



KRIG I EUROPA 2022!

I detta nummer bl.a.

Ledare. Sida 3
 Pandemins fortsättning Sida 3
 Projekttransporter. Sven-Erik Melin Del 3 (4) Sida
 För 80 år sedan Slaget om Stilla Havet 1942. Sida 7-10
 Diverse. Sida 11
 Damklubben Bojen. Sida 12
 Medlemsavgifterna. Sida 13
 Jubileumsår 2022 och 2023 Sida 14
 Vad e gammal bild kan förtälja. Sida 14
 Vad händer i stugan med mera. Sida 14-15
 Medlemsinformation. Sida 15



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

Tel. 031-29 07 23

Hemsida:
www.flottansman.se/goteborg

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

Organisationsnummer:
 857200-4284

PEJLINGAR N:1 september 2022

Utgivare/Ägare:
 Ansvarig utgivare och red:
 Redaktionellt stöd
 Distribution:
 Manusadress:
 Sista manusdag nr. 2/2022
 Planerade utgivning:
 Årsprenumeration:

Lösnummerpris:
 Trycks hos:

ORDFÖRANDEN HAR ORDET



Kamrater!

Det är onda tider i världen. Jag blev riktigt förbannad när Putin startade sitt vansinniga angrepp mot Ukraina. Mer om detta på nästa sida. Men jag är fortfarande upprörd.

Vad händer inom Flottans Män Göteborg? Jo det som har hänt är att vår klubbafon i januari inte kunde genomföras på grund av nya tillfälliga Corona-restriktioner. Vi hade ju kommit igång rätt bra mot slutet av 2021.

Dock tror jag och vi i styrelsen att bättre tider vankas. Vi har ju genomfört ett julfirande i stugan med drygt 20 närvarande med julbord genom närbelägna Örlogskapellet. Detta skedde den 15 december och den 16 december hade ubåtsklubben sitt julbord. Därefter under december och januari blev Gunrummets soffa och stolar omklädda till nytt propert utseende. Omlädseln genomfördes av Tapetserarpinglan på närbelägna Bävergatan. Dit transporterade vi ryggar och sittdynorna samt fem stolsisar för omlädsel. Se bilden nedan. Vad tycks?

Stort tack till Kjell Åsberg som monterat, lackat, sågat, skruvat och donat!



Efter detta kom ett bakslag avseende pandemin som innebar att vi fick ställa in januari månads klubbafon då Kent Nordström skulle berätta om radiorymden under Andra världskriget. Kent återkommer med detta intressanta föredrag den 19 maj. Vi vet ju inte så mycket om framtiden men vi hoppas att de nu planerade aktiviteterna ska kunna genomföras. Våra förhoppningar är att bättre tider måste komma.
 Lars-Erik Uhlegård

Förstasidesbilden: Från kriget i Ukraina där ukrainska styrkor står emot det ryska vedervärdiga oprovocerade angreppet. Ett direkt angrepp på Ukraina, men även på alla demokratier i Europa och västvärlden. En majoritet av världens länder fördömer Rysslands politiska ledning. Från Internet.

8: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 30 maj. 2022 kl 1200 redaktionen tillhanda.
 Juni 2022 (krig den 20/6)
 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!

Nu måste måttet vara tillräckligt rågat avseende den uppblåsta, lögnaktiga politiska ledningen i Ryssland. Oprovocerat angrepp på Ukraina, ständiga brott mot såväl folkrätt som krigets lagar av den ryska krigsmakten.

Putin och Lavrov är ju så obegripligt falska i sina uttalanden att varje normalbegåvad människa som inte hållits helt isolerad förstår att det inte står rätt till i huvudena på Kremls ledning.

Vad bör vi dra för slutsatser av det inträffade? Jo, t.ex. att Putin hade räknat helt fel i sin tro att Ukraina skulle falla som ett korthus när ryssarna slog till från många olika riktningar. Kanhända drog man fel slutsatser efter annekteringen av Krim. Här tog man miste liksom Stalin före honom när det gällde Finland. En annan slutsats men kan dra är att enigheten att isolera Ryssland ekonomiskt är mycket framgångsrikt och troligen mister snart stora befolkningsgrupper i landet sitt tålamod och kräver en ny politisk ledning. Putins trumfkort är ju fortsatt att han förfogar över kärnvapen men det kommer knappast att hjälpa honom på lite längre sikt.

Varför börjar han med Ukraina och inte med Baltikum som ju skulle knyta ihop St. Petersburg med Kaliningrad och därefter ta Ukraina. Nej det vet Ni ju - det är Natoländer och riskerna allt för stora. Han agerar som Adolf och det gick ju hyggligt i Georgien, och riktigt bra på Krim för att på sikt åter bygga upp imperiet. Vladimir Putin ser sig säkert som en nutida tsar och kan nog inte fatta att allt han nu gör är kontraproduktivt för den ryska nationen.

Om nu många krafter verkar för att kriget ska avslutas och kanske ge Ukraina åter det sargade landet - ställer man sig frågan: Kan man lita på Ryssland efter detta? Nej tyvärr går inte det utan man får nog minst byta ut

hela den politiska ledningen. Vidare måste stora delar av de väpnade styrkornas ledande personal också avlägsnas och ansvariga från alla delar av Ryssland bli prövade av den internationella domstolen i Haag.

Tror vi att Ryssland efter detta kommer att ge upp sina stormakts- och imperieambitioner?

Knappast troligt. Vad bör slutsatsen bli av detta då?

Jo - Natomedlemskap så fort det är möjligt och tillsammans med Finland. För vår del också att vi får lämpliga Sjöstridskrafter till Västkusten (fregatter).

Följ händelseutvecklingen och var beredda på än värre



händelser men vi ska naturligtvis hoppas på det bästa.

På bilden ser man ukrainskt pansar med en fältpjäs på väg mot fronten.

Under det ryska angreppet har många tappert kämpande ukrainare fått sätta livet till och oräkneliga civila drabbats

av död och förintelse och ödelagd infrastruktur.

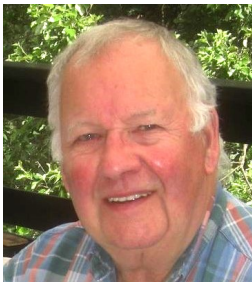
Den vansinniga ryska ledningen måste bort och ställas inför rätta. Går inte det så ska den bort i alla fall. Låt Putin bli förste bofaste jordbon på månen.

Skämt åsido - han ska bort tillsammans med de lika-sinnade.

