



M/S GOONAWARRA lastning i San Francisco 1945. Foto från Transatlantics

Transport från Göteborg till Antofagasta, Chile.

Rederi AB Transatlantic hade en linje redan under 20-talet mellan Australien och Nordamerikas västkust.

USA utnyttjade dessa fartyg under andra världskriget genom att sända militär materiel till Australien, icke minst flygplan.



M/S PARRAKOOLA lastar i San Francisco Foto: Transatlantic

Rederi AB Transatlantic avvecklades 1993. De operativa linjerna hade blivit agenturer inom Svenska Orient Linjen (SOL). TransProCon (TPCC) hade också blivit placerat i SOL som nu var helägt av Bylock & Nord-sjöfrakt (B&N) från Skärhamn. Med tiden hade vi blivit fyra anställda. Hans Erikson (HE), som även hade VD-posten i SOL, Michael Ingman (MI), som skötte den operativa delen, Håkan Ericsson (HKE), vars uppgift var marknadsföring och försäljning, samt jag själv (SEM) med den tekniska delen. Det skall nog poäng-

följande:

"I Santiago de Chile skall en flygmässa äga rum. Sverige skall delta med två enheter JAS 39 från Försvarsmakten och undersöker hur enheterna kan komma dit och tillbaka. Man har redan undersökt två alternativ genom att flyga. Alternativ ett är närmaste vägen genom Europa-Västafrika-Brasilien-Chile är inte möjlig beroende på den långa sträckan Västafrika-Brasilien. Enheterna har ingen möjlighet till lufttankning. Alternativ två är via Island-Grönland-Labrador-USA-Norra Sydamerika-Brasilien-Chile. Det kräver en stor organisation med service på varenda stopp. Alltför omfattande både ekonomiskt och industriellt. Alternativ tre är sjötransport. Frågor? Packa in i låda? Reducering av dimensioner? Från vilken hamn? Till vilken hamn? Lämpligt fartyg? Nationalitet på fartyg och besättning? Kostnader?

Vi gick ner till hangaren där en enhet stod. (Ett minne kom upp, förra gången jag var så nära ett militärplan var 1955 då Sjövarnsskårens Kalmarflottilj, SVK 8, bjöd in oss från SVK 4 i Karlskrona till dans och vi bodde på F 12. Dagen efter fick vi en visning av J 29 Tunnan).

Här stod en JAS 39, liten och smacker. Längd c:a 14,6 –15,6 m beroende på en-eller två-sits. Bredd 8,6 m. Höjd 5,3 m. Vikt 8,6 ton. Man kan rulla den sade majoren och puttade till den. Den rullade. Kan man lyfta den? Jo i cockpit finns en bärgningskrok och på varje sida om stjärten finns uttag för lyft. Alltså trepunktslyft. Det finns en spridare också som gör att enheten lyftes horisontellt. Enheterna kommer att utgå från Linköping, SAAB:s flygplats. Närmast är ju Norrköpings hamn med den flygplatsen bara ett par km från hamnen. Kostnadsmässigt blir den hamnen dyrare jäm-



fört med en västkusthamn därför att det är 1,5 dygns längre gångtid x 2. Vi tänkte snabbt på vad som finns. Uddevalla och Göteborg har ju långa kajer som man kan landa på. Getterön i Varberg har ju flygfält. Men det är gräs. "Ge mig 800 meter så kommer vi in" sade majoren.

SAAB i Linköping ville ha ett möte angående utförandet av transporten. Jag kom dit. Det var 18 personer i rummet som alla hade sin lilla bit plus en projektledare. deras förutsättning var följande: Svenskt fartyg, svensk besättning. Ingen annan last i fartygets lastrum där enheterna var placerade. Direktanlöp till Chilensk hamn från Svensk hamn. Enheten skall stå på en transportram som skall svetsas fast i lastrummet. Ramen väger 12 ton!! Två man från försvaret skall medfölja fartyget. Lastrumsklimatet skall vara torrt. Möjlighet för dessa att arbeta i lastrummet under resan, service och tillsyn. Därtill ytterligare frågor. Enheterna skulle vara i Santiago i tre veckor. Därefter skulle returtransport ske med samma fartyg.

De ville då ha ett nytt möte med en presentation av ett fartyg som var lämpligt. Vi löste detta med B&N att använda ett av kylfartygen i Winterserien som hade tvillingluckor och lucköppningarna c:a 18 x 10 m. Ett kylfartyg har stor kapacitet och varierat klimatet i lastrummen. Emellertid är det träduk men med containerfittings vilket gav lösningen. Vi placerar två 40-fots lastflak på dessa och låser med containerlås, på vilka vi placerar och svetsar fast stålplåtar, på vilka den stora transportramen placeras. Fartyget är utrustat med 10-tons kranar. Detta antogs av SAAB-teknikerna. Beträf-

fande hamn föredrog man Göteborg om detta gick att ordna. I så fall landa på Säve (f.d. F 9) och taxa enheterna till hamnen via landsvägen till hamnen c:a 9 km. Vi kontaktade Göteborgs Hamn under sekretess och frågade om de var villiga att acceptera utskräppning av JAS 39 via Skandiahamnen. Vi fick klartecken för detta.



Hamn i Chile? Valparaiso var ju närmast, men fanns det utrymme och lämplig väg till Flygplatsen i Santiago där mässan skulle vara? Beslut tog om undersökning. Projektledaren, chefsteknikern och jag åkte till Santiago. Fick kontakt med SAAB:s representant, Chiles flygvapen och fartygsagentur. Besöket i Valparaiso blev kort. Inga möjligheter att taxa ut enheterna där från hamnen.

Nästa Besök var i Vinya del Mar söder om Valparaiso. Fin hamn men vägnätet till Mässan var inte lämpligt. En överste från Chiles flygvapen nämnde att i Antofagasta ligger en flygflottilj nära hamnen. Vi åkte till Antofagasta. Hamnen var bra. Stora fria ytor. Dock inga lämpliga lyftmöjligheter. Tidvatten 3-4m. Ett fenomen som störde var en konstant dyning i hamnen men så är det i alla Chiles hamnar. Gjorde en undersökning av vägen från hamnen till flygflottiljen. Bra väg men långt. 27km. Inne på Flottiljen, lämpliga avskilda hangarer. SAAB fann detta vara acceptabelt. Möte med flottiljen, skeppsagenturen, polis och vägmyndigheter, hamn och tull gav ett positivt svar. Beslutet blev Antofagasta.



Lossning i Antofagasta

Möte och redovisning i Linköping från undersökningen och följande diskussion resulterade att TPCC lade en offert med utförandebeskrivning som så småningom accepterades.

