

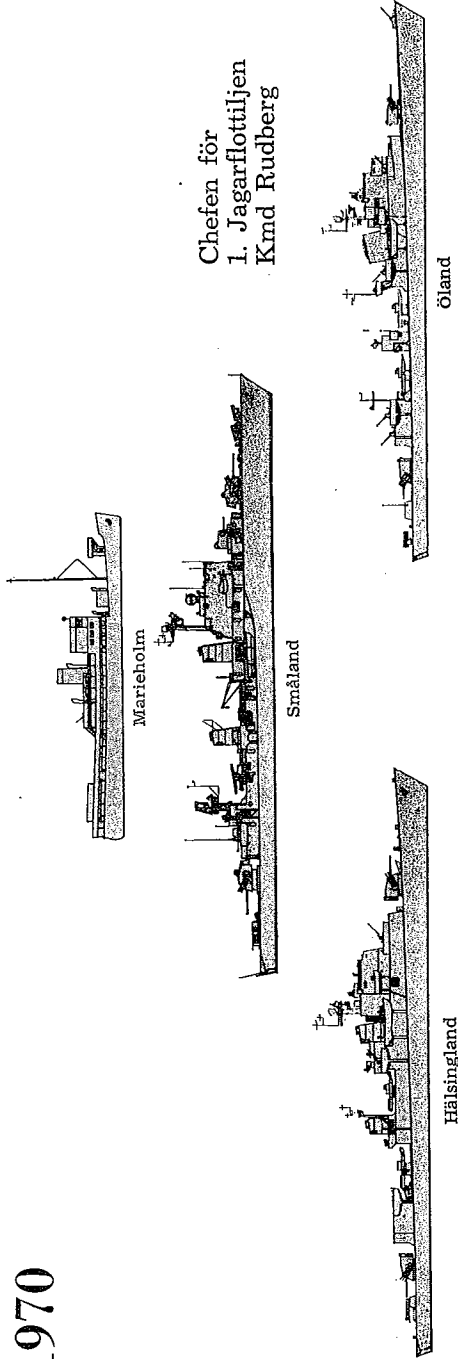
KUSTFLOTTAN

Sommaren 1970

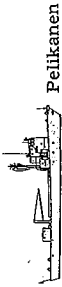
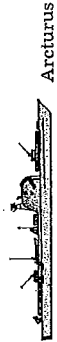
Chefen för kustflottan
Kam Dag Arvas

1. Jagar- flottiljen

Chefen för
1. Jagarflottiljen
Kmd Rudberg



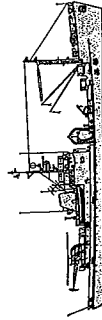
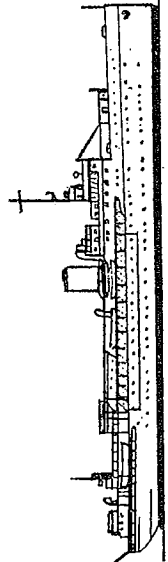
11. Jagar- divisionen

