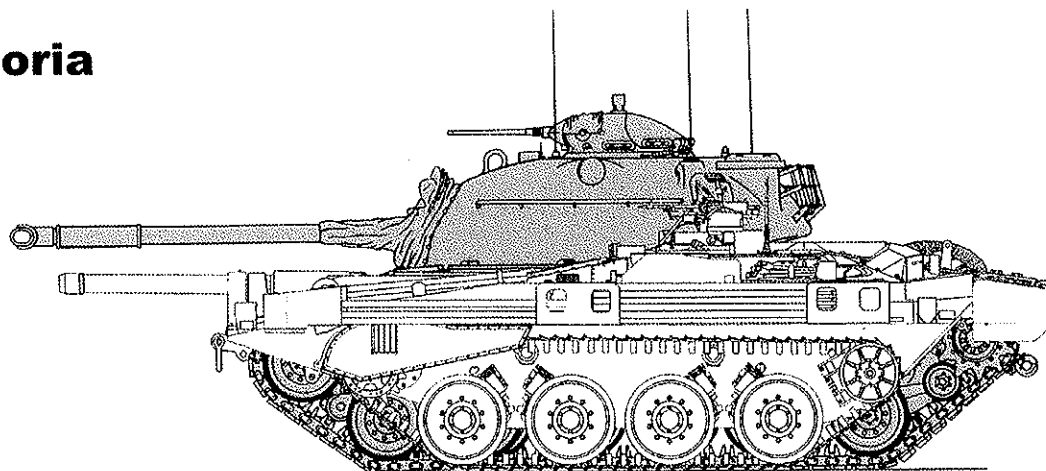


Historia



Perioden 1956-1961

Förslaget till en ny svensk stridsvagn med helt ny revolutionerande grundkonstruktion, lades i augusti 1956 fram av överingenjör Sven Berge.

Då hade redan vissa studier och utredningar pågått i ca tre år. Funderingar om en ny design av en framtida stridsvagn ledde till tanken att man placerade tornet, som i sig utgjorde ca 25% av vagnsvikten, direkt på banden och riktade kanonen tillsammans med skrovet, skulle man få en låg vagn, med starkt skydd i förhållande till vikten. Man skulle riktade vagnspjäsen i sidled genom bandrörelser. Kanonen kunde elevteras 12° och dumpas 10° med hjälp av hjulupphängningen, om man använde sig av hydropneumatisk fjädring. Något utrymme för kanonens riktrörelser i sida och höjd inom vagnskroppen skulle inte behövas. Konstruktionen kunde därmed bli mer kompakt. Inriktning av kanonen och körning av vagnen skulle delvis bli operationer av samma slag. Därför kunde man föra samman observations- och manöverorgan för dessa funktioner hos en operatör, som kunde vara både skytt och förare. En stridsvagn av detta slag skulle i nödfall kunna genomföra strid med endast en man. Denna speciella konstruktion möjliggjorde att en automatladdning kunde ordnas relativt enkelt. Detta innebar att en laddare inte behövdes och som följd därav möjliggjordes en viktsänkning om ca två ton. Med kanonammunitionen samlad i ett magasin längst bak i vagnen, var det mindre risk för att ammunitionen skulle bli träffad. Samtida vagnar hade en mindre del av ammunitionen direkt gripbar och hade därmed en lägre momentan elduthållighet och dess placering gjorde dessa vagnar mer sårbara. Ofta gav en träff i ammunitionen totalförlust av en stridsvagn. Våren 1957 fastställdes tre olika alternativ för fortsatta studier:

Alternativ A en anglo-amerikansk utveckling mot vagnar i 50 ton klassen, med starkt skydd och medelgod rörlighet.

Alternativ T en tysk-fransk utveckling mot vagnar i 30 ton klassen, med relativt svagt skydd men hög rörlighet.

Alternativ S det svenska förslaget till en helt ny typ av stridsvagn i 30 ton klassen, med låg silhuett. Studiegruppen begärde att principförsök skulle genomföras för att kontrollera realismen i alternativ S, (Stridsvagn S = strv S) särpräglade bandsidriktning och frontskydd mot ammunition med riktad sprängverkan (RSV). I oktober 1957 prövades med positiva resultat riktningen. Principförsöket avseende frontskyddet utfördes med positiva resultat vid FOA 1958. Tack vare frontskyddet och motorernas placering framtill, samt all kanonammunition längst bak i vagnen kom Stridsvagn S att få god immunitet i fronten. Försvarsbeslutet 1958 innebar bl.a. att Chefen för armén beslutade om utveckling av den nya stridsvagnen.

The period 1956-1961

The proposal for a new Swedish combat tank with a completely new revolutionary basic design was put forward in August 1956 by Chief Engineer Sven Berge.

At that time some investigation and research had been underway for about three years. The investigation of a new design for a future tank led to the conclusion that if the turret, which makes up about 25% of the tanks total weight, could be placed directly on the tracks and the gun aimed together with the hull, one would get a low tank with more powerful protection when comparing the total weight of the tank. However it would be necessary to traverse the gun by moving the tracks. The gun should be able to be elevated 12 degrees and depressed minus 10 degrees by lowering and raising the wheels, which was not considered a problem if hydro pneumatic suspension was used. No space for moving the gun sideways or to be elevated/depressed was considered necessary and therefore the construction could be made more compact. Aiming the gun and driving the tank was therefore partly the same kind of operation making it possible to use the same equipment for observation and driving the tank by a single operator who could at the same time be both gunner and driver. This kind of tank could, in an emergency, be operated by only one crewman. This special construction made it fairly simple to fit an automatic loading mechanism. Using an automatic loader meant that one crewman - the loader - was no longer required and this made possible a weight reduction by two tons. With the gun's ammunition held in a magazine at the back of the tank the hazard of the ammunition being hit would be reduced. Contemporary tanks had a lesser part of the ammunition directly available and therefore had lower momentary endurance and it's location made these tanks more vulnerable. Often, a turret hit meant a total loss. In the spring of 1957 three different alternatives for further investigation were decided upon:

Alternative A. An Anglo-American development towards tanks about 50 tons, strongly protected and with medium mobility.

Alternative T. A German-French development towards tanks about 30 tons with relatively light protection but with high mobility.

Alternative S. The Swedish proposal about a completely new tank about 30 tons with a low silhouette. The development group asked that basic trials to be performed to test the realism of alternative S (Stridsvagn S = strv S) special traverse by tracks and frontal protection against high explosive anti-tank (HEAT) ammunition. In October 1957 the traverse was tested with good results. Basic trials considering the front protection was made by FOA (Swedish Defence Forces Research Agency) with positive results in 1958. Due to the fact the two engines frontal location and that

Detta ledde fram till en beställning hos AB Bofors att ta fram förslag till konstruktioner, samt ett antal försöksriggar.

Med en 30 tons rigg på chassiet till stridsvagn Sherman prövades bandsidriktning och fast lagrad kanon.

Med en annan 30 tons rigg byggd på chassiet till ett tidigare svenskt stridsvagnsprojekt "Kranvagnen" (KRV) prövades hydro-pneumatisk fjädring samt genomfördes sidrikt-, höjdrikt och skjutförsök.

Under 1959 beställdes olika delar hos Volvo, Landsverk, samt hos Bofors två försöksvagnar, S1 och S2.

Av de tolv tillgängliga motoralternativ som var aktuella var det bara den brittiska Rolls Royce K 60 i kombination med den amerikanska Boeings gasturbin 502, som kunde få rum inom dimensionerna för motorrummet, varför dessa motorer valdes.

Fördelarna med turbinens lägre vikt och volym i jämförelse med en kolvmotor erhöles dock till priset av högre bränsleförbrukning och sämre acceleration.

Kanonen till S-vagnen fick ett ca en meter längre eldrör, jämfört med Stridsvagn 101, Leopard 1 och M 60, som alla hade relativ kaliber L/51. Tack vare det längre eldröret blev utgångshastighet högre jämfört med L/51-röret. 1960 beställdes tio försöksvagnar.

Perioden 1961-1967

Den s.k. 0-serien, började levereras i slutet av 1963. Truppförsök med 0-serien genomfördes först 1965/66. Försöken visade att stridsvagnens motorstyrka inte var tillfyllest. Orsaken var att vikten hade ökat under stridsvagnens utveckling. Från början var stridsvagn 103 projekterad att väga 30 ton. Lyckligtvis hade Boeing en gasturbin med högre effekt, som skulle kunna ersätta den tidigare turbinen.

Perioden 1967- 2000

Den 7 september 1967 ägde den officiella överlämningen av Stridsvagn 103 rum vid Bofors AB i Karlskoga till Chefen för Armén. I sitt tal sade han bla: "Stridsvagn S är ett bra exempel på den planering och kapacitet som behövs för att få fram materiel som fyller operativa, taktiska och tekniska krav svarande mot dels utvecklingen utomlands, dels målsättningen för vårt försvar."

I samband med överlämningen demonstrerades en del av vagnens egenskaper såsom skjutning, schaktning, körning och simning.

the ammunition was located to the rear of the tank, strv S provided a good frontal protection. The 1958 Defence Act enabled that the Army Commander decided upon the development of the new tank. This meant that AB Bofors was awarded a contract for suggesting constructions and a number of testing beds.

With a 30 tons test rig on a Sherman chassis the traverse by tracks and a fixed gun mounting was tried out.

With another 30 tons test rig built on an earlier Swedish tank project "Kranvagnen" (KRV) the hydro pneumatic suspension and traversing, elevating/depressing the gun was carried out as well as firing tests.

In 1959 different parts were ordered with Volvo, Landsverk and with Bofors for two prototypes called S1 and S2.

Of the twelve considered alternatives for suitable engines only the British K 60 in combination with the American Boeing gas turbine 502 could be fitted in the space available so these were chosen.

The advantages with the lower weight and volume compared to a piston engine was reached at a cost of higher fuel consumption and less acceleration. The S-tank's gun got a barrel about one meter longer compared to that of Stridsvagn 101 (Centurion), Leopard 1 and M60 who all have barrels 51 calibres long. Thanks to the longer barrel the muzzle velocity was higher compared to the L/51 barrels.

The period 1961-1967

In 1960 a pre-production series of ten vehicles, the so called 0-series was ordered. These tanks were delivered at the end of 1963. The trials showed that the engine power was not sufficient. The reason was that the tanks weight had increased during development. From the start it was projected to weigh 30tons. Fortunately Boeing now had a new gas turbine with higher power that could replace the early one.

The period 1967-2000

On the 7th of September 1967, the official handover of the Strv 103 to the Commander of the Royal Swedish Army took place at AB Bofors at Karlskoga. In his speech the Army Commander said: "The S-tank is a good example of the planning and capacity needed to produce equipment to fill the operational, tactical and technical demands that answer to the international development and the aim of our Defence Forces".

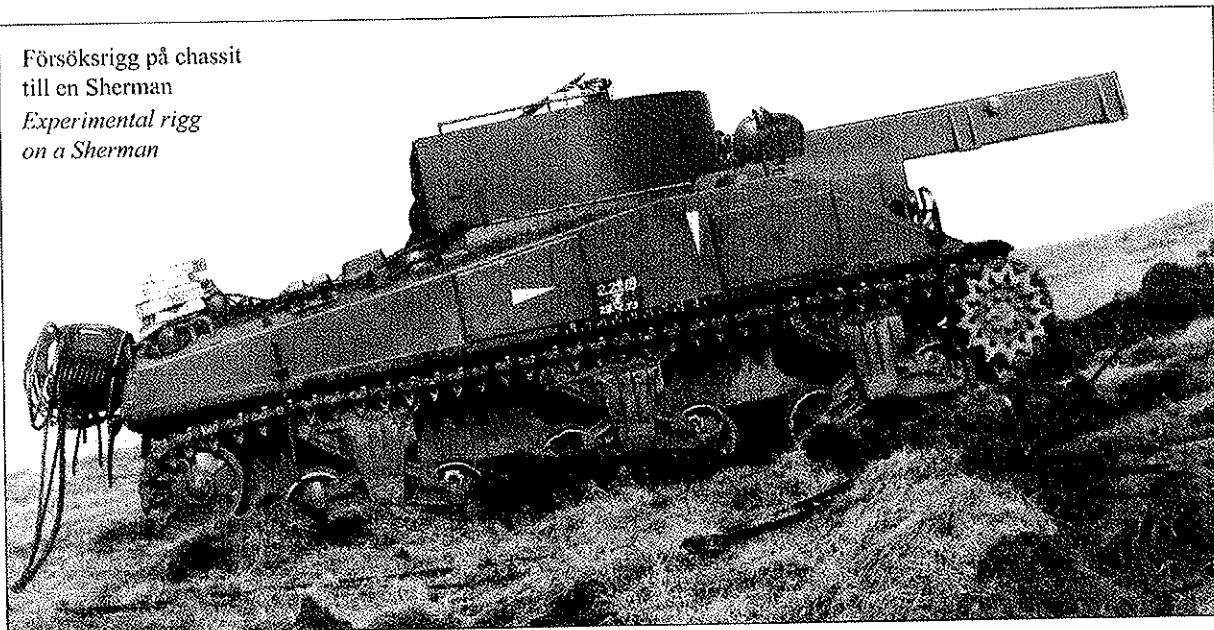
At the handing-over some of the tanks capacity such as firing, excavating, driving and swimming was demonstrated.

Försöksrigg på chassiet till den ombyggda "Kranvagnen"

Experimental rigg for the S-tank on the "Krantank"



Försöksrigg på chassit
till en Sherman
*Experimental rig
on a Sherman*



Leveransen av 290 st stridsvagnar 103 påbörjades och som kom att ingå i tre pansarbrigader och två stridsvagnsbataljoner ÖN, och kom att slutföras 1971.

Värnpliktsutbildningen med Stridsvagn 103 påbörjades 1968 vid P 2 och P 5.

Antalet levererade vagnar av A-varianten var 70st. I början av 1968 togs Stridsvagn 103 B i bruk.

Förändringen från A-serien var främst den nya gasturbinen (Boeing 553) med ca 100 hk starkare motor och att B-vagnarna var försedda med flytutrustning.

På våren 1970 genomfördes en strategisk marsch med bla ett stridsvagnskompani Strv 103 ur P 2 från Skövde till Ravlunda. Efter ca 45 miles marsch under ett dygn och två timmars uppehåll för vissa kontroller mm, genomförde elva av tolv vagnar en stridsskjutning med gott resultat.

Sedan första leverans av vagnen har intill våra dagar ca i 1000 ändringar och tillägg införts genom fyra sk ändringspaket. Försvarsbeslutet 1982 innebar att Strv 103 skulle renoveras och modifieras (REMO). Ändringspaketet omfattade laseravståndsmätare, integrerat med skytt/förarens sikte, ny kolvmotor (Detroit Diesel), ny växellåda och 18 stycken bränsledunkar à 22 liter samt lyskastare till alla vagnar. Fr.o.m. utbildningsåret 1986/87 togs Strv 103 C (REMO) i bruk.

Den slutliga versionen av Stridsvagn 103 C var uppe i en stridsvikt om 42,5 ton.

Den nya kolvmotorn gav en höjning av motoreffekten med 50 hk till 290 hk. Den nya växellådan, medgav att vagnen kunde växlas under gång inom hela registret. Bränsledunkarna, som var utvändigt placerade i hållare på vagnens sidor, gav en förstärkning av sidoskyddet mot RSV-ammunition. Lyskastaren Lyran hade en räckvidd av ca 1500 m, ammunitionen till denna förvaras på skytten/förarens instigningslucka.

Körmilskostnaderna halverades och driftsäkerheten förbättrades. Vid anfall hade konceptet tre svagheter:

Stridsvagnen kunde inte skjuta under rörelse.

Endast två besättningsmedlemmar kunde aktivt delta i striden.

Framkomligheten över diken var begränsad.

The delivery of 290 strv 103 was started and they equipped three armoured brigades and two tank battalions ÖN (North Sweden) The deliveries went on until 1971.

Conscription training on the Strv 103 was started in 1968 at P2 (The Royal Scania Dragoon Regiment) and P5 (The Norrbotten Armoured Battalion)

The number of delivered 103A was 70. At the beginning of 1968 the Strv103B was introduced.

The changes compared to the A-version were foremost the new Boeing 553 gas turbine with about 100hp higher power. The B-version was also equipped with a floating screen.

In the spring of 1970 a strategic transport with among others a tank company from P2 was undertaken from Skövde to Ravlunda. After about a 450 km drive over a period of 24 hours and two hours pause to undertake some checks etc eleven out of twelve tanks undertook a live firing with good results.

Since the first delivery some 1000 changes and addition had been made in four upgrading packages. The 1982 Defence Act meant that the Strv 103 was to be modified and upgraded. The changes included laser range-finder integrated with the sight of the gunner/driver, new piston engine (Detroit Diesel), new gearbox, 18 22-litre diesel-cans and a flare-launcher was added. In the training year 1986/87 the Strv 103 version C was introduced.

Being the final version, Strv 103C had a combat weight of 42.5 tons.

The new piston engine raised the power by 50hp to 290hp. The new gearbox made it possible to change all gears on the move. It had also a higher availability. The diesel-cans located on the sides of the tank reinforced the protection against HEAT-ammunition. The illumination-launcher Lyran had a range of 1500 meter, and the grenades was stored on the Gunner/driver's hatch.

The milage costs and the availability were improved. Used in an attack the concept had three weaknesses:

-The tank could not fire on the move.

-Only two of the crew of three could actively take part in combat

-The ability of passing trenches was limited.