Transportens utförande: Lasten bestod av militär utrustning, 2 st JAS39 enheter, 2 st bogserbilar, 2 st transportramar och 6st 20' containers. Eftersom som det var militär utrustning blev det också militär bevakning. Kl 1800 möte på Säve flygplats med alla berörda för transporten till hamnen. Kl 1900 påbörjades landtransporten av de två enheterna, dragna av bogbilarna plus eskort, från Säve till hamnen. Kl 2000 ankommit till hamnen. Enheterna placerades på kajen omgivna av 40' containers två i höjd. Under kvällen ankom m/s Winter Water. Följande dag klargjordes lastrummet. Eftersom lossningen i Antofagasta skulle ske med fartygets kranar, lastades enheterna med fartygets kranar, trots den fina utrustningen i Göteborgs hamn. Vi hade haft en diskussion om kranförare med rederiet och begärde att vi skulle få den besättningsmannen, som bäst kände till dessa fartygens kranar, att lasta och även följa med och köra kranarna i Antofagasta. Det blev båtsmannen (Båsen) från systerfartyget Winter Wave.

På kvällen lastade vi enheterna. SAAB:s teknikergång arrangerade surrningen av enheterna följande morgon och arrangerade sina mätinstrument.

Två dagar före fartygets ankomst var jag och SAAB:s teknikergång på plats. Det var 8 st plus Projektled, C-tekniker och svensk militär repr, kapten från F7 och jag själv. Möte med samtliga myndigheter och berörda personer.

Fartyget ankom och lossning förbereddes. Intern information mellan SAAB, Båsen och mig hur lossning-



På kajen i Antofagasta

en skulle utföras med hänsyn till att fartyget lyftes av dyningen c:a 30-40 cm. Lossgörandet av de tre lyftpunkterna skulle ske på min order. Allt gick efter beräkning och både enheter och bogbilar var snart på kajen. Fartyget avgick.

Följande dag utfördes landtransporten till flygflottiljen. Enheterna drogs av bogbilarna. Eskort av polis och beväpnad personal från flottiljen.

Tre veckor senare gjorde vi returskeppningen till Göteborg, med motsvarande transportupplägg i omvänd ordning.

Efter denna transporten utförde TPCC samma transport till Port Sepetiba (Rio de Janeiro) i Brasilien för uppvisning av SAAB.



Lastrummet i Arktis Hunter. Lastning i Göteborg till Port Sepetiba

Där vi hade en landtransport till flygflottiljen Santa Cruz som ligger mitt emellan Hamnen Port Sepetiba och Rio de Janeiro. Sträckan var 26 km. Svårigheten här var att vi rullade mitt inne i staden Santa Cruz. Bl.a. tömdes sjukhusets parkering på bilar för att komma runt ett hinder som bestod av två träd ute på gatan där vi inte kom emellan. Vid utgången från parkeringen var



Landtransport Port Sepetiba till Santa Cruz



Landtransport i Kapstaden

vi tvungna att riva halva taket av uteserveringen på en bar. På denna flottilj finns en hangar som är 20 m hög och användes för zeppelinare. I den hangaren fick Gripen stå.

Senare utfördes 4 transporter till Kapstaden med försvarets enheter. Från hamnen till flygflottiljen Ysterplaat i Kapstaden var det 9km. Därefter erhöles transportkontraktet med Sydafrikas Flygvapen om 26 enheter under åren 2004 - 2012 med lastning i Norrköping till Kapstaden.

Fortsättning följer i nr 1 och 2 2022

För 80 år sedan den 7 december 1941

Bakgrund

I juli 1941 hade USA, Storbritannien och Nederländerna fryst alla japanska kommersiella tillgångar i hopp om att stävja Japans expansion i Sydostasien och stoppa det andra kinesisk-japanska kriget. Som villkor för att lyfta embargot ställde USA krav på att Japan skulle dra sig tillbaka från Kina och gå ur tremaktspakten, vilket de inte var villiga att göra. Japan var ytterst beroende av import av råvaror såsom olja och planerade därför att anfalla det oljerika Nederländska Ostindien, Brittiska Malaya och den amerikanska kolonin Filippinerna. Eftersom den japanska industrin var mycket mindre än USA:s kunde Japan inte hoppas på att vinna ett längre krig, så planer på att anfalla den amerikanska Stillahavsflottan när den låg för ankar i flottbasen Pearl Harbor i Hawaii drogs upp. Detta i hopp om att sätta flottan ur spel så att Japan kunde etablera ett så starkt försvar av sina besittningar runt Stilla havet att USA inte skulle ha något annat val än att förhandla om fred.

Attacken mot Pearl Harbor

Attacken var ett överraskningsanfall som utfördes av den kejserliga japanska flottan mot den amerikanska marinbasen vid Pearl Harbor, Hawaii på morgonen den 7 december 1941. Nästa dag förklarade USA krig mot Japan vilket resulterade i landets inträde i andra världskriget. Attacken var tänkt som en förebyggande åtgärd för att hålla den amerikanska Stillahavsflottan borta från den planerade japanska invasionen av de brittiska och nederländska kolonierna i Sydostasien, samt Föränta staternas koloni Filippinerna. Basen attackerades av japanska flygplan (totalt 353, i två omgångar) som utgick från sex hangarfartyg samt fem japanska miniubåtar som transporterats på stora oceangående ubåtar.

Fyra amerikanska slagskepp sänktes (av vilka två bärgades och togs i bruk senare i kriget) och alla de fyra andra närvarande slagskeppen skadades. Japanerna sänkte eller skadade också tre kryssare, tre jagare, ett luftvärnsutbildningsfartyg och ett minfartyg. 188 amerikanska flygplan förstördes, 2 402 personer dödades och 1 282 skadades. Kraftstationen, varvet, underhållsanstalterna, bränsle- och torpedlagringsanläggningarna samt ubåtskajerna och högkvarteret (även platsen för underrättelsesektionen) attackerades inte. De japanska förlusterna var små, med 29 flygplan och fem miniubåtar förlorade och 65 militärer dödades eller sårades. En japansk sjöman från en miniubåt tillfångatogs.

Attacken kom som en stor chock för det amerikanska folket. Det inhemska stödet för isolationismen, som varit starkt, försvann (isolationisterna ville hålla USA utanför andra världskriget). För att stötta Japan förklarade Tyskland och Italien krig mot USA 11 december (krigsförklaringar som inte begärts av något fördrag). Detta gjorde att USA blev direkt inblandat på den europeiska krigsskådeplatsen, tidigare hade endast lämnats begränsat stöd till de allierade (till exempel genom



Från vänster syns USS Tennessee (stående på botten), USS West Virginia skadad, och i mitten den våldsamt brinnande USS Arizona som efter hård kamp sjunker och idag är ett krigsmonument (alla övriga sänkta och skadade fartyg efter attacken bärgades och reparerades eller skrotades). Bild: US Official

Lend-Lease Act). Trots många historiska prejudikat för oanmälda militära åtgärder ledde avsaknaden av en formell förvarning från Japan, särskilt medan förhandlingarna fortfarande tydligt pågick, till att president Franklin D. Roosevelt i sitt tal proklamerade att den 7 december skulle vara "en dag som kommer att leva i minnena".