Lars-Erik Uhlegård



Det nya ryska landsättningsfartyget för stridsvagnar Pyotr Morgunov på väg in i Bosporen stävande mot kriget i Ukraina för ett par veckor sedan. Internet



PROJEKTTRANSPORTER

Sjökapten Sven-Erik Melin Hemmahörande i Nol berättar hur han kom in på tunga transportprojekt. Del 3 av 4.

Alla bilder är författarens

En kraftstation till Barceloneta, i Puerto Rico

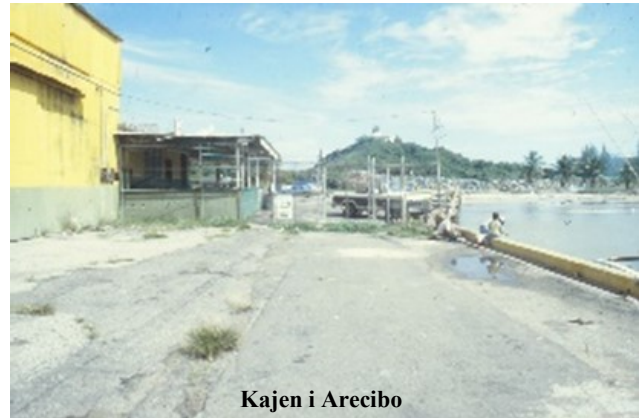
TransProCon (TPCC) fick en förfrågan 1984 från Göta-Verken Motor AB (GVM) om transport av huvuddelarna till en kraftstation i Barceloneta på Puerto Rico i Västindien. Lasten bestod av en dieselmotor och en generator med utrustning. Motorn var en av GVM:s större motorer och transporterades i delar. De två lagerramarna vägde 48 ton styck. Vevaxeln i två delar 99 ton per del. Mellanstativen vägde 53 ton per styck och de två cylinderramarna 89 ton vardera. Generatorns rotor var 6,2 meter i Diameter och vägde 66 ton. Statorhalvorna hade en vikt av beskedliga 22 ton vardera men hade en höjd av 4 meter. Mottagaren var en läkemedelsfabrik i Barceloneta 80 km från San Juan.



Stranden i Arecibo

Hans Erikson och jag gjorde en undersökning i Puerto Rico. Först för att se om vägen från hamnen i San Juan till Barceloneta var framkomlig för denna lasten. Det var den inte. Alltför många låga överpassager, trånga gator, massvis med elledningar förhindrade detta. Vid kontakt med den statliga hamnmyndigheten föreslog den en hamn, Arecibo, som sällan användes men kunde vara lämplig eftersom man hade hanterat militärlaster där. Den ligger endast 45 km från Barceloneta. Vi fick uppgifter om djupgående och tillåten belastning på kajen. Där fanns också ett magasin där man kunde förvara styckegods. Nackdelen var att hyran gällde hela magasinet oavsett hur mycket eller hur lite yta som användes. Ett plus var dock att utanför den inre ändan av magasinet fanns en bar endast c:a 15 m från pollaren där fartygets förliga förtöjning kommer att läggas. Det fanns inget stuveri i denna hamnen utan vi avsåg att förhandla med fartygets besättning för att slinga lasten i lastrummet. Vi checkade vägen från Arecibo till Barceloneta som var bra förutom korsande ledningar i byarna och en gångbro som vi inte kom under. När jag tittade närmare på bron såg jag att den gick att lyfta med en mobilkran i var ände.

Vi tog kontakt med ett åkeri, Ed Goss Inc., som hade utrustning för att kunna hantera lasten. Han kände till



Kajen i Arecibo

Arecibo hamn och hanterat mycket last därifrån. Vi besökte Department of Transportation (DoT) som ger tillstånd till tunga laster och farligt gods på väg. De såg inga svårigheter förutom att några enheter var för höga för en gångbro. ”Ni tar kontakt med markägaren vid sidan av bron arrangerar en förbipassage.”

Vi körde till stället för bropassagen. Den ena sidan var en stor skogsdunge, den andra sidan som DoT menade var ett ananasfält. Jag checkade bron igen. Inga svårigheter för att lyftas. Vi checkar med Ed Goss och förklarade situationen. Dagen efter meddelade han lite ”off record” att situationen var känslig. Bron var byggd för att skydda befolkningen i en by intill, eftersom många olyckor inträffat vid korsning av vägen. Emellertid var det ingen som använde bron. Befolkningen korsade vägen som förut. Lite tystare antydde Ed Goss med en fråga, att om kunde vi tänka oss att bidra med en elektrisk skrivmaskin och en elektrisk kalkylator till vederbörande på DoT så kunde man ordna detta. Dessutom skulle de svara på DoT vara bortresta den dagen passagen skulle ske. Vi skulle ta ansvaret för eventuella skador. Vi var helt överens med Ed Goss om denna lösningen som också inbegriper två mobilkranar. Vi avtalade också med Ed Goss att hans folk tar hand om lasten på kajen.

När det gällde luftledningar så är de översta högspänning som vi inte berördes av. Däremot vanliga kablar för hushållen skulle lyftas för de högsta motorenheterna. Under dessa kablar fanns det ytterligare en typ av tunna ledningar som var de viktigaste att hålla uppsikt på, nämligen Kabel-TV.

Hans tog kontakt med PEP-rederierna i Köpenhamn som hade ett fartyg med en 100-tons kran, PEP RIGEL, i position och som passade för denna last. Vi gjorde en presentation av vår transportlösning och lämnade den till GVM, Sterner Wenderyd och Sven Berggren, som efter godkännande och förhandlingar meddelade att vi fick uppdraget för transporten.

Vi lastade i Göteborg och använde fartygets tunga kran för allt som vägde över 5 tons vikt. Denna siffra liknar landkranarnas kapacitet i Lundbyhamnen. Efter tre dagars lastning avgick Pep Rigel. GVM hade en representant på plats under lastningen, Eric Andersson, som kunde lasten och kunde ge råd och anvisning vid han-

terandet av lasten. GVM bistod med lyftsling för de tyngsta enheterna. För den övriga lasten arrangerade vi själva erforderligt materiel. All surring utfördes av Lundby Skepps. Alla tunga enheter surrades med kätting.

Fyra dagar före fartygets ankomst var Hans och jag på plats för genomgång med Ed Goss och besök hos hamnmyndigheten samt DoT. Från GVM kom också Eric Andersson.

All lossad last kördes till baksidan av magasinet. Där gjordes också upplastning av de tunga enheterna samt formering av de rullande konvojerna. Övrig last sändes iväg efterhand som lastbilarna kom in.