Data

	A	B	C
Modell			
Stridsvikt / Combat weight	37t	39,7t	42,5t
Längd / Length			
med kanon/with gun	8975mm	8990mm	8990mm
utan kanon/without gun	7600mm	7600mm	7600mm
utan kanon och tillbeh.lådor/no gun and boxes	7040mm	7040mm	7040mm
Bredd / Width			
med flytutrustning/with float. equip.	-	3630mm	3630mm
utan flytutrustning/without float. equip.	3420mm	3420mm	3420mm
Höjd / Height			
med observ.huv./with cmd. cupola	2140mm	2140mm	2140mm
med observ.huv. ksp./with cmd. cupola, MG.	2430mm	2430mm	2430mm
Frigångshöjd / Ground clearance	500mm	500mm	500mm
Band / Track			
Spårvidd / Width of track center	2590mm	2590mm	2590mm
bredd/width	670mm	670mm	635mm
antal plattor/number of links	86st	86st	61st
anliggningslängd/ground contact length	2850mm	2850mm	2850mm
Specifikt bandtryck / Ground pressure			
maxtryck/maximum	2,6kp/cm ²	2,85kp/cm ²	2,85kp/cm ²
medeltryck/average	0,9kp/cm ²	1,04kp/cm ²	1,04kp/cm ²
Kolvmotor / Piston engine			
Rolls-Royce K60 diesel	240hk	240hk	-
cylindrar/number of cylinders	6st	6st	-
volym/volume	6,57l	6,57l	-
Detroit Diesel 6V-53T 2-takt	-	-	290hk
cylindrar/number of cylinders	-	-	6st
volym/volume	-	-	5,16l
Gasturbin / Gasturbine			
Boeing 502-10MA	300hk	-	-
Caterpillar 553	-	490hk	490hk
Specifik effekt / Power to weight	14,6hk/ton	18,4hk/ton	18,4hk/ton
Växellåda / Gear box	Volvo DRH-1M		
typ/type	3-steps helautomatisk/3-step automatik		
Samlingsväxel/Collecting gear box	Volvo SV2	Volvo SV2	Volvo SV2
Framback-terrängväxellåda/High low gear box	Volvo FBTV-2B	Volvo FBTV-2B	-
Huvudväxellåda/Main gear box	-	-	AB Bofors
Vinkelväxel/Angular gear box	Volvo VV11	Volvo VV11	-
Vinkelväxel med fram back/Angular gear box	-	-	AB Bofors
Styrkoppling/Steering clutch	Landsverk	Landsverk	Landsverk
Bromsar/Brakes	Landsverk	Landsverk	DIKE
Slutväxlar/Reduction gear	Landsverk	Landsverk	Landsverk
typ/type	2-steps planetväxel/2-step planet gear box		
Eldrör / Gun barrel			
Kanon / Main gun	105mm	105mm	105mm
längd/length	6510mm	6510mm	6510mm
längd med bakstycke/length with breech block	6800mm	6800mm	6800mm
vikt/weight	950kg	950kg	950kg
rekyl/längd normal/length of recoil	250mm	250mm	250mm
Prestanda / Performance			
max hastighet landsväg/maximum speed	50km/h	50km/h	50km/h
gravtagningsförmåga/ditch ability	2,3m	2,3m	2,3m
Bränsle / Fuel			
i vardera sidotank/in each sidetank	425l	425l	425l
i främre tank/in front tank	110l	110l	110l
totalt/total	960l	960l	960l
utanpå i dunkar/outside in cans	-	-	396l

Slutet

The End



Samtidigt som beslutet kom om att Sverige skulle beställa nya Leopard2 från Tyskland så fattades också beslutet att skrota alla strv103. Här ses på övre bilden en större samling i väntan på skrotning hos Stena Gothard Återvinning i Vislanda.

Mitten, skärbrännaren i färd med att skära av eldrör.

Nedan, efter tömning av alla tankar på oljor och annat, så skärs vagnarna upp i lagom stora delar.

Detta innebar slutet på en lång 103-epok inom det Svenska försvaret, återstår gör nu bara ett mindre antal vagnar som till slut även blev en eftertraktad exportvara och nu är bevarade på museer runt om i världen.



Top, as the decision was taken to order new German Leopard2 tanks this also meant the end for strv103. On the first photo you can see a large number of tanks just waiting for the gas torch at Stena Gothard re-cycling plant in Vislanda Sweden.

Mid, worker with gas torch cutting gun barrels.

Bottom, after emptying all tanks of oil and other fluids the tanks are being cut down to pieces of more convenient size.

This marks the end of the long S-period in the Swedish Defence Forces, what remains now, are only a small number of vehicles that in the end became an item on demand even on export, and they are now resting in museums all over the world.



Bevarade vagnar / Preserved tanks:

Prototypes

Kråks Skjutfält	Karlsborg	Sweden	Prydnadsvagn
Stena Gotthards	Vislanda	Sweden	Prydnadsvagn

Pre. production S-tank

Pansarmuseet	Axvall	Sweden	Museivagn
Skjutfältet	Ravlunda	Sweden	Prydnadsvagn
	Koblenz	Germany	
Tank Museum	Kubinka	Russia	
The Tank museum	Bovington	England	
	Trier	Germany	
	Münster	Germany	
	Saumur	France	

Strv 103C

FOA	Grindsjön	Sweden	Prydnadsvagn
Bofors Skjutfält	Karlskoga	Sweden	Utbildningsvagn
Bofors Museum	Karlskoga	Sweden	Prydnadsvagn
Jvg-museum	Luleå	Sweden	Museivagn
Pansarmuseet	Axvall	Sweden	Museivagn
Pansarmuseet	Axvall	Sweden	Museivagn Strv 103 D
Pansarmuseet	Axvall	Sweden	"Glufs-Glufs" Ömb t minrivare
MSS	Skövde	Sweden	Uppvisningsvagn
MSS	Skövde	Sweden	Prydnadsvagn "Courageous"
I 19	Boden	Sweden	Uppvisningsvagn
I 19	Boden	Sweden	Prydnadsvagn
Skjutfältet	Tåme	Sweden	Prydnadsvagn
Hässlholm's museum	Hässlholm	Sweden	Museivagn
P 10	Strängnäs	Sweden	Museivagn
P 7	Revingehed	Sweden	Uppvisningsvagn
P 7	Revingehed	Sweden	Prydnadsvagn
OPIL (fd ATAC)	Uppsala	Sweden	Prydnadsvagn
Armémuseum	Stockholm	Sweden	Prydnadsvagn
The Tank museum	Bovington	England	Museivagn
The RAAC Tankmuseum		Australia	Museivagn
Försvars- och	Aalborg	Danmark	Museivagn
Garnisonmuseum	Swindon	England	Museivagn
	Koblenz	Germany	Museivagn
	Bryssel	Belgium	Museivagn
		Schweiz	Museivagn
	Münster	Germany	Museivagn
Pattonmuseum	FortKnox	USA	Museivagn
	Virginia	USA	Museivagn
East of England Tankmuseum	Thetford	England	Museivagn

VISLANDA

Försvaret skrotas

Nu smälts stridsvagnarna från Hässleholm ner

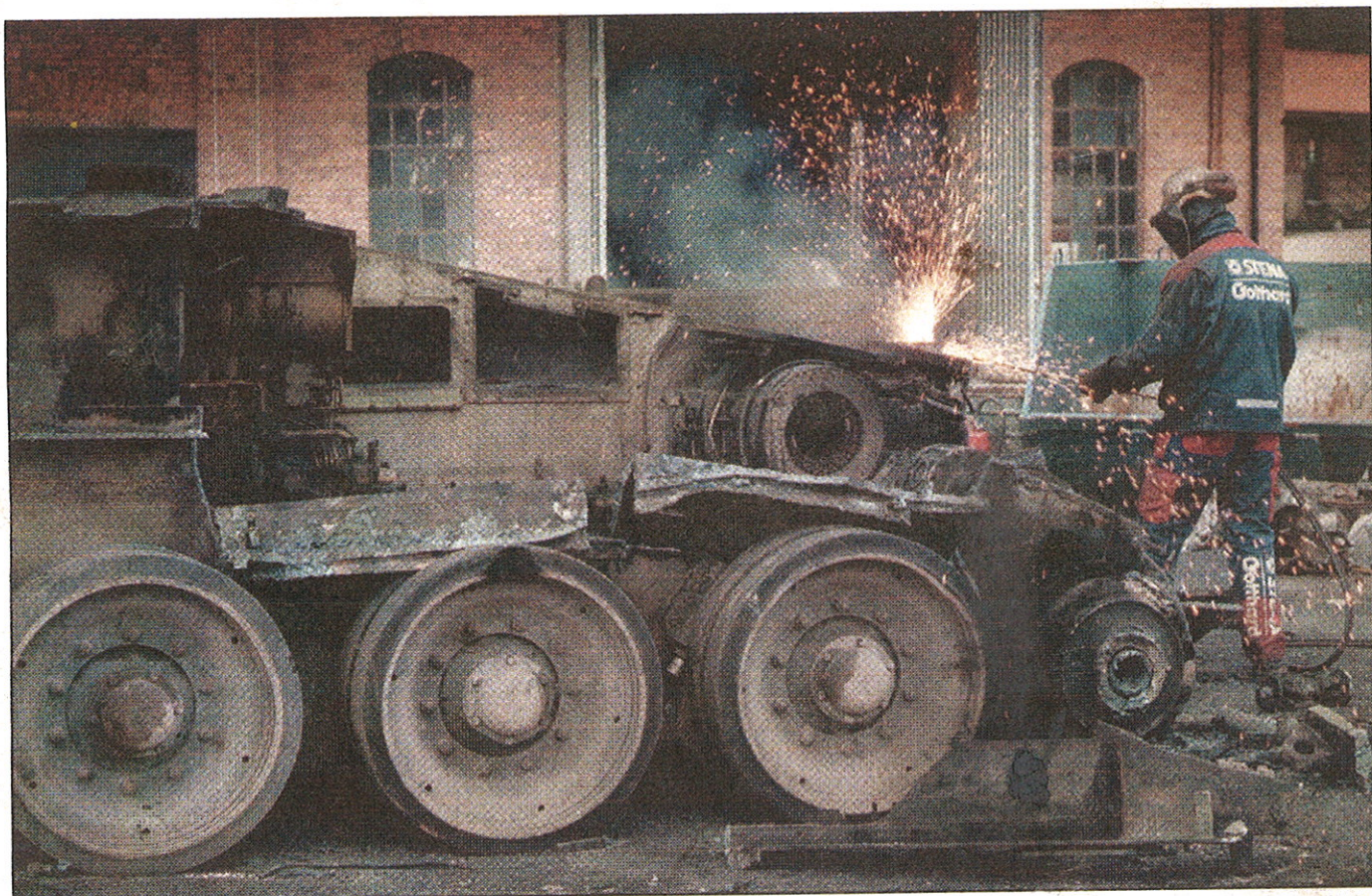


FOTO: JÖRGEN AHLSTRÖM

Inte mindre än 215 exemplar av Stridsvagn S finns nu hos Stena Gotthards i Vislanda för skrotning. Det är vagnar från bland annat Hässleholm, Boden och Skövde. Och med en effektiv skärbrännare delas de i "småbitar" för att sedan smältas ner.

■ I smäländska Vislanda slutar definitivt en epok i pansartruppernas historia.

Strax utanför den lilla byn vid Stena Gotthards Återvinningsanläggning står inte mindre än 215 exemplar av stridsvagn S och väntar på att bli skrot.

Stridsvagn S var en gång pansarförsvarets stolthet, men efter köpet av Leopardstridsvagnen försvann den gamla 103:an snabbt in i glömskan. Och i ett halverat försvar finns heller inget utrymme för en gammal trojänare.

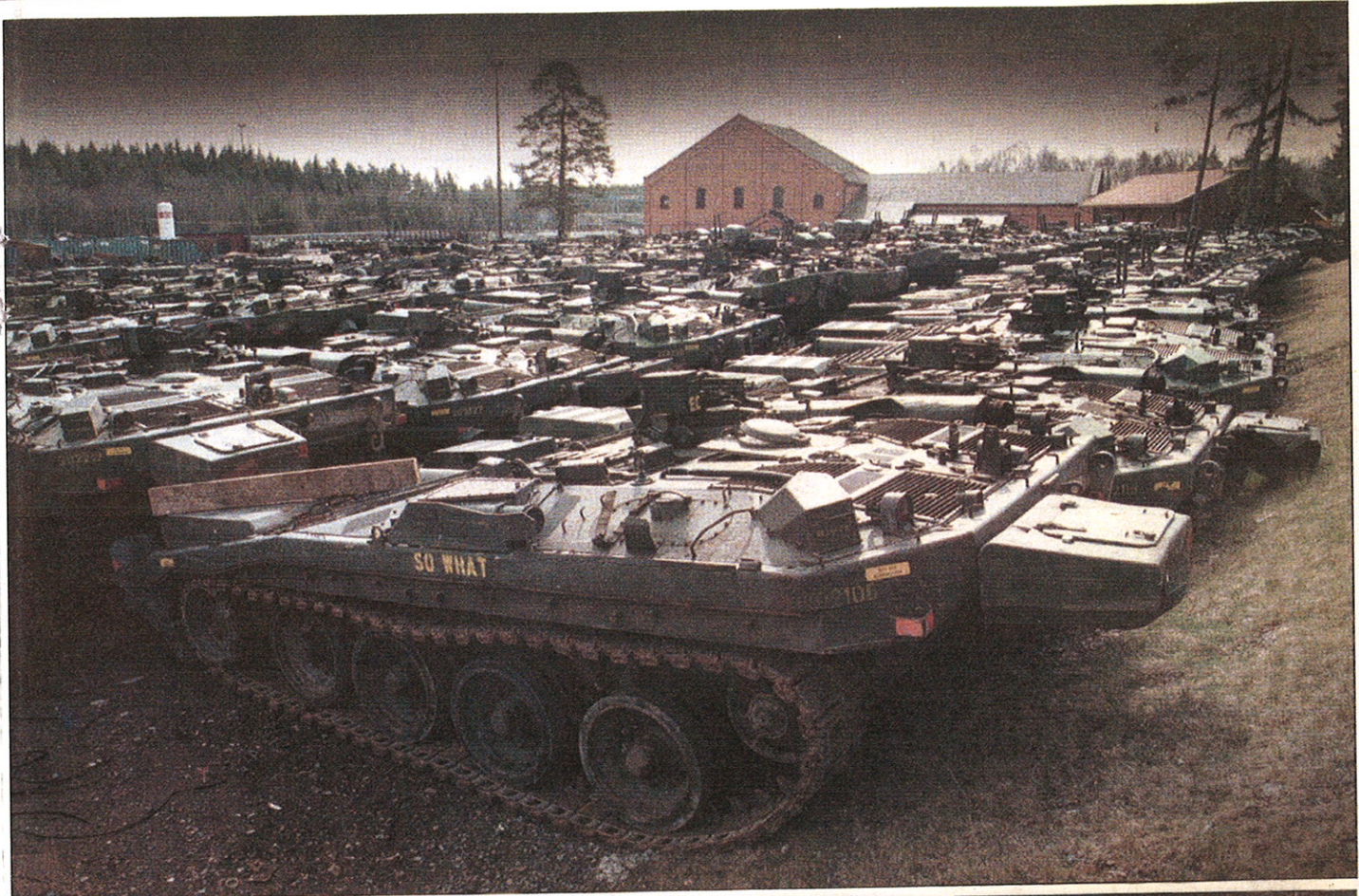
En del vagnar har inte körts mer

än 27 timmar och måste betraktas vara i nyskick. Och är det någon som är spekulant på en 750 hästkrafter stark diesel-och gasturbindriven motor så kommer dessa att säljas vidare. Men så miljövänliga är de sannolikt inte.

SIDORNA 16-17



Skärbrännaren gör sitt och den 35 ton tunga stridsvagnen delas i "småbitar" för att passa Avesta järnverks smältugnar.



En pansarkyrkogård mitt i den småländska skogen. 215 Stridsvagn S ska nu skrotas hos Stena Gotthards i Vislanda.

VISLANDA

Här slutar en epok

I småländska Vislanda slutar en epok i pansartruppernas historia. Stridsvagn S var en gång pansarförsvarets stolthet. Med sin låga profil var den helt revolutionerande, men när Leopardstridsvagnen kom försvann 103:an snabbt in i glömskans djupa dal. Och i ett halverat försvar finns inget utrymme för en gammal trojänare. Nu ska den skrotas och vid Stena Gotthards anläggning i Vislanda väntar 215 exemplar av Stridsvagn S på att skäras upp.

Vi har tagit oss till Stena Gotthards återvinningsfilial strax utanför Vislanda för att med egna ögon se när denna mångmiljoninvestering skärs itu. Varje vagn kostade åtskilliga miljoner kronor att köpa. Men innan skärbrännaren gör sitt görs en fullständig miljösanering. Batterier, oljor, hydralrör, sladdar, motor och tusen andra prylar ska bort innan den egentliga skrotningen sker. Vagnarna har transporterats hit med lastbil från Skåne, Skövde och Boden och de är fullt körklara. Vi har vid anläggningen en person som var en av de sista som fick utbildning på Stridsvagn S och det är han som kör vagnarna den absolut sista sträckan in i den stora demonteringshallen, berättar anläggningens produktionsansvarige Lars Oredsson.

Men dessförinnan har man tagit bort eldröret och påbörjat saneringen, för det är viktigt att vagnarna är helt "rena" innan man sätter igång skärbrännaren. – Det kan ju finnas lite kvarglöm

ammunition i skrymslen och andra svåråtkomliga platser och detta måste plockas bort. Vi bokfirar också allt vi hittar. Det är nämligen en mycket sträng kontroll på den här hanteringen, påtalar Lars Oredsson.