Officiella utredningar

Ett flertal utredningar om hur attacken kunde ta det amerikanska försvaret med total överraskning utfördes under kriget. Den första, Robertskommissionen, rentvådade de politiska ledarna och lade skulden på högsta befäl på Hawaii: armégeneralen Walter Short och amiral Husband Kimmel, som båda degraderades och snart tog avsked från det militära. Ytterligare sex utredningar utfördes av den amerikanska armén och flottan som lade skulden på olika befattningshavare. Vid krigets slut kunde en kommitté från USA:s kongress göra en utförligare utredning, med tillgång till dokument som ditintills varit hemliga. Utredningen fann att skulden delades av många, både befälhavare och politiker. Kommittén fann att tjänstemän i Washington inte informerat militären om att Japan spanat på flottan i Hawaii och att de inte informerat dem om att de snappat upp ett meddelande till japanska diplomater som beordrade dem att bränna sina kodböcker 7 december (ett tecken på nära förestående krig).

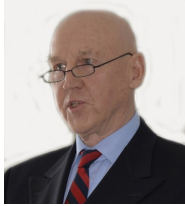
Summering

Japan genomförde ett mycket framgångsrikt angrepp på den amerikanska Stilla Havs-flottan. Men man hade missat var de amerikanska hangarfartygen befann sig. De var på övningsverksamhet på relativt stort avstånd från Hawaii och blev avgörande för nästa akt i kriget. Slaget vid Midway, som tas upp i ett kommande nummer av Pejlingar.

Artikeln huvudsakligen hämtad från Internet.

Lars-Erik Uhlegård

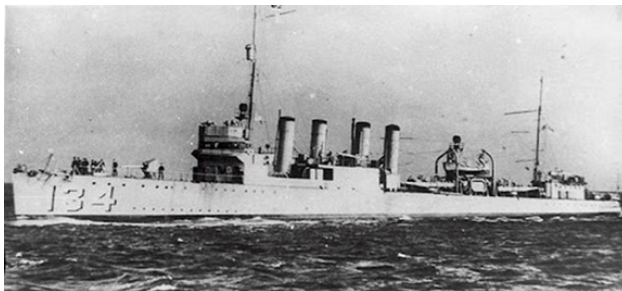
Kent Nordström — Krigsproduktion i den högre skolan



Vår flitige medlem Kent Nordström bidrar här med ännu en artikel. Kent tar här upp fartygsproduktion vid krig med kända exempel från 2:a världskrigets Storbritannien och USA.

Liberty-fartygens historia och lärdomar

I Västeuropa stod Storbritannien ensamt mot det nazityska hotet fram till dess USA inträdde i kriget efter det japanska anfallet mot Pearl Harbor i december 1941. Storbritannien var från krigets start hösten 1939 och framöver i ett skriande behov av krigsmateriel och förnödenheter av allehanda slag för att kunna stå emot det tyska militära trycket. Eftersom England är en ö måste merparten av råvaror, krigsmateriel och förnödenheter inklusive petroleumprodukter, som behövdes för nationens överlevnad, komma sjövägen. Detta kom från det brittiska imperiets olika delar och från USA, dock i begränsad omfattning inledningsvis. USA valde efter första världskriget att isolera sig politiskt från omvärlden och ansåg att konflikter på europeisk grund låg utanför amerikanska intressen. Man ville sköta sig själva och varken ville eller kunde förse Storbritannien med krigsmateriel och förnödenheter av krassa inrikespolitiska orsaker. Andra världskriget utvecklade sig ogynnsamt för Storbritannien under de första krigsåren. När den brittiska expeditionsarmén tvingades att evakuera från Dunkirk sommaren 1940 måste i stort all medförd krigsmateriel lämnas kvar i Belgien. Det lär vid den tidpunkten ha funnits endast ett dussintal fungerande stridsvagnar kvar i Storbritannien samtidigt som hotet för en tysk invasion ökade. Att Storbritannien var i stort behov av ny krigsmateriel blev tydligt. Det var ungefär vid denna tidpunkt som man i USA insåg att det fanns en betydande risk för en brittisk kollaps, något som man av historiska skäl knappast var beredd att acceptera.



En av 50 amerikanska äldre jagare som fördes över till Storbritannien. Notera det karaktäristiska utseendet med fyra skorstenar. Alla byggda i slutet av eller strax efter 1:a världskriget med huvuddelen i materielreserv under mellankrigstiden. Bilden visar USS Crowninshield som efter övergång till UK blev HMS Chelsea. Hon var av Wickes-class som omfattade 111 enheter.

Den isolationistiska inställningen övergavs succesivt och materiel och förnödenheter började levereras till Storbritannien för att stödja den brittiska krigsansträngningen genom ett arrangemang benämnd "lend-lease". Genom detta överfördes ganska tidigt 50 äldre amerikanska jagare till Storbritannien.

Efter det japanska anfallet mot Pearl Harbor förklarade Hitler krig mot USA som nu hade att föra krig mot både Japan och Tyskland. Därmed kunde samtliga isolationistiska begränsningar tas bort och den amerikanska industrin ställas om till krigsproduktion. Omställningen, som i praktiken påbörjats 1940, tog cirka 18 månader och var klar hösten 1942. Ofantliga mängder krigsmateriel och annat producerades för inte bara amerikanska behov utan också för brittiska och ryska. Storbritanniens industri hade förvisso ställts om till krigsproduktion redan 1939 men kunde inte producera det som behövdes på grund av begränsad industriell kapacitet och begränsad tillgång till råvaror. Man behövde både krigsmateriel och råvaror utifrån för sin industri.

Det var den amerikanska fordonsindustrin och flyginindustrin som skulle komma att producera dessa ofantliga mängder materiel. Att just fordonsindustrin kom att användas för produktion av krigsmateriel har sin förklaring däri att fordon vanligtvis produceras i stora antal genom serieproduktion. Denna kunde således ställas om från tillverkning av bilar, lastbilar, traktorer m.m. till stridsvagnar, jeepar, bulldozers, självgående artilleripjäser, luftvärnskanoner, flygplansmotorer och mycket annat. Företaget Ford tillverkade bl.a. bombflygplan. Utmaningen att tillverka den ofantliga mängden materiel låg i att kunna tillverka enheter med snäva toleranser så att mindre enheter kunde sammanfogas till större enheter utan behov av anpassning och därigenom undvika flaskhalsar i produktionen. Det var alltså inte det stora antalet enheter som var utmaningen utan hur noggrant dessa kunde tillverkas.

Hela denna produktionsapparat krävde naturligtvis ofantliga resurser i material och arbetskraft. För att klara produktionen anlätades lantarbetare, hemmafruar och vad som gick att få tag i. Miljoner okvalificerad arbetskraft kom att på detta sätt bidra till den amerikanska krigsansträngningen samtidigt som många kvalificerade arbetare var i militärtjänst.

Ett exempel på den amerikanska krigsproduktionen är licenstillverkningen av Bofors 40 mm luftvärnskanon L/60 modell 1936 i olika utföranden.