Lastning i Göteborg, Lundbyhamnen

De högsta delarna var statorhalvorna och mellanstativen, 4,5 meter, lastade på trailer, som också var breda, c:a 3,5 meter och fordrade dels uppsikt för ledningarna, dels var på vägbanan trailern befann sig. Vi hade en



Cylinderramar



Mellanstativ och vevaxel



Pep Rigel ankommer till Arecibo i Puerto Rico



Vy över kajen och Pep Rigels lastrum efter förtöjning i Arecibo

utmärkt eskort från 3 mc-poliser. När vi närmade oss gångbron stoppade polisen all trafik på vägen. Mobilkranarna lyfte bron. Mellanstativen passerade, bron sattes på plats igen och transporten fortsatte. På mottagarens område fanns en mobilkran redo för att lossa alla enheter. Bra planering från GVM.

Efter fyra dagars lossning var fartyget tomt och avseglade. Vi behövde ytterligare 5 dagar att se till att all last kom fram till mottagaren.



Halva vevaxeln lastas på trailer



Mellanstativ på väg bland för låga elledningar

Del 3 avslutas på nästa sida.



Övre bilden visar den breda rotorn på väg i lämplig låg fart väl övervakad. Nedre bilden visar hur en gångbro lyfts för att ge transporten plats och därpå återställas.



Här hälsar Cargosuperintendenten till Er för att läst hans artikel om en tungtransport till Puerto Rico 84. Känns han igen, efter snart 40 år? Sven-Erik efter väl utfört arbete.

Härmed avslutas del 3 av Sven-Erik Melins serie Tungtransporter. Sista delen (4) i Pejlingar nr 2—2022

OBS!

RÄTTELSE!

OBS!

Vi beklagar de felaktigheter som säkert många av Er upptäckt i Pejlingar nr 4/2021. Hemsidesversion är dock rättad för ett antal korrekturfel som borde åtgärdats innan tryckeriversionen lämnades in.

På framsidan har ett A mycket felaktigt insmugit sig i ordet ÄLVSA BORGES AMFIBIEREGEMENTE

På sida 2 har Manusdag för nr 1/2022 kvarblivit vid 4/2021. Ska lyda: Måndagen den 28 feb. 2022 kl 1200 redaktionen tillhanda.

I innehållet anges att Marinen 500 år finns på sida 15 men finns på sida 3. På sida 8 har två rader nederst i högra spalten samt en rad i bildtexten till vänster fallit bort. Dessa lyder:

licenstillverkningen av Bofors 40 mm luftvärnskanon L/60 modell 1936 i olika utföranden.

Samt bildtextens försvunna rad som lyder:

Chelsea. Hon var av Wickes-class som omfattade 111 enheter.

På sida 9 har sista raden i högra spalten fallit bort. Den lyder:

Den eldades med pannbrännolja men i några fartyg som (forts. på sida 12) levererades till ... osv.

Detta beklagas djupt!

Hemsidans utgåva av nr 4/2021 är rättad enl. ovan. Hoppas inget liknande inträffar igen. Red.

SÖNDAGSÖPPET 2022

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) Därefter: den 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.

Kamrater!

Det blir inget söndagsöppet utan stugvärd/stugvärdar!!

Besök våra Söndagsöppet 09.30—12.30 (13.00 stängs stugan) för trivsamma timmar tillsammans med lika-sinnade. Ta kontakt med styrelsen 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

Sjökriget i Stilla Havet under första halvåret 1942

December 1941

Den 7.e december 1941, vid 8-tiden på morgonen, US Hawaiian time, angrep Japanska sjöburna luftstridskrafter tillsammans med några miniubåtar det stora amerikanska baskomplexet på ön Oahu inom Hawaii med örlogsbasen Pearl Harbor och ett antal armé och flygbaser på ön i övrigt. Angreppet överraskade USA och följdes den 8.e december av att USA formellt förklarade krig mellan USA och Japan. Angreppet slog ut en stor del av USA:s Stilla havsflotta och ett stort antal flygplan på flygfälten på ön. Den 11.e december förklarade Tyskland och Italien krig mot USA och det världsomfattande Andra Världskriget var ett faktum.



De amerikanska hangarfartygen undkom dock angreppet då de var på övningsverksamhet utan japansk kännedom. Det innebar en stor missräkning för Japan.

Omedelbart efter den japanska framgången i angreppet på Pearl Harbor påbörjades de planerade angreppen mot områden med strategiska lägen och eller viktiga råvaror som japanerna behövde (främst råolja).

Japanese expansion

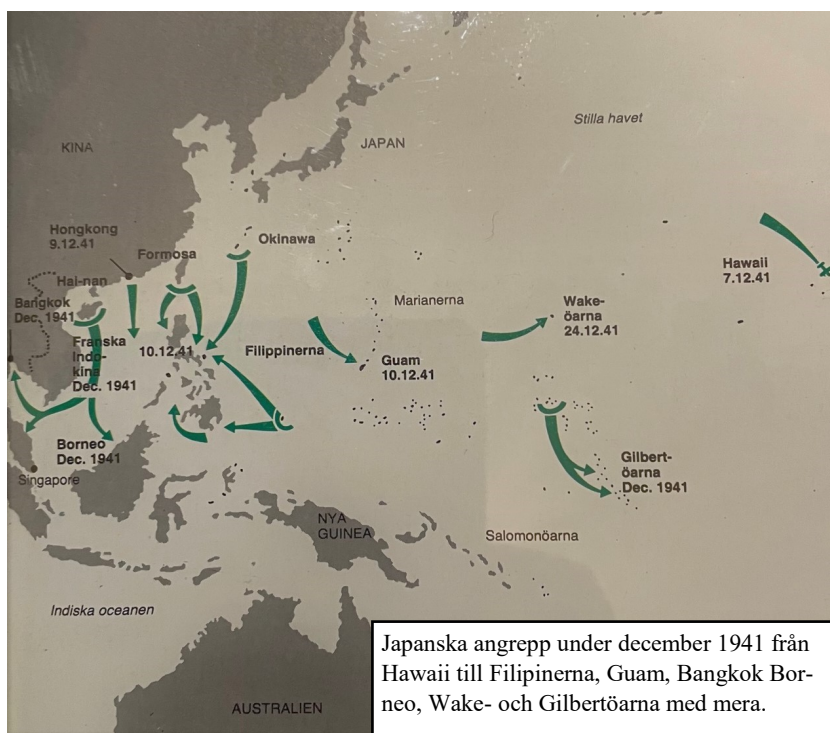
Japanska framsteg i sydvästra Stilla havet från december 1941 till april 1942. Den 8 december 1941 (7 december amerikansk tid) inledde Japan krig mot USA, det brittiska imperiet samt Nederländerna, efter att japanska styrkor attackerat den amerikanska marinbasen Pearl Harbor på Oahu inom ögruppen Hawaii och några dagar senare Malaya, Singapore och Hong Kong. När de inledde detta krig försökte japanska ledare neutralisera den amerikanska flottan, och erövra ett område som är rikt på natur-resurser och få strategiska militära baser för att försvara sitt avlägsna imperium med. Med ordern från den kejserliga japanska marinens Kombinerade Flottas "Hemlig order nummer ett", daterad den 1.a november 1941, var målen med de första japanska kampanjerna i det förestående kriget att "kasta ut brittiska, amerikanska, nederländska, indiska och filippinska styrkor från de områden som skulle erövras och uppnå en autonom självförsörjning och ekonomiskt oberoende".