Stridsvagn S väger 35 ton och i stridbart skick har 15 särskilda skyddsplåtar, full tank och besättning närmare 40 ton. Enbart motorn väger nära fyra ton och den 750 hästar starka diesel- och gasturbinmotorn lyfts försiktigt ur.

Motorerna som har mätten tre gånger fyra meter kommer sedan att säljas till hugade spekulanter för ett antal tusenlappar och man har redan lyckats göra sig av med några stycken. Men någon miljömotor handlar det knappast om och den "knappar" ju i sig ganska gott om bränsle, särskilt om man kopplar på gasturbinen. Men en del motorer har faktiskt inte varit igång särskilt ofta. I "skrotupplaget" finns vagnar som inte körts mer än 27 timmar och som i de här sammanhangen måste betraktas vara i nyskick.

Största ordern någonsin

Det här är företagets största order någonsin och skrotningen sysselsätter sex man och beräknas pågå i två år.

Efter noggrann sanering och efter att motorn lyfts ur är det alltså dags att skära itu skrovet i passande bitar, så att de kan smältas ner i Avesta järnverk, för det är dit man kör resterna och där efter går järnet åter ut på marknaden och blir nya produkter, helt i återvinningsens anda.

Stridsvagn S byggdes av Bofors och de första levererades i slutet av 60-talet.

103:an ansågs då vara helt revolutionerande på grund av sin låga profil, men nu är dess saga all – en trojänare har gjort sitt och en militär epok försvinner för gott.

På Stena Gotthards i Vislanda finns även ett antal militära bärgarvagnar och kranfordon som väntar på att skrotas och mer blir det framöver vid anläggningen som tidigare ägdes av SJ som då skrotade vagnar och lok.

Militära skrotningen betydelsefull

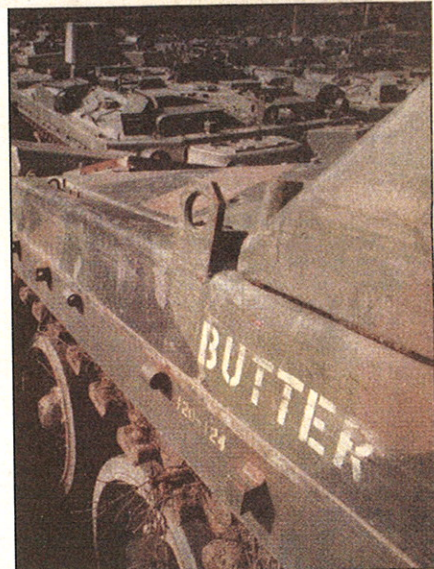
Gotthards köpte anläggningen av SJ och fortsatte ett tag med tågskrotningen. Nu har Gotthards inlemrats i Stena-koncernen – en koncern som omsätter 10–12 miljarder om året och där försvarsslakten och den militära skrotningen nu också fått en viss betydelse.

Som ett minne av Stridsvagn S skrotning i Vislanda har Gotthards också en av de allra första prototyperna av stridsvagnen som placerats som ett monument över en svunnen epok strax innanför entrén. Meningen var att även denna vagn skulle skrotas, men med tillstånd av försvaret sparades den av nostalgiska skäl.

Text:
Rune Gomér



Foto:
Jörgen Ahlström



De värnpliktiga satte ofta sin egen prägel på stridsvagnarna och gav dem mer eller mindre fyndiga namn.



Larvfötterna har gjort sitt i den militära svängen. Och i återvinningsens anda går de åter in i produktionen och blir något helt annat.

Söndag

Förändringarna har bara börjat

Politikerna har tio månader på sig att lösa värnplikten, hemvärnsfrågorna och en ny inriktning av försvaret

I år inleds försvarets största förändring någonsin. Sverige har slutligen lämnat det kalla kriget bakom sig i och med att invasionsförsvaret skrotats. Ändå återstår svåra problem att lösa.

VORÅS FÖRSVARET

Vad händer med pliktfrågorna? Hur ska frivilligförsvaret organiseras? Hur ska försvarsmakten anpassas till en samverkan med och rent av bli en del av det civila samhället?

Inom försvarsetablissemang har man länge diskuterat dessa frågor. Men det är först under senare hälften av 90-talet som försvarsberedningen fått den centrala roll den nu har, och därmed kunnat bereda frågorna på ett effektivt sätt.

Försvarsberedningen har med tiden använts allt mer som en tankesmedja åt såväl politikerna som försvaret, säger Michael Mohr, huvudsekreterare i försvarsberedningen.

Efter avslutat gymnasium på Bäckäng

Ännu idag är det så att skotten i Ådalen 1931 påverkar uppdelningen mellan vad som är militärens roll och vad som åligger samhället i övrigt.

I Borås började Michael Mohrs militära karriär som officer på I 5 i Borås 1973 och avslutade den först 1984, då vid I i Kungälv. Sedan dess har han bland annat arbetat på försvarsdepartementet och leder nu arbetet i försvarsberedningen under ordföranden Håkan Juholt.

Försvarsberedningen består av en grupp politiker från alla riksdagspartier, en stab med experter och ett kansli. Det var beredningens rapport i januari 1999 som låg till grund för beslutet att slopa invasionsförsvaret och ominrikta mot ett insatsförsvaret av betydligt mindre storlek.

Arbetet i beredningen har utvecklat hela tiden. Det råder en sådan öppenhet i arbetet att meningsskilligheter inte utgör ett hinder, ledamöterna redovisar när de har en avvikande ståndpunkt och gör sedan vidare arbetet. Det är sällan vi ser några lösningar, säger Michael Mohr.

Om tio månader ska förslag till lösningar vara klara, för att regeringen ska kunna lägga fram en proposition om fortsatt förändring hösten 2001.

De tre frågeställningar som nu måste behandlas med blickfart rör det civila

samhället i lika hög grad som regementsnedläggningarna. Värnplikten är allmänt accepterad och att nu hitta andra vägar för att försöka försvaret med personal kommer att kräva politiskt gott väderkom.

Det har förts fram förslag om bland annat kombinationer av traditionell värnplikt, vissidsanställning och kontraktanställning för internationell tjänst. Vissa funktioner i försvaret skulle må bra av att vi kunde behålla värnpliktiga under en längre tid.

Nationell säkerhet

Den svåraste nöten för försvarsberedningen att knäcka kommer att bli att omddefiniera försvarets roll förhållande till övriga samhället. Begreppet totalförsvaret utgör i vissa fall ett hinder för att kunna möta ett bredare spektrum av hot och risker.

Nu inriktas arbetet mot att tala om nationell säkerhet istället och då måste gamla spöken vädras ut. Ännu idag är det så att skotten i Ådalen 1931 påverkar uppdelningen mellan vad som är militärens roll och vad som åligger samhället i övrigt.

Efter händelserna i Ådalen gjordes det helt klart att försvaret inte skall göra polisiära insatser. Det blev så i och med att det blev politiskt omöjligt för försvaret att göra till exempel polisiära insatser. Försvarets uppgift definierades till att röra det som gäller yttre hot från främmande makt. Från den tiden och framåt har parallella organisationer byggts upp vad avser räddningstjänst, sjukvård och annat.

Självklart ska inte inte militären göra polisarbete och idag är situationen anordnad och vi har andra behov och förutsättningar. Gränserna mellan civil-militärt och fred-krig är helt enkelt mindre tydliga.

Sverige klarar inte angrepp

Det är inte säkert att ett angrepp mot landet kan bemötas med traditionella militära insatser. Ett IT-angrepp kan vara en utgångspunkt för ett främmande makt. Idag har Sverige inte en struktur som klarar detta.

Totalförsvarets roll regleras i en upp- sjo av lagar som först måste förändras om det civila och militära ska kunna

samordnas. Detta medför att i stort sett alla delar av statsförvaltningen måste se över sina områden.

Presten är stor från alla håll på försvarsberedningen att astadkomma resultat. Det går inte att dra frågorna i långbänk. Kan inte försvarsberedningen leverera har den inget berättigande. Den proposition som beredningens rapport ska ligga till grund för är avgränsad för budgetramarna för åren 2002-2004.

Och det är under denna period som investeringsbeslut för delar av förändringen mot ett högteknologiskt försvar ska tas. Även delar av de kostnader årets nedrustningsbeslut medför kommer att finnas med. De kommande tio åren ska förändringen genomföras.

Armén förändras mest

De blå vapengrenarna, flyget och flottan, har redan idag en relativt hög förändringsgrad med ny teknik och nya uppgifter. Armén får däremot känna av de största förändringarna och det är i detta gröna vapenslag som förändringen antas ta längst tid.

Det var väl först i slutet av 80-talet

som medvetenheten om sakeras tillstånd spred sig och behovet av att förändra försvaret blev akut. Men det skulle ju dröja ända tills nu innan kraften fanns att fatta de nödvändiga besluten, säger Michael Mohr och tecknar bilden av en smärtsam process med regementsdöd och politisk ambivalens inför förändringarna.

Bakom hela förändringsprocessen är det främst en kvartett som utmärker sig som drivande de senaste åren: Försvarsminister Björn von Sydow, förre ÖB Owe Wiktorin, nuvarande ÖB Johan Heders- teck och försvarsberedningens dåvarande ordförande Lars Danielsson. Kvartetten har kunnat bearbeta och samla politiker och försvarets toppar så att förändringarna kunnat göras i snabbt takt.

Idag har nog de flesta inom försvaret som tillhör de verkssamma generationerna accepterat förändringarna. Men samtidigt tror jag att det finns många frågor kring varhän förändringarna kommer att leda.

Av Mikael Hermansson
mikael.hermansson@bt.se
033 700 0717



Skogen är fylld av stridsvagnar i väntan på skrotning. Här är det en flock stridsvagn S som slutligen möter en fiende: skärbrännaren.

FOTO TOMAS KARLSSON



Fården är slut och banden som gjort stridsvagnarna lättframkomliga radas upp bredvid varann.



Johan Nilsson skär snabbt ner försvarets gröna stolthet till skrot.

Här skärs försvaret ner i bitar

Johan Nilsson riktar in gaslågan och skär vant sönder de sista resterna av en 35 tons stridsvagn 103 "S". I denna småländska skogsglänta väntar samma öde hundratals stridsfordon.

VISLANDA FÖRSVARET

Det är en syn som säkert gläder en och annan pacifist men som andra ser som den yttersta symbolen för haveriet i försvarspolitikern. Hos Stena Metall i Vislanda väntar just nu 220 S-vagnar och pansarbandvagnar på slakten och ytterligare fyra hundra stridsfordon av varierande slag står därefter på tur.

Här skrotas armén - bokstavligen.

Det är inget jag precis säger för jag har aldrig intrerats av mig för det militära och detta skapar jobb åt oss i flera år, säger företagets produktionschef Lars Oredsson till BT.

De 215 tornlösa S-vagnar som just nu dominerar uppställningsplatsen har tjänstgjort på pansarförbanden i Skövde, Hälsjöholm och Boden. Varje vagn tar fyra dagar att demontera och skära sönder. Pansarplåten går till Avesta-järnverk, motorerna till filialen i Kalmar för vidareförsäljning. Dessa är väldigt bjäsur på 3,8 ton som med gasturbinen påkopplad utvecklar 990 hästkrafter.

Den initerade läsaren vet att S-vagnen alltid betraktats med skepsis av pansarofficerna. Den skulle aldrig kunnat hävda sig mot gyrostabiliserade, tornförsedda stridsvagnar som kan skjuta och träffa under gång.

Men i nästa omgång kommer ett stort antal stridsvagnar av märket Centurion till denna krigs kyrkogård. Centurion är visserligen äldre men ständigt uppgrederad och kommer snabbt till skott. Enligt pansarspecialister mäter den sig väl med de allra nyaste motsångarna.

I den nya ordern som Stena fått till sin anläggning i Vislanda ingår förutom Centurionstridsvagnarna också ett antal infanterikanon- och pansarvärns- vagnar. De kommer från de moderna infanteribrigaderna som nu nästan alla förpatsats till försvarets historiens skräppan- mare.

Men det är stridsvagnarna som är det mest spektakulära, det mest påtagliga beviset för att det svenska försvaret av- rustar. Det berg av materiel som den gamla armén nu lämnar efter sig kommer att förstöras eller säljas på många olika platser. Men tydligare än i Vislanda kan man knappast se hur försvarspoli- tiken omsätts i verkligheten.

Och det handlar inte bara om politiska beslut, kalla siffror och sönderstrukna pansarplåt. Sägna vad man vill men där finns också en känslomässig aspekt.

Det händer att före detta pansar- soldater kommer hit och letar efter sin gamla vagn, bekräftar Lars Oredsson.

Men nu väntar skärbrännaren på stridsvagnarna med namnen "Kellys Hjärtat", "Chanslös", "CCCP" och alla de andra.

Av Torkel Jansson
torkel.jansson@bt.se
033 700 0717

Det berg av materiel som den gamla armén nu lämnar efter sig kommer att förstöras eller säljas på många olika platser.

Sverige • Skåne • Øresund

Stridsvagn S

– Sensationen som blev Skandal blir Skrot

Av Ulf Törnberg
och Uno Andersson (foto)

Den var en svensk världs-sensation när den kom. Nu köar de 215 sista exemplaren av Stridsvagn S till skärbrännaren.

Stena Gotthards Återvinning AB i lilla Vislanda mellan Ljungby och Växjö har förvandlats till stridsvagns-kyrkogård.

I rad efter rad står Sveriges en gång häftigaste krigsmaskiner, ännu fullt funktionsdugliga, bakom stängsen mitt i den småländska granskogen.

Nyvärdet på samtliga är runt fem miljarder kronor. Och nu ska de bli det som

De sista fullt stridsdugliga Stridsvagn S demonteras och smälts ner.

många tyckte att de passade bäst som redan från början: Skrot.

– Det är klart det känns vemodigt. Jag har ju jobbat med dem i över trettio år, säger Ingemar Lundin när han hoppar ner från den vagn han just backat in i det första demonteringsrummet.

Han är chef för stridsvagnstransportplutonen MekB8 i Hässleholm. Den här dagen har han levererat en sändning med fem av de sista Strv 103, som den officiella beteckningen lyder.

25 vagnar ska sparas till eftervärlden på museer i Sverige och utomlands. Resten ska skäras ner till lagom stora bitar för nersmältning på Avesta järnverk.

Det är ett av det svenska försvarets största skrotningsprojekt hittills, vikt-mässigt. Varje Stridsvagn S väger 36 ton.

– Men av varje vagn blir det inte mer än högst 100 kilo skräp. Resten återvinns, in i minsta detalj, säger Anders Andersson, filialchef på Stena Gotthards Återvinning AB som fick ordern eftersom de dels hade plats, dels har en fullständigt miljöskrad anläggning.



Stridsvagn S från hela landet kommer till stridsvagns-kyrkogården i Vislanda för demontering. Sedan smälts det mesta ner.

Två år räknar företaget med att det kommer att ta att skära de 215 pansarpaketet i småbitar.

För det måste göras för hand med skärbrännare. Legeringen är för hård för andra metoder.

Det enda som sparas i helt skick är motorerna, rejäla saker på 750 hästkrafter som väger 3,8 ton styck och ska säljas.

– Men hur marknaden är vet vi inte. Något liknande har vi aldrig försökt få avsättning för. Men det sägs att de skulle kunna fungera i båtar eller som mobila kraftverk i tredje världen.

Ett femtiotal vandvagnar

för broläggning och bärgning ingår också i skrotningspaketet i Vislanda. Och det är bara början på en massiv skrotningsorgie som försvaret har framför sig. 3 800 fordon av olika slag ska försvinna.

Bo Lindwall är Försvarets Materielverks projektansvarige för avveckling och är på studiebesök i Vislanda. –Härnäst är det ett 70-tal

stridsvagnar av märket Centurion, sedan 200 infanterikanovagnar. Så jag har att göra, säger Bo Lindwall.

Privatpersoner har ingen chans att köpa avlagda stridsvagnar. Även när kanonröret plockats bort räknas de som krigsmateriel på grund av bepinsningen.

– Men vi har gjort försök att sälja dem till andra länder. De länder som ville köpa fick inte för Institutet för strategiska produkter, före detta Krigsmaterielinspektionen. De som fick köpa ville inte ha dem, säger Bo Lindwall.

Vilket kanske inte är så konstigt. Stridsvagnen med S som i sensation blev efterhand S som i skandal.

”Ingen utländsk känd vagn kan mäta sig med den nya svenska”, stod det triumfatoriskt i Sydsvenskan våren 1983 när den för första gången presenterades.

Den var mindre, lägre, rörligare, mer snabbskjutande och bättre bepansrad än konkurrenterna. Den kunde simma. Och – den hade inget kanontorn.

Träffytan blev på så sätt minimal. Och sinnrik elektronik och mekanik gjorde att den blixtnabbt kunde vända på en femöring och riktas mot målet.

Reklamtexterna i samband med lanseringen av Stridsvagn S doftade allt annat än återhållen nationalism:

”Seg. Sammanbiten, Sensationell. Stridsvagnen med Sting som Simmar. Den skräddarsytt Svenska.”

Bofors såg en världsmarknad framför sig. Flera västländers försvar provade den. Men det blev bara Sverige som nappade på världs-sensationen.

Det gav i alla fall sysselsättning åt försvarets reparatörer. Den oerhördt komplicerade tekniken slogs ut ideligen.

Och när en Stridsvagn S på grund av något fel stod stilla var den värdelös – om fien-



Johan Nilsson och de andra tretton anställda på återvinningsföretaget Stena Gotthard i Vislanda har att göra de närmaste två åren. 7 740 000 kilo stridsvagn S ska bli småskrot. Eftersom pansarplåten är hård måste de 215 stridsvagnarna skäras i bitar för hand.

den inte behagade gruppen om sig och ställa sig mitt framför kanonröret. Stridsvagnar med torn kunde fortfarande rikta kanonen.

