

Svenska Motortorpedbåtar

av marindirektör Curt Borgenstam

Saxad ur Sveriges Flotta nr 9 1965

Det är en tidig vårkväll anno 1926. Vid bensinbryggan i Dalarö är det ännu ganska stillsamt. Sommargästerna har ännu inte flyttat ut. Bryggan frekventeras mest av tullbåtarna och en och annan fiskare, som varit nymodig nog att sätta motor i sin båt.

Då bryts stillheten av ett stigande mullrande ljud, liksom från ett flygplan. Folk på bryggan spejar mot himlen. Det är inte varje dag man får se skymten av en riktig flygmaskin. Men ingenting syns. "Han är nog för högt..." säger någon.

Men på fjärden utanför Dalarö skans skymtar ett par vita bogvågor på ömse sidor om ett litet grått skrov, som snabbt kommer närmare. Båten rundar udden. Motorbullret tonar ned och skummet lägger sig. Det låga skrovet, som nyss flög som en svala över vattnet, gräver ned sig med fören när häckvågen kommer i fatt. Nästan som en ubåt. Ja, den ser faktiskt ut som en sådan med sitt välvda däck och den korta, låga bryggan.

Den egendomliga farkosten lägger till vid bryggan. Chefen, en ung fänrik, hoppar i land. "Bensin" hojtar han till stationsmannen, "full tank!". Folk börjar samlas på kajen för att titta på vidundret. "Vad är det för slags båt?" undrar någon.

— "Vasa?" skriker fänriken med motorbullret ännu ringande i öronen. "Det är en av de där nya motortorpedbåtarna som dom experimenterar med" säger bensingubben beskäftigt. Han har sett

dem förr och fått dem som goda och törstiga kunder.

Under tiden har gubben från den andra, konkurrerande bensinstationen på andra sidan bryggan också kommit fram. Förargad ser han hur liter efter liter rinner ner i tankarnas bottenlösa djup. Med grämlse ser han hur jätteaffären görs upp... Han tar fänriken litet avsides. — "Jo, säj, härnäst fänriken ska ha bensin så fyll hos mej i stället! Vår bensin är starkare än den där soppan!"

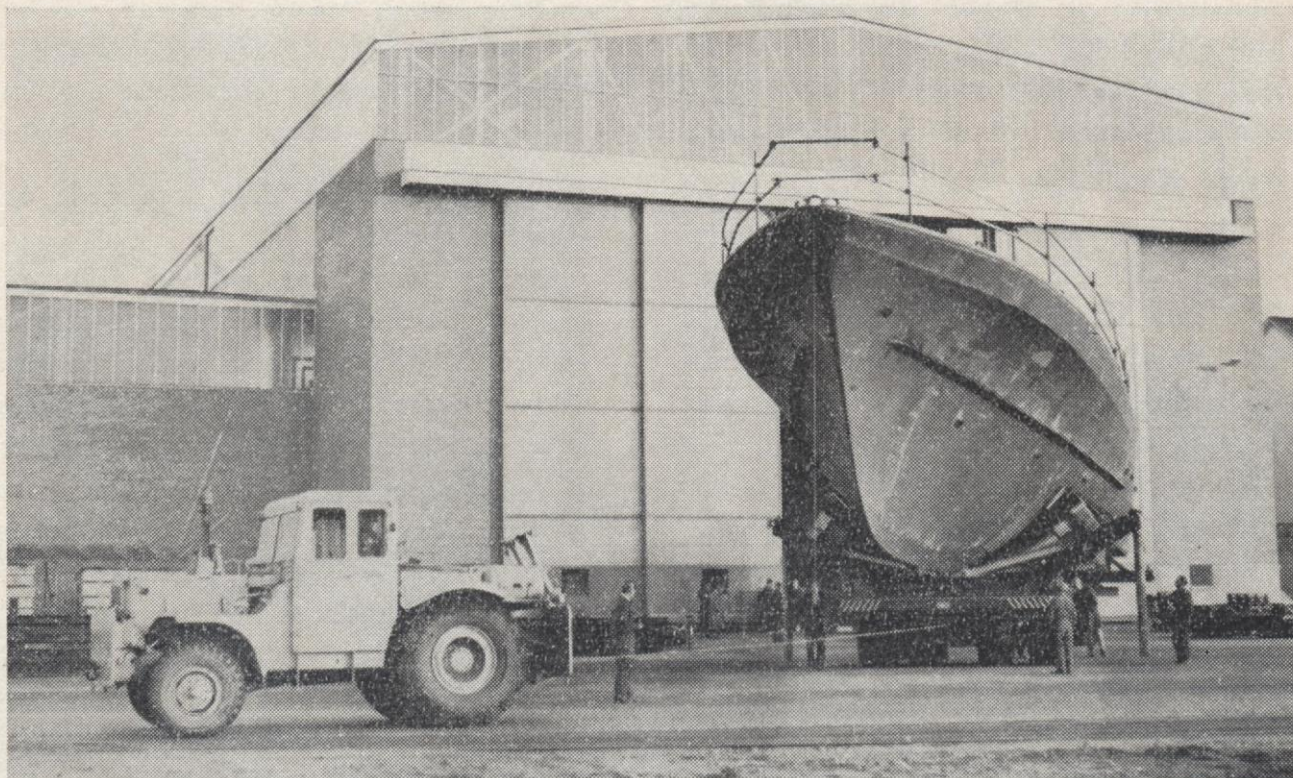
— "Nja, det beror allt på det. Vad har ni för specifik vikt, då?"

