T26

OM INTE entusiasten Lennart Segerström hittat den ombyggda motortorpedbåten T26 1985 och fallit för hennes changerade uppenbarelse, hade aldrig Veteranflottiljen bildats och blivit vad den är idag. Fartyget var det första som räddades och renoverades av de entusiaster som sedan bildade basen för den fortsatta expansionen.

När T26 hittades var hon helt ombyggd till målbogserare och hade som sådan tjänstgjort på Vättern sedan mitten av 1960-talet. Men hennes ursprungliga uppgift var att vara den absoluta spjutspetsen inom den svenska ytattacken. Hon byggdes 1942 på Kockums i Malmö och utrustades med dubbla Isotta Fraschini-motorer på 1.500 hk/st och hade en toppfart på 50 knop. T26 var också den första MTB som utrustades med radar och fick därför otroligt många gångtimmar under sin aktiva tid. Idag är fartyget helt återställt till sitt originalutseende och sägs vara den äldsta bevarade MTB:n i världen.

Info: www.mtbt26.se

T38

DET BLEV ENDAST fem aktiva säsonger i ytattacken för T38. Hon byggdes 1951 efter ritningar av marindirektör Curt Borgenstam på Kockums i Malmö. Fartyget utrustades med tre Isotta-Fraschini W18-motorer och nådde vid ett officiellt fartförsök i april 1956 hela 51,6 knop. Detta räckte för att göra T38 till ett av världens absolut snabbaste krigsfartyg. Efter 22 år i malpåse skänktes fartyget till Malmö Teknik- och Sjöfartsmuseum där hon gladde många historeintresserade som nu kunde titta närmare på en riktig MTB. Men så småningom började tankar födas på att åter försöka göra T38 till ett levande museifartyg. Efter en omfattande renovering av ideella krafter kunde fartyget åter sjösättas i ett mycket gott skick i maj 1997 och har sedan dess använts aktivt vid träffar och evenemang.

Info: www.t38.se

Historiska stridskrafter

Under det gemensamma namnet Veteranflottiljen seglar ett antal historiska och unika stridsfartyg, räddade från Kungliga Flottans utskrotningsorder av frivilliga entusiaster. Vi har tittat närmare på åtta av de mest uppseendeväckande fartygen.

Av Anders Værnéus (text), Veteranflottlijens arkiv (foto)

T46

KANSKE DEN MTB som genom åren fått mest publicitet. Och det för att hon köptes av HM Konungen för att räddas och åter rustas till ett fint skick och sedan fungera som ett levande och aktivt museifartyg.

Fartyget byggdes ursprungligen 1957 på Kockums i Malmö som i stort sett byggt samtliga MTB efter andra världskriget. På motorbäddarna stod tre lincenstillverkade Isotta-motorer på sammanlagt 4.500 hk som på fullt varv gav en fullbestyckad T46 en toppfart av 45 knop. För manövrar i hamnar kördes hon med sina två Ford sidventilsmotorer på 85 hk/st. I full krigstjänst var hon utrustad med en 40 mm automatkanon, två 8 mm K-pistar samt två 53,3 cm torpedtuber och hade en besättning av hela 16 man

Info: t46.se

T56

FARTYGET TILLHÖR den sista generationen MTB inom den svenska ytattacken och levererades 1957 från Kockums underleverantör Stockholms Örlogsvarv på Djurgården tillsamman med tre systerbåtar och blev faktiskt den sista MTB som byggdes. Fartyget bestyckades identiskt som T46 med två 53,3 cm torpedtuber, en 40 mm automatkanon samt två 8 mm K-pistar. På motorbäddarna stod även här tre IF-motorer på tillsammans 4.500 hk som gav 45 knop på topp.