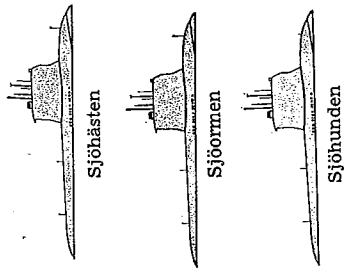


4. Motor- torpedbåts- divisionen

1. Ubåts- flottiljen

Chefen för
1. Ubåtsflottiljen
Kmd Skedelius

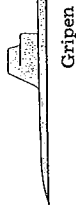




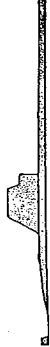
Sjöhästen

Sjöormen

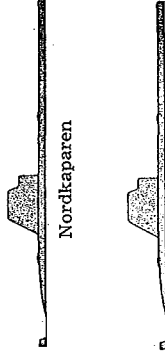
Sjöhunden



Gripen

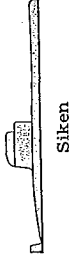


Sälen



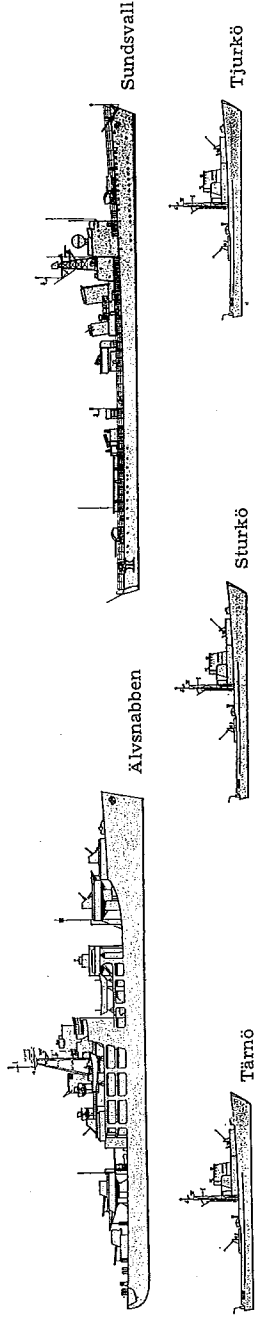
Nordkaparen

Deifinen



Siken

1. Minflottiljen



Tärnö

Älvsnabben

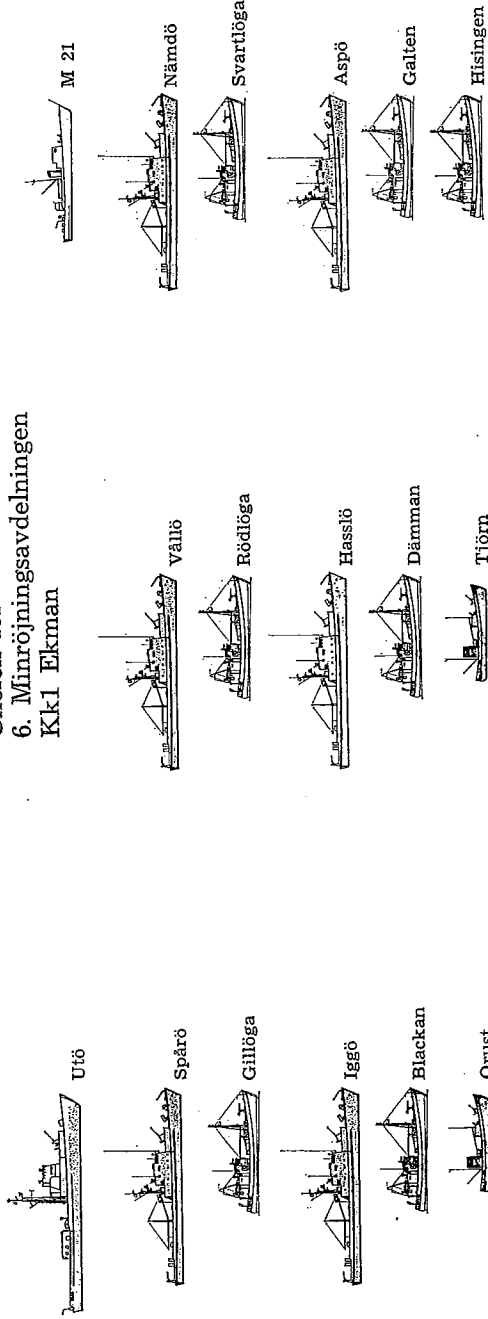
Sundsvall

Sturkö

Tjurkö

6. Minröjningsavdelningen

Chefen för
6. Minröjningsavdelningen
Kk1 Ekman



Utö

Spårö

Gillöga

Iggö

Bläckan

Orust

Vällö

Rödlöga

Hasslö

Dämman

Tjörn

M 21

Nämö

Svartlöga

Aspö

Galten

Hisingen

Fryken

Achilles

Ajax

1. Ubåtsdivisionen

3. Ubåtsdivisionen

112. Minsvepardivisionen

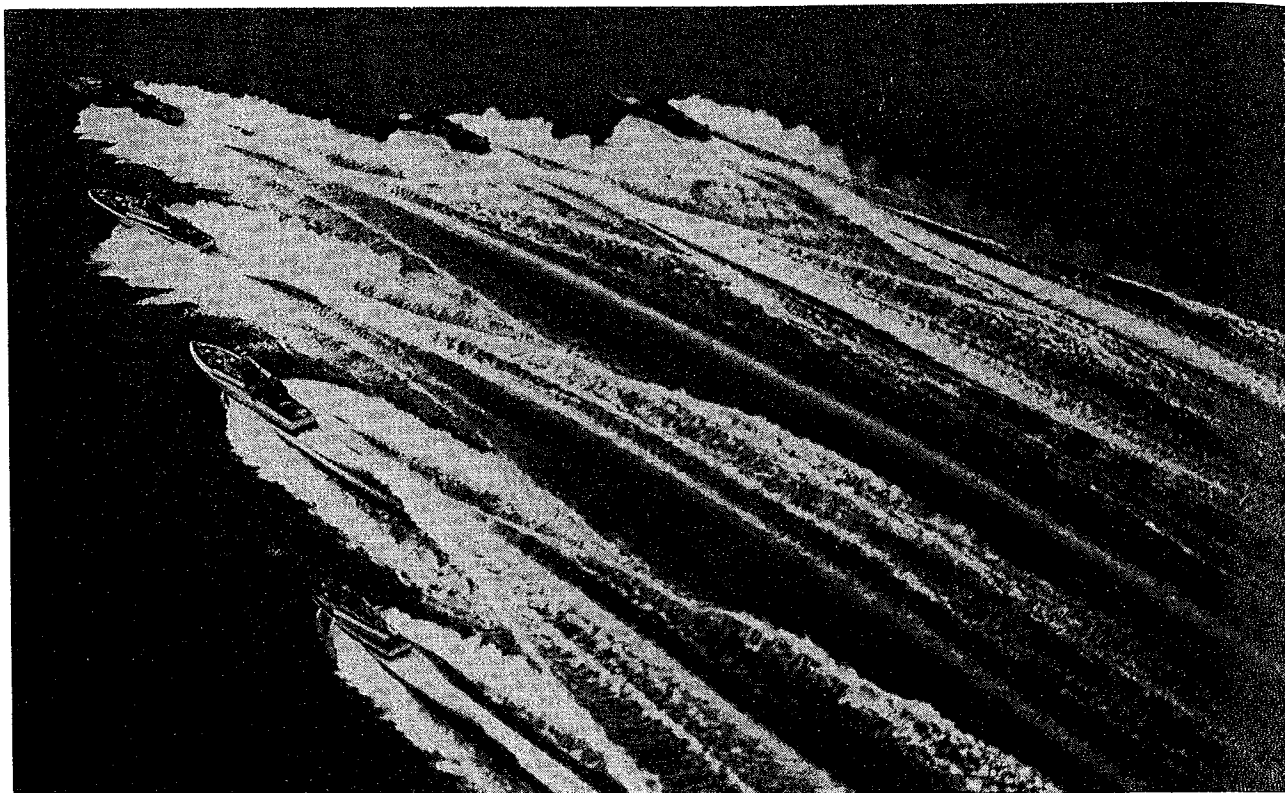
212. Minsvepardivisionen

214. Minsvepardivisionen

412. Minsvepardivisionen

414. Minsvepardivisionen

415. Minsvepardivisionen



Enheter ur 4:e mtb-divisionen 1952. Från vänster räknat: prototyperna T 201 och T 41, två nylevererade 23 m stegbåtar och längst bort två gamla 20 m-båtar.

Det svenska torpedbåtsvapnet vid skiljevägen

Text och teckningar: Curt Borgenstam

För det svenska torpedbåtsvapnet var åren 1945—52 en genombrottsperiod. Nya utföranden, idéer och konstruktioner utexperimenterades. Nya projekt utarbetades och provades, både i modell och full skala. Den livliga verksamheten hade en dubbel målsättning. Dels önskade man höja de befintliga båtarnas driftsäkerhet och stridsvärde, dels ville man genom praktiska prov med prototyper få en uppfattning om olika tänkbara utvecklingslinjer för framtiden. Den närmaste uppgiften blev sedan att sortera upp och utvärdera de vunna erfarenheterna och utnyttja dem på bästa sätt för flottans nybyggnadsprogram.

Sommaren 1952 hade den rustade 4:e mtb-divisionen en ganska brokig sammansättning. Några av de gamla 20 m-båtarna var ännu i drift, men ersattes successivt av nya, stegbottnade 23 m-båtar vartefter dessa levererades. Den sista båten i serien, den V-bottnade, steglösa T 41, vars byggnad forcerats, ingick också i divisionen och utvärderades i jämförelse med de övriga.