– Tillförlitligheten var under huvuddelen av tiden så bristfällig att det kan vara motiverat att använda ordet skandal, skriver den dåvarande svenska pansarbrigadchefen överste Hans Nilsson i en lång nersabling av strv 103 i den ideella föreningen Försvarsfrämjandets tidskrift Fritt militärt forum 1998.

Han underkänner Stridsvagn S på de flesta punkter. Från att den inte kunde skjutas under gång och att den fastnade i smådiken som andra stridsvagnar klarade. Till skrättretande detaljer som att drivmedlen räckte hälften så länge som hos

andra stridsvagnar och att avgasröret var riktat uppåt vilket gav fienden en perfekt signal när en Stridsvagn S försökte gömma sig.

Hans Nilsson anger två skäl till att sanningen inte kom fram tidigare. Dels att de insatta inte ville minska andra länders respekt för

försvar, dels att Hans Nilsson belades med munkavle av en högre chef när han tog upp bristerna.

I början av 90-talet utbildades de sista S-förarna. Nu har den tyska stridsvagnen Leopard tagit över i det krympande svenska pansarförsvaret.

Epoken strv 103 började i Karlskoga och upphör i Vislanda. Och S:et i Stridsvagn S får en ny uttolkning.

Varken sensationell eller skandal. Varken seg eller sammanbiten. Nu är det bara skrot.

ulf.tornberg@sydsvenskan.se



Stridsvagn S presenterades som en världs-sensation i Sydsvenskan mars 1983.

Sista striden för 103:an

Det är vid Stena Gotthard Återvinning i Vislanda den sista striden för stridsvagn 103 står. Och slaget är avgjort redan på skrivbordet. Stridsvagn S skall bort och här i Vislanda skärs trostjänaren ner i lagom stora bitar efter det att allt miljöfarligt materiel och sådant som kan återvinnas på annat sätt tagits bort.

Stridsvagnar står i långa rader i väntan på sin tur. I första steget töms vagnarna på oljor och eventuella drivmedel innan eldröret demonteras. Delar som kan återanvändas tas tillvara och vagnen plockas isär så långt det är möjligt. Motorer plockas ur och all elektronik och alla kablar tas bort för hand. Motorerna går vidare till försäljning.



*Stridsvagn 103 i långa rader i väntan på destruktion.
Foto: Roland Eliasson*

Destruktionen har pågått sedan januari 2000 och vid full kapacitet kan två till tre stridsvagn 103 demonteras varje vecka. Det är sex personer som jobbar i ett lag med destruktionen där de olika lagmedlemmarna har specialiserat sig på sin egen uppgift. Återvinningen är långt driven och när hela destruktionsprocessen är avslutad återstår endast 100 kilo sopor som ej

kan användas av stridsvagn S ursprungliga vikt på 35 ton.

DET MESTA KAN ÅTERVINNAS

I fredstid är svenska bandfordon utrustade med så kallade pads, dvs. gummiplattor som monterats på banden för att skona vägnätet. De gummiplattor som finns på 103:an kan i vissa fall tas tillvara och användas på "Leoparden" (strv 121/122). Stena Gotthard har tillverkat ett specialverktyg för demontering av gummiplattorna.

MYCKET GÖRS FÖR HAND

När all demontering är avslutad delas vagnen med skärbrännare i lagom stora bitar (max 500 kg) som så småningom smälts vid Avesta Järnverk vilket för övrigt lär vara det järnverk som tillverkat stålet till 103:an från första början. Cirkeln är sluten.

Stridsvagn S delas i lagom stora bitar vid anläggningen i Vislanda.

Foto: Bo Carlsson



Stridsvagn s delas i lagom stora bitar för smältning.

Foto: Bo Carlsson

I SÄLLSKAP MED ANDRA

Förutom stridsvagn 103 destrueras även bärgningsbandvagn 82 och brobandvagn 941 vid återvinningsanläggningen i Vislanda som ett led i projektet Omförrådsställning och Avveckling i Försvarsmakten, den sk. OA-processen. Målsättningen är att samtliga bandfordon av dessa slag skall vara destruerade senast 2001-12-31.

Text: Bo Carlsson

Fakta: Roland Eliasson

"Fraggen" äter allt

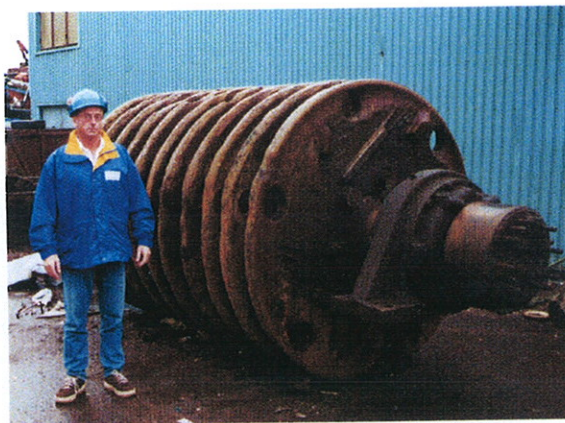


Det finns mängder med materiel i Försvarsmakten som inte längre behövs. Vi har i tidigare nummer av Uhreg S-NYTT berättat om avveckling och omförrådställningens framskridande och som ett led i den fortsatta informationen om detta berättar vi i detta nummer om destruktion av materiel på olika ställen. På sidan 15 kan läsa om hur stridsvagn S och andra bandfordon återvinns och på denna sida ser du hur bland annat militära fordon återvinns och blir till nytt stål.

Vi befinner oss på Stena Gotthard Fragmentering utanför Halmstad. Här arbetar ett 30-tal personer med fragmentering av olika typer av metallskrot. Mitt på området står en stor konstruktion som ger glupska metalliska läten ifrån sig och det som i ena änden går att identifiera som en tillplattad bil kommer ut i andra änden som små metallbitar. "Fraggen" som den jättelika maskinen kallas tuggar i sig allt som stoppas i dess gap.

Det går att stoppa i det mesta, trä och metall blandat, det har ingen betydelse. När processen är klar är de olika materialen separerade från varandra och metallskrotet är klart att levereras till olika köpare som förädlar produkten till användbart stål.

En gigantisk sax klipper t ex. bilar i lagom stora bitar



Tom Andersson vid Stena Gotthard Fragmentering visar en av de hjul som används i fragmenteringsmaskinen

Den militära delen av produktionen är bara en bråkdel av företagets verksamhet. Ungefär en tredjedel av allt som "Fraggen" tuggar i sig är bilskrot, en tredjedel är skrot från kommunens tippar och en tredjedel är industriavfall. Allt som allt 900 ton råvaror per

dag passerar genom maskinen. Ut kommer 650 - 700 ton stål. Resten är avfall och icke magnetiska metaller.

Säkerhetsmedvetandet är högt. Skyddsbarriärer hindrar metallfragment att flyga fritt omkring när "Fraggen" sätter käftarna i ett metallstycke men visst förekommer det tillbud.

-Det beror oftast på felaktiga leveranser, en bensintank är till exempel inte ordentligt tömd, säger Tom Andersson

transportledare och inköpsansvarig.

-Då kan det bli en rejäl explosion, inflikar Tomas Mårtensson.

Detta är dock mycket ovanligt och några personskador har det aldrig varit på fragmenteringsanläggningen. Där emot blir det skador på kvarnen med dyrbara reparationer som följd.

Just nu pågår vissa försök för att se om detta kan vara en metod att på ett betryggande sätt destruera de vapen som inte längre behövs i Försvarsmakten.



Kvar av bilar och annat metallavfall blir endast småbitar.

Text & foto: Bo Carlsson



FOTO: HANS RUNESSON

Stridsvagn S var låg och svår att upptäcka. Men den kunde inte skjuta under gång. Egentligen var det en kanon på larvfötter som kunde köra fort.

Svensk stolthet väntar på skrotning

Slutet för Stridsvagn S. Eldrören demonteras och sedan är det dags för nedsmältning vid Avesta järnverk.

I Vislanda utanför Växjö, står det som en gång var det svenska försvarets stolthet, 215 strids-

vagnar av typ S, och väntar på skrotning. Eldrör, rökkastare och lite till plockas av vagnarna

innan de lagras i väntan på sista färden till Avesta järnverk för nedsmältning. Med en takt av

två vagnar i veckan beräknas skrotningen ta två år. Nästan alla är kördugliga.

Men vagnarna som ritades på 50-talet och kom ut på förbanden 1967 är för omoderna för att det

skulle vara någon mening med att förlänga deras livstid.
Inrikes, A 6

Försvarets stridsvagn går i graven

Av Bengt Falkkloo
DN:s Linköpingsredaktion

VISLANDA. Det som en gång var ryggraden i det svenska försvaret – "den svenska pansarnäven" – är i dag en sorglig syn.

215 stridsvagnar av typ "S", den helt svenskbyggda stridsvagnen, står på Stena Gothards stora plan i Vislanda utanför Växjö. De står tätt sammanpackade utan kanonrör och väntar på den sista färden, som skrot till Avesta Järnverk för att smältas ned och återuppstå någon annanstans.

– Med en takt av två vagnar i veckan ska vi vara klara om två år, säger Lars Oredsson. Vi har nu förutom de vanliga stridsvagnarna också 35 bärgnings- och brobyggarvagnar.

Varje vagn väger 35 ton när den kommer till den stora planen i Vislanda, stor som fem sex fotbollsplaner.

De gamla stridsvagnarna kommer på trailer, fyra åt gången, och lastas av 92 procent av alla vagnar är kördugliga och skulle kunna livstidsförslängas och användas om de inte vore så omoderna i dag.

Men när de konstruerades av ingenjör Svante Berg på 1950-talet och sedan började byggas och kom ut på förbanden 1967 ansågs de vara otroligt revolutionerande och moderna.

Det fiffiga med den helsvenska vagnen, byggd av Landsverk och med en 10,5 centimeters Boforskanon, var att den inte hade något rörligt torn. I stället hade den en mycket låg profil, svår att upptäcka, och framsidan sluttade, vilket skulle göra att granater som sköts mot den bara skulle halka i väg.

Den hade bara tre mans besättning: en chef, en laddare/skytt och en "bakåtförare", som hela tiden åkte baklänges.



Skrotning av stridsvagn S pågår. José Vidac, närmast kameran, och Lennart Pålsson tar bort motor och all teknik. När allt är urlockat tar svetsningen vid; allt kapas i lagom stora delar för transporten till smältugnen i Avesta. Aska är det som blir kvar av "den svenska pansarnäven".

FOTO: HANS RUNESSON

Den stora nackdelen med vagnen var att den inte kunde skjutas under gång, utan den måste stanna och sikta genom att röra på hela vagnen, eftersom kanonen var fast.

Alla andra stridsvagnar kunde skjutas när de samtidigt körde med full fart, men inte den svenska "stridsvagn 103", som var den officiella beteckningen.

– Egentligen var den väl inte en stridsvagn i vanlig mening heller, säger Thomas Roth, forskare på Armémuseum. Det var ju egentligen bara en kanon på larvfötter som kunde köra fort.

Trots utländska studiebesök blev den ingen exportvara.

Men kanonen hamnade på P7 i Revinge, P4 i Skövde, P10 i Strängnäs och P5 i Boden.

– En av fördelarna med den var att den kunde vada över vattendrag.

Det var då det; när 103:an i dag kommer till Vislanda tas den om hand av en av de sex som arbetar bara med det här. En av dem är specialutbildad av armén för att kunna köra den sista biten från trailern till upptällningen i väntan på slutet.

Den siste utbildade på stridsvagn S är alltså en skrotare.

– Först av allt tar vi loss eldröret, säger Lars Oredsson, av den enkla anledningen att den aldrig mer ska kunna användas till att kriga med. Sedan har vi behållit en av bärgningsvagnarna, som bogserar den när vi tagit av larverna.

Inomhus plockas sedan rök-kastare och ljuskastare bort

och skickas tillbaka till försvaret. Mycket noga, så att ingen giftig spillolja eller andra vätskor ska läcka ut, börjar den definitiva nedplockningen.

Alla batterier och all elektronik plockas ur, och sedan är det dags för motorn, en diesel på 750 hästkrafter som väger 3,8 ton, att lyftas ur. I de första versionerna satt det en Rolls-Roycemotor i vagnen, som för övrigt var utrustad med automattväxellåda.

I dag står ett antal dieslar i Kalmar; företaget har lagt ut annonser på nätet över hela världen. Några med båt har hört av sig.

När allt är urlockat rullas skalet ut på gården där svetsarna tar vid. En skär sönder eldröret i bitar på en och en halv meter och en annan tar

ittu med skrovet, som är några centimeter tjockt. Med 3000 graders värme i svetsen tar det inte många minuter att kapa upp ett eldrör. Bitarna ska vara "lagom stora" för att enkelt kunna fraktas och sedan hamna i smältugnen i Avesta.

Allting sorteras, för pansaret innehåller olika legeringar. Magasinen för granaterna skärs sönder och sedan finns inte mycket kvar av det som en gång skulle försvara landet i krig och orlog.

– Kvar blir lite aska och små smälta bitar av järnet, säger Lars Oredsson. Inget annat, inget som kan rinna ner i marken och ställa till skada. Försvarets materielverk kommer regelbundet och kontrollerar vårt miljöarbete.

Kanske faller FMV-tjänstemannen en tår också över den



prototyp av 103:an som står kvar och inte ska skrotas.

Som ett sista minne.
► bengt.falkkloo@dn.se
013-13 10 70



Foto: LARS-GÖRAN RYDQVIST

Strippas. I Vislanda skrotar man försvaret. Stena Gotthards i Vislanda har fått uppdraget av Försvarets Materielverk att nedrusta 215 stridsvagn S, en uppgift som tar cirka två år att expediera. Efter den sista transporten till Smålandsskogarna avväpnas stridsvagnen först på sitt eldrör och därefter strippas vagnen på inredning och elektronik. Slutligen blir det bara en skrothög kvar av den närmare 50 ton tunga vagnen. Allt som finns kvar för återanvändning är den närmare fyra ton tunga motorn som är till salu. Att köpa sig en egen stridsvagn till utsmyckning är inte att tänka på ...

Sidan 17

Här rustas försvaret ned

Över 200 stridsvagnar skrotas i Vislanda

På Stena Gotthards Återvinning i Vislanda, blir den svenska nedrustningen konkret. Drygt 200 stridsvagnar med modellnummer 103 möter sina övermän.

Det är inte en främmande maktens invaderande pansartrupper som sätter p för stridsvagnen, utan José Vidals och Björn Norgrens spärmycklar och hydraul-saxar.

Stridsvagnarna började rulla in på skrotens asfaltsplan i oktober och snart har alla anlänt. Efter mottagandet ser de inte så skräckinjagande ut längre.

Det första som sker är nämligen att eldröret monteras av. Det är ett vapen och måste förstöras. I väntan på att få komma in i miljöhallen står vagnarna parkerade i långa rader.

Mycket olja

En sådan här ansamling av stridsvagnar har det inte funnits någonstans i Sverige, säger platschefen Anders Andersson.

I miljöhallen plockas allt löstagbart ur vagnen. Den 3 800 kilo tunga diesel- och gasturbinmotorn på 750 hästkrafter, elektronik, slangar och granatmagasin.

All olja pumpas ut genom ett slutet system som ska garantera att ingenting rinner ut på marken. Och det finns mycket olja i 103:an. Systemet är till stor del baserat på hydraulik.

Anläggningen i Vislanda är miljöklassad enligt ISO 14000

En sådan här ansamling av stridsvagnar har det inte funnits någonstans i Sverige

och det tror Anders Andersson var en av orsakerna till att företaget fick ordern av Försvarets Materielverk, FMV.

– Vi har investerat väldigt mycket pengar för att göra anläggningen miljösäker, säger han.

Med en takt på två till tre stridsvagnar i veckan, kommer det att ta sin tid att plocka ner det svenska pansarvapnets forna stolthet. Anders Andersson gör ett snabbt överslag och kommer fram till att det blir omkring 4 000 ton stridsvagnsskrot per år i två år.

Som enskild order betraktat är den stor, men det kan jämföras med att företaget totalt varje år tar hand om 50 000 ton skrot.

Kokkärnen tillbaka

Allt smälts inte ned eller kastas bort. Motorerna går till företagets anläggning i Kalmar där de bjuds ut till försäljning och en del materiel går tillbaka till FMV.

Det är till exempel siktet, lysgranatkastaren, rökkastaren och de gummiplattor på larvbanden som gjort att vagnen kunnat köras på asfalt. FMV tar också

tillbaka de praktiska kokkärnen med doppvärmare.

Just nu pågår den största nedrustningen i Sverige sedan perioden efter första världskriget och en del av militärens materiel har inte rensats ut sedan 20- och 30-talen.