Redan den 7 december strax efter att Pearl Harbour angripits så inleddes flygangreppen mot Singapore.

Den 10 december sänkte japanska flygstridskrafter de två brittiska slagskeppen Prince of Wales och Repulse norr om Singapore utanför Malackahalvön. Detta var ett kraftfullt och oväntat bakslag för de allierade som innebar att även sjövägen mot Singapore nu låg öppen för Japan.

För att stödja dessa mål, under de första månaderna 1942, förutom Malaya, *angrep japanska styrkor och tog framgångsrikt kontroll* över Filippinerna, Singapore, nederländska Ostindien, Wake Island, New Britain, Gilbert Islands och Guam, vilket orsakade stora förluster på de allierades land-, marin- och flygstridskrafter liksom civila i dessa områden. Japan planerade att använda de erövrade territorierna för att upprätta ett områdesförsvär för sitt imperium från vilket det förväntade sig kunna försvara och besegra allierade motattacker.

Viceamiral Shigeyoshi Inoue, befälhavare för den kejserliga japanska marinen fjärde flottan, började direkt efter krigsutbrottet att rekommendera Japans marinstab att en invasion av norra Australien skulle hindra att Australien kunde användas som bas för att hota japanska erövringar i sydostasien.



Den kejserliga japanska armén avvisade rekommendationen och uppgav att den inte hade styrkor eller sjötransportkapacitet tillgängliga för att genomföra en sådan operation. Samtidigt förespråkade amiral Inoue ockupation av Tulagi på sydöstra Salomonöarna och Port Moresby på Nya Guinea, vilket skulle placera norra Australien inom räckhåll för japanska landbaseerade flygplan. Inoue trodde att kontroll av dessa platser skulle ge större säkerhet och defensivt djup för den stora japanska basen i Rabaul på New Britain. Marinens generalstab och armén accepterade Inoues förslag och stödde ytterligare operationer, med hjälp av dessa platser som stödjande baser, för att erövra Nya Kaledonien, Fiji och Samoa och därigenom skära av kommunikationslinjerna mellan Australien och USA.

I april 1942 tog armén och marinen fram en plan som hette Operation MO. Planen krävde att Port Moresby skulle invaderas från havet och säkras senast den 10 maj. Planen omfattade också erövrandet av Tulagi den 2–3 maj, där flottan skulle etablera en sjöflygbas för möjliga flygoperationer mot allierade territorier och styrkor i södra Stilla Havet och för att upprätta en bas för spaningsflygplan. Efter avslutad MO planerade flottan att inleda Operation RY, med fartyg som släpptes från MO, för att lägga beslag på Nauru och Ocean Island för sina fosfatavlagringar den 15 maj. Ytterligare insatser mot Fiji, Samoa och Nya Kaledonien (operation FS) skulle planeras när MO och RY var klara. På grund av skador från allierade luftangrepp mot land- och hangarfartygsbaserade japanska flygstyrkor och japanska sjöstridskrafter invaderade Japan endast Lae-Salamaua-området på Nya Guinea. Under mars begärde Inoue att Japans Kombinerade flotta skulle skicka hangarfartyg för att ge luftskydd för MO. Inoue var särskilt orolig för allierade bombplan som var stationerade vid flygbaser i Townsville och Cooktown, Australien, utanför räckvidden för sina egna bombplan, baserade på Rabaul och Lae.

Slaget om Korallhavet

Slaget vid Korallhavet var det första slaget mellan Japan och USA under andra världskriget. Slaget var en av de stora vändpunkterna i Stillehavskriget och var det första slaget mellan hangarfartyg. Ingen klar segare kunde utnämnas men båda länderna fick erfarenheter som senare skulle användas i slaget vid Midway en månad senare. USA fick sitt hangarfartyg Lexington sänkt och ett annat Yorktown illa tilltygat som sedan gick under i slaget vid Midway. Japan förlorade ett par större fartyg i Korallhavet.

Japan planerade att invadera Australien och om Port Moresby skulle erövrats skulle ett näst intill perfekt läge att starta invasionen därifrån erbjudas. Det var givetvis oacceptabelt för USA. I början av maj 1942 skickade Japan sin flotta mot Port Moresby, helt ovetande om att USA:s flotta samtidigt hade satt kurs mot Korallhavet. Båda flottorna innehöll hangarfartyg.

Den amerikanska flottans Task Force 17 stod under befäl av Viceamiral Frank Jack Fletcher.

Japans attack mot Port Moresby startade den 4 maj 1942. Japan hade delat upp sin flotta i två delar, en större och en lite mindre, och tänkte attackera Port Mo-

resby med bombplan från två olika håll. Den första, mindre flottan tog position utanför Salomonöarna medan den lite större flottan hade säkrat Louisiadeöarna, sydöst om Papua Nya Guinea. Samma dag, den fjärde maj, gick USA till överraskande attack mot flottan vid Salomonöarna. Amerikanska bomb- och torpedplan sänkte en jagare och skadade hangarfartyget "Shoho". Den japanska flottan vid Salomonöarna som nu saknade sitt hangarfartyg kunde nu inte göra något annat än att retirera. Tre dagar senare fick amerikanska spaningsplan syn på Shoho, varefter Shoho senare sänktes av amerikanska bombplan.



USS Lexington före slaget om Korallhavet. Internet

Följande dag attackerades den andra japanska flottan vid Louisiadeöarna. Amerikanska bomb- och torpedplan skickades ut och lyckades åsamka hangarfartyget Shokaku svåra skador. Samtidigt hade japanska bombflygplan skickats ut och attackerade det amerikanska hangarfartyget Yorktown. Yorktown sjönk inte men försattes ur stridbart skick. Hangarfartyget Lexington träffades av torpeder och bomber under attacken och sjönk. Slaget vid Korallhavet blev historiens första sjöslag där inblandade fartyg inte såg varandra. All stridskontakt gjordes med hjälp av flygplan.