Biltillverkaren Chrysler kom under kriget att tillverka 60 000 enheter jämte 120 000 eldrör. Nästan alla amerikanska örlogsfartyg hade denna pjäs för sitt luftförsvar. Tillverkningen skedde på 300 olika platser och involverade 2000 underleverantörer. Tillverkningstiden i den svenska mekaniska produktionen för denna produkt var cirka 450 mantimmar medan man i den strömlinjeformade amerikanska processen så småningom kunde tillverka en pjäs på 10 mantimmar.



Bofors 40 mm luftvärnskanon L/60 i kvadrupellavettage.

Under andra världskriget tillverkades i USA bl.a. dessa typer av krigsmateriel:

- ♦ 100 000 stridsvagnar,
- ♦ 2 300 000 fordon av olika typer,
- ♦ 45 000 haubitsar,
- ♦ 90 000 20 mm Oerlikon luftvärnskanoner,
- ♦ 300 000 flygplan av olika typer och
- ♦ 80 000 landstigningsfartyg och båtar.

Efter att produktionsapparaten trimmats in ökade antalet producerade enheter drastiskt. Således ökade antalet producerade stridsvagnar från 3 900 år 1941 till 24 700 år 1942. Produktionen av andra typer av materiel uppvisade liknande imponerande tillväxt.

Mycket av denna materiel var avsedd för de allierades krigsföring. Ett bekymmer som identifierades tidigt var hur dessa mängder materiel skulle kunna transporteras till krigsskådeplatserna i Europa och Fjärran Östern. Under åren 1939-1942 sänktes omkring 1 800 handelsfartyg av tyska ubåtar under Slaget om Atlanten. Antalet sänkningar kom så småningom att överstiga antalet nybyggda fartyg. På liknande sätt som för produktionen av krigsmateriel skapades förmåga att massproducera handelsfartyg i USA. Det gällde nu att hitta en befintlig konstruktion lämplig att masstillverkas. Någon sådan kandidat fanns år 1940 inte i USA men hittades i Storbritannien hos varvet J.L. Thompson i Sunderland, strax söder om Newcastle. Fartyget hette Darrington Court och var en lådliknande konstruktion med dödvikten (lastförmågan) 10 000 ton. Under 1940 vidtogs förberedande åtgärder för serierproduktionen i

USA. Ledorden var enkelhet och snabbhet. Den amerikanska varvskapaciteten var inledningsvis otillräcklig.

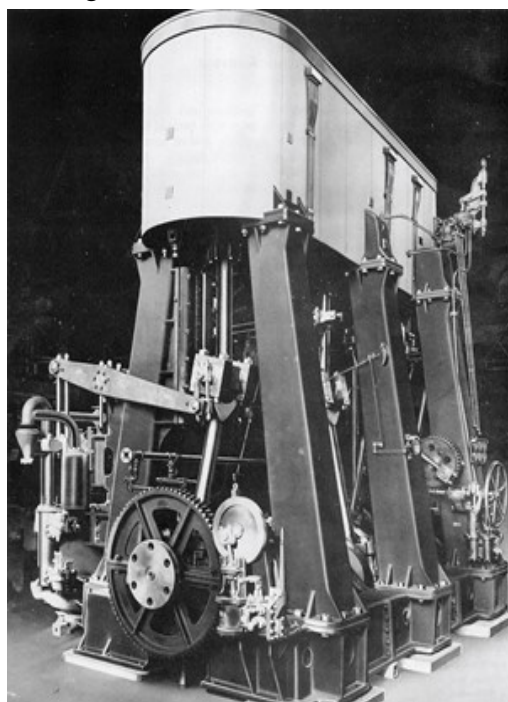


S/S Darrington Court, föregångaren till Libertyfartygen. Fartyget torpederades av tyska U 181 i november 1942.

Dess kapacitet var ungefär 500 000 ton per år eller motsvarande (grovt) 30-40 fartyg per år så det gällde att snabbt utöka befintliga varvs kapacitet och dessutom anlägga ett stort antal nya varv.

Fram till 1943 hade byggnadskapaciteten enbart för denna typ av fartyg ökat från nästan ingenting till hela 159 stapelbäddar fördelade på 18 skeppsvarv runt om de amerikanska kusterna.

Enkelheten innebar förenklad inredning utan ventilation eller elektrisk belysning, spartanska utrymmen för den 40 man stora besättningen och nödortftiga sanitära installationer. Belysningen skedde med oljelampor. Komforten ombord var minimal. Likaledes saknades installerad brandsläckningsutrustning. Navigationsutrustningen var också minimal.



Den 140 ton tunga tripplexpansionsångmaskinen i Liberty-fartygen.

Maskineriet bestod av två ångpannor och en tripplexpansions ångmaskin som endast utvecklade 2 500 hk men som var enkel att tillverka och också driftsäker. Den eldades med pannbrännolja men i några fartyg som

Älvsborgs amfibieregemente återinvigs



Den 1:a oktober ägde en mycket viktig händelse rum inom Göteborgs garnison och för den delen i Västsverige. Älvsborgs amfibieregemente (Amf 4) återinvigdes av Hennes Kungliga Höghet Kronprinsessan Victoria. Bland de närvarande märktes främst Försvarsminister Peter Hultqvist, Överbefälhavaren general Micael Bydén, Marinchefen konteramiral Ewa Skoog-Haslum och givetvis den nya förbandschefen överste Fredrik Herlitz liksom avgående garnisonschefen överste Peter Fredriksson. Chefen Amf 4 blev med dagen även garnisonschef och kommandant i Göteborg. Peter Fredriksson kvarstår som chef för Försvarsmedicencentrum. En viktig skillnad är att Göteborgs garnison nu övergår från en tillhörighet till Logistikchefen till att hamna under Marinchefen, mycket efterlängtat.

Dagens viktiga händelse sekunderades av ett kraftfullt regn- och blåsväder som hotade det uppsatta tälten (väl förankrade då de ändå motstod vädrets krafter). Många utmärkta tal hölls ute i det fria via kraftiga högtalare (Försvarsministern, ÖB och den nya regementschefen). Kronprinsessans tal som avslutades med att Älvsborgs amfibieregemente återupprättats hälsades med kraftiga applåder. Salut sköts från rörligt salubatteri i form av dubbelt svenskt lösen. Hemvärnets musikkår ur Älvsborgsgruppen spelade före och under invigningen på ett utmärkt sätt trots det rådande överhandsvädet. Bland annat framfördes Älvsborgs regementes marsch.

Överste Fredrik Herlitz sade vid sitt tal till de församlade i ovädet att ”detta är ett riktigt amfibieväder och att det är glädjetårar som kommer från ovan.”

s med himlen i glädjetårar 2021-10-01



Bilder: Försvarets bildbyrå

Stora bilden: På gräsplanen framför stabshuset där läktare för inbjudna gäster var placerade under tälttak (till höger om bilden ej synliga) och därutanför läktare för talare samt plats för ÖB Kommandotecken. Under tälttaket i borte delen av fältet hade Hemvärnets musikkår i Göteborg sin plats under ceremonierna.