— "Ja, det ska jag säga fänriken, att på min fina bensin så är specifika vikten praktiskt taget lika med n o l l!"

— — —

Episoden talar sitt tydliga språk om den atmosfär av mystik och kvasivetenenskap som rådde kring våra första motortorpedbåtar. Liksom marinflygplanen passade de dåligt in i det invanda mönstret av beprövad skeppsteknisk materiel. Man visste föga om deras krav på bränsle och oljor. Oktantal och viskositet var okända begrepp. Motorservice och reservdelsförråd var ord som ännu ej fötts i ingenjörernas hjärnor eller kommit över maskinfolkets läppar, långt mindre satts på pränt. Det skulle förflyta ännu två decennier innan dessa begrepp vunnit erkännande. De fyra båtar som anskaffats, nr 1 och 2 från Italien, nr 3 och 4 från den brittiska firman Thornycroft sökte man hålla i gång med samma metoder som gällt för tyngre

TORPEDBÅT



maskinmateriel, vilket var dömt att misslyckas. Alla utrangerades i början av 1930-talet efter att ha givit sina besättningar många sjöblöta upplevelser och mariningenjörerna gråa hår.

Bägge typerna var identiska med de typer som utvecklats under världskriget i Italien resp. England.

De var stegbåtar med träskov på ca 11 ton och hade 45 cm torpeder, på de italienska båtarna i fällbara däckar i midskips, på de brittiska i rännen på akterdäcket. Thornycroftbåtarna nr 3 och 4 hade två 12 cyl. 350 hk motorer av firmans egen konstruktion och tillverkning och gjorde ca 37 knop tack vare en effektiv bottenform och det gynnsamma tyngdpunktsläge som erhöles genom torpedernas akterliga placering. Skrovet hade elliptisk spantform, vilket gav stor styrka och låg vikt. Steget var en självläsande påbyggnad utanför det

egentliga styrkeskrovet vars bottenförband sålunda kunde vara kontinuerliga.

De italienska båtarna nr 1 och 2 hade två 6 cyl. 250 hk Isotta Fraschinimotorer. Deras toppfart var bara ca 25 knop bl. a. därför att de hade ett extra maskineri för tyst, långsam gång, bestående av elektriska motorer och batterier.

Bägge typerna hade tämligen begränsad sjöduglighet, vilket säkert bidrog till deras ringa framgångar i vår flotta. De var avsedda för speciella operationer i gynnsamt väder, men eftersom de hos oss var så fåtaliga, tvingades de samoperera med större enheter och provas för uppdrag för vilka de ej avsetts.