De fyra 18,7 m-båtarna T 15—18 hade moderniserats och försetts med samma kompressormatade motortyp som de nyare båtarna (främst av standard- och underhållsskäl). Med 3 000 hk och bara 23 tons displacement blev de synnerligen snabba, men de saknade radar och hade svag torped-

bestyckning (45 cm). De avsågs därför endast för speciella uppgifter. I samband med moderniseringen förflyttades de från väst- till ostkusten.

Den lilla enmotoriga prototypbåten T 201 hade ställts till kustflottans och divisionens förfogande för att samla gångtimmar och erfarenheter. Hon hade samma torpedbestyckning och radaranläggning som 23 m-båtarna, trots mindre än halva storleken och en femtedel (!) av deras pris. Frågan var vilka militära uppgifter som kunde lösas med denna enkla, billiga båttyp. I storleksskalans andra ände fanns T 101, den nya dieseldrivna båten. T 101-typen¹⁾ hade egentligen tagits fram för samoperation med kryssare och ja-

gare men utnyttjades nu i praktiken som divisionsledarfartyg tillsammans med de små båtarna.

Den gasturbindrivna T 3²⁾ kördes för rena maskinexperiment utan militär beväpning, och antydde en tänkbar väg mot lättare och kanske effektivare maskintyper.

På ritbordet i marinförvaltningen fanns dessutom ett utkast till en gasturbindrivna version av T 101, vars konstruktion grundats på samma tankegångar som T 3-maskineriet.

Mellan dessa bägge storleksklasser fanns också ett utkast till en "medelstor" typ på 70 tons displacement och 30 m längd. Bakgrunden till detta projekt var den tveksamhet som trots allt rådde inför å ena sidan de små båtarnas begränsningar, å andra sidan de komplikationer och produktionstekniska vanskligheter som den nya stora T 101-typen skulle innebära. Den hade

¹⁾ Sveriges Flotta 1/67 och 6/68

²⁾ Sveriges Flotta 11/65

redan växt i storlek från 130 till 150 ton, och det fanns latent risker för ytterligare viktökningar vid ett seriebygge (vilket senare också besannades). De tre tyska begagnade motorer som köpts i ett nödläge för att blåsa liv i det döda skrovet betraktades ännu som ett provisorium. Huruvida den tyska motorn verkligen åter skulle tagas i produktion var ännu oklart och kunde bli beroende av handels- och militärpolitiska överväganden varöver vi inte rådde. Den svenska Götaverken-motorn hade ännu inte lämnat provbänkstadiet och det rådde ganska delade meningar om och när den skulle kunna tas i produktion. Båtstorleken och kraven på hög effekt och låg vikt var sådana att ingen annan inom landet befintlig motortyp kunde komma i fråga. Man kunde sålunda knappast anse maskinproblemet som löst, trots att *T 101* faktiskt var i drift.

Den medelstora 70-tonsbåten var den största typ som kunde drivas med den befintliga 1500 hk Isotta Fraschini-motorn. Fyra sådana skulle behövas och båten beräknades med detta maskineri göra 40 knop, dvs samma fart som *T 101*. Övriga maskinkomponenter, propellrar, axlar, trycklager och annan utrustning, kunde vara identiska med de utföranden som sedan ett tiotal år utprovats på de tidigare motortorpedbåtarna.

Samtidigt var 70-tonsbåten den minsta typ som kunde bära *T 101*'s bestyckning, 4-54 cm torpedtuber och två 40 mm akan m/36. Alternativt kunde den i kanonbåtversionen bära två maskinriktade 40 mm akan m/48.

Den kunde sålunda sägas representera den optimala skärningspunkten mellan två linjer i projektdiagrammen. Siffermässigt hade den samma prestanda som den stora *T 101*-typen, men med halva storleken och halva kostnaden. Framför allt kunde man bygga på väl beprövade konstruktions-element och slippa de komplikationer som införandet av en ny motortyp skulle medföra i form av serviceorganisation, reservdelar, verktyg, personalutbildning, barnsjukdomar etc.

I den händelse en lätt 3000 hk dieselmotor med tiden skulle bli produktionsmogen i Sverige (Götaverken), Tyskland (Mercedes-Benz) eller Storbritannien (Napier) skulle man kunna överväga att använda två sådana. Projektets realiserbarhet skulle likväl inte bli beroende av någon mer eller mindre vanskelig maskinteknisk utveckling.

Vidare kunde man standardisera typvalet till en enda båttyp i stället för att differentiera i en större för operationsgrupperna och en mindre för

rena torpedbåtuppdrag. Liksom övriga typfrågor i samband med marinen framtidig behandlades torpedbåtproblemen av en typutredningsgrupp. I sitt betänkande år 1952 förordade utredningsgruppen att man även i fortsättningen skulle differentiera torpedbåtarna i två storlekar, en mindre och en större.

För den mindre var det naturligt att gå in för den V-bottnade 23-m-typen, representerad av typbåten *T 41*. Dess lägre fart, jämfört med den stegbottnade versionen, ansågs uppvägas av bättre sjöegenskaper och farthållningsförmåga. *T 201* ansågs vara i minsta laget för att bära den önskade torpedbestyckningen och saknade dessutom praktiskt taget luftvärnsbestyckning.

För den större typen valdes *T 101* i dieselmotorutförande. Gasturbinmaskineriet ansågs ännu inte tillräckligt utexperimenterat för att läggas till grund för en serietillverkning. Från den tyska motorfirman Daimler-Benz hade en leveransplan framlagts, som skulle tillförsäkra motorer till den första serien om sex båtar. Götaverkens motor avsåg man fortsätta prova, men den skulle av tidsskäl inte kunna komma fram förrän möjligen till den därpå inplanerade serien om fem båtar.