Lilla bilden: Flaggh- och fanförarna ur flagg- och fanvakten har gjort hälsning med flaggan och fanan och är på väg tillbaka till respektive vakt.



Forts. från sida 9

levererade till Storbritannien användes kol som bränsle, som fanns i riklig mängd lokalt i landet. Den högsta farten var måttliga 11 knop.

För att kunna producera snabbt förtillverkades ett 100-tal större enheter som på varven sammanfogades till ännu större enheter vid sidan av stapelbädden. Därefter lyftes enheterna med gigantiska kranar till stapelbädden och sammanfogades till ett fartyg. 60 % av sammansättningen var avklarad innan de större enheterna lyftes ombord. Merparten av sammansättningen skedde genom svetsning och inte genom nitning, som var brukligt vid fartygsproduktion vid denna tid. Det första fartyget producerades på cirka 7 månader men efter det att serieproduktionen kommit igång blev medeltiden för att producera ett fartyg 40 dygn. Amerikanska varv kom att producera 3 fartyg varannan dag.

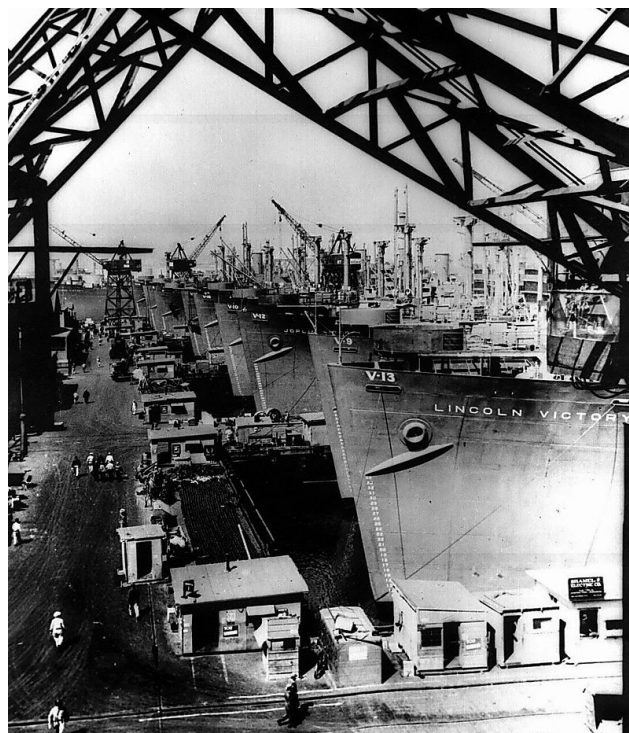


Libertyfartyg. Totalt byggdes mer än 2700 fartyg under andra världskriget. Dimensionerna var L=135 m, B=17 m och D=8,5 m och dödvikten 10 500 ton.

Även här spelade kraven på noggrant förtillverkade enheter in. Någon handpåläggning vid sammanfogningen behövdes inte. Det finns uppgifter om att den slutliga sammansättningen i något enstaka fall klarats av på endast drygt fyra dygn.

Fartygen kom att kallas Liberty-fartyg för att peka på USA:s strävan efter frihet och oberoende. Planen var att bygga 2750 fartyg men antalet färdigställda enheter blev till slut 2710 stycken. Fartygen förekom i något olika utförande, några var specialiserade för att frakta flygplan och flygplansdelar, andra för att frakta stridsvagnar men flertalet var avsedda att frakta styckegods. Det första fartyget - SS Patrick Henry - sjösattes i september 1941. Många av Liberty-fartygen framfördes i konvojer och hade egenskydd i form av luftvärnskanoner för och akter och även grövre kanoner för och akter mot anfall kommande från ytan. Mellan 150 och 240 Libertyfartyg förolyckades under kriget, uppgifter om antalet divergerar. Efter kriget överfördes cirka 800 av

fartygen till skeppsredare runt om i världen medan ett stort antal behölls av amerikanska försvaret och lades i malpåse för kommande behov. Fartygen gjorde förvisso stor nytta men hade rykte om sig, förutom att vara obekväma, också att utveckla otrevliga sprickor i skrovet. Två av fartygen köptes några år efter kriget av de svenska rederierna Tirfing respektive Dalén. För att komma bort från svagheten med Liberty-fartygens låga fart producerades i slutet andra världskriget en vidareutveckling av Liberty-fartygen. Totalt byggdes 834 av denna typ. Dessa kallades Victory-fartyg och hade en högsta fart om 15-17 knop.



Victoryfartyg, under färdigställande på ett varv på USA:s västkust, som byggdes för att frakta gods till krigsskådeplatserna i Stilla havet. Många användes även under Koreakriget och en del till och med under Vietnamkriget.

I Sverige fanns tidigare en stabil planering för produktion av krigsviktig materiel hos s.k. K-företag.

Staten hade avtal med olika företag för en sådan eventuell produktion. Institutet har legat i träda under de senaste 20-30 åren men numera har åtgärder startat för att återuppväcka K-företagens roll. Lärdomen från USA är, enligt min mening, att det krävs visionära, kunniga ledare för planeringen och orädda entreprenörer, som ges incitament och stor frihet, för själva tillverkningen. Samt att staten är villig att betala generöst för vad det faktiskt kostar.

Kent Nordström

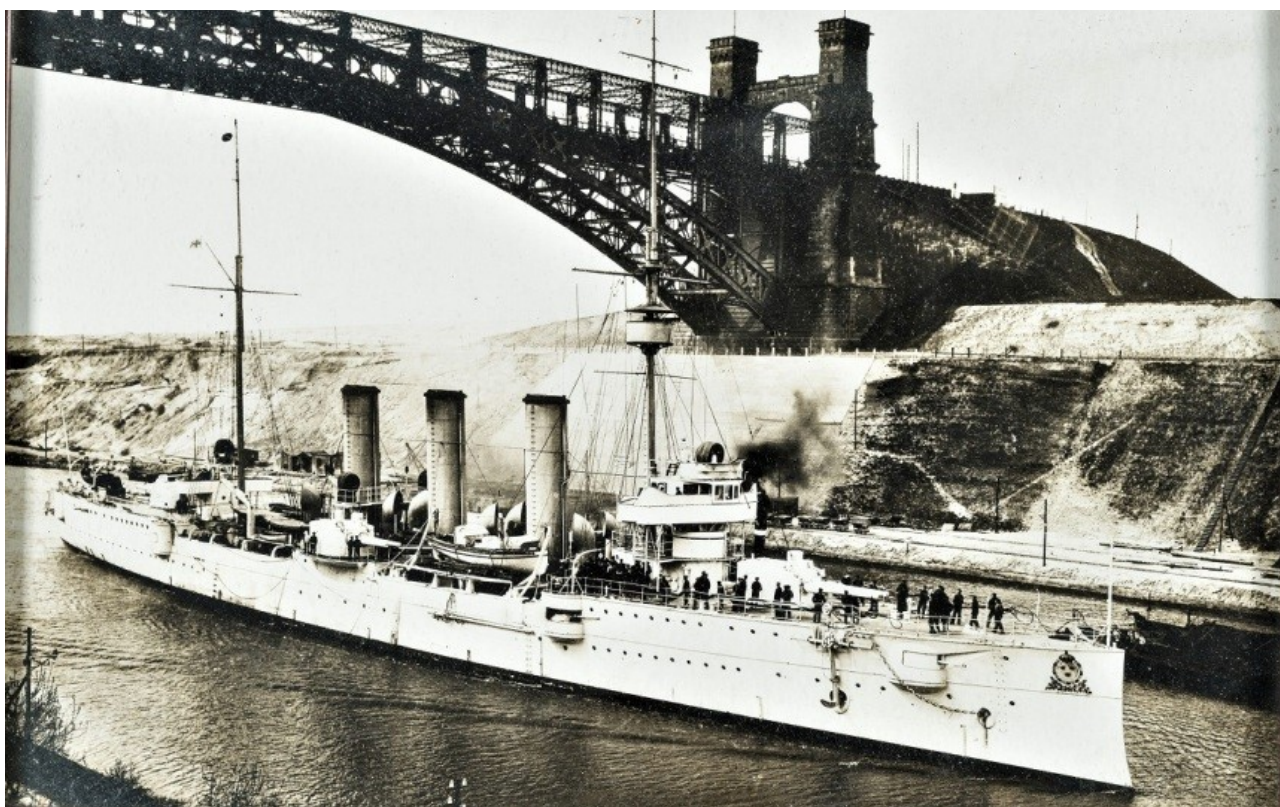
Vad ett par bilder kan säga!