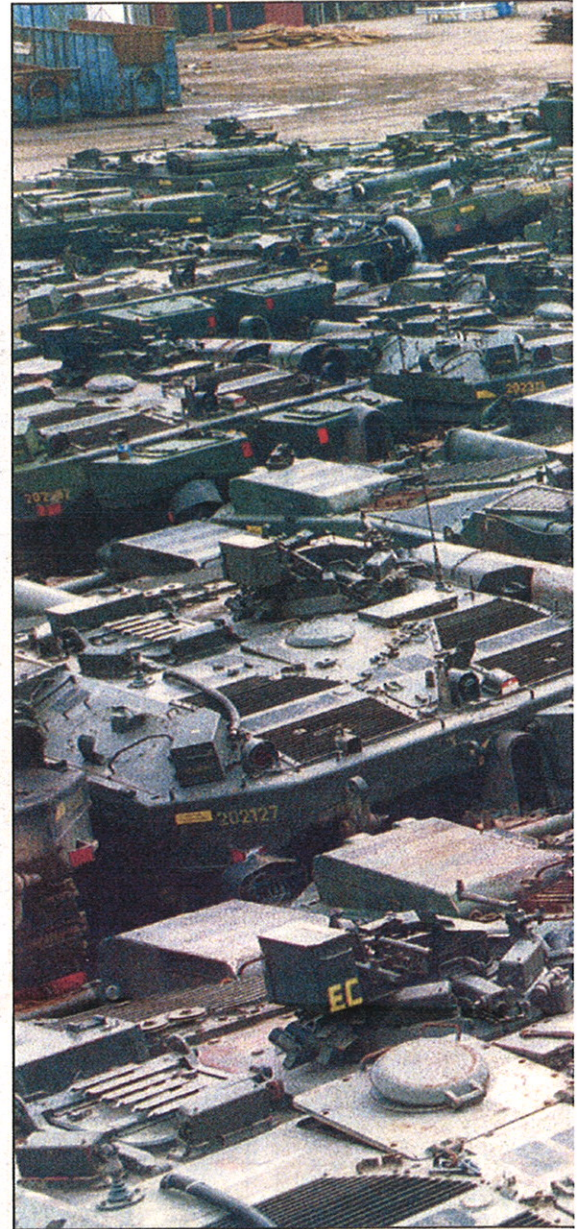
– Mycket av invasionsförsvaret skrotas ut, säger civilingenjör Bengt Hedengren på FMV.

Det är på FMV utförsäljningen av militärmateriel organiseras. Det gäller att se till att fordon och materiel inte hamnar i orätta händer.

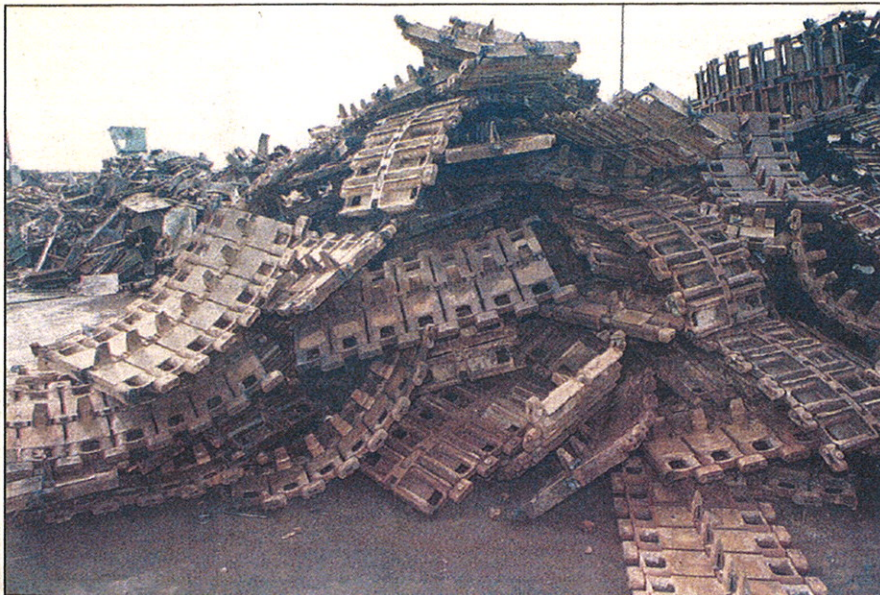
– Det är en orsak till att vi vill skrota materielen, säger Bengt Hedengren.

KENNY SCHÖNBERG
0372-69200

kenny.schonberg@smalanningen.se



I väntan på den sista färden till demonteringshallen.



Stridsvagn 103 har rullat sin sista meter.



Anders Andersson framför ett tomt stridsvagnsskal. – D han.

Hellstrand sålde Öster

Staffan Hellstrand gjorde ingen hemlighet av att han är ett Öster-fan i går på Helsingforsbåten inför Uefa-presidenten och tränarna under upptakten inför allsvenskans. **Sporten**

DM-guld till Växjö

Att Jigotai från Ljungby är Smålands bästa judoklubb blev gångna helgens DM ett bevis för. Men länets enda seniorguld fixade Christian Waldman från Växjö. **Sporten**

SMÅLANDSPOSTEN

Onsdag 5 april 2000

2

Alvesta 18-21
Sport 22-25
ZickZack 30
Tvradio 30, 31

Fakta/stridsvagn

■ Sveriges första stridsfordon anskaffades 1921 i form av "traktordelar" från Tyskland från Tyskland som blev stridsvagn m21. Fram till 1994 har 2 700 vagnar producerats för det svenska försvaret, en fjärdel av dessa inom landet.

Stridsvagn S som utvecklades 1967 medförde stort intresse utomlands för denna vapentillverkning i Sverige. Redan på 1930-talet var många konstruktioner världsledande, exempelvis svetsat pansar och torsionsfjädringar.

Verksamheten fortsatte från 1994 genom produktion av Stridsfordon 90 och det senaste tillskottet till försvarets pansardivisioner är den tyskkonstruerade Leopard.

(Nationalencyklopedien)



Bengt Nilsson skär ner eldrören till småbitar med sin skärbrännare.

Sista striden för stridsvagn S

I Vislanda skrotas den förra generationen stridsvagnar. Under en tvåårsperiod ska 215 stridsvagnar S bli till lagom stora skrothögar och sändas till Avesta järnverk.

Det betyder full sysselsättning för 6-7 man men hur mycket ordern är värd vill produktionsansvarig, Lars Oredsson, inte avslöja. Och han har heller inte rätt att sälja någon stridsvagn om det skulle finnas hugade spekulanter.

Stena Gotthards återvinning AB har tidigare mest sysslat med destruktion av gamla järnvägsvagnar och lok. Sedan några år tillbaka handlar det om mer traditionell industriskrotning, men ordern med Försvarets materielverk (FMV) är ett annorlunda uppdrag. Efter den sista resan till Vislanda plockas stridsvagnarna sönder bit för bit. Först avväpnas vagnen sitt eldrör och larvöfoter och därefter sker "avklädning" av elektronik och inte minst den närmare fyra ton tunga diesel- och gasturbinmotorn som ska till företagets filial i Kalmar för att eventuellt säljas vidare.

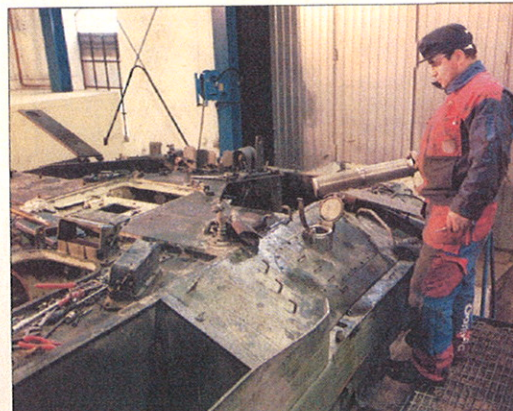
– Inget är klart men det finns spekulanter, säger Lars Oredsson.

Hela stridsvagnen väger från början mellan fyrtio och femtio ton och företaget i Vislanda räknar med en destruktionstakt av två till tre vagnar i veckan. Det mesta av den gamla trojlinaren hamnar alltså slutligen i Avesta för att bli nyt stål att bilda, men knappast för eventuellt framtida fienden. Modell S är redan ersatt av den tyskbyggda Leopard.

Destruktionen omgärdas av rigorösa miljö- och säkerhetsbestämmelser enligt Lars Oredsson.

Text:
ULF SIBNER
0670-770615
ulf.sibner@smo.se

Foto:
LARS-GÖRAN RYDQVIST



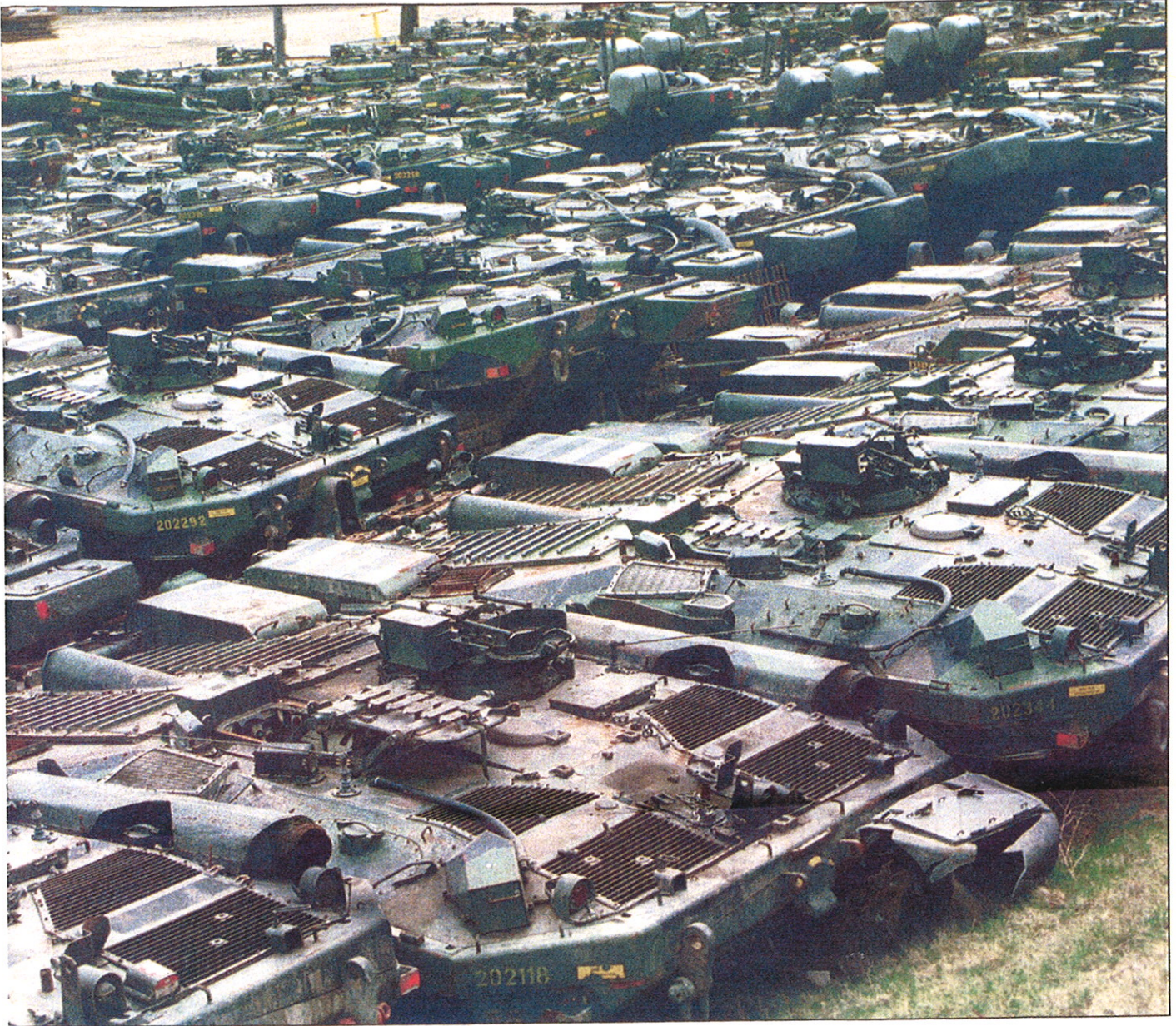
José Vidal demonterar alla lösa delar.



Två till tre stridsvagn S i veckan räknar Gotthards i Vislanda med att hinna skrota. Hela FMV:s lager av vagnar, 215 stycken, tar därmed cirka två år att plocka ner.



Stridsvagn S har rullat klart.



...tar två år för oss att skära ner alla vagnarna, säger



Stridsvagn 103 har ett trångt manskapsutrymme. – Det är trångt i början, men man får plocka bort saker efter hand, säger José Vidal medan Björn Norgren klipper av oljeslangar.



SISTA STRIDEN. Svenska försvaret järnnäve stridsvagn S skrotas och monterats ner bit för bit. På Stena Gotthards i Vislanda förvandlar Bengt Nilssons skärbrännare stridsvagnen till skrot. Foto: LARS S ANDERSSON



STRIDSVAGNSKYRKOGRÅD. Flera hundra av försvarets stridsvagn S uppställda i väntan på sin sista strid.

Av CLAS-G NIKLASSON
VISLANDA i Småland. Här skrotas delar av det svenska försvaret.

Trotjänaren stridsvagn S förintas av en skärbrännare på ett skrotupplag i Småland.

Stridsvagnarna har tjänat ut och det hela är en anpassning av det svenska försvaret, förklarar Bo Lindwall, ansvarig för avvecklingen av stridsvagnsfordon vid Försvarets materielverk (FMV).

I går beslutade riksdagen att banta försvaret. En lång rad orter förlorar sina förband. Det traditionella invasionsförsvaret förpassas till historien.

Den nya doktrinen heter "anpassning". Försvaret ska lösa mer differentierade uppgifter i fred, kris och krig.

Här skrotas den svenska järnnäven

Färre förband kräver mindre materiel och färre pansarfordon som stridsvagnar.

Ett berg av pansar

Samtidigt som riksdagsmännen debatterade det nya bantade försvaret pågick skrotningen av stridsvagn S hos Stena Gotthard Återvinning AB i Vislanda i Småland.

Under de närmaste åren ska 250 stridsvagnar, bärg-

ningsvagnar och brobyggare skatta åt förgångelsen.

Stridsvagnarna står uppställda sida vid sida på skrotupplaget i väntan på den sista striden.

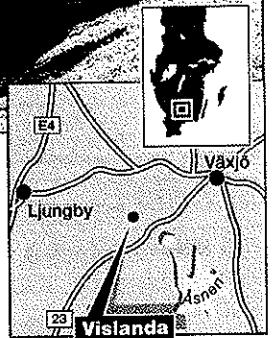
Destruktionen omgärdas av rigorösa miljö- och säkerhetsbestämmelser, förklarar produktionsansvarige Lars Oredsson vid Stena Gotthard i Vislanda.

En av företagets anställda,

Lennart Hellstiger, är den sist utbildade på stridsvagn S. Det för att klara av stridsvagnens sista resa inom området.

Vagnarna skärs sönder

Stridsvagnen plockas isär bit för bit. En skärbrännare förvandlar vagnarna till en skrothög. Resterna av de 35-40 ton tunga järnklosserna går tillbaka till järnverket i Avesta för återvinning.



– Kretsloppet är därmed fullbordat, konstaterar Peter Domini på Stena Gotthard.

Stridsvagn S ersätts av tyska Leopard.

Det enda som sparas är motorerna som bjuds ut till försäljning på Internet. De kan bli båtmotorer eller driva bevattningsanläggningar.

● Om jag vill köpa en stridsvagn och ha hemma i trädgården?

– Det går absolut inte. Det är krigsmateriel och får inte komma i andras händer, förklarar Bo Lindwall på FMV.

clas-goran.niklasson@expressen.se



SVÅRSMÄLT FIASKO. Far och son från Helsingborg, Bengt och Johan Nilsson, skär ner stridsvagnarnas 40 millimeter tjocka pansarskal i lagom bitar för nersmältning.

Foto: GÖRAN STENBERG

Här slaktas försvarets svarta får

ONSDAG. Den väckte sensation och skulle vinna varenda slag. Så sades det om svenska stridsvagn S när den kom för 30 år sedan.

Väl i tjänst visade "strv 103" en helt annan sida. När den inte stod på näsan i smådiken stod den stilla på grund av maskinkrångel.

I 20 år gäckade vagnen pansarpersonalen och togs ur krigsorganisationen 1990. Att sälja de 215 stridsvagnarna och få tillbaka några av de miljoner

kronor de kostat visade sig hopplöst.

Sedan kort tid pågår skrotning av samtliga 103:ans brigader i den småländska skogen. Styckepriset på denna

för många okända skandalparentes inom svenska försvaret blev till slut mellan 15 och 20 kronor.

Sidan 19

onsdag 2

Kultur	20
Nbjen	21
Utkiken	22
Sporten	24-26
Ekonomi	28-29
Klassificerat	30-32
Radio	33
Tv	34
Fri talan	35

Intresserad av en stridsvagnsmotor på 780 hästkrafter? 103:ans dieselpaket finns till salu på Internet.



Syner är något märklig. På vischan i Småland står 200 stridsvagnar à 35 ton parkerade i väntan på slakt. Samtliga är körbara, flera nästan som nya. Men som krigsmaskiner är de ett pinsamt fiasko och nu skrotas rubbet. Känsliga skattebetalare varnas...



Den presenterades som en sensation för 30 år sedan. Nu är den inte mycket värdd och här sker den slutgiltiga slakten. Far och son från Helsingborg, Bengt och Johan Nilsson, skär ner stridsvagnarnas skelett i bitar.

215 stridsvagnar såldes för 4 000 kronor

Åtminstone 30 miljoner kronor. Unga är så mycket hade man hoppats få för de 215 stridsvagnar av typ 103 som nu samlas utanför Vislanda.

Istället blev priset - 4 000 kronor!

4 000 kronor är nämligen storleken på Stena Gotthards anbud för stridsvagnarna plus 35 bärgnings- och broanläggningsfordon.

Det fanns ju några länder som var intresserade av stridsvagnarna, men inget som kunde godkännas för vapenexport, säger Bo Lindvall på Försvarets Materielverk, FMV, i Stockholm. Och de länder som vi har tillstånd att exportera vapen till ville inte ha den svenska stridsvagnen...