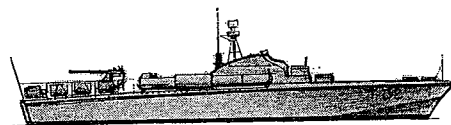
Ställningstagandet dikterades i hög grad av det faktum att både *T 41* och *T 101* redan provats i full skala i form av prototyper, i bägge fallen med lyckat resultat. Den mellanliggande 70-tonstypen ansågs ännu vara något av ett oskrivet blad. I själva verket var den egentligen ett försiktigare alternativ, framtaget just för att minska risktagandet. Det ligger emellertid i sakens natur att en sjöofficer intuitivt har större tilltro till ett fartyg som flyter i vattnet, som han kan gå om-

bord på, provköra, känna och ta på, även om det till äventyrs skulle vara byggt på improvisationer och tekniska vågspel. Ett projekt på ett ritningsstadium ger aldrig samma pålitliga intryck, även om det skulle vara grundat på väl beprövade konstruktioner. För att rätt bedöma den verkliga utvecklings- och produktionspotentialen fordras en ganska ingående kännedom om det invecklade tekniska och ekonomiska samspel, ofta med utländska industrier inkopplade, som erfordras för att producera en ny fartygstyp. Beslutet innebar att det blev nödvändigt att både fortsätta det problemfyllda experimentarbetet med en svensk dieselmotor och parallellt härmed förhandla om seriebyggnad, service och underhåll av en ny, importerad motortyp.

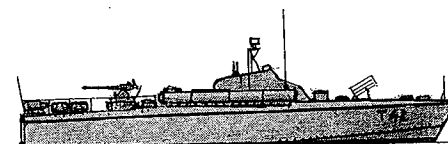
I likhet med beställningen av *T 101*-skrovet fyra år tidigare var beslutet grundat på en grov underskattning av de tekniska problemen och en aningslös tilltro till att kraftfulla insatser av



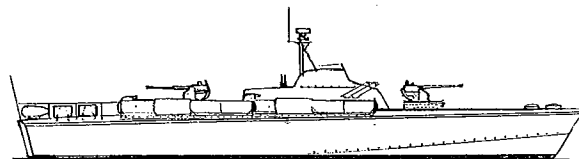
T201 16 m 16 t 43 kn 2-53 Prototyp



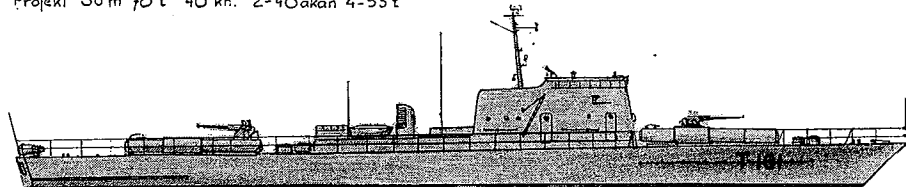
T32 23 m S 40 t 48 kn 1-40 2-53 Serie



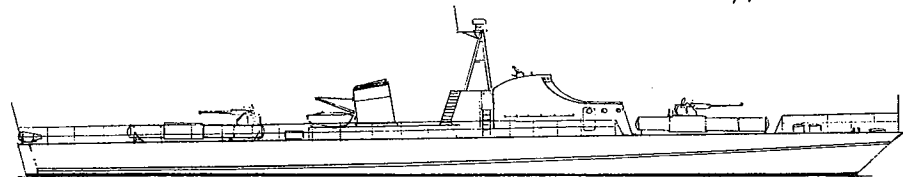
T41 23 m V 45 t 43 kn 1-40 2-53 Prototyp



Projekt 30 m 70 t 40 kn. 2-40 akan 4-53 t



T 101 48 m 150 t 40 kn 2-40 akan 4-53 t 3-2500 hk dieselm. Prototyp



Projekt 48 m 150 t 44 kn 2-40 akan 4-53 t 1-7500 hk gasturbin 2-2500 hk dieselm.

PÅ BOKHYLLAN

Forts. fr. s. 9

detta verk en utmärkt presentation av 1700-talets skeppstyper. Boken är väl värd sitt pris.

F H af Chapman
Architectura Navalis Mercatoria
VEB Hinstorff Verlag. Rostock.
Pris: 55 M

En ensamseglares vedermödor

Seglare sägs vara ett släkte för sig själva, konstaterar Åke Mattsson i början av sin nyutkomna bok "Vågspel". Helhjärtat håller han emellertid inte med om att seglare skulle vara original i vedertagen mening. Seglaren är allt från idrottsman till globetrotter, säger Åke Mattsson, som också hävdar att det där med jorden-runt-segling ligger och pyrr långt nere i varje seglares dolda djup. — Ja, det är nog så sant. Men ensamsegling är något annat. Knappast drömmer varje seglare om att ensam krossa Atlanten i minsta möjliga farkost. För att göra den färden krävs mod på eller över gränsen till dumdristighet. Frågan är om man inte måste vara något av ett original också för att av egen fri vilja ge sig på den resan. Men om detta skulle man säkert kunna diskutera mycket och länge utan resultat. Det finns några få människor som tycker om långa ensamseglingar och genomför dem med stora uppoffringar och ibland under nära nog övermänskliga påfrestningar. Man måste beundra dem, om än en smula motvilligt.

Åke Mattsson klarade sin färd med Goodwin II på 50 dygn, men blev diskvalificerad för att han i slutskedet tog emot färskvatten från en helikopter. Författaren fortsatte efter kappseglingen till Grönland och gav sig därefter ut i höststormarnas tid. Äventyret höll på att sluta illa i orkan utanför Kap Farvel. Ett handelsfartyg, *Svendborg*, räddade Åke Mattsson och

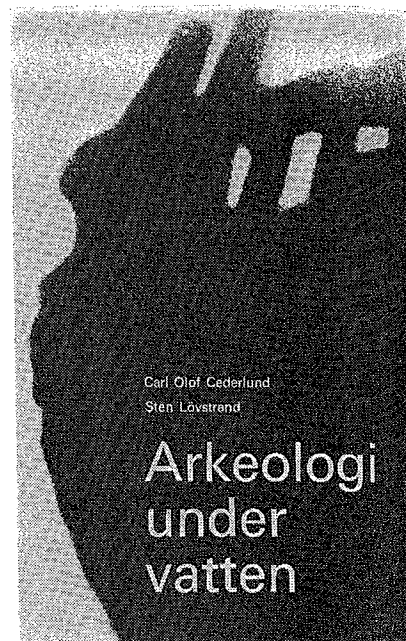
hans illa medfarna Goodwin II i sista stund. Författaren lyckades inte fullfölja sina intentioner. Vädrets makter blev honom övermäktiga. Men detta förringar inte på något sätt värdet av hans bok. Den är spännande och ger en god bild av ensamseglares speciella psyke. Åke Mattsson skäms inte för att berätta om sina misstag. Det gör han frimodigt och utan bortförklaringar. Han säger i slutet av boken bl a: "Goodwin II har inget att vara skamsen över. De våldsamma prövningar hon underkastats har hon alla ridit ut — lidit ut — med flaggan i top . . . Hennes 'skipper' höll inte måttet. Han trodde sig mäktare än han gjorde. Och inte lyssnade han allvarligt till avrådande ord som försiktigt och välmående framkastades."

