

Repslagarebanan 1690 - 1960

Den 31 december i år upphör driften vid repslagarebanan. Det är en lång tids oavbruten verksamhet som lider mot sitt slut, och det kan måhända vara befogat att ägna en tanke åt den anrika tillverkning som nu försvinner. Men först några ord om den unika byggnaden.

Banan är ritad av Generalkvartersmästaren Liljensparre år 1691 och lär vara uppförd under åren 1692—93. Den kallades då för reparebanan. Själva banan är en träbyggnad på stabil gråstensmur. Väggarnas bjälklag liknar en korsvirkeskonstruktion. Avsikten lär från början ha varit att vid råd och lägenhet komplettera med murning mellan bjälkarna, därav blev emellertid intet. År 1789 gjordes en utredning och upprättades ett förslag till Repslagarebanans påbyggnad med en våning av sten och korsvirke samt den andra våningens uppmurande. Kostnaden beräknades till 9.911 riksdaler. Även detta projekt stannade på papperet.

De av sten byggda banhuvudena som flankerar banan giva med väggarnas lisener och de vackra säteritaken intryck av stark stilkänsla och kärv skönhet.

Väggarna äro av handslagen tegel och ha en respektingivande tjocklek, c:a 1,5 m. i bottenplanet. Väl inkommen i banan förvånas besökaren alltid av det ovanliga perspektivet som det 300 m. långa rummet ger. Väggarnas och takets vackert proportionerade, handhuggna bjälkar, väcker beundran och man förundras över att de 267 åren farit så varligt fram med detta virke. Allting är väl bibehållet och i stort sett likadant som från begynnelsen. Med undantag för att tornet, som en gång fanns på mitten av banan är rivet och tornarna, som enligt de gamle funnos där, har flyttat, har ej någon egentlig förändring skett. — Till det väsentliga i banan kan man räkna dess atmosfär. Inte bara den atmosfär som skapats av de säregna dofterna från hampa, manilla och tjära eller av den associationsskapande romantiken kring tackel och tåg utan även något annat och odefinierbart från svunna tider.

Traditionerna ha hållits levande och de som har haft sin gärning här har starkt känt sambandet med svunna tider. Undertecknad, som själv haft för-

(Forts. på nästa sida)

månen få arbeta samman med bland andra en man som började som hjulvändare så tidigt som 1882, vet att när han och de andra gamla talade om att så och så gjorde man förr och att t. ex. garnet på de två rullarna är spunnet av en som hette Sjögren, då var detta riktigt — även om det visade sig att garnet var spunnet år 1833.

Hjulvändare, det var sådana som för hand drog de stora spinnhjulen. I slutet av 1800-talet och i början av 1900-talet användes för detta ändamål pojkar i 12—13-årsåldern. De avlönades av spinnarna och hade 37 öre om dagen. Med 27 arbetsdagar i månaden blev det

Interiör från banan.



ta en avlöning på 9 kronor och 99 öre. Vid ett tillfälle när man hade mycket att göra och många hjulvändare, gjorde dessa en framställning om påökt till 10 kronor jämt. Efter ett långvarigt sammanträde mellan gesällerna i mästarekammaren meddelades högtidligt att framställningen bifallits.

I Författningssamling för Kungl. Maj:ts Flotta av S. W. Gynter av år 1854 kan bland annat läsas:

Hampespinnare gjorde från början ej annat arbete än i banan, men sedan förordnades att, då hampespinnarearbete för dem ej fanns, fingo de göra vakt och annan tjänstgöring vid varvet emot gemene mans underhåll och 3 delar månatlige wartgelder (vaktlön) till kläder och annan nödtorft. Kungl. brev av den 3 oktober 1723.

Genom Kungl. brev den 16 april 1764 berättigades hampespinnare att få 2 tunnor råg årligen emot ersättning av 6 daler s. m. tunnan som sedermera förklarades och förändrades, att när styckeverksförtjänst saknades, de skulle få 4 tunnor råg mot ersättning av 1 riksdaler tunnan (generalamiralens res. 2 oktober 1782 och Kungl. brev 13 mars 1783), men när de hade styckeverksförtjänst borde de åtnöjas med förut bestådda 2 tunnor råg. Detta varade till år 1804 då det förordnades, att de skulle erhålla 2 tunnor råg om året och när de icke hade arbete i banan lika avlöning som båtsmän.