Beslutet att skrota Strv 103 togs 9 november 1999. Då hade man undersökt flera alternativ att bli av med vagnarna.

Till slut var skrotning det enda realistiska. Exakt vad en försäljning kunde ha inbringat vet vi inte, bara att det hade blivit avsevärt mer. 30 miljoner är den summa som nämnts.

Kontraktet med skrotfirman innehåller en klausul där FMV kan få del i den eventuella vinst som försäljningen av stridsvagnens motorer kan ge.

Sista striden för dunderfiaskot

En världssensation sade man om Strv 103 när den 1963 visades upp av ett stolt svenskt pansarförsvär. Stridsvagn S som den fick heta i folkman skulle klara allt. Den kunde till och med simma tack vare flytkrage.

I själva verket hade vagnen problem med att ta sig fram på torra land. Motorer och växellådor strulade och vämppliktiga deppade över Boforsmaskinen vars största miss ändå var ett kanontorn som inte kunde svängas!

Sedan i vintras har stridsvagnarna i jämn ström anlänt per tåg eller trailer till skrotjätten Stena-Gotthards anläggning utanför Vislanda mellan Ljungby och Växjö. Karriären är definitivt slut och

många minns att vagnen inte ens klarade ett fredsuppdrag i Bosnien utan man tvingades snotpet ta hjälp av danskt materiel.

Med en takt på två tre vagnar i veckan förvandlas 35-tonspjäserna till lagom bitar för nersmältning hos Ävesta Järnbruk.

Allting tas tillvara, säger produktionschefen Lars Oredsson. Men den här ska vi spara.

Han pekar på en prototyp som fått behålla sitt eldrör. Annars är "pipan" det första som demonteras. För säkerhets skull borras det hål i varje rör. Man vet ju aldrig.

För att förflytta vagnarna har man fått skicka en av sina anställda på körutbildning. Lennart Hall-

stigen är därmed den sist utbildade 103-föraren.

Det dånar och ryker som attan när han baskör ute på gården, säger Lars Oredsson.

Skrotning blev enda utvägen för den odugliga stridsvagnen

Totalt har motorpaketet 780 hästkrafter. 290 i den V6-formade dieseltvåtaktern och resten genom turbinaggregatet. De första tillverkades av Rolls Royce, de senare kom från Detroit. Någon har inte gått mer än 30 timmar, men

ingen skulle klara miljöklass 1... Motorpaketet skickas till Kalmårhamn. Via Internet hoppas Stena-Gotthard hitta köpare, men det är inte så lätt. Bara vikten är 3,8 ton.

Några som köpt en båt från försvaret var här och tittade. Anmars får man kanske tänka sig stationärt bruk för bevattning i ökenländer eller nåt.

Att skrota en stridsvagn kräver metodik. Experter har fått anlitas och Stena-Gotthards killar har fått uppfinna verktyg för att till exempel få bort gummit från larvfötterna.

En hall har byggts för handmontering där tomet lyfts, oljor och vätskor töms. Elledning går

i en container, de rostfria vattenvarmarna tänkta för vagnarnas 3-manna besättning in annan.

Ute på gården igen tar skarbrannarna vid. Med de allra värsta gasmunstyckena går före detta Helsingborgaren Bengt Nilsson med söner Johan och Henrik löp på den 40 millimeter tjocka pansarnärbakgrunden av björk och tall.

Vi sparkar till ett larvbehaftat drivhjul utan måste göra halt för att riktas Lars Oredsson. Här blir det inga sopor, allting återvinns.

Att ingen ammunition ligger glömd dubbelkollas och det krävs verifierationer både hit och dit. Försvarets Materielverk, FMV, ska ha skrotningssintyg på varje vagn.

Tänk om en skulle försvinnat! Två år får skrotningen ta. Men egentligen är detta bara en liten del av allt som försvaret ska göra sig av med. Totalt handlar det om 3 800 fordon som ska bort från militärgränsen.

Lasse Oredsson har tänkt på det där med slöseri och försöker hitta förmildrande omständigheter.

Det ger ju jobb.

Knut Johansson
knu.johansson@tdb.se
Tel 042-17 50 57

ett universitet i Ungern ville köpa den fjärrstyrda versionen av stridsvagnen som finns i Skövde. Man såg möjligheter att använda den som räddningsfordon vid kärnkraftsolyckor eller som min-röjare.

Det kräver ombyggnader och någon finansiar har inte visat sig.

Bo Lindvall påpekar att Stena-Gotthard åtagit sig sanera vagnarna och att det sker på ett miljömässigt riktigt sätt. Inte många skrotfirmer klarar den uppgiften. Förutom vagnarna skrotas också systemmateriel som tillhört Strv 103.

Det är krigsmateriel och får inte säljas. Ammunitionen säljer vi till Tyskland och slipper destruktions-lys- och rökgranatkastare återvänds bäromot.

Resten ska bort.

Knut Johansson



MONUMENT ÖVER ETT MISSLYCKANDE. I småländska Ödemarken samlas de för sista gången. 4 000 kronor blev skrotfirman bud för samtliga 215 stridsvagnar typ 103 som inte gick att sälja utomlands. Några har sparats för museer. Foto: GÖRAN STENBERG

Listan på brister kan göras lång

Skandal. Det är pansaröversten Hans Nilssons sammanfattning om stridsvagn 103.

Vagnen kom ut på förbanden 1970 där den snabbt blev en besvikelse. Men detta hemlighölls noggrant. I en analys, som går att läsa på Internet, dömer Hans Nilsson fullständigt ut 103:an samtidigt som han frågar sig om inte svenska folket borde fått veta om denna felutsättning långt tidigare.

Han menar att 103:an inte borde ha kallats stridsvagn. Här är några av skälen:

- Vagnen kunde inte skjutas under räng utan måste göra halt för att rikta kanonen. Under tiden skulle en motståndare hunnit skjuta två skott.
- Riktning skedde genom att vrida hela vagnen vilket kunde riva upp så mycket damm eller snö att skytten inte kunde sikta.
- Den uppmärksammade automatladdningen hade nästan ingen effekt eftersom det var så tidsödande att rikta vagnen efter varje skott.
- Vagnen hade svårt passera även mindre diken.
- Motorstyrkan var låg. Vissa 103:or hade växellådor som kunde växlas först när vagnen stod stilla och motorn varvats ner. Skrämdande och oförklarligt enligt Hans Nilsson.
- Gasturbinen var extremt törstig även på tomgång och måste slås

av. Förkastligt i händelse av snabb förflyttning.

- Andra vagnar kunde öva en hel dag utan tankning. 103:ans bränsle tog slut efter en halv dag.
- Flytblägen var en finess men bara i teorin. Blägen var svårar och vagnen hade svårt ta sig upp ur vattnet.
- Reservsvikte saknades, gasturbinens varmluft var ren signalen till fienden att här finns vi.
- Ofta stod halva vagnbataljoner stilla för reparation, orimligt kostsamma. Tillförlitligheten var ren skandalen, menar Hans Nilsson som skriver:
- Först 1985 levererades 103:or med acceptabel driftsäkerhet, alltså bara fem år innan beslutet att ta vagnarna ur krigsorganisationen. Många måste fråga sig varför dessa förhållanden inte kommit fram tidigare. Borde inte svenska folket och soldaterna fått en ärlig redogörelse för läget?

Hans Nilsson förbjöds av sina chefer att gå ut och berätta om den undermåliga Strv 103. Han menar att detta är begripligt eftersom respekten för landets försvar då kunde ha minskat.

Det råder dock inget tvivel om att flera av våra högre chefer - även vid pansarförband - ej hade satt sig in i förhållandena och än i dag är okunniga om Strv 103:ans skrotning.

Knut Johansson

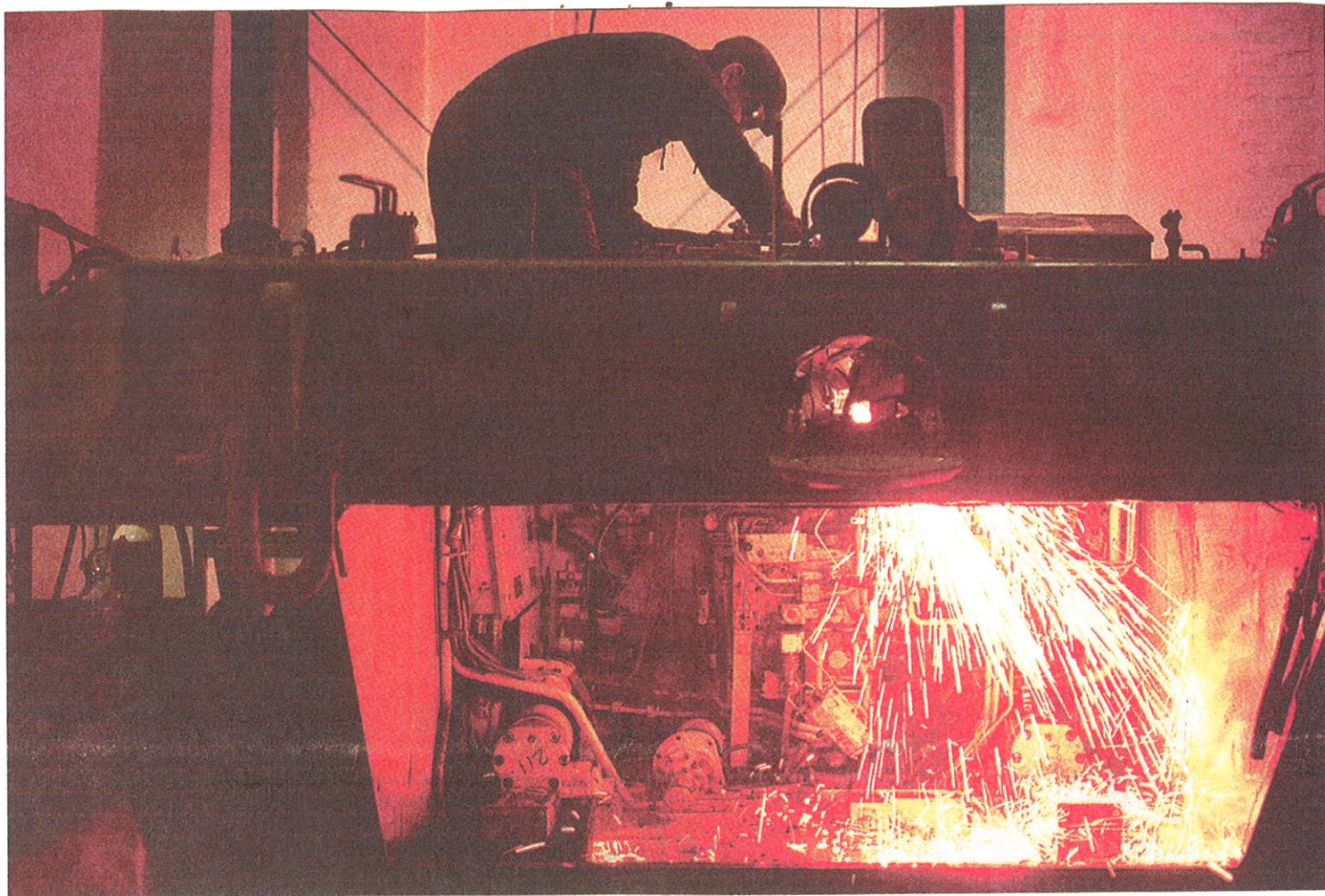


FOTO: FRIDA HEDBERG

Försvarets forna stolthet slaktas

I ett gnistregn av heta metallflisor skärs "Dräparn" och "Butter" ned till kubikdecimeter stora delar för att skickas till järnverk för återvinning. De är ett par av de 200 stridsvagnar, modell 103 från Bofors, som nu skrotas i småländska Vislanda utanför Alvesta. 1963 kallades

stridsvagn S för "en världssensation", 35 år senare för "en skandal". 103:an kom onekligen att plågas av bekymmer. Den fastnade i diken och kunde inte skjutas under gång. Om två år har allihop blivit nytt legerat stål. Utom motorerna som säljs till båtägare. **Inrikes 4**

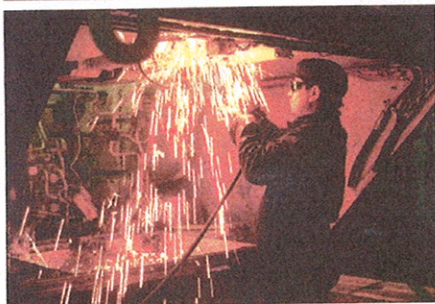
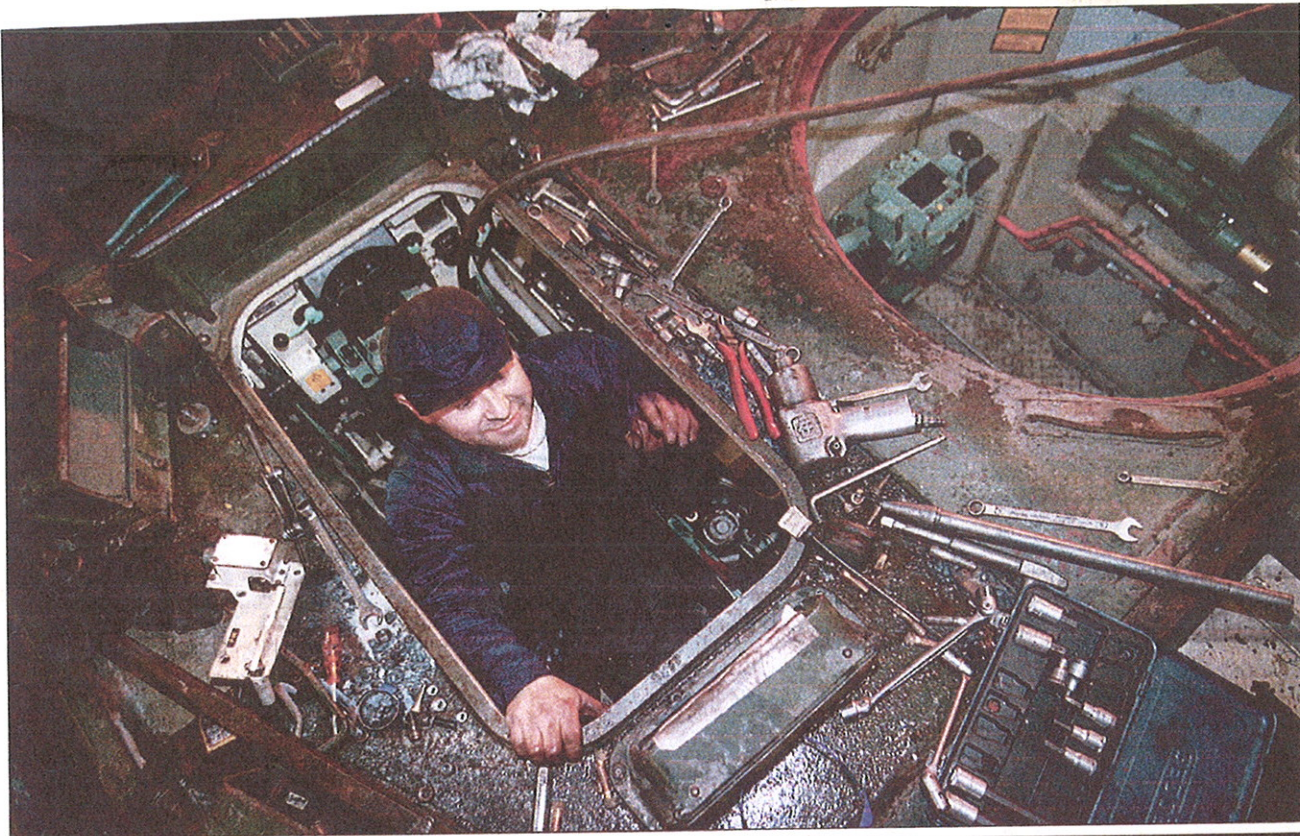


FOTO: FRIDA HEDBERG

Slutrullat. En epok är slut, nu ska allt återanvändningsbart tas tillvara. José Vidal, överst, rensar förarutrymmet på kablar. Henrik Nilsson med skärbrännare går loss på stridsvagnsskelettet. Bengt Nilsson ser till att larvfötterna sågas i portionsbitar sedan gummit tagits av. I fabriks hallen töms stridsvagnen på hydraulolja.

Sista färden för skandalomsusad stridsvagn

► Sentimentalt? Vad menar du?

Den frågan gick inte hem. Ett jobb är ett jobb, en offert en offert. Att slakten rör svenska försvarets forna stolthet rör inte Anders Andersson i ryggen. Han är skrotchef med nästan 200 stridsvagnar på gårdsplanen. De ska tömmas på hydraulolja och diesel, på kokkärn och rökgranater, skäras ner till kubikdecimeterstora metalldelar och skickas till järnverk för återvinning.

Med namn som Deer Hunter, Dräparn, Butter och Damage Inc står alla dessa stridsvagnar 103 från Bofors uppställda larvfötter mot larvfötter mot en fond av björkskog i djupaste Småland.

Tala om slutstation.

En skandal

I SvD kallades vagnen 1963 "en världssensation som vinner varje duell", i en utvärdering 35 år senare en "skandal" som inte ens dög till "att lösa en freds-uppgift" i Bosnien där ett danskt stridsvagnskompani stötte Sveriges bataljon. Anders Andersson, filial-

chef för Stena Gotthard Återvinning i Vislanda utanför Alvesta, visar runt på anläggningen där omlagningen av Sveriges försvar manifesteras mycket konkret. I lådor i fabriks hallen ligger stridsvagnarnas inventarier pryddligt sorterade: hjälmar, avgasrör, varningstrianglar. Allt med ett separat restvärde rensas ut, går som pallat gods till Försvarets materielverk, eller som de 3,8 ton tunga dieselmotorerna med gasturbin på 750 hästkrafter:

– De säljer vi på Internet. Man kan ha dem som båtmotorer, säger Anders Andersson som själv gjorde lumpen i pansarvärnet i Växjö och sköt lösa skott mot rullande 103:or.