Slaget vid Korallhavet var en svag seger för USA. Japan misslyckades med attacken mot Port Moresby och planerna på att invadera Australien skrinlades. Japan förlorade två hangarfartyg, två jagare, ett antal mindre fartyg, ca 100 flygplan och 3 500 man. USA förlorade ett hangarfartyg, en jagare, ett tankfartyg, cirka 65 flygplan och 540 man. Dessutom var hangarfartyget Yorktown skadat.



Hangarfartyget Lexington exploderar efter flera flygbombträffar från japanska störbombare. Bilden tagen från eskorterande kryssaren USS Minneapolis 8 maj 1942. Fri Internetbild

Slaget vid Midway

Slaget vid Midway, som ägde rum 3 till 7 juni 1942, måste betraktas som en av de mest avgörande slagen under andra världskriget. Slaget vid Midway förstörde effektivt Japans marina styrkor när amerikanerna förstörde fyra av dess hangarfartyg. Japans marin återhämtade sig aldrig efter förlusten vid Midway och den var på defensiven efter denna strid.

I slutet av maj sågs intensiv aktivitet i hamnen i Pearl Harbor. Hangarfartygen Enterprise och Hornet hade förtöjt där och förenades snart med den stridsskadade Yorktown - skador som den drabbats av vid det senaste slaget i Korallhavet. Den 28 maj seglade Stridsgrupp 16 under ledning av Enterprise ut från Pearl Harbor. Denna styrka var under befäl av konteramiral Raymond Spruance. USS Enterprise åtföljdes av sex kryssare, nio jagare och två tankfartyg. Den 30 maj lämnade den nyligen reparerade Yorktown Pearl Harbor för att sammanträffa med Enterprise vid Point Luck, cirka 350 sjömil från Midway.

Överbefälhavaren för Stilla Havet, amiral Chester Nimitz, hade fått underrättelser om att japanerna, efter vad som kunde anses som misslyckandet vid Korallhavet, var ute efter en avgörande strid mot den amerikanska flottan. Nimitz visste att de ville erövra Midway, den västligaste delen av Hawaiiöarna, för att ytterligare utvidga sin kontroll över Stilla Havet.

Amiral Isoroku Yamamoto, befälhavare för Kombinerade Flottan, planerade samtidigt en operation i juni som han hoppades skulle locka amerikanska flottans hangarfartyg, där inget hade skadats vid angreppet mot Pearl Harbor, till en avgörande uppgörelse i centrala Stilla Havet nära Midwayatollen. Under tiden lösgjorde Yamamoto några av sina stora enheter, inklusive två tunga hangarfartyg, ett lätt hangarfartyg, en kryssardivision och två jagardivisioner, för att stödja MO, och placerade viceamiral Inoue som ansvarig för marindelen av operationen.

Spruance och Fletcher hade mötts den 2 juni då Fletcher tog befäl över de två stridsgrupperna. Det tros att Yamamoto inte hade någon aning om att han seglade mot en så stor styrka och hans avledande attacker på Dutch Harbour hade misslyckats med att locka någon del av stridsgrupperna 16 och 17 bort från var de var.

De första amerikanska attackerna ägde rum efter att en Catalina (flygbåt), på patrull, upptäckt den japanska huvudflottan. Landbaserade B-17-bombplan attackerade flottan och hävdade att de hade sänkt två slagskepp. Faktum är att de fartyg som upptäcktes var transportfartyg och tankfartyg och inga träffar noterades från B-17-planen. Detta inträffade 800 sjömil från Fletchers stridsgrupp och han insåg från de underrättelserapporter som han hade att sådana incidenter var underordnade den huvuduppgift han hade. Fletcher visste att de japanska hangarfartygen bara var 400 sjömil från hans styrka. Under natten till den 3 juni flyttade Fletcher de två stridsgrupperna 200 sjömil norr om Midway - något som japanerna inte visste om - och därmed inriktade sina stridskrafter mot "ett av de stora avgörande slagen i historien."

Tidigt den 4 juni startade båda flottorna några av sina plan främst för att söka kontakt. Japanerna förberedde också ett antal stötbombare och eskorterande jaktplan för en attack mot Midway. Klockan 05.34 fick amerikanerna rapport från sina spaningsplan att den japanska huvudflottan, inklusive hangarfartygen, befann sig 200 sjömil västsydväst om Midway. Fletcher beordrade Spruance att segla i sydvästlig riktning med

Yamamotos plan för attacken på Midway var komplex och förlitade sig på perfekt timing och avledningsteknik för att locka delar av den amerikanska styrkan bort från Yamamotos viktigaste stridskrafter. Detta krävde också att fyra av Japans åtta hangarfartyg var i närheten. Den japanska flottan inkluderade också världens största slagskepp, "Yamato", de mindre slagskeppen "Nagato" och "Mutsu", och många kryssare och jagare.

Amiral Yamamoto, chef för den kombinerade flottan, trodde att Japan bara skulle få kontroll över Stilla Havet efter en allomfattande sjöstrid med amerikanerna, där enligt Yamamotos plan USA skulle drabbas av ett nederlag och lämna Japan fri att erövra vad som helst och befästa sina erövringar. Yamamoto trodde också, korrekt som det visade sig, att Nimitz inte skulle undvika en större sjöstrid med japanerna.



USS Yorktown träffas av japanska bomber under slaget om Midway. Fri Internetbild

Yamamotos plan var genial men för komplicerad. Den innehöll också två fel:

- 1) Yamamoto trodde på slagskeppens överlägsenhet. Han förstod inte att ett flygplan skulle kunna utdela ett enormt slag mot fienden men på ett mycket större avstånd än vad ett slagskepp kunde. Yamamoto såg flygplanet som ett stöd för slagskeppen snarare än tvärtom. Hans enorma slagskepp var också långsammare än något annat krigsfartyg som han hade och resten av hans flottor var tvungen att segla i en takt som passade slagfartygen.
- 2) Mycket mer dödligt för Yamamoto var det faktum att amerikanerna kände till hans planer. Amiralerna Spruance och Fletcher fick därmed genom underrättelser reda på att man väntade sig en attack och Yamamotos plan att locka amerikanska fartyg bort från deras huvudstyrka skulle helt klart inte fungera om amerikanerna visste att detta var hans avsikt.