Åke Mattsson
Vågspel
Rabén & Sjögren
Pris: 32:50.

Arkeologi under vatten

Om Östersjön som maritimhistorisk skattgömma och kulturminnesvård i undervattenslandskapet berättar inspirerat förste intendenten Carl Olof Cederlund vid Sjöhistoriska museet i en bok som kom ut på Norstedts under försommaren. TV-fotografen Sten Lövstrand som också specialiserat sig på vrakfotografering ger i ett särskilt avsnitt många goda råd för undervattensfotografering.

Museidirektör Per Lundström konstaterar i sitt förord bl a att vi vid behandlingen av skilda undervattensarkeologiska problem nu har kommit över vissa initialsvårigheter. Vi är redo, säger museidirektören, att skörda frukterna av de första erfarenheterna för att kunna vidareutveckla metoder för vrakinventering, undervattensfotografering, uppmätning och undersökning av vrak i undervattensläge. Då allt detta nu aktualiserats fyller Carl



Olof Cederlunds och Sten Lövstrands handbok därför ett behov. — Och detta påstående är man utan vidare beredd att acceptera. Både sportdykare och arkeologer av facket har fått en god vägledning i konsten att arbeta metodiskt i undervattenslandskapet. Carl Olof Cederlund redovisar inte bara lagar och förordningar han presenterar ett fylligt arbetsprogram och beskriver de olika etapper som bör ingå i detta. Sten Lövstrand kompletterar med en rad praktiska synpunkter på hur man kan lösa de speciella problem som är förknippade med undervattensfotografering i våra vatten.

"Arkeologi under vatten" är rikligt illustrerad med goda teckningar och ett flertal intressanta fotografier. En fyllig litteraturförteckning bidrar också till att höja bokens värde.

Carl Olof Cederlund —
Sten Lövstrand
Arkeologi under vatten (153 s)
Norstedts
Pris 24:—

marinförvaltningen och/eller en välvillig försyn på ett eller annat sätt skulle bringa projektet i hamn.

Så som fartygsbeståndets sammansättning sedermera gestaltat sig har vi emellertid i dag anledning att skatta oss lyckliga att dessa djärva beslut fattades och kunde fullföljas. När de större stridsfartygen nu successivt försvinner utan att ersättas blir det torpedbåtarna som ensamma måste svara för ytattacken. I denna situation är det en viss tröst att vi åtminstone kan räkna med ett displacement av ett par hundra ton tack vare att vi tidigt gick in för en efter dåtida förhållanden mycket stor torpedbåtstyp. Detta möjliggör en mera omfattande vapen-

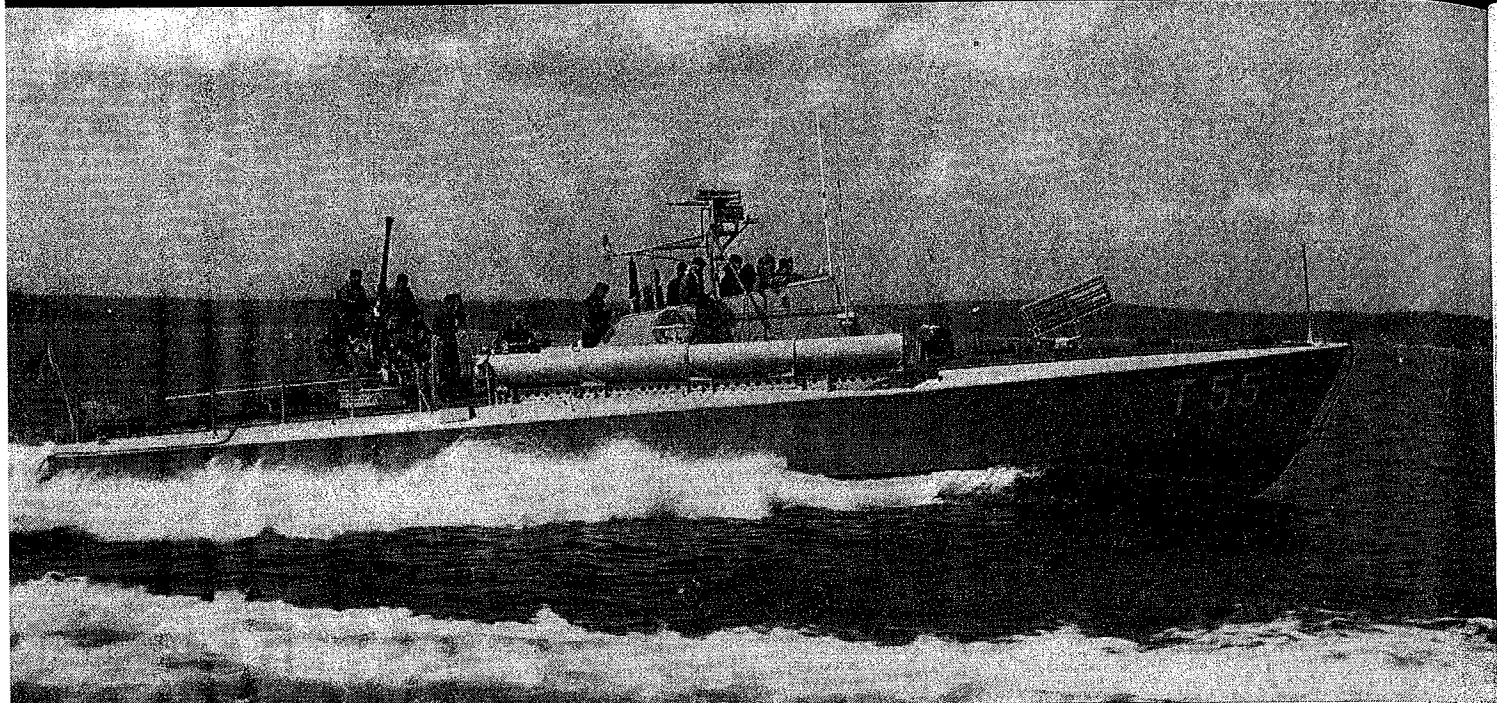
utrustning och bättre utnyttjande av vapen under svåra väderförhållanden än om vi valt den försiktigare linjen och gått in för en "enhetstyp" på 70 ton. En liknande 70-tons-typ har förenat realiserats i norska marinen genom "Nasty"-klassen, ehuru där i kombination med större kanonbåtar och fregatter.