Kort gångtid

Motorerna är inga långmilare, ett tecken på försvarets måttliga övande det senaste decenniet. 156 timmars gångtid avslöjar en mätare, 200 säger en annan.

Intill, i en ombyggd hall med ny travers, tömmer José Vidal och Björn Norström till ljudet av Madonnas American Pie dieseltanken och oljorna ur ett

urgröpt chassi. När det är gjort kommer släggan och kofoten till pass för att bryta loss tunga delar, som bakstycket. Sen skickas skelettet ut på gårdsplanen där far och son Bengt och Henrik Nilsson med visiren nerfällda och skärbrännare i händerna styckar pjäserna till metallskrot. På järnvägsvagn forslas så skroten till Avesta Sheffield för nedsmältning och omvandling till legerat stål.

Chop, chop. Packat och klart för ett stycke svensk försvarshistoria.

Tornlöshet ingen succé

För det är historia. När nu tyska Leopardstridsvagnar för

gott ersätter strv103 skrivs slutkapitlet i en nästan 40 år lång berättelse om uppgång och fall.

"Snabb juraödda med simbälte vinner varje duell", "Sekundprecision i ny pansartaktik". Så löd några hallelujarubriker i denna tidning premiäråret 1963. Men 103:an kom att plågas av bekymmer. Den fastnade i diken, gick inte att växla undergång och eldröret kunde heller inte användas under förflyttning. Medan motståndaren i ett teoretiskt slag besköts 103:an måste den stanna för att kunna skjutas tillbaka.

Tillförlitligheten var mycket dålig, konstaterar överste Hans Nilsson i en kritisk arti-

kel i Försvarsfrämjandets tidsskrift Fritt Militärt Forum. Under en krigsövningsövning med 24 stridsvagnar i en månad behövdes i regel 12 vagnar i reserv att sättas in allt eftersom den ordinarie parken strejkade.

En skandal, är Hans Nilssons bistra sammanfattande betyg på epoken 103 i pansarbrigaden.

Eldrör skruvas bort

På den miljösäkrade asfaltplanen vid återvinningscentralen i Vislanda ler Anders Andersson samtidigt som han drar upp axlarna och kör händerna djupt ner i byxfickorna för att undvika snögloppet. Han trivs med livet.

– Stridsvagnsjobbet är en stor order. Skrotningen tar två år, förklarar han och tillägger att eldrören av säkerhetsskäl lossats ur sin bajonettfattning när vagnarna anlände, om någon mot förmodan skulle komma på idén att stjäla en.

– Den siste idioten är ju inte född.

NIKLAS KIERKEGAARD
08-13 58 32
niklas.kierkegaard@svd.se

Museitjänst

Bara en handfull av försvarets cirka 225 stridsvagnar 103 sparas. Prototyperna hamnar på museum. Skrotning av försvarsmateriel är omfattande. 3 800 fordon försvinner. Härnäst väntar stridsvagnar av märket Centurion och infanterikanonvagnar på att styckas upp. svd

Sista striden för stridsvagn S!

Under slutet av 1950-talet utvecklades den unika tornlösa stridsvagn S. De första vagnarna rullade ut till förbanden i januari 1968 men infördes i krigsorganisationen senare, den 1 juli 1970.

Sammanlagt ca 300 vagnar i tre versioner som tillverkades åren 1966–72 har nu muckat och går mot sista striden hos Stena Gotthards skrotningsanläggning i Vislanda inte långt från Växjö. Där skrotas 2–3 fordon i veckan. Hela projektet med destruktion av runt 250 fordon med stridsvagnar, broläggaare och bärgningsbandvagnar, beräknas pågå i två år.

Både större komponenter som drivpaket liksom mindre delar, säljs genom Stena Gotthard AB vid Kalmarfilialen.

Försvaret planerar utmönstring av runt 4 300 bandvagnar, terrängbilar, lastbilar och släp under året. Huvuddelen går till skrotning medan ytterligare antal fordon av skilda slag vilka inte ryms i den nya krigsorganisationen, kommer att försälgas nästa år genom "Konsortiet", en ny verksamhet som startas första halvåret 2001.

S-vagnen 103, har redan från start varit ett mycket omtvistat koncept. Detta gäller både den ovanliga tornlösa typen som sådant samt fordonets komplicerade konstruktion för exempelvis styrning och riktning. S-vagnen hade också många barnsjukdomar vilket krävde speciella system för feluppföljning.

Tre olika versioner togs fram, A-B-C. Bland dessa ingick utförande med schaktblad, frontskydd och simrustning. Beväpningen utgjordes av 105 cm kanon och två kulsprutor. Stridsvikt 40 ton.

Max.fart 50 km/t. Aktionsradie 40 mil. Från början användes Rolls Royce dieselmotor och Cat gasturbin.

1986 modifierades vagnen då Rolls Roycemotorerna ersattes av Detroit diesel 6V-53T på 290 hk vid 2 800 rpm, annan transmission m.m. Den tidigare gasturbinen från Cat ersattes med Boeing 553 gasturbin som utvecklar 490 hk vid 38 000 varv. Motorpaketet väger ca 3 800 kg.

Totalt tillverkades uppåt 300 S-vagnar åren 1968–72 till en kostnad av 5 miljarder kronor.

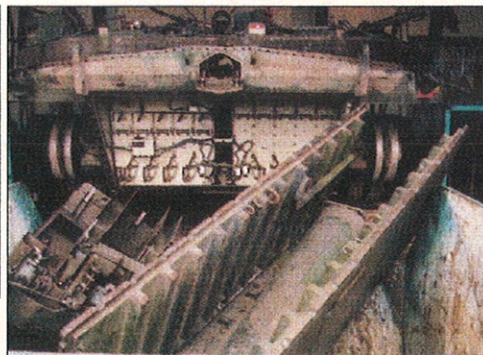
Rationell hantering

Anläggningen för skrotning i Vislanda drevs länge av S.J. Här har mängder av lok och vagnar nått sin slutstation genom åren. 1989 övertog Gotthards verksamheten vilken nu drivs av Stena Gotthards. Här arbetar ett 15-tal personer med Lars Oredsson som platschef.

– Hela anläggningen är miljösäkrad, understryker han.



Lennart Hellstigen trycker drivhjulen från en S-vagn genom bandplåtarna för att enkelt och effektivt pressa ut gummiplåtarna. Egen uppfinning!



Stora plåtar hamnar i containern.



Är han landets sist utbildade förare av S-vagnen? Lennart Hellstigen kör båda stridsvagn och lastare hos Stena Gotthards.



Närmare 200 stycken stridsvagn S är uppställda hos Stena Gotthards i Vislanda. Skrotning av bandfordon kommer att pågå i flera år framöver. Satsningen på nya S-vagnar till försvaret gick lös på 5 miljarder kronor.....



Med hjälp av hjullastare rangeras chassit bort till demonteringshallen.



Här demonteras olika delar för sortering eller sådant som sparas till försäljning.



Även svensktillverkade broläggaare och bärgningsbandvagnar skrotas. Antalet ligger på ca 50 stycken



Platschef Lars Oredsson vid Stena Gotthards: – Vi kommer att ta hand om 7.740.000 kg stridsvagn! Bara ca 100 kg "skräp" blir över från en 37 tons stridsvagn.



Johan Nilsson skär ner vagnkroppen. Ett segt arbete.

Motorpaket till salu

Under en veckas tid hinner man skrota 2-3 S-vagnar.

Lars igen:

– Vissa motorer har bara varit i drift 9 timmar! Jag vill framhålla att en av våra anställda, Lennart Hellstigen, troligen är landets sist utbildade S-vagnsförare. Han kör vagnar några hundra meter från uppställning till verkstaden!

– Våra anställda har själva jobbat fram rationella metoder för demontering. Titta bara på aggregatet för utpressning av gummikuddar på banden. Med hjälp av ett drivhjul som monterats på snabbfäste, trycks gummiplattorna lätt ut på en brygga. Bra lösning!

En del komponenter och utrustning går tillbaka till kronan.

Försäljning av motorer, växellådor, hydraulkomponenter, spadar, yxor, spel och bult mm sker genom Stena Gotthard AB

Kalmarfilialen, tel. 0480-281 20.

Ett motorpaket kostar 8 000–13 000 kr. De bör vara användbara för stationärt bruk, till fartyg eller för monsterfordon. Fantasin sätter inga gränser.

4 300 fordon bort

Under det här året ska 1 800 bandvagn 202, 1 000 terrängfordon, 1 000 lastbilar och 500 släp utmönstras. Enligt uppgift från FMV i Karlstad, är avsikten att lokala demonteringsföretag landet över får lämna anbud på fordon i närheten så att dyra transportkostnader undviks. Skälet för skrotningsbeslutet anges till att fordon med ej miljöklassade motorer inte får säljas ut i befintligt skick som tidigare.

På frågan om skrotföretagen får rätt att sälja motorer, växellådor, hjul eller annat, lämnas undvikande besked. Dessa konsekvenser har ännu inte specificerats. Nya turor kan väntas eftersom en del "Volvovalpar" och Volvo 6x6 934 terränglastbil förväntas skickas till Ballländerna. Röda Korset, Räddningsverket liksom andra statliga organisationer, har "första tjing" på utmönstrade fordon som då inte skrotas.

Nytt konsortie

Nästa år räknar man med att ett "konsortie" skapas för att ta hand om alla typer av utmönstrad materiel från kalsonger till tunga terrängbilar. Många mobförråd ska tömmas. Då är det meningen att kronan ska överlämna nyckeln till aktuella förråd. Det företag som ingår i konsortiet får då hela försäljningsuppdraget. Riktigt hur detta ska fungera vet man inte idag. Från FMV i Karlstad förklaras att Försvaret med den nya krigsorganisationen endast kommer att behöva hälften av all den materiel som nu finns.

Kronbilsförsäljningen fortsätter dock även detta år och meddelas genom hemsidan från FMV i Karlstad på Internet.

Text och foto
Lars von Rosen

– Av en hel S-vagn på cirka 37 tons tjänstevikt återstår bara runt 100 kg "skräp". Resten går till nedsmältning vid järnverket i Avesta.

Men om någon kommer hit och vill köpa en komplett S-vagn, vad svarar du då?

– De som vill köpa får inte. De som får handla med krigsmateriel enligt tillstånd, vill inte köpa gammalmodiga S-vagnar! Däremot är 25-talet vagnar sparade för musealt bruk.

Transport av S-vagnar från hela landet har pågått en längre tid. Strax efter årsskiftet fanns närmare 200 stycken vagnar tätt-tätt packade på området. Ytterligare ett antal vagnar kommer på järnväg från Boden. Alla upphandlade broläggare och bärgningsvagnar, totalt 50 stycken, marscherar in efterhand.

Lars Oredsson beskriver hur skrotningsprocessen för S-vagnar går till:

- Först tas eldröret av.
- Banden tas av.
- Sanering av oljor och andra vätskor.
- Motorpaketet lyfts ur.
- Handdemontering av komponenter som måste sorteras och delar som sparas eller säljs.
- Delning av vagnkroppen med skärbrännare.



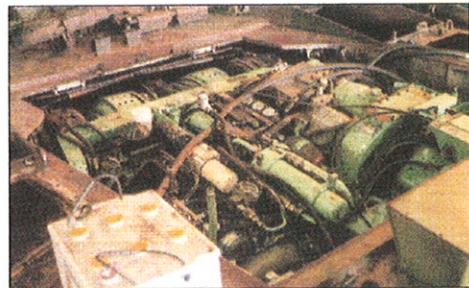
4 300 bandvagnar, bilar (och släp) som inte har miljöklassade motorer ska gå till skrot under år 2000. Hanteringen är tänkt att ske lokalt fördelat över hela landet. Men kommer demonteringsföretagen att sälja delar till allmänheten???? Utredning pågår.



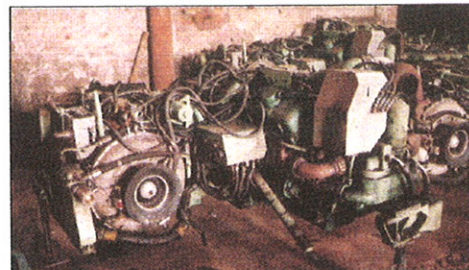
Ett minne blott? Nu väntar nya regler för hantering av gammal försvarsmateriel. Detta år ska försäljningar fortsätta av viss utrustning. Nästa år kommer ett "konsortie" att ta över.



Hydraulkomponenter, tankar, ljuddämpare, spadar, yxor och en del annat återsänds till kronan eller säljs.



Motorpaketet lyfts ur till senare försäljning. Vem vill köpa?



Motorpaket på 3, 8 tons vikt med Detroit diesel på 290 hk. Boeing gasturbinen ger 490 hk vid 38 000 rpm.



Kanonrören går också till nedsmältning=återvinning.



Högar med skrot av olika typ fraktras med järnväg till Avesta.



Kommer alla Volvo 934 6x6 från 1956-62 att skrotas i år?

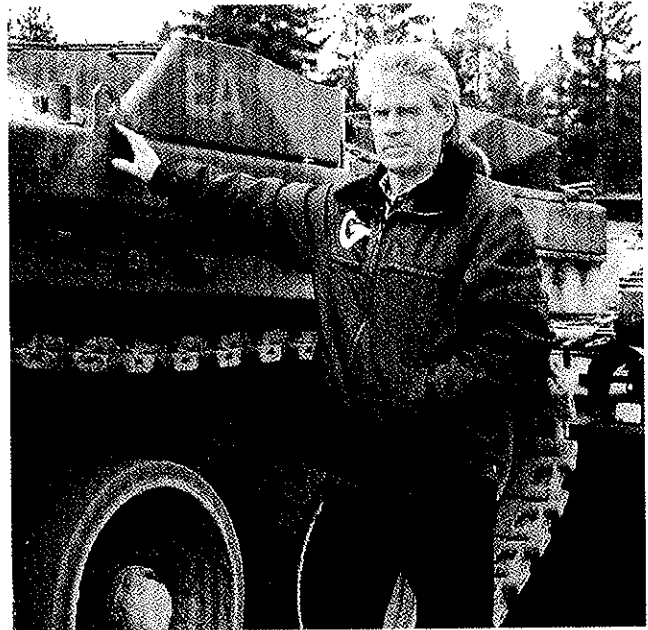
Sista striden för stridsvagn S...

Under slutet av 1950-talet utvecklades den unika tornlösa stridsvagn S. De första vagnarna rullade ut till förbanden i januari 1968 men infördes i krigsorganisationen senare, den 1 juli 1970.

Sammanlagt ca 300 vagnar i tre versioner som tillverkades åren 1966-72 för 5 miljarder, har nu muckat och går mot sista striden hos Stena Gotthards skrotanläggning i Vislanda inte långt från Växjö. På platsen skrotas 2-3 vagnar i veckan. Hela projektet med destruktion av runt 250 fordon med stridsvagnar, broläggare och bärgningsvagnar, beräknas pågå i två år.

Både större komponenter som drivpaket, liksom mindre delar säljs genom Stena Gotthard AB, Kalmar-filialen telefon 0480-281 20.

Tre olika versioner av S-vagnen togs fram. Bland dessa ingick utförande med schaktblad, frontskydd



Platschef Lars Oredsson:

*- Vi kommer att ta hand om 7.740.000 kg stridsvagn!
Bara 100 kg/vagn blir "skröp".*



Ett hav med närmare 200 S-vagnar som väntar på sista striden vid anläggningen i Vislanda.



an Mönsterberg
n Engström



0-77 30 12 stamoll@hotmail.com

Stena Gotthard Återvinning i småländ-
Vislanda slutar en
k i pansartruppernas
oria. Där står 215 ex-
plar av Stridsvagn S i
tan på att bli skrot.

Pansartruppernas stolthet väntar på återvinning hos Stena Gotthard i Vislanda

Det är en slående illustration till liknelsen om svärden som blir plogbillar. Järnet i en stridsvagn räcker till drygt 1 700 plogbillar.

För Stena Gotthard Återvinning var skrotningsbeställningen välkommen. Det är en av företagets största order. Förutom stridsvagnarna ska företaget ta hand om 35 bandvagnar som har använts för bärgning och för att lägga ut broar.

”Det är ett stort uppdrag – skrotningen kommer att pågå i två år och sysselsätta sex personer”, säger Lars Oredsson som är produktionsansvarig för Vislandafilialen.

Stena Gotthards uppgift är att stycka stridsvagnarna i lagom stora bitar som sedan kan smältas ned hos ståltillverkaren Avesta Sheffield i Avesta.

”Bitarna får inte vara större än att de går ned i järnverkets skrotkorgar”, säger Lars Oredsson.

Slog samman bolagen

Stena Gotthard Återvinning bildades i september förra året, då Stena Metall slog samman sina dotterbolag Stena Metall Återvinning och Gotthard Nilsson, som varit med i Stena-gruppen sedan 1998.

Under verksamhetsåret till och med augusti i år väntas Stena Gotthard Återvinning omsätta 1,4 miljarder kronor.

Hela Stena Metall omsätter 10–12 miljarder kronor. En stor del av det kommer från handel med metaller.

Den första stridsvagnen i S-serien togs i bruk 1967. Då ansågs den vara revolutionerande på grund av sin låga profil – endast 2,14 meter hög.