Amiral Isoroku Yamamoto, befälhavare för Kombinerade Flottan, planerade samtidigt en operation i juni som han hoppades skulle locka amerikanska flottans hangarfartyg, där inget hade skadats vid angreppet mot Pearl Harbor, till en avgörande uppgörelse i centrala Stilla Havet nära Midwayatollen. Under tiden lösgjorde Yamamoto några av sina stora enheter, inklusive två tunga hangarfartyg, ett lätt hangarfartyg, en kryssardivision och två jagardivisioner, för att stödja MO, och placerade viceamiral Inoue som ansvarig för marindelen av operationen.

Stridsgrupp 16, med de amerikanska hangarfartygen Enterprise och Hornet stävade därefter bort med sina eskortenheter. Midway attackerades av japanska flygplan kl 06.16 med kraftverk och oljeinstallationer som huvudmål. Tio torpedplan hade startat från Midway för att attackera de japanska hangarfartygen. Men försvaret av dessa fartyg var sådant att ingen fick in någon träff och endast tre flygplan återvände till Midway. En annan attack av B-17 från hög höjd och Vindicator-spaningsbombare misslyckades också med att hitta sina mål - även om denna attack hade uppnått ett resultat eftersom många japanska jaktplan startade för att skydda flottan. Nu behövde de tankas på nytt och beväpnas igen, vilket lämnade den japanska flottan under befäl av Nagumo mycket sårbar eftersom den varken hade jaktskydd eller var hans hangarfartyg i stånd att göra mycket annat än att försöka få sina flygplan klargjorda. Det var i detta ögonblick, när hans hangarfartyg var helt försvarslösa mot en luftattack, som Nagumo fick underrättelser om inkommande flygföretag från såväl Hornet som Enterprise. Allt som Spruance hade fått i luften var tillräckligt för att skydda hans fartyg och resten skickades för att attackera den japanska flottan.

Spruance plan lämnade hangarfartygen först kl 07.52 under ledning av kommendörkapten Mc Clusky. Totalt var 67 störtbombare, 29 torpedflygplan och 20 jaktplan involverade. De var dock spridda över ett stort område och kommunikationen mellan flygledarna var svår. I huvudsak avancerade fyra divisioner mot japanerna. Nagumos position var okänd för dem då de hade ändrat kurs och när flygplanen anlände till den punkt som de trodde att japanerna skulle vara på - hittade de ingenting. Vissa plan sökte förgäves; många av jaktplanen var tvungna att landa på vattnet eftersom de helt enkelt

hade slut på bränsle. Men torpeddivisionerna, som flög lågt över vattnet, hittade de japanska hangarfartygen - men de hade inget säkert övertag under attacken. Oavsett detta fortsatte attacken trots den extrema faran för förbanden.

Kommendörkapten Waldron hade i sitt sista meddelande till sin division skrivit:

"Mitt största hopp är att vi stöter på en gynnsam taktisk situation, men om vi inte gör det vill jag att vi alla gör vårt yttersta för att förgöra fienderna. Om det bara finns ett plan som kan göra ett sista anfall, vill jag att den ska gå in och få en träff. Må Gud vara med oss."

Attacken möttes med en fruktansvärd eld från hangarfartygens eskortfartyg och över 50 Zerojaktplan attackerade. Mycket få torpeder fälldes och inga träffade sina mål. Endast en pilot överlevde angreppet.

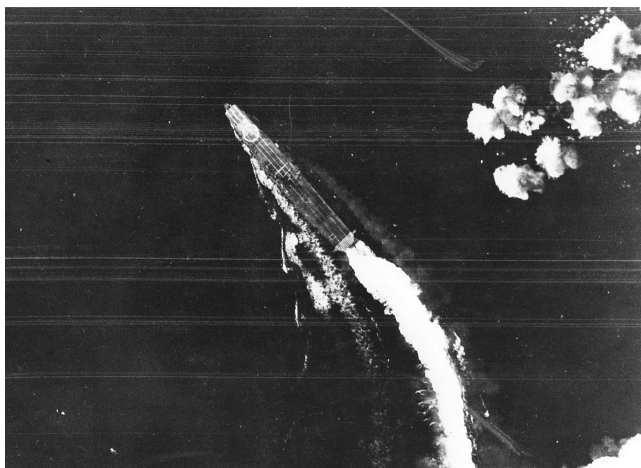
En annan attack misslyckades också men det tjänade ett syfte att få japanerna att fokusera på torpedplanen. De japanska försvararna kunde inte upptäcka de amerikanska störtbombarna som flög på mycket högre höjd. Med däcken fyllda med plan som skulle ta starta, var de japanska hangarfartygen frestande mål. Den första attacken träffade däcket på flaggskeppet Akagi som detonerade i ett magasin med torpeder. Flammorna nådde snart bränsleledningar och inom några minuter var Akagi dömd, även om det hann gå ytterligare sju timmar innan fartyget övergavs.

Andra störtbombare attackerade Kaga. Åter igen träffades bränsleledningar och snart fick fartyget allvarliga skador, även om det tog två timmar innan det sjönk. Fler störtbombare attackerade Soryu med samma dödliga verkan. Endast tre bomber träffade faktiskt Soryu, men dessa anställde tillräckligt med skador för att fartygschefen, Yanaginoto, beordrade att fartyget skulle överges. Liksom Kaga fortsatte den flytande i några timmar men var dömd till undergång. Soryu gick ner kl 19.13 tillsammans med sin chef, Yanaginoto och 718 av hennes besättning.

Inom fem minuter hade den japanska flottan förlorat hälften av sina flygplan och fartyg som ansågs bemannas av flottans elit.

Men ett hangarfartyg var kvar - Hiryu. Hon hittades och attackerades med samma förödande konsekvenser som de tre andra hangarfartygen. Det var emellertid flygplan från Hiryu som hade attackerat Yorktown och skadat det så illa att 15.00 gavs order om att överge fartyget. Detta beslut kan mycket väl ha varit för tidigt eftersom fartyget fortfarande flöt den 7 juni och det fanns stora förhoppningar om att hon kunde bogseras in för reparationer. Men en japansk ubåt, I-168, lyckades penetrera den amerikanska skyddsstyrkan och med två torpeder sänktes Yorktown klockan 06.00 den 7 juni.

Konsekvenserna av slaget vid Midway var för japanerna enorma. Vid ett slag hade de tappat fyra viktiga hangarfartyg som ansågs vara avgörande för Stilla-havskampanjen. Medan amerikanerna kunde ersätta Yorktown, hade japanerna svårt att ersätta ett hangarfartyg, än mindre fyra. Oavsett möjligheterna att få fram nya hangarfartyg skulle erfarna besättningar och flygpersonal krävas och japanerna hade förlorat många erfarna sjömän och flygare under slaget.