H M Ubåt Illern under genomfart av Kielkanalen september 1938 från Nordsjön och Elbes mynning. In är sannolikt på väg från något besök vid tyskt eller holländskt ubåtsvarv. In byggdes 1918 vid ÖVK av Bävern-typ. In kolliderade aug. 1943 i Kalmarsund med M/S Birkaland och sjönk, bärgades men skrotades vid årskiftet 1943/44. Bilden funnen i Fiskemuséet på Hönö av Lasse N.



Notera nedan att pansarkryssaren Fylgia är fotograferad vid samma plats 31 år tidigare . Här är hon efter sin jungfrulångresa till Europa, Västindien och USA. På väg mot Karlskrona nov.1907.



Klubbverksamheten i Marinstugan

Vi har så smått börjat återgå till en mer normal tillvaro med klubbaftnar och liknande verksamhet i Marinstugan på Nya Varvet.

Höstens första klubbafton med 20 närvarande ägde rum den 26 augusti. Där stabschefen vid Västra militärregionen övlt Anders Eriksson berättade om sitt liv i tre försvarsgrenar med start i armén, fortsättning i flygvapnet och nu, sedan drygt 20 år, i marinen (amfibiekåren). Han beskrev även militärregionens verksamhet. Ett intressant och uppskattat föredrag med många frågor och svar.



Poliskommissarie Niklas Svensson i Mölndal. Bild: Elvira Linderot

Vid höstens andra klubbafton, den 30 september, höll poliskommissarie Nicklas Svensson ett föredrag om brottsligheten i Göteborgsområdet. Främst narkotika och annat beroendeframkallande, ungdomskriminalitet och våldsutövning med allt hårdare inslag. Ett mycket intressant ämne som avslutades med en frågestund. Niklas har mångårig erfarenhet från olika delar av polisen i Göteborgsområdet. Numera har han tjänst som kommunpolis i Mölndal.



Under Skepps- och pubkvällen den 19 oktober stod den alltid spexige Curt Jubrand för mycket glädje samt en stor del av den goda kvällsskaffningen med bl.a. varma mackor. Goda drycker och mat, sång, musik och spex - det är viktiga ingredienser för en minnesvärd skeppskväll. Ca 40 deltagare. Bilder: L-E U



Föredragshållaren övlt Eriksson t.v. tillsammans med Lars-Erik Wennersten vid ärt- och pannkaksmåltiden innan föredraget.



Ovan har trion "Lassanders" Anders Andersson sång, Lars Nyberg gitarr och Lasse Hoglund dragospel kommit igång ordentligt vid skepps- och pub-kvällen den 19 oktober. Nedan syns den alltid pigge Benny Börjesson som ett mycket gott stöd för t.f. klubbmästaren vid denna snabbt komponerade aktivitet.





Höstens musikafton ägde rum torsdagen den 25 november till toner och sång av Lasse Sörbom och Pelle Jageby. Det blev en kaskad av Hasse & Tage och man startade med örlogslåten "Han hade foten i en potta." Mycket uppskattad liksom resten av deras repertoar. Kommer att få återkomma med andra mästars alster. Stort tack!

Bilderna: Överst t.v. man samlas inför kvällen. Överst t.h. Lasse och Pelle vid instrument och utrustning. Till höger: Bojens ordf. Ulla Lignell får pannkakor av Boris Lundqvist samt gräddor och sylt av Sture Magnusson som även var lotteriansvarig.

Bilder: Jan Björnehaag.



Höstens avslutande Klubbafton som flyttats flera gånger på grund av olika händelser kom äntligen till genomförande. Maria Nilsson, liberal riksdagsledamot, motsvarade väl auditoriets förväntningar och levandegjorde på ett utmärkt sätt skillnader i kultur, arvet från tsartiden,

de enorma områdena, otaliga folkgrupper, många språk och annat som gör att vi ser saker på olika sätt i öst och väst. Det ser mörkt ut med Ukrainas kriget, det ryska militärindustriella komplexet och många med sovjetiskt förflutet som belastar förhållandena. Osäker framtid.



Vart går Ryssland ?

"Ryssland är en gåta, insvept i mystik i en rebus"

Winston Churchill

Välkommen åter Maria så vi får höra hur det gick sedan
Tack Maria!



Bilderna: Övan t.v. Middagen avslutad och Maria ska strax inta scenen. Övan t.h. nya medlemmar m.fl. samlade för att få sina klubbålar. Nedan t.h. Jan Eric Knutas, Maria Nilsson och Nils-Ove Jansson samspråkar innan föredraget. Till vänster får Maria blommor och bok som tack av ordf. Även Nils-Ove Jansson överlämnade ett signerat ex av sin bok "Omöjlig ubåt"

Bilder: Jan Björnehaag



Damklubben Bojen - en aktiv och alert 65-åring

Onsdagen den 29 september firade vi DK Bojens 65-årsjubileum i en festligt uppdukad och smyckad Marin-stuga. 32 Bojor hade anmält sig till festen. Silva Andersson, med hjälp av syster och dotter, stod för trakteringen; välkomstdrink, fläskfilé med svampsås och citrontårta till kaffet. För musikunderhållningen svarade Bengt Åkerberg, som trakterade både keyboard och dragspel. Vår ordförande Ulla Lignell hade dagen till ära diktat en sång (melodi Apladalen) som med flera verser på rim elegant beskrev dagens damklubb Bojen.