Fastnade i diket

Att vagnen var så låg berodde på att den inte hade något svängbart kanontorn. I stället måste hela vagnen riktas in mot målet.

Nackdelen med denna konstruktion var att vagnen inte kunde skjutas under gång. Dessutom hade S-vagnarna en tendens att fastna i diken.

När försvaret köpte in tyska Leopoldstridsvagnar blev stridsvagn S överflödig. □

Rena rama slakten!

Under hösten skrotas 1 000-tals militärfordon av modellerna Volvo 934 6x6, 939 4x4, bandvagn 202 samt Volvo 9033-Valpen främst hos Stena Gotthard Fragmentering i Huddinge och Halmstad. Enligt FMV i Karlstad handlar det om att på ett miljömässigt sätt skrota bort runt 3 400 fordon med motorer som inte uppfyller dagens miljöklassning.

Vid anläggningen i Halmstad klipps och krossas 30 fordon varje dag! Fordon från norra Sverige skrotas i Haparanda.

Stena Gotthard fick förfrågan från FMV att destruera stora antal fordon. Offerten baseras på mängden stål som beräknats till 760 kr/ton. Frakt på 100 kr avgår. Kronan (vi skattebetalare), får i snitt tillbaks 800 kr per levererat fordon!

Hantering för destruktion av ca 3 400 fordon startade i Huddinge och Halmstad den 1 september 00. I Huddinge skrotas inga lastbilar.

Till anläggningen i Halmstad levereras fordon både med järnväg och på lastbil från regementen liksom mobförråd över södra Sverige. Rader av långa fordons-ekipage och vagntåg väntar under morgontimmarna på att få lossa lasterna. Kronobilarna lyfts av med hjullastare och åker i luften in till uppställningsplatsen. I tur och ordning tas sedan bilar eller bandvagnar in i en stor hall där alla oljor och vätskor töms ur. Med hjälp av hjullastare fraktas gröna fordon till vägen och därefter platsen där en stor Åkerman H25C med sax väntar.

Saxen klipper av lastbilens ram i ett nafs. Axlar och fjäderpaket separeras eftersom kvarnen inte klarar

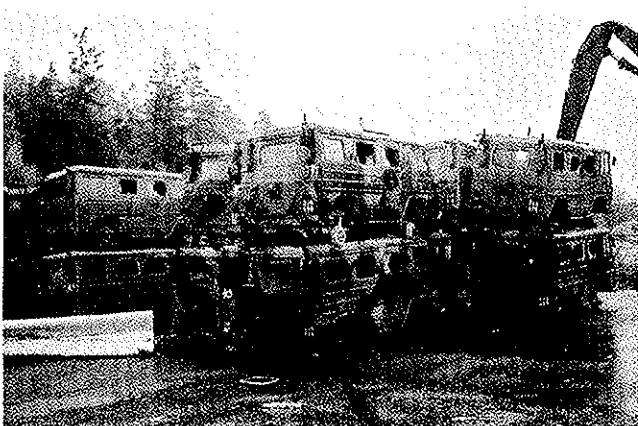


Valpar och lastbilar lossas med Cat 966C-lastare.

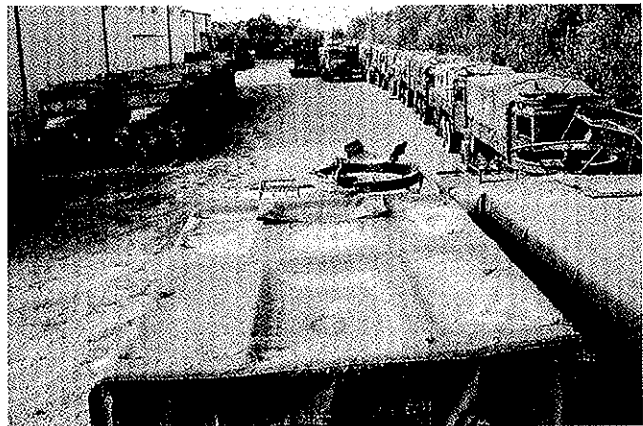
stora bitar stål-gjutgods. Maskinisten trycker med saxen en gång på frambdelen och en gång på flaket. Bara en platt plåthög återstår efter denna brutala behandling som inte tar många minuter. En Cat utrustad för skrothantering lyfter skrotmaterial med grip-skopa till bandet som tar in skrotet till hammar-kvarnen. Processen är kort. Bara plåtstrimlor återstår vid utmatning på transportband. Stålskrotet säljs till järnverk utomlands medan skrot från anläggningen i Huddinge går till Smedjebacken och Hofors.

75% av fordonsvikterna återvinns. Resten går på deponi. Endast ett mindre antal hjul återsänds till kronan f v b till Baltländer. Allt annat försvinner i hanteringen. Inte en pryl säljs till öppna marknaden enligt avtalet mellan Stena och FMV. Nu skrotas fordon vilka totalt ger 5 000 ton stålskrot.

- Återvinning är en högvärdig energisnål insats, framhåller Bengt Mårtensson, vd hos Stena Gotthard i Halmstad.



Stapelvara i Huddinge. Bilarna kommer från Gotland.



934-fordon i varierande skick väntar på sista resan. Även bärgare 965 ingår.

och flytutrustning. Beväpning 10,5 cm kanon och två kulsprutor. Stridsvikt 40 ton. Max.fart 50 km/t. Aktionsradie 40 mil.

Från början användes Rolls Royce dieselmotor+Cat gasturbin. 1986 modifierades vagnarna då RR-motorerna ersattes av Detroit diesel 6V-53T på 290 hk vid 2 800 rpm och Boeing 553 gasturbin som utvecklar 490 hk vid 38 000 rpm. Motorpaketet väger ca 3 800 kg.

Anläggningen för skrotning i Vislanda drevs länge av SJ. Här har mängder av lok och vagnar nått sin slutstation. Det skrotades även rälsgående ånggrävare. Fy!

Platschef Lars Oredsson berättar om upplägget för skrotning av S-vagnar:

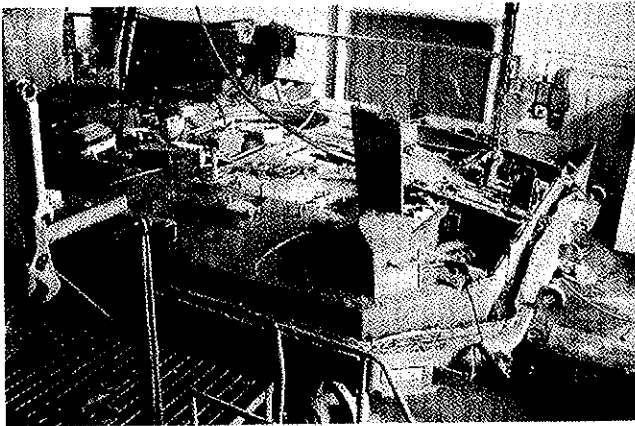
- Först demonteras eldröret. Sedan tas banden av och sanering av oljor och vätskor utförs. Motorpaketet lyfts ur innan handdemontering av komponenter som sorteras bort för att sparas, skrotas eller säljas. Delning av vagnkroppen sker med skärbrännare. Takten är 2-3 vagnar i veckan.

Av en hel S-vagn på ca 37 tons tjänstevikt, återstår bara runt 100 kg skräp. Resten går till nedsmältning vid järnverket i Avesta.

Lars



Gummiplattorna trycks ur banden med hjälp av egen uppfinning. Ett drivhjul från S-vagnen har monterats på snabbfäste.



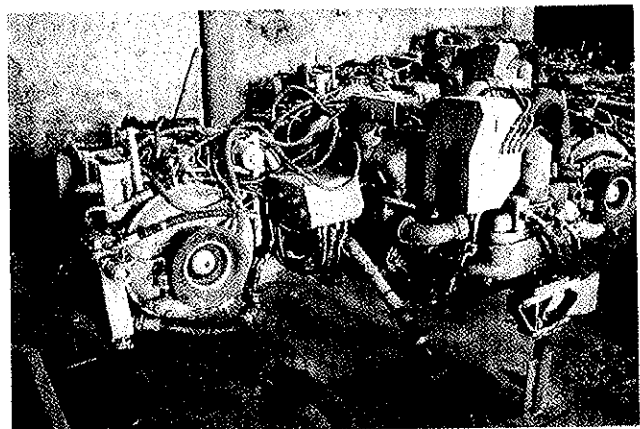
Här demonteras olika delar för sortering eller till försäljning.



Kanonrören smälts ner.



Vagnkroppen skärs ner. Ett segt arbete.



Motorpaket på 3,8 tons vikt med Detroit diesel på 290 hk samt Boeing gasturbin på 490 hk. Pris ca 8 000-13 000 kr. Perfekt för tractor-pulling!

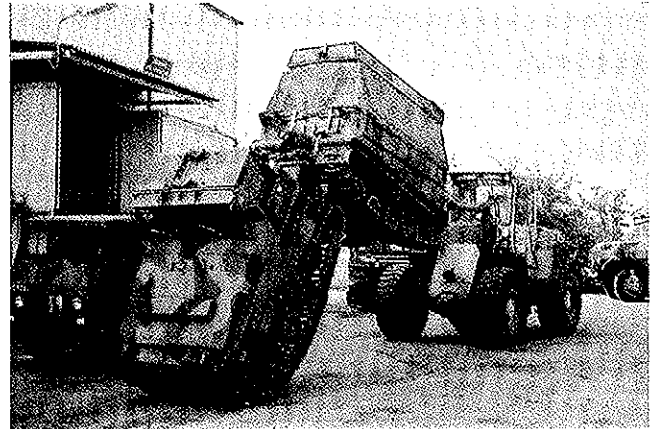
- Alla har ett ansvar. Miljöfrågan har idag hög status i samhället.

Fordon som samlas in i norra Sverige skrotas genom PA Brännström i Haparanda. Företaget säljer allt utom kaross och motorer till allmänheten. Tel/fax 0922-220 90 eller 070-261 04 33. Delar från fordonen demonteras enligt förfrågningar, även förgasare. Ett hjul till Valpen kostar 800 kr.

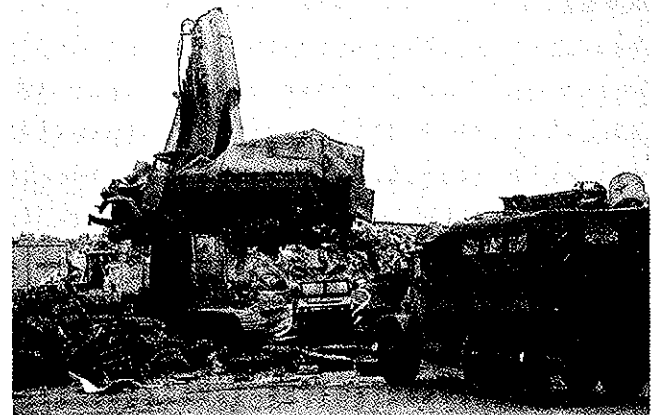
I Halmstad skrotas ett Viggplan i veckan. Närmast i tur för skrotning kommande år står 400 Scania-Vabis Myrsloken 6x6(957F) ombyggda till broläggare. Dessa fordon som nu har körförbud p g a dåliga bromsar, ersätts efterhand av modern utrustning. Även Volvo tgbil 11 och 13 lär åka nästa omgång. Tgbilarna 30 och 40(Scania) försvinner också inom 10 år. Enligt FMV kommer dieselfordon äldre än 1985 samt bensinfordon äldre än 1989 inte att säljas ut i fortsättningen. Var det nån som har egna åsikter om utskrotning av försvarets gamla fordon? Om miljö, skattepengar eller terrängfordon från 1950-60-talen. En Valp med täckt kaross och 4 000 mil på mätaren kostar runt 20 000 kr på marknaden.

Lars

Modell	Antal tillv.	År	Skrotas
202	3 467	1963-70	1 900
903	3 500	1963-64	450
934	750	1956-62	600
939	900	1962-66	400
957F	440	1960-62	-



Så här delas en bandvagn. Maskinisten skakar till med gafflarna. Framdelen dunsar ner.



Ett klipp! Skrotsaxen delar bilen på mitten och trycker en gång fram, en gång baktill. Slut. Hammarkvarnen nästa.



Valpen trycks ihop i ett nafs. Endast oljor och batteri tas bort. (Huddinge).



Stridsvagn i tung vurpa

En militärtransport med en stridsvagn-s i lasten körde av E4 cirka 700 meter norr om Laganland på torsdagen. Vägen var tidvis avstängd under bärgningsarbetet som tog flera timmar.

Olyckan inträffade vid 9.30-tiden då en kolonn med fem militära fordon från Hässleholm var på väg norrut. Inga personer kom till skada vid olyckan.

Chauffören sträckte sig efter ett reglage för att sänka

värmen i förarhytten och råkade då svänga med ratten så att släpvagnen kom utanför asfaltkanten. Släpvagnen med den 40 ton tunga stridsvagnen välte i diket. En mindre mängd diesel läckte ut, men den kunde snabbt saneras av räddningstjänsten.

Bärgningen blev däremot tidsödande och pågick under flera timmar. Under vissa perioder tvingades polisen stänga av E4 helt.

Nedskärning är tidens lösen

I Vislanda hade fram till för sädär 15 år sedan Statens Järnvägar sin stora skrotningsplats. Här samlades under min barndom alla ånglok från seklets första hälft för att med gasbrännare skäras ned till skrot. Godsfinkor och andra lastvagnar hade prima kärnfuru i golven och detta virke såldes till självkostnad till de anställda. Halva kommunen byggdes med kärnfuruplankor. På sextioalet var det rälsbussarnas tur, allteftersom järnvägarna lades ner och vi inte längre färdades och fraktade kollektivt i samma utsträckning.

Debatt

Vid skrotningsplatsen arbetade vid seklets mitt minst 70 man. De var statsanställda med SJ:s mycket slitstarka blåställ. De och deras familjer hade fria resor på järnvägen, regelbundna hälsokontroller (det behövdes om inte annat så för allt bly de fick i sig) och gick i pension vid sextio. Det var ingen överdådig, men en trygg tillvaro.

På sjuttio-åttiotalet hade nedläggningarna av den kollektiva järnvägstrafiken gått så långt att skrotningsplatsens expanderande verksamhet förbytts till en kraftig nedgång. Det fanns snart inget mer att skrota. Personalen skars ned genom naturlig avgång.

På åttiotalet inleddes avvecklingen av SJ som statligt monopol. SJ delades upp i trafikbolag och Banverk. Skrotningsplatsen såldes till en privat skrotfirma, AB Gotthard Nilsson. De anställda fick välja mellan att gå över i privat tjänst, gå till Postverket – som ännu inte på allvar börjat implodera – eller, om de var i lämplig ålder, att gå i pension. 10–15 man blev kvar i privat tjänst.

Stridsvagn S

Stridsvagn 103, även kallad Stridsvagn S var det svenska försvarets sista stora kraftansträngning att stå på egna ben vad gäller pansar att jämföra med JAS vad gäller flygvapnet. Vi som gjorde vår värnplikt då den vid sextioalets början introducerades fick lära oss att den var en genialisk konstruktion. Den saknade vridbart torn, och den 10,5 centimeter kanonen riktades genom att hela vagnen roterade på sina larvfötter. Den var vårt mot-



Stridsvagn 103 (strv 103), Sverige 1963, Förserievagn. I serien modifierade motorer. Även benämnd "stridsvagn S". 36 ton, 3 man, 10.5 cm automatladdad kanon, 3 ksp, 540 hk på två motorer. 50 km/tim.

drag mot ryssens alla T34:or och, senare, T 72-or.

Neutralitetsförsvaret och vår nationella självständighet var vid denna tid en sak som togs seriöst – ute i stugorna – och avancerade planer på svenskt atomvapen arbetades det samtidigt på.

Aldrig i strid

Ryssen kom aldrig. Stridsvagn S kom aldrig i strid, och tur var det. Tur för konstruktören – ty det var antagligen ingen bra stridsvagn. Tur för oss andra, ty krig är inget att ha.

Ryssen styrs nu av en fascistisk maffia i stället för av kommunister och är alltså inte längre något hot.

Nu kan, bör, det avslöjas – ute i stugorna – att det där med neutralitetsförsvaret och nationell självständighet var en nyttig myt på sin tid, inget annat.

De som har makt och inflytande kallar inte längre Sverige för "Fosterlandet" utan "Det här landet". Snart talar de inte om det alls.

Det som blir kvar av svenska armén skall bli en brandkårsstyrka som skall rycka ut när NATO anser sig hotat någonsans ute i världen.

På AB Gotthard Nilssons skrotningsplats i Vislanda står nu en armada av Stridsvagn S. Den

skall skäras ned och smältas om. Liksom tidigare neutraliteten och Folkhemmet.

Nedskärning är tidens lösen.

HANS ISAKSSON



Efter demontering så vidtar gasskärning av chassit

Skärbrännaren i full färd med en hög eldrör



Här skrotas det svenska försvaret

Epoken Stridsvagn S tar slut på en skrot i småländska Vislanda.

215 stridsvagnar står uppställda för att skäras i småbitar och smältas ner på Avesta järnverk.

De 7740 000 kilona stridsvagnar är försvarets största skrotningsprojekt hittills, men bara början. 3 800 militära fordon ska bort inom de närmaste åren.

Stridsvagn S var en världssensation som blev ett sorgsbarn. De fantastiska egenskaper som skulle göra vagnen till en storsäljare för Bofors visade sig i stället göra den oerhört sårbar. Och den gick alltid sönder.



Sidan A12

Försvarets forna stolthet Stridsvagn S står nu i rader mitt i de småländska skogarna i väntan på att bli småbitar och smältas ner.

FOTO: UNO ANDERSSON