Enligt Kungl. brev den 3 december 1811 tillades dem lika råg som timmermännen eller 4 tunnor om året, var emot den brödportion de under tjänstgöring utom banan dagligen erhållit indrogs.

I lönehänseende tycks förresten hampespinnarna eller repslagaregesällerna, som de blevo omdöpta till enligt Kungl.

brev 15 januari 1858, ha intagit en särställning bland varvets arbetare. De avlönades dels efter styckeverkstaxa och dels med fast lön. Lönen bestod som bekant av spannmål.

Beträffande de sociala förmånerna kan nämnas att hampespinnare som intogs på sjukhus skulle ersätta sjukportion dock att om lönen därtill ej förlög blev skillnaden Kronans förlust.

Efter döda hampespinnare fås lönen i nådemånad.

I reglemente för gratialsinrättningen juni 1853 hette det:

Änka och barn efter matros, jungman och daglönare däribland jämväl räknas hampespinnare och segelsömmare, som aflidet i tjänsten eller såsom invalid

eller i pension och bidragit till denna kassa, vare berättigad till åtnjutande av gratial ur kassan.

Detta var blott några exempel ur den rika flora av Kungl. brev och amiralitetsresolutioner som genom tiderna reglerat såväl löner som arbetsförhållanden och arbetsmetoder i repslagarebanan.

Arbetsdisciplinen var hård och överheten bar icke svärdet förgäves, följande utdrag ur en gammal rulla ger belägg härför:

Repslagaregesällen N. N. född den 11/9 1825. Lärling 1838 den 1/2. Gesäll den 1/6 1844. 1842 den 10/5 agad för slagsmål med kamrater och näsvishet mot mästaren. 1844 den 22/12 4 dagars arrest för sovande på post. 1845 den

"Sista generationen" av varvets repslagare.



5/4 4 dagars mörk arrest för osannfärdiga uppgifter till Ekipagemästaren. 1851 6 dagars arrest för tjänsteförsummelse. 1858 den 21/9 8 dagars mörk arrest för övervåld mot kamrat. 1862 18/2 6 dagars mörk arrest för obehörigt mottagande av gratifikation vid hampleverans. 1873 19/6 varning för undanhållande från arbetet med förständigande att nästa gång om sådant upprepas anmälas till avsked. 1883 13/1 2 dagars vaktarrest för åstadkommen förargelse. 1883 1/2 överflyttad till invalidstat.

Tillverkningsmetoder och kvalitetsbestämmelser för inköpta råvaror voro noga fastställda genom reglementen och föreskrifter. Detta är ju ganska förklarligt. I forna tiders fartyg hade ju tågvirket en mycket stor betydelse. Fartygens väl och ve i såväl strid, som i hårt väder berodde ofta på tågverkets kondition. Många bemärkta män har lagt ned mycken möda på att få fram bästa möjliga tågvirke. Den store skeppsbyggmästaren Chapman var en av dem. Med hans bistånd utexperimenterades på varvet en ny tillverkningsmetod. De principer denna metod byggde på äro ännu grundläggande för tågvirkesframställning.

Det var också ett förstklassigt tågvirke som tillverkades här. I Kungl. Maj:ts reglemente givet i Rådskammaren den 10 augusti 1753 säges också: Repslageriinnrättningen vid Amiralitetet i Carlskrona är satt på så fördelaktig fot för Kungl. Maj:t och Kronan att bästa slags tågvirke där tillverkas, jämväl att kostnaden både för tågvirke och segels sömmande där faller lindrigare än annorstädes i riket.

Det måste vara väldiga kvantiteter tågvirke som under årens lopp levererats från banan. Allt ifrån de stora linjeskeppens svåra ankartåg till det finaste segelgarn. Vant och stagtross, halsar och skoter, jaglinor, drilltåg, liktross, lunta och mycket annat. Terminologien låter kanske främmande och överklig för våra öron, men den var en gång i högsta grad levande och viktig. Dessa termer hörde hemma i en syunnen epok. Nu är också repslageriets tid till ända på varvet i Karlskrona och snart lämnar de sista repslagarna sin gamla arbetsplats. Men ännu står den gamla repslagarebanan kvar därute på Lindholmens höjdsträckning och minner om tider som varit och om generationers mödosamma dagsverken.

TURE SVENSSON.