Alla jubilarer (Bojor som fyllt jämna år under 2020 och 2021) var särskilt inbjudna till detta jubileumstillfälle och de som hade möjlighet att närvara fick mottaga var sin ros.

DK Bojen bildades 1956 som en kvinnlig variant inom Flottans Män Göteborg. Syftet med Bojens verksamhet är att samla medlemmarna i möten och aktiviteter som är av gemensamt intresse. Från början fick bara kvinnor som hade koppling till Flottans Män som t.ex. fruar eller döttrar söka medlemskap i föreningen. På senare tid har vi lättat på reglerna och även andra intresserade kan bli medlemmar. Medlemsantalet växte successivt under åren och som mest hade Bojen över 100 medlemmar. Denna siffra är idag halverad till 50.

En viktig anledning till att vår klubb fortfarande finns efter 65 år, är det engagemang och ideella arbete som läggs ner av styrelse och övriga aktiva medlemmar. Och trots hög medelålder är intresset för klubbens verksamhet och fortlevnad stort



Ordförande Ulla Lignell - i lustig hatt - delar ut rosor till Britt-Marie Karlsson (som under året erhållit Flottans Mäns ankar-medalj i silver), Lisbeth Claesson, systrarna Siv och Ulla Åhrman.



Från vänster: Maj-Gun Erlingstam, Margareta Tuneld, Britt-Marie Nilsson och Susanna Lindenhag får också var sin ros.

Bilder: Anita Hogmalm

Notera redan nu några viktiga datum våren 2022!

Vi startar upp det nya året med klubbafton och musikunderhållning den 26 januari klockan 18.30.

Den 23 februari har vi årsmöte klockan 18.30.

Den 30 mars en afton med ett intressant föredrag klockan 18.30.

Den 27 april har vi Bojens Vårsupé klockan 18.30-

Till samtliga nämnda tillfällen anmäler Du Dig till Silva Andersson, 073-972 65 32.

Den 18 maj ska vi ha en utflykt - mer info senare. Anmälan till Ulla Martell, 070-736 40 08.



**En riktigt God Jul och ett Gott Nytt År
till Er alla från oss i Bojens styrelse.**

*Vid pennan
Anita Hogmalm*



Flottans Män Sångkör har åter startat sin verksamhet efter pandemiåren 2020-2021. Här på scen vid premiären hos Odd Fellows den 15 oktober. Anledningen till uppträdandet var att vår välkände medlem PO Eriksson fick ett särskilt omnämnande då han varit medlem i 50 år i en loge som nu skulle slås samman med en annan. Detta var orsaken till att vår sångkör deltog hos Odd Fellows på Vasagatan 9. En formidabel publiksuccé.



Stort grattis till **PO Eriksson** för sin avsevärda tid som en **Odd Fellow**!

Till vänster ser ni Odd Fellows hus i Göteborg (huvudlogen) ligger stilfullt på Vasagatan 9 alldeles intill Kungssportsavenyn. Uppförd som bostadshus till grosshandlaren och redaren August Theodor Carlson (1834-1908) åren 1886-87. Arkitekt var Franz Louis Enders och byggmästare var Joachim Dähn och Julius Eduard Leo. Efter Augusts död 1908 bodde änkan kvar till sin död 1934. Efter att August Carlsons fru Hilma Julia Carlson (f. Weijding) avled 1934 såldes huset till Odd Fellows år 1935. Huset byggdes därefter om och en våning tillkom överst med plats för den stora ordenssalen.
Hämtat från Internet

Ted Knapp:s tankar om Göteborgsbyråkrati och Västlänken



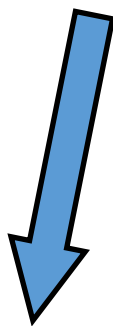
Vår medarbetare Ted Knapp har här vitsat till det kring såväl Västlänken som en portion byråkrati.

Den här låten hör man allt oftare skrålas på Gustav Adolfs Torg

Byråkraternas kampsång

*Vi äro byråkrater allt ifrån Göteborg,
vi drager allt i långbänk, här vilar ingen sorg!
För vi kan sätta käpp i hjulet, käpp i hjulet, käpp i hjulet,
vi kan sätta käpp i hjulet, käpp i hjulet med!*

*Vi smidigt kan förhåla varenda bra propå,
så att den slutligt hamnar uti nån dammig vrå!
För vi kan dra åt andra hållet, andra hållet, andra hållet,
vi kan dra åt andra hållet, andra hållet med!*



*Experter på markjobb sen tusentals år
vi vet hur det går när som leran blir svår
- den tunnel här gräver har vett som ett får!*
David Daggmask

*Vi grävt överallt där som grävas kan,
men leran den blå har vi lyst i bann
- den tunnel här gräver kan ej vara sann!*
Åke Åkersork

*Er hamnstad den vilar på lera och dy,
just det slags mark en mullvad lärt sky
- den tunnel här gräver kan ej vara kry!*
Micke Mullvad

*Nog för att vi jobbat i mark som vart sank,
men aldrig i nåt sånt som er blålerebank
- den tunnel här gräver blir kokko och pank!*
Glenn Grävling



SÖNDAGSÖPPET 1.a halvåret



Söndagsöppet innebär att medlemmar kan ta med gäster och förbipasserande kan träda in i stugan och se vad för "mystisk" verksamhet som pågår där inne.

De ska kunna köpa kaffe/te, mackor, kaffebröd enligt vad stugvärdarna har "bullat upp". Gästerna ska kunna samtala med värdarna och andra medlemmar som är i stugan. Många medlemmar har rekryterats den vägen

Vi fortsätter tills vidare med Söndagsöppet varannan vecka (söndagar i udda veckor) efter nyår med start 9.e januari, vidare 23.e januari, 6.e och 20.e februari samt 6.e och 20.e mars. Därefter: 3.e, 17.e (Påskdagen) april, 1.a maj, 15.e och 29.e maj (Mors dag) som avslutas med den 12.e juni. Inget Söndagsöppet under midsommarhelgen eller juli månad.

STUGVÄRDAR!

Det blir inget söndagsöppet utan stugvärd/stugvärdar.

Besök våra Söndagsöppet 09.30—12.30 (13.00 stängs stugan) för trivsamma timmar tillsammans med likasinnade. Ta kontakt med Boris Lundqvist och anmäl Dig som värd vid något av angivna söndagar gärna med en kamrat/hustru etc. som hjälp. Välkomna på ett eller annat sätt till Marinstugan under kvartalets Söndagsöppna dagar enligt ovan.

Styrelsen

Anmälan till klubbaftekar och andra evenemang görs i första hand via e-post som svar på "Evenemang Flottans Män GBG" och då det av någon anledning inte fungerar så ring /mejla/sms:a ordföranden och förklara problemet. Även kontakt med Boris Lundqvist löser problemet.

Styrelsen

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 då det blir platsbrist.