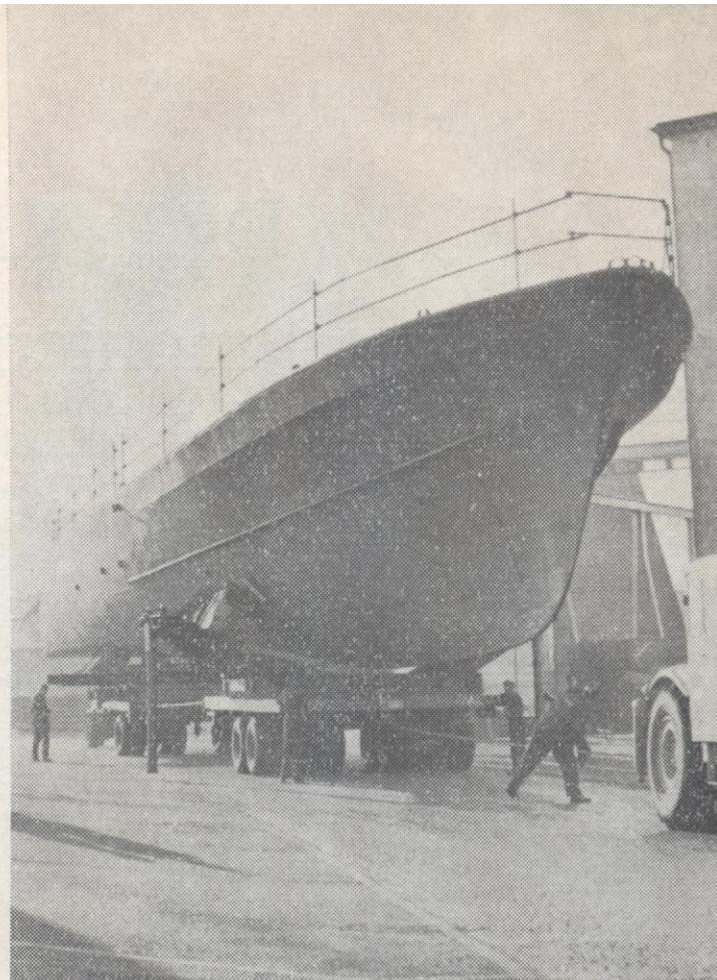
De italienska båtarna försvann tidigt, men Thornycroftbåtarnas skrov låg kvar på Karlskrona örlogsvarv så sent som 1939 då förf. hade tillfälle att studera deras hållfasthetsmässigt eleganta och finurliga skrovkonstruktion.

PÅ VÄG

Detta för en torpedbåt ovanliga sätt att förflytta sig ägde rum en lördagsmorgon i slutet av oktober. Bilden visar nybygge nr 299, som lämnat verkstaden och girar styrbord hän mot Slipgatan för att sedan navigera sig igenom den trånga farled som Verkstadsgatan utgör på vägen mot docka nr 5 — målet för denna första resa i fartygets historia. Denna åktur utgjorde också premiär för den nya industrivagn som torpedbåten stod på under transporten. Vagnen kan bära 125 ton och utgör en värdefull ökning av resurserna på transportsidan.

Som har framgått av notiser i dagspressen, ingår fartyget i en serie på sex torpedbåtar av typ T 121, av vilka Karlskronavarvet bygger tre.

Displacement 190 ton, längd 42,5 m, bredd 7,1 m, 3 st. gasturbiner på tillsammans 12.300 hk. Beväpningen utgöres av 6 st. 53 cm torpedtuber, 1 st. 57 mm automatpjäs samt lysraketer. Tor-



pedbåten är också utrustad för utläggning av minor. Besättningen kommer att uppgå till totalt 30 man.

Måndagen den 25 oktober 1965 lyftes fartyget ned i vattnet, varefter det togs in i docka för att färdigbyggas.

K. O. Lindström.