Japanska hangarfartyget Hiryo anfalls av amerikanska B-17 bombplan från Midway

80 år efteråt.

Lars-Erik Uhlegård

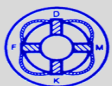


Sådant som tiden inte räckte till för kommer säkert mer i kommande nummer—inte minst President Volodymyr Zelenskyy i Ukraina. En hjälte i vår tid. Här bland sina soldater i frontlinjen någonstans i närheten av eller i Kiev i Ukraina. Stöd Ukraina!

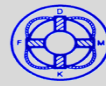


Några bilder från februari månads klubbafton i Marinstugan 2022-02-24 Föredrag om KA av K H Weddig FM Varberg





Damklubben BOJEN



Årsmöte och fest i DK Bojen!

Bojens årsmöte den 23 februari 2022 samlade 28 medlemmar. Närvarande från Flottans Män, Göteborg var ordförande Lars-Erik Uhlegård och vice ordförande Jan Eric Knutas.

Bojens ordförande, Ulla Lignell, inledde mötet med en tyst minut för Asta Adersjö, 96 år och Elly Jarlemo, 93 år, som båda lämnade oss den 14 augusti 2021.

Under hösten pandemiåret 2021 genomförde vi fem sammankomster. Ekonomin var fortsatt god och visade ett plusresultat för det gångna året.

Styrelse och övriga funktionärer:

Till ny ledamot och klubbmästare valdes Silva Andersson. I övrigt är styrelsens sammansättning den samma som tidigare:

Ulla Lignell, ordförande

Ulla Martell, vice ordförande

Vivan Leino, sekreterare

Ann-Christina Andersson, kassör

Anita Hogmalm, webbredaktör och medlemsregistrator
Anita Janevik, körledare

Kerstin Vännberg, suppleant.

Revisorer: Lena Janevik och Maj-Gun Erlingstam

Valberedare: Maj-Gun Erlingstam och Margareta Tuneld

Förslag/motion:

Önskemål om att tidigareläggna våra möten togs upp. Besluts att uppdra åt styrelsen att återkomma med förslag på tidpunkter för höstens träffar.

Flottans Män Göteborg erhöll en penninggåva om 2 000 kr som överförs från Bojen till Flottans Män och Fonden för Marinstugans Framtid. Lars-Erik Uhlegård tackade för ett mycket välkommet bidrag.

Tillsammans med Jan Eric Knutas utvecklade han också tankar kring ett närmare samarbete mellan Flottans Män, Göteborg och Damklubben Bojen.

Särskild uppmärksamhet denna kväll fick Lola Johansson, som varit medlem i Bojen i 40 år. Ytterligare en medlem, Inger Dahl, har varit med lika länge, men var tyvärr förhindrad att närvara.

Ingrid Wennersten fick motta veterantecknet av Lars-Erik Uhlegård efter 15 år i Bojen.

Silva Andersson serverade en smakrik kycklingrätt med assistans av Rayny Bergström, Eva Book och Eva Lagergren.

Som alltid ett mycket trivsamt årsmöte i DK Bojen.



Vid pennan
Anita Hogmalm



Lola Johansson gratuleras av Bojens ordförande Ulla Lignell med blommor och bubbel för sina 40 medlemsår i Bojen.



Veterantecknet och applåder fick Ingrid Wennersten av Lars-Erik Uhlegård för sina 15 år i Bojen.



Engagerade Bojor vid årsmötesförhandlingarna.



Kamrater!

Detta är den tråkiga sidan (13) då vi måste få igång inbetalningarna av årsavgifterna och gärna lite spontana gåvor till sådant som är viktigt för oss i Flottans Män t.ex. vår Marinstuga och för Er som funderar på livet efter detta så finns ju våran gravfond att lägga en gåva till givetvis ska Ni inte glömma denna avisa som försöker spegla det som händer i föreningen och annat som berör oss på olika sätt - en gåva till vår tidskrift kommer alltid väl till pass.

Sålunda Kamrater! Det är inte för sent och ingen kommer att gissla Er för att Ni ännu inte betalt årsavgiften som ju skulle varit inbetald innan årsmötet. Det vill säga senast den 25 mars (men normalt senast den sista februari). Det är inte konstigt att Ni inte hittat rätt för det har inte styrelsen heller då vi inte fick det beräknade stödet av vårt värdförband (Amf 4) genom frankerade kuvert som borde varit till hands i början av december 2021. Det hade blivit en mycket tydligare påminnelse än den lilla blänkaren i Pejlingar nr 4 om detta (finns sida 3).



Alltså! Vänta inte på ett brev med inbetalningskort detta år. Utan använd metoder som är tillgängliga t.ex. Swisha via föreningens nr 1231847151 de pengar Ni sparar för detta. 350 för årsavgiften och kanske lite till som gåva till det Ni anser skulle behöva lite mer. Annars gäller för de som kan att använda datorn, plattan eller mobilen och nå Plusgirot 4 47 48-2 eller Bankgiro 470-3526 och även där avsätta 350 för årsavgiften samt därutöver enligt var och ens möjligheter och intresse. Känner Ni att Ni måste ha ett inbetalningskort, hämta eller låt hämta sådana på Er bank och skriv det som fordras för att få in slantarna så snart som möjligt. Glöm inte namn och adress. Kan Ni medlemsnumret är det bra men rätt namn och adress bör säkerställa att vi vet vem som betalt in vad och när det skedde.

Då tar vi det så här. Bröder och i förekommande fall systrar:

**Än en gång därän, följom den urgamla seden,
att betala årsavgiften utan onödigt dröjsmål
till föreningen.**

Styrelsen!



VAD HÄNDER I MARINSTUGAN?



Skeppskväll - Pub-afton

När: Onsdag 13 april!

Tid: 18.00-ca 21.00!



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

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. Detta kommer inte att firas storslaget utan det får anstå till 90-årsjubileet. Men någon form av celebrering blir det till hösten.

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.

2023 är det ju som Ni vet **Göteborg** som firar **400 år** (jo 402) och det bör väl innebära något för alla.

2023 firar **Sverige 500 år** och även det kommer att bli uppmärksammat på många sätt. Armén passar också på att fira 500 år även om I 1 (Livgardet) anser att det tillkom 1521, ett år före Kungl. Flottan, hur det nu kan vara möjligt?! Med vikingar och allt firar vi nog 1000 år i den Kungliga Flottan (men vi ska inte förhåva oss). Alltså, mycket att glädjas åt trots krig och elände!!!
Styrelsen

April

Torsdag: 28

Tid: 18.00

Föredragshållare: Anders Berntsson

Ämne: Mer NATO i Georgien, mer Georgien i NATO! Varför då ? (Vad en svensk officer gjorde i Georgien under NATOS flagga).

