

Från stångminbåten N:o 1 till Spica

1976 var onekligen Spicas år. Den svenska serien färdigbyggd – och det första export-kontraktet tecknades. Men har ni någonsin funderat på hennes bakgrund? Visste ni att Spicas "anmoder" växte fram på ritborden i 30-talets Tyskland!

1. stabsredaktör Karl-Erik Westerlund – karlskronapojke och bl a medlem i Örlogsmannasällskapet – tecknar här Spicas historia.



Vårt lands första torpedbåt beställdes 28 november 1873. *Stångminbåten N:o 1* sjösattes 1875 och utrange-rades 17 februari 1893 efter att ha döpts om tre gånger: först till *Spring*, så till *Glimt* och slutligen till *Torped-*

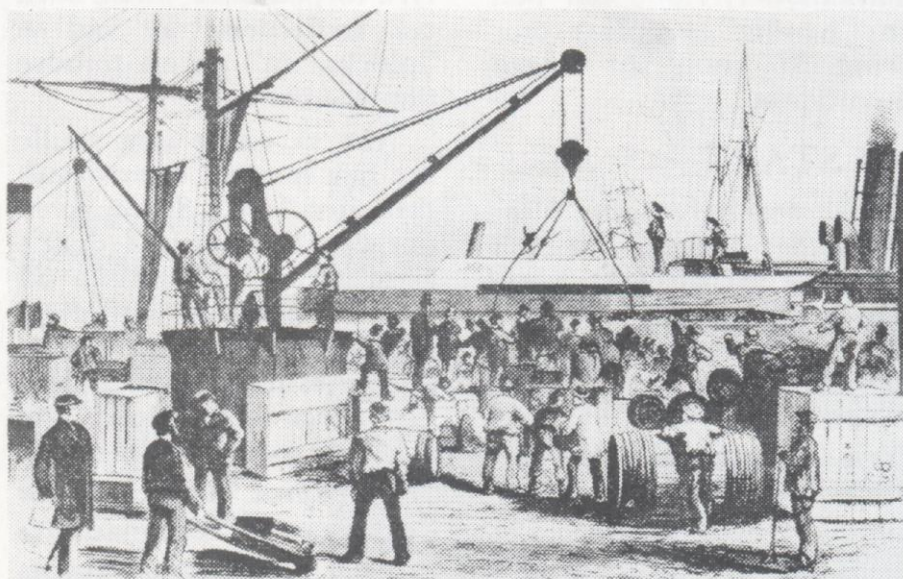
båten N:o 101. Den är *Spica*s svenska föregångare.

När explosionsmotorn och senare dieselmotorn ersatte ångmaskinen i torpedbåtarna, envisades man både utomlands och här hemma att tala om motortor-

pedbåtar. Efter åtskilligt internt motstånd övergick den svenska marinen till den logiska beteckningen torpedbåtar, men alltså envisas utlandet i allmänhet att dra med prefixet "motor", trots att ångmaskinsdrift väl inte förekommit på 50 år för några torpedbåtar.

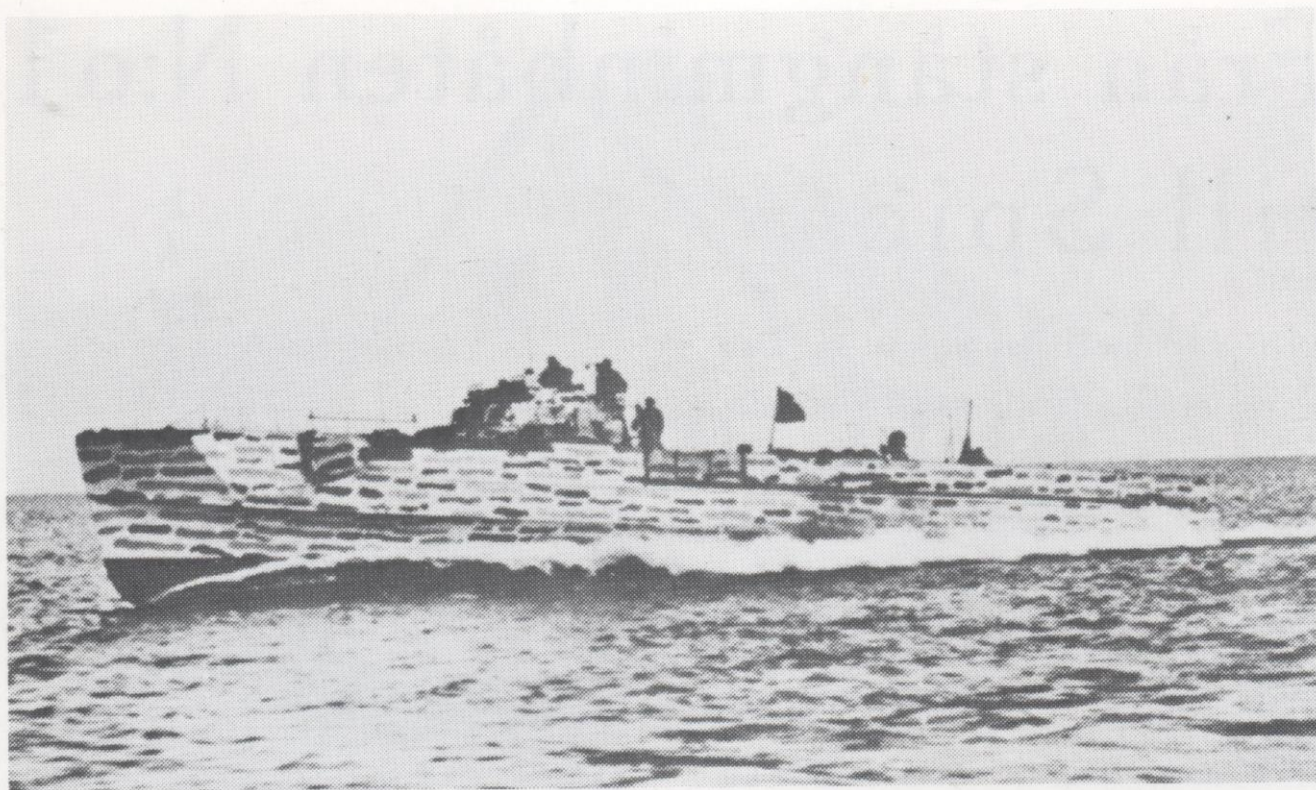
Den första "motortorpedbåten" var den italienska *MAS 1*, sjösatt 1915. Beteckningen sammanhängde med byggnadsvarvet: MAS betydde ursprungligen *Motobarca armata SVAN*. Sistnämnda ord betydde i sin tur *Società Veneziana Automobile Nautiche*, d v s AB för självgående båtar i Venedig.