De tyska dieselmotorerna var betydligt lättare än de svenska som tidigare inritats i båten. Man fick därför vikt-mässigt en marginal av tolv ton som utnyttjades till att införa ytterligare två torpedtuber och maskinriktade 40 mm akan m/48 i stället för T 101's handriktade m/36. Att sedan denna viktreserv i praktiken s a s "såldes"

flera gånger, så att båtarna blev mycket tyngre än avsett är en annan historia.

Ett förslag gjordes att förse de seriebyggda båtarna med ett fylligare förskepp och en knäcklinje ovan vattenlinjen för att minska tendensen att "dyka" i grov sjö och ta grön sjö över backen, men detta måste avvisas av tidsskäl. Man hade inte tid att rita nya linjer och prova dem genom tankförsök.

För den närmaste sjuårsperioden planerades femton båtar av den mindre 23 m-typen och elva av den större. Fullt utbyggt skulle vapnet sålunda komma att omfatta 25 små och 12 stora torpedbåtar. Planen fastställdes genom riksdagsbeslut 1952.



Svenska torpedbåtar — T 42–T 56

av Curt Borgenstam

De femten motortorpedbåtarna T 42–56 utgör en direkt fortsättning på den väg som anvisades genom prototypen T 41. Konstruktivt representerar de slutpunkten i en logisk utvecklingskedja som inleddes med de fyra 17 m-båtarna T 11–14 år 1940.

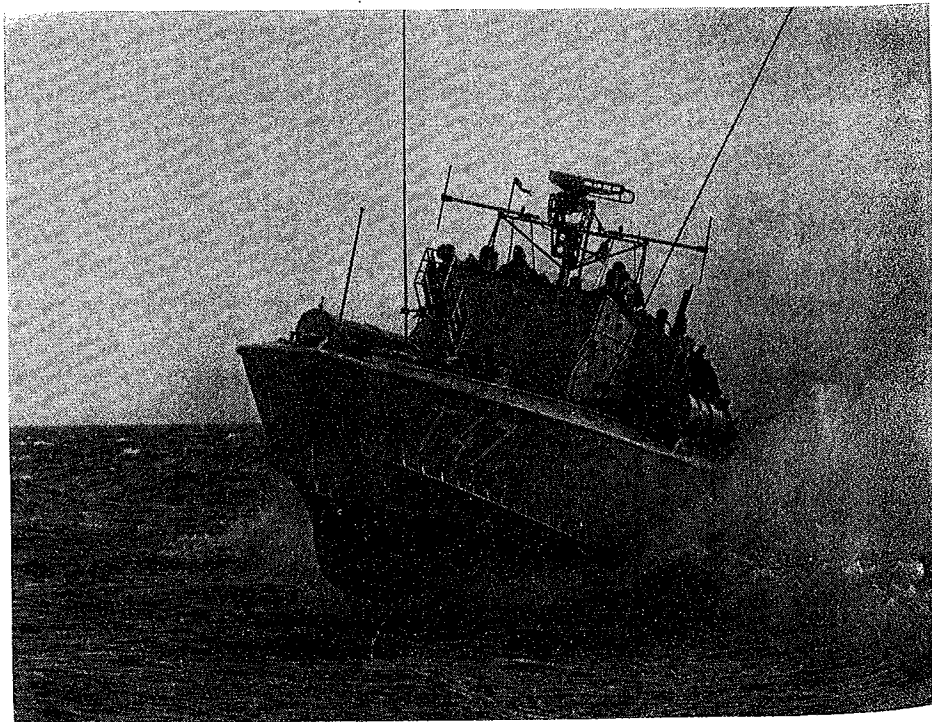
När beslutet om seriebyggnad av T 41-typen fattades år 1952 förelåg redan en specifikation som i förhållande till prototypen endast innebar förbättringar av smärre detaljer på basis av drifterfarenheterna. Kockums varv var redo att börja tillverkningen i direkt anslutning till den tidigare serien T 32–41. Därigenom skulle man få kontinuitet i arbetet och effektivt kunna utnyttja den rutin och "know-how" som fanns hos den personal, ingenjörer, förmän, arbetare och kontrollanter som engagerats i produktionen. Under fem års tid hade dessa blivit ett väl sammansvetsat team, där alla kände varandra personligen med mänskliga fel, brister och företräden. Man hade lärt sig att samarbeta på ett fruktbarande sätt med en gemensam känsla för slutprodukten, vilket bl a visade sig i att kontrollarbetet förlöpte allt smidigare. Rimligtvis borde detta resultera i en låg byggnadskostnad och ett säkert grepp om leveranstiderna. En ny beställning föreföll självklar och relativt problemfri.

Torpedbåtarna var dock visserligen en stor post, men ingalunda den enda i den uppgjorda nybyggnadsplanen. Där ingick bl a de fyra Östergötlands-jagarna, vilkas beställningar skulle krä-

va så höga förskott att ramen för betalningsutfallsplanen riskerade att överskridas.

För att jagarna skulle kunna beställas planenligt beslöt man att tillsvidare uppskjuta nybyggnaden av motortor-

pedbåtar och minsvepare. Vad minsveparna beträffar var uppskjutandet inte helt ovälkommet. Det gav välbehövlig tid till studier av en ny skrovbyggnadsteknik och sonderingar hos tänkbara konstruktörer och leverantörer.



De beställda minsvepare-motorerna levererades visserligen "för tidigt" och fick lagras i flera år, men det var i alla fall bättre än om det varit tvärtom.