Anders Berntsson Förvaltare vid Göteborgs Garnison. AB gjorde sin värnplikt vid KA 4 (Älvsborgs kustartilleriregemente) i Göteborg. Började sin officersutbildning vid Kustartilleriets officershögskola 1982. 1997 i Amfibiekåren (Amf 4) i Göteborg efter ett antal år vid såväl KA 1 (dåvarande Waxholms Kustartilleriregemente) & Kustartilleriets Stridsskola, taktik och utvecklingsavdelningen.

AB lämnade Försvaret inför hotet att Amf 4 i Göteborg skulle läggas ner. Började på Ericsson Microwave som kampanjledare/säljare av radarsystem i Central- och Östeuropa. med placering i Prag 2000-2004 och i Bratislava 2004-2007. 2007-2009 var AB Marknadschef för SAAB:s verksamhet i Central- och Östeuropa. 2010-2012 VD SAAB Technologies i Polen med placering i Warszawa, 2013 var AB marknadschef på Volvo Defence.

AB återanställdes i Försvarsmakten 2016 som ansvarig för J6 samband/ledning/signalskydd) vid Göteborgs Garnison.

Vad en gammal bild kan förtälja

Detta är ubåtarna Draken, Gripen och Ulven i Marstrands hamn 1941. Spionerande fotograf var den snart 13-årige PO Eriksson! Nu snart 94 år.

Det var naturligtvis strängt förbjudet att avbilda ubåtarna under kriget, men hur kunde en lådkamerabeväpnad yngling låta bli.

Detta är dock första gången bilden visas för någon annan än PO. Brottet preskriberat!



I vilken inbördes ordning 1.ubåtsdivisionen ligger vet vi inte men en av ubåtarna är den så tragiskt krigsförlista Ulven som sprängdes av en tysk mina den 15 april 1943. Samtliga 33 ombordvarande omkom direkt.



VAD HÄNDER I MARINSTUGAN?



Marinstugans dag 2022

Det är nu tre år sedan senaste Marinstugans dag genomfördes. Nu är det dags igen. Den 15 maj smäller det!.

Samling vid stugan 10.00 diverse underhållning genom vår sångkör samt en del annat som passar såväl barnbarn som äldre. Mer information senare på Hemsidan och via utskick. Det roliga den dagen tar slut 15.00.

Maj

Nytt försök, Denna klubbafton, inställd i januari.

När: Torsdag 19 maj

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 kommandörskaptens grad. KN har tjänstgjort på de flesta typer av övervattensfartyg.

1972-75 1:e officer och därefter fartygschef på HMS Jägaren under utprovning av det norskbyggda fartyget (typfartyg till kommande patrullbåtsserie). Efter teknisk kurs på Militärhögskolan blev han projektledare vid Forsvarets 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 bl.a. studerat astronomi och historia vid Göteborgs universitet.

KN är medlem i Flottans Män Göteborg och medlem av Kungl. Örlogsmannasällskapet (KÖMS).



In Memoriam



Sedan Pejlingar 4/2021 presslades har följande kamrater lämnat oss:

Född	Namn	Medlem	Avled
360109	Kjell Pernered	031816	220102
321013	Göran Wiberg	039826	220114
461014	Jack Hagström	031607	220215
330420	Gunnar Utbult	039597	220314

Vi lyser frid över deras minnen



FÖDELSEDAGAR VI GRATULERAR!

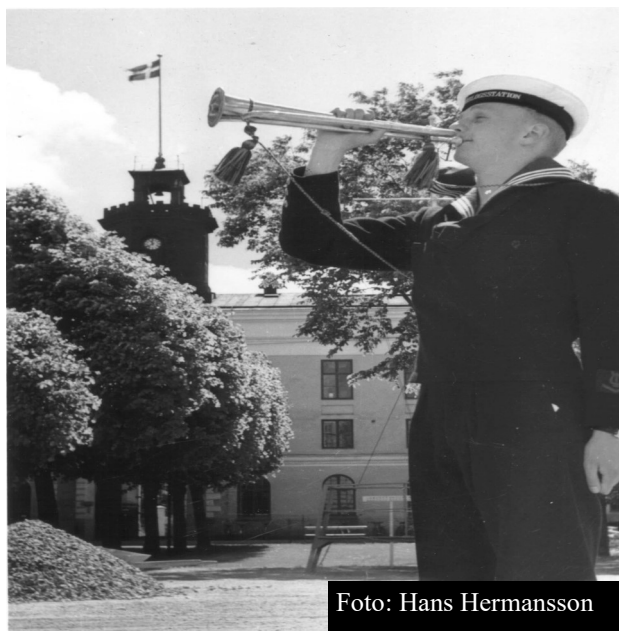


Foto: Hans Hermansson

Apr 03-/B-

10	030415	Torsten Björn	V Frölunda	60 år
11	B 2002	Britt Ardstedt	V Frölunda	85 år
14	031708	Bengt Hermansson	Mölnadal	70 år
18	030809	Sven Bengelsdorff	Göteborg	60 år
20	039852	Sven-Gunnar Alevåg	Mölnadal	75 år
26	030632	Peter Ottosson	Landvetter	70 år
28	030317	Karl Sparud	V Frölunda	85 år
28	030613	Jarl Rådlund	Göteborg	80 år

Maj

10	B 0405	Siv Wikström	V Frölunda	85 år
11	030116	Yngve Bucht	V Frölunda	90 år
12	030917	Sigvard Samuelsson	Göteborg	90 år
16	031222	Lars-Peder Josefsson	V Frölunda	60 år
18	B 8202	Inger Dahl	V Frölunda	85 år
22	030427	Erland Falk	Uppsala	80 år
27	031704	Kim Forssblad	Kullavik	60 år

Juni

11	032008	Bernt Abrahamsson	Göteborg	85 år
17	037763	Gunnar Kall	Kungälv	90 år
18	031905	Göran Haeger	Göteborg	80 år
25	B 8202	Lola Johansson	V Frölunda	95 år
29	B 0405	'Margit Tobiasson	Göteborg	85 år



VI HÅLSAR NYA MEDLEMMAR VÄLKOMNA!



032201	Bo Peders	V Frölunda
032202	Ulf Birath	Göteborg
032203	Göran Sändare	Stenungsund
032204	Gert Pettersson	Håltå
032205	Bert Westenberg	Onsala
032206	Andrew Torstensson	V Frölunda
032207	Lars Hök	V Frölunda

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