Dagens dieselmotordrivna torpedbåt föddes på det världsberömda Lürssen-varvet i Vegesack vid Weser utanför Bremen. Inför andra världskrigets utbrott gick man där över till Daimler-Benz dieselmotorer.



Så här såg det ut när den första torpedbåten anlände till Sverige 1875.





Den tyska Schnellboote konstruerad på 30-talet är den moderna "anmodern" till dagens Spica.

Båtarna fick på tyska beteckningen Schnellboote, d v s helt enkelt snabb-båtar, som de alltså i tysk nomenklatur kallas, oavsett om de är bestyckade med enbart artilleri eller också med torpeder eller robotar.

Fram till kapitulationen 1945 byggde Lürssen nästan precis 200 Schnell-boote i flera serier och med nummer mellan S 26 och S 709. De mätte alla ca 120 ton och var ju både sjövärdigare och mer uthålliga än de mindre motortorpedbåtar på 20 à 30 ton, som byggdes på andra håll i världen. Däremot nådde S-båtarna inte de toppfarter över 40 knop, som de bensindrivna motortorpedbåtarna ofta noterade.

PROVBYGGE

1940-talets svenska flottiljer skulle innehålla kryssare, jagare och stora torpedbåtar. Tolv av sistnäm-

da slag beslöts av riksdagen 1942. Ett första provbygge blev T 101 *Perseus*, sjösatt 1950 på örlogsvarvet i Karlskrona efter åtta års tankemöda och konstruktionsarbeten.

Att Lürssens S-båtar varit en förebild är självklart: 140 ton, fyra 53 cm torpedtuber och två 40 mm automatkanoner, 7.500 hkr och en "hemlig" toppfart omkring 37 knop var några huvuddata.

NY START

När dessa elva efterföljare skulle byggas, var det naturligt att utnyttja Lürssens erfarenheter. Det blev ett välkommet uppdrag i det ur krigets ruiner uppväxande Västtyskland. Med *Plejad* som typbåt sjösattes T 102 – T 112 1954–58. De hade ett till 155 ton ökat displacement och ytterligare två torpedtuber utöver *Perseus'* fyra.

Dessa elva "svenskbyggen" innebar en ny start för Lürssen-varvet. Den unga västtyska flottan beställde en serie på inte mindre än 40 Schnell-boote av den sk *Jaquar*-klassen, sjösatta år 1957–62. Den kan betecknas som en till västtyska krav tillrättalagd *Plejad*-typ: 160 ton men endast fyra torpedtuber, alltså bara två tredjedelar av vad vi "plockat in" på ett mindre displacement.

När så nästa steg skulle tas här hemma, blev resultatet den första *Spica*. Även om de 18 båtarna i denna serie i stort är identiska till sina egenskaper, skiljer ju de första sex sig till utseendet avsevärt från Karlskronavarvets senare tolv. Om man talar om torpedbåtstypen *Spica*, är det därför berättigat att sammanfatta de tolv Karlskrona-båtarna under beteckningen *Norrköpings*-klassen.

*Med S-båten som
förebild konstrue-
rades den svenska
Plejadbåten...*



*... som i Tysk-
land följdes av
Jaguaren...*

*... och som nu
fullföljts i och
med leveransen
av den sista
svenska Spica –
T 142 Ystad.*