1985 köptes hon utrangerad av ett företag på Ekerö som behöll henne relativt intakt bortsett från de två sidomotorerna som byttes till två Scania-dieslar. T56 användes sparsamt och kom mest att bli stillaliggande till dess att en intresseförening hade bildats för att köpa loss henne och åter rusta henne till driftskick. Fartyget används idag flitigt och har dessutom uppgraderats med tre nya CRM 18-cylindriga dieslar som är direkt släkt med fartygets originalmotorer. Med dessa kan båten användas utan att man behöver vara orolig för den sköra originalbestyckningen. När med dessa motorer hela 48 knop idag.

Info: www.t56.se

T121

SOM KOMPLEMENT till de små och snabba motortorpedbåtarna fanns torpedbåtarna. Större och tyngre ytstridskrafter med helt andra förutsättningar än de små ettriga MTB. Den första serien torpedbåtar var Plejad-klassen, vilka i slutet på 1950-talet behövde ersättare. Under åren 1966-68 levererades de första nya båtarna från Götaverken efter ritningar från det tyska varvet Lürssen.

Första levererade fartyget var T121 Spica. Fartygen var inte bara moderna i konstruktionen utan också de första som byggdes och utrustades med modern elektronik. Dessutom försågs de enligt brittisk förebild med tre gasturbiner istället för konventionella förbränningsmotorer. Dessutom anpassades de för kemisk och radioaktiv krigsföring genom att de helt kunde tillslutas och vara självförsörjande på ren luft och rent vatten.

Info: www.t121spica.se

R142

TORPEDBÅT typ Norrköping byggdes i 12 exemplar på Karlskronavarvet 1973-76 och kom samtliga att döpas efter svenska större städer, varav T142 döptes till Ystad. Redan 1981 påbörjades en modifiering av fartygen för att de skulle kunna bestyckas med den moderna, svenskutvecklade Robot 15 och fartygen döptes nu om till robotbåtar. Ystad kom att vara i aktiv tjänst ända till hösten 2005 då hon avrustades och blev liggande vid Örlogsbasen i Karlskrona och övertogs året efter av den ideella Föreningen Svenska Robotbåtar som numera driver och sköter fartygen med Gålö i Stockholms skärgård som bas. Trots sin storlek är Ystad fortfarande kapabel att klara farter upp emot 40 knop.

http: www.robotbatar.se

T136

HMS VÄSTERVIK sjösattes den 2 september 1974 som Karlskronavarvets nybygge nummer 374 och döptes dagen efter av amiralen Stig H:son Ericson. Efter ett halvårs inkörningstid levererades hon den 15 januari 1975 till Marinen och användes flitigt i tjänst. Fartyget hamnade i fokus vid U37-incidenten utanför Karlskrona då förhören med den ryska kaptenen hölls ombord.

1982 byggdes Västervik om till robotbåt och fick då den nya beteckningen R136 och gick som sådan fram till dess att hon slutligen avrustades och överfördes till Marinmuseum i Karlskrona år 2000 och har sedan dess haft sin hemmahamn där.

Info: www.hmsvastervik.se

M20

M-BÅTARNA blev Flottans verkliga slitvargar. De ritades 1940 av Jac M Iversen för att nyttjas som mindre minsvepare i Sveriges knepiga och trånga skärgårdsmiljö. De kom att byggas i två serier (M3-M14 och M15-M26) som skiljdes åt av att de senare var ca två meter längre. Annars var fartygen i stort sett identiska och kom att användas dygnet runt under andra världskriget. Fartygen byggdes för en livstid av 10+5 år men visade sig vara exemplariskt byggda av de fritidsbåtvarv över hela Sverige som byggde denna båtflotta under stor tidspress. M20 levererades 18/12 1941 från Neglingevarvet i Saltsjöbaden och blev det fartyg som överlevde samtliga andra i aktiv tjänst och utrangerades först den 9 juni 2005. Det överfördes då till Statens Maritima Museer som museifartyg och det är föreningen M20 som sköter den dagliga driften av henne.

Info: www.minsveparen.se