Styrelsen

Äras de som äras bör:

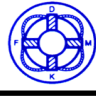
Under året har vår äldste medlem (0361) Rune Leandersson skänkt en bok om flygplanskryssaren HMS Gotland samt en tavla med flygplanskryssaren återgiven på. Gåvorna har tacksamt emottagits och införts i inventarieförteckningen.

Vår förre kassör, Leif Lindenhag, har givit föreningen en penninggåva som emottagits med stor tacksamhet.

Styrelsen



VAD HÄNDER I MARINSTUGAN?



Januari

Klubbaftekar med föredrag

När: Torsdag 27 januari

Tid: 18.00

Föredragshållare: Kent Nordström

Ämne: Utan spaning ingen aning. Mindre kända händelser i radiorymden under andra världskriget.

Kent Nordström Är en pensionerad sjöofficer med kommandörskapens grad. KN har tjänstgjort på de flesta typer av övervattensfartyg.

1972-75 1:e officer och fartygschef på HMS Jägaren under utprovning av det norskbyggda fartyget (typfartyg till kommande patrullbåtserie). Efter teknisk kurs på Militärhögskolan blev han projektledare vid Försvarets Materielverk under utveckling av sjörobotsystem 15. 1983 anställd vid Philips Elektronikindustrier och 1993 vid Ericsson Microwave Systems i Mölndal för projektutveckling av ledningssystem och spaningsradar för den internationella marknaden. Efter pensioneringen har han studerat astronomi och historia vid Göteborgs universitet.

KN är medlem i Flottans Män Göteborg.

Februari

Klubbaftekar med föredrag

När: Torsdag 24 februari

Tid: 18.00

Föredragshållare: Karl-Henrik Weddig

Ämne: Svenskt kustförsvar under kalla kriget

Karl-Henrik Weddig Pensionerad reservofficer/kapten inom marinen.

Ordförande i Flottans Män i Varberg.

1967 reservofficersaspirant vid Kungliga Älvsborgs Kustartilleriregemente, KA 4 i Göteborg. Blev Fänrik 1970, löjtnant och reservofficer 1972 vid KA 2 i Karlskrona.

1972 tog han en Fil kand-examen vid Lunds universitet.

1972–1980 FN-tjänst i mellanöstern.

1981–99 Chef för sektion 1 vid Spärrbataljon Karlshamn.

1986–2012 Business Controller på Vattenfall, Ringhals.

1992–93 FN-tjänst Kashmir.

OBS!

RÄTTELSE!

OBS!

Detta är Hemsidesversionen av Pejlingar nr 4/2021.

Denna version är rättad för ett antal korrekturfel som borde åtgärdats innan tryckeriversionen lämnades in. På framsidan har ett A insmugit sig in i ordet ÄLVSBOGGS och på sida 2 har Manusdag för nr 1/2022 kvarblivit vid 4/2021. På sida 8 har två rader nederst i högra spalten samt en rad i bildtexten till vänster fallit bort och på sida 9 har sista raden i högra spalten fallit bort. **Detta beklagas djupt.** Rättelsen kommer även att införas i nr 1/2022.

Red.



VAD HÄNDER I MARINSTUGAN?



Mars

Skeppskväll - Pub-afton

När: Onsdag 16 mars

Tid: 18.00-ca 21.00

Verksamhet: Pub-verksamhet, enklare underhållning, historier/berättelser från "fornstora dar" till sjöss. Lättare förtäring och barverksamhet samt ett marin-quiz. Passar alla, medtag gäster. Humana priser. Betala gärna med Swish. Anmäl Er så fort denna möjlighet aviseras.



Barhäng tillåtet under förutsättning att FHM och regeringens beslut och anvisningar följs.



Mars

Klubbafton med föredrag

När: Torsdag: 31

Tid: 18.00

Föredragshållare: Sten Johansson

Ämne: Kollisionen 1956 mellan passagerarfartygen M/S Stockholm och S/S Andrea Doria

Sten Johansson är hemmahörande i Hanhals söder om Kungsbacka. I sin ungdom var han anställd som befälselev på Svenska Amerikalinjens passagerarfartyg M/S Stockholm.

Sten var ombord på M/S Stockholm som var på väg från New York till Göteborg. Han stod på utkik i förliga mastens utkiksplats när fartyget, för mer än sextio år sedan (25 juli 1956), kolliderade med den Italienska oceanångaren passagerarfartyget S/S Andrea Doria som var på väg mot New York. Kollisionen skedde utanför kusten vid Nantucket, Massachusetts där Andrea Doria senare sjönk.



In Memoriam



Sedan Pejlingar 3/2021 presslades har följande kamrater lämnat oss:

Född	Namn	Medlem	Avled
450723	Rolf Karlsson	030442	210725
381201	Hans Segertoft	030691	210810
341217	Rune Jansson	039853	211014
360112	Bengt Andersson	038372	211102
310609	Leif Algevi	039821	211111

Vi lyser frid över deras minnen



FÖDELSEDAGAR VI GRATULERAR!



Foto: Hans Hermansson

Jan 03-/B-

09	1932	Fredrik Bergstrand	V Frölunda	50 år
09	1909	Nils-Olov Karlsson	Älvängen	80 år
11	1814	Bo Wallberg	Göteborg	85 år
13	2012	Åke Holmqvist	Märstrand	75 år
13	8889	Kenth Karlsson	V Frölunda	75 år
18	2001	Tom Rydberg	Hovås	85 år
20	9455	Curt Jubrand	Göteborg	85 år
24	8554	Kaj Thorsson	Göteborg	85 år

Feb

02	1910	Margit Friberg	V Frölunda	85 år
03	1708	Inger Ljungqvist	Göteborg	70 år
04	8367	Christer Pettersson	Kungälv	80 år
06	1605	Lars Kiessling	Göteborg	70 år
07	9660	Reino Lamminheimo	Lidköping	85 år
14	0906	Ingvar Ivelöv	Göteborg	80 år
19	1403	Vivan Leino	Horred	70 år

Mar

02	0523	Per Sellert	Mölndal	65 år
09	1605	Kerstin Vännberg	Horred	70 år
09	1809	Rayny Bergström	Göteborg	75 år
10	8975	Göran Andersson	Landskrona	80 år
14	9843	Björn Björklund	Hovås	45 år
16	1313	Christer Alvarsson	Orsa	70 år
22	9654	Oscar Ejdfors	Göteborg	50 år
24	0811	Thomas Dahlén	Göteborg	75 år
24	1502	Thore Windahl	Myggenäs	85 år
26	1301	Anita Janevik	Göteborg	75 år
28				



VI HÅLSAR NYA MEDLEMMAR VÄLKOMNA!



032110	Holger Eriksson	Göteborg
032111	Peter Ahlander	Västra Frölunda
032112	Nils Jaurelius	Onsala
032113	Kennie Thörn	Hovås
030491	Gunnar Segerholm	Torslanda

GS överförd från FM Ängelholm 2021-12-01 med behållande av årtal för inträde i Flottans Män följt av ett 90-nummer.

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