För motortorpedbåtarna innebar uppskjutandet däremot betydande avbräck. Den personal hos Kockums och Stockholms Marinverkstäder som blivit upplärd på byggandet måste nu omdirigeras till andra uppgifter eller lämna företagen. Verktyg och fixturer fick flyttas undan eller skrotas. Metodbeskrivningar, protokoll och ritningar fick arkiveras. Kontrollorganisationen upplöstes. Kontinuiteten bröts och många värdefulla erfarenheter gick till spillo. Situationen förbättrades ej av att marinförvaltningens torpedbåtspersonal samtidigt skingrades för att bereda plats för en omorganisation.

När beställningen tre år senare kunde läggas ut blev det i många avseenden som att starta från början igen. Många gamla läxor fick läras om på nytt. Nya barnsjukdomar uppkom, som inte funnits på prototypen.

Mellantiden hade utnyttjats till att studera olika alternativa vapenutrustningar. En maskinriktad luftvärnspjäsa hade länge stått på önskelistan och fanns för övrigt med redan i det första projektet år 1948. En sådan hade också provats både på T 35 och T 41. Resultaten var dock inte helt övertygande. Pjäsen var betydligt tyngre än den gamla handriktade modellen, vilket gjorde båtarna obehagligt topptunga. Att fjärrrikta med riktstativ från ett så rörligt underlag som en torpedbåt var också ganska vanskligt. Å andra sidan hade den nya pjäsen överlägsen eldhastighet och överhuvudtaget bättre prestanda.

På torpedområdet hade AB Svenska Philips tagit fram ett radartorpedsyfte som var mycket effektivare än det optiska syfte som därtills använts. Tyvärr var det nya syftet också betydligt tyngre.

Dessa mervikter skulle medfört en fartminskning med cirka 2 knop. Detta kunde troligen ha accepterats, då toppfarten ändå var hög jämfört med utländska motsvarande båttyper. Hur sjöegenskaperna skulle påverkas var däremot svårt att med säkerhet förutsäga utan praktiska prov. För att deplacementet skulle kunna bibehållas ställdes marinstaben därför inför valet mellan den effektivare artilleripjäsen och det nya torpedskiktet. Man valde det sistnämnda och accepterade den enklare, handriktade kanonen.

För att ytterligare minska vikten förenklades inredningen, som blev ännu mer spartansk än tidigare.

I övrigt bibehölls T 41-konstruktio-

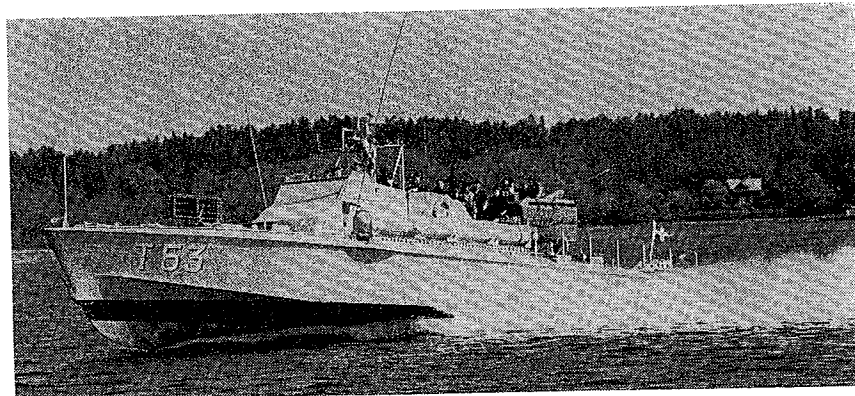
nen praktiskt taget oförändrad. Vad skrovformen beträffar hade avsikten ursprungligen varit att den V-bottnade versionen liksom stegbåtarna skulle få "flare" i förskeppet, dvs utfallande spant ovan vattenlinjen. Prototypen T 41 hade byggts med raka spant utan sådan flare för att båten skulle kunna byggas utan merkostnad. Nu bibehölls detta förenklade utförande även för seriebåtarna. Utfallande spant hade varit vackrare och gjort båtarna lite "torrare" i sådan grov sjö där man inte kan bibehålla planingsfart. Nackdelen blev kanske likväl inte så stor eftersom förskeppet på dessa båtar i alla fall sällan dyker så djupt i sjöarna.

"Kanontornet" framför styrhytten, som ursprungligen var avsett för en 20 mm

problemet att lära upp sina verkstäder på de tunga, kommersiellt säljbara motortyperna. Den lätta torpedbåtmotorn föll helt utanför ramen för firmans allmänna inriktning. Det hade den egentligen gjort även hos Atlas Diesel men till följd av att de speciella förhållandena under kriget hade tillverkningen ändå kunnat genomföras.

Den svenska maskinindustrien var nu i färd med att rationalisera och ta fram konkurrenskraftiga civila produkter. Därför fanns ingenstans något intresse av att bygga en marinmotor i relativt små serier, trots att alla grundinvesteringar i ritningar och specialverktyg redan var gjorda.

Inom marinledningen fanns som vanligt vissa förhoppningar att man i värsta fall skulle kunna beställa moto-



Den maskinriktade 40 mm automatkanonen provades på 23 m-båtarna i tre omgångar: på stegbåten T 34, på prototypen T 41 och på en av seriebåtarna T 42-56 (bilden).

akan, men kom att hysa en dubbel 8 mm kulspruta, uteslöt, och i samband härmed fick styrhytt och brygga en enklare, kantigare form.

T 41 hade dubbla roder, liksom stegbåtarna, men de seriebyggda T 24-56 fick tre roder med hjärtstockarna lagrade utanpå den plana akterspegeln, ett arrangemang som tidigare provats på T 33. För styrningen frångicks den inre rodermekanismen till förmån för ett enkelt arrangemang med vajer och brytskivor på däck. Det hela såg primitivt och ålderdomligt ut, men noggranna undersökningar hade i alla fall visat att det var det lättaste och effektivaste systemet och dessutom lättåtkomligt vid reparationer.

Motorerna till de femton nya båtarna borde givetvis helst tillverkas inom landet. Licensavtal med Isotta Fraschini var ännu giltigt. Ritningarna och verktygen som framtagits för tillverkningen hos Atlas Diesel under krigsåren fanns ännu i gott förvar. Men saken var ändå inte så enkel.

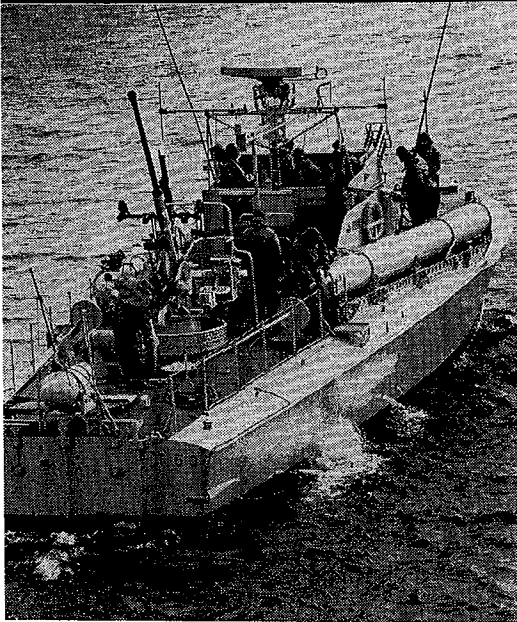
Atlas Diesel hade 1949 överlåtit sin motorproduktion till NOHAB som snart blev helt engagerade i det svåra

problemet att lära upp sina verkstäder som vid behov tillskrivits oanade och obegränsade möjligheter. Sonderingar i dessa riktningar visade dock snart att tanken inte var realistisk.

I Italien verkade läget till en början inte stort bättre. Den en gång så stolta firman Isotta Fraschini hade liksom flertalet italienska industrier under den labila efterkrigstiden uppfräts av politiska kriser och strejker och hade en helt undergrävd ekonomi. Till en tid hade ledningen sökt hålla skeppet flytande genom försäljning av bussar och lastbilar till bl a Brasilien. Reservdelsleveranserna till svenska marinen var i detta stora sammanhang som en liten droppe i havet . . .

När en välbehövlig sanering av den italienska industrien genomfördes omkring 1950 kom därför Isotta Fraschini att höra till de firmor som måste träda i likvidation. Namnet överläts till firman Breda och en del av tillverkningen överläts till Reggiane. För marinmotorsidan såg det minst sagt dystert ut.

Nybyggnadsplanerna hotade sålunda att spricka eftersom vi inte kunde få



Och här syns T 53 med den lättare pjäsen.

tag på någon motorleverantör. Dessutom skulle även de befintliga båtarna successivt få tas ur drift vartefter reservdelstillförseln skulle strypas. Vad vi hade var ett licensavtal och en sats produktionsverktyg för bortåt tre miljoner, bägge just nu helt värdelösa.

Situationen räddades av två faktorer: tjugosju f d amerikanska torpedbåtar och direktör Cesare Bormioli. De tjugosju båtarna ska jag beröra i ett senare kapitel, eftersom de också för en tid figurerade i Sverige. Vare nog sagt att de övertogs av italienska marinen och hade Packard-motorer.

Cesare Bormioli försörjde sig gott på en framgångsrik textilfabrik i Scio och hade dessutom varit Isottas försäljningschef för marinmotorer. Han hade med sorg sett företaget gå i graven. På basis av italienska marinens behov

av service för sina Isotta- och Packard-motorer plus vårt reservdelsbehov startade han ett nytt företag, Costruzione Revisione Motori (CRM). Ett hundratal handplockade specialister från det gamla företaget anställdes. Lokaler och verktygsmaskiner hyrdes i Isotta Fraschinis gamla fabrikskomplex, där man började tillverka Packard- och Isotta-reservdelar och överse motorer.

CRM förklarade sig i stånd att leverera de motorer vi behövde med önskad leveranstid och till gynnsamt pris tack vare att arbetslönerna i Italien då var mycket låga. Efter att ha besökt CRM's verkstäder och noga studerat deras resurser blev förf. övertygad om att erbjudandet var realistiskt. För övrigt fanns ingen annan lösning på problemet inom synhåll.

Däremot blev det svårt att övertyga de beslutande myndighetspersonerna om att vi skulle våga förlita oss på denna nyskapade lilla firma med ett dittills okänt namn. Det gällde att visa vederbörande att företaget existerade och hade tillräckliga resurser.

Ett tillfälle härtill erbjöds genom licensförhandlingar med den italienska varvskoncernen CRDA. T 15-31 hade byggts på licens från dem, och försiktigtvis hade vi också reserverat en licenssumma även för de svenskkonstruerade T 32-41. Det ansågs motiverat att förhandla med CRDA och söka förklara för dem att licens inte borde utgå för den nya typen. Så skedde också vid ett möte i Milano. Huvudskälet varför jag föreslagit Milano-mötet var emellertid att jag ville visa mina chefer varifrån vi skulle kunna få motorer och reservde-

lar, och i förbigående besökte vi där för även CRM.

I sinom tid träffades också ett leveransavtal som sedermera blev en bas för ett fruktbärande arbete på vidareutveckling av nya, förbättrade motortyper. Huvudsaken just nu var i alla fall att de nya båtarna fick sina motorer i rätt tid och på fördelaktiga villkor.

De femton båtarna beställdes hos Kockums 1955 och färdigbyggdes 1956-59. De fyra sista i serien, T 53-56, byggdes av Stockholm Marinverkstäder som underleverantör till Kockums varv.



Uniformer

| | |
|-------------------------------|-------|
| Ter/ull | 375:— |
| Ter/ull diagonal | 325:— |
| Eng. satin | 490:— |
| Måttbest. galonerings utföres | |

Battle-Dresses med byx

| | |
|----------------------------|-------|
| Ter/ull | 360:— |
| Kamg.diag. | 350:— |
| Khakiuniform, teteron .. | 245:— |
| Khakibyxor | 45:— |
| Vit bom. unif. | 88:— |
| Vit skjorta, kort ärm samt | |
| hällor | 42:— |
| Khakiskj. lång ärm ter/ | |
| bomull | 45:— |
| Skärmössa med löstag- | |
| bart kapell | 46:— |
| Vitt nylonkapell | 19:50 |
| Khaki-kapell | 17:50 |
| Lägermössa | 24:— |
| d:o i khaki | 19:50 |
| Priserna exkl. moms. | |

STEENS



Odeng. 106, II tr (vid S:t Eriksp.)
Stockholm. Tel. 08/34 93 00

Malmö: Försäljningsombud
Flamholtz Skrädderiaffär
Ystadsgatan 6. Tel: 040/97 02 20

