

HISTORISK KÖLSTRÄCKNING

Torsdagen den 20 februari 1964 kommer att skrivas in i Karlskronavarvets anrika historia. Det var den dagen man sträckte kölen till det första helt civila fartyg, som byggts på stapelbädd vid varvet. Visserligen har varvet levererat ett par civila fartyg tidigare — t. ex. de två små hamnbogserarna Tim och Tom — men det har endast gällt mindre fartyg, som ej krävt stapelbädd för bygandet och sjösättningen.

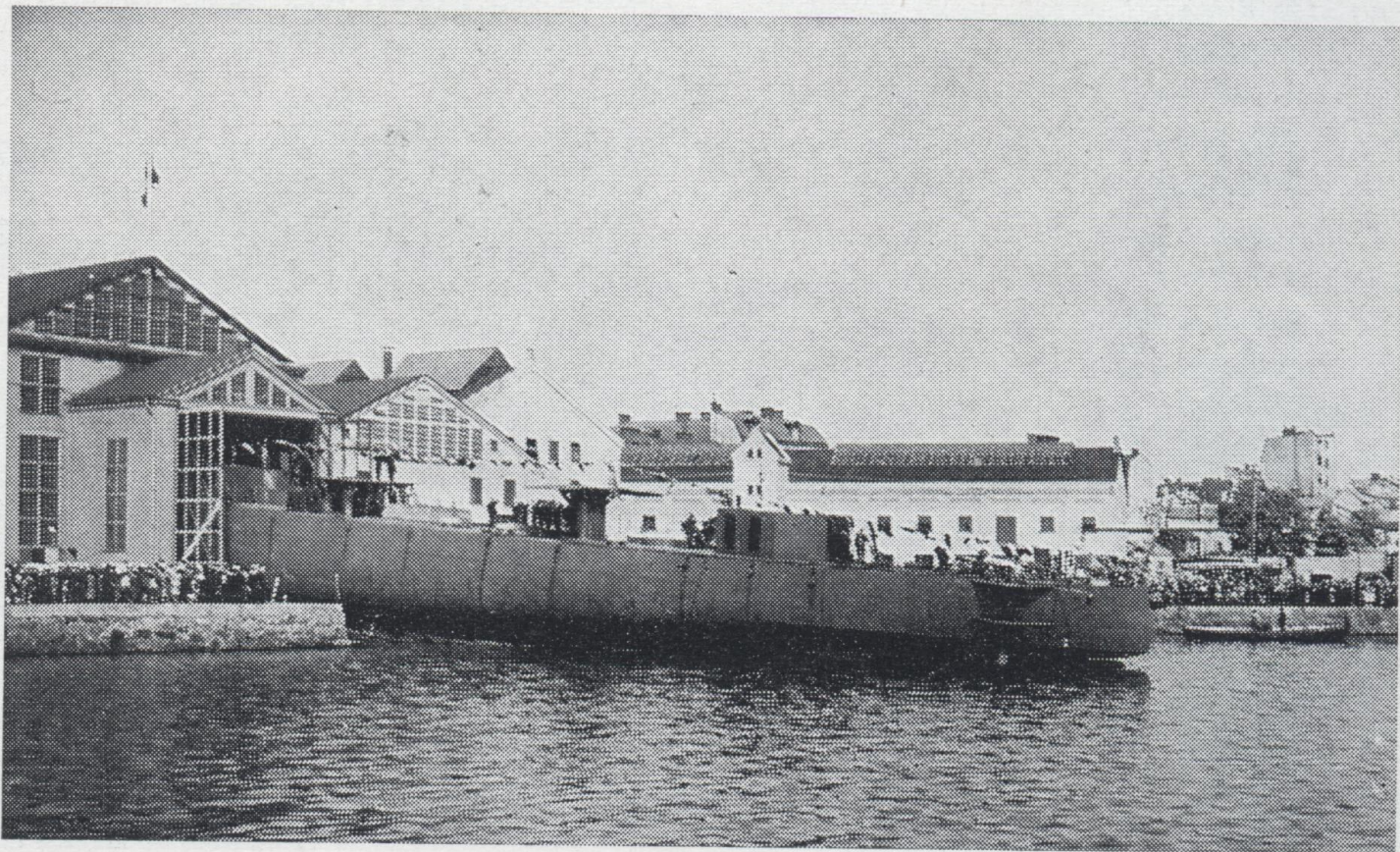
Karlskronavarvet var det första svenska varv som hade en större bädd placerad inomhus, med alla de fördelar det medför inte minst med tanke på de klimatiska förhållandena här i landet. Som bekant har Götaverken insett fördelen härav och byggt sitt nya Arendalsvarv som "inomhusvarv".

Stapelbädden vid KkrV har gamla anor. Låt oss se vad "gamla" handlingar har att förtälja.

Den 6 oktober 1871 inkom till dåvarande Örlogsvarvet en skrivelse från Förvaltningen af Sjöärendena jämte Kungl. Brevet den 15/9 om fastställelse av mariningenjör Svenssons ritningar till nya verkstadsbyggnaden.

År 1872 påbörjade man grävning av grunden för "nya verkstadsbyggnaden å nya varfvet". Två år senare stod byggnaden färdig och följande flyttade in: timmermans-, snickare-, maskin-, plåtslageri- och smidesverkstäder för fartygs- och båtbyggnader. Dessutom fanns lokaler för ingenjördepartementets chef, ritkontor och redovisning samt för förråd. Kontoren flyttade in i mars 1876.

Jagaren Clas Uggle sjösattes i juni 1931.



År 1877 tillkom byggnader för koppar- och bleckslagarverkstäder.

”Afloppsbadde från mellersta byggnaden (f. d. grovplåtslageriverkstaden) anlades i och för kanonbåten Disas aflöpning 1877”. Samma år anlades även en bädd från östra byggnaden — f. d. tunnplåtverkstaden (pannverkstaden var ännu ej uppförd) — ”i och för briggen Falkens aflöpning”. Denna bädden användes sista gången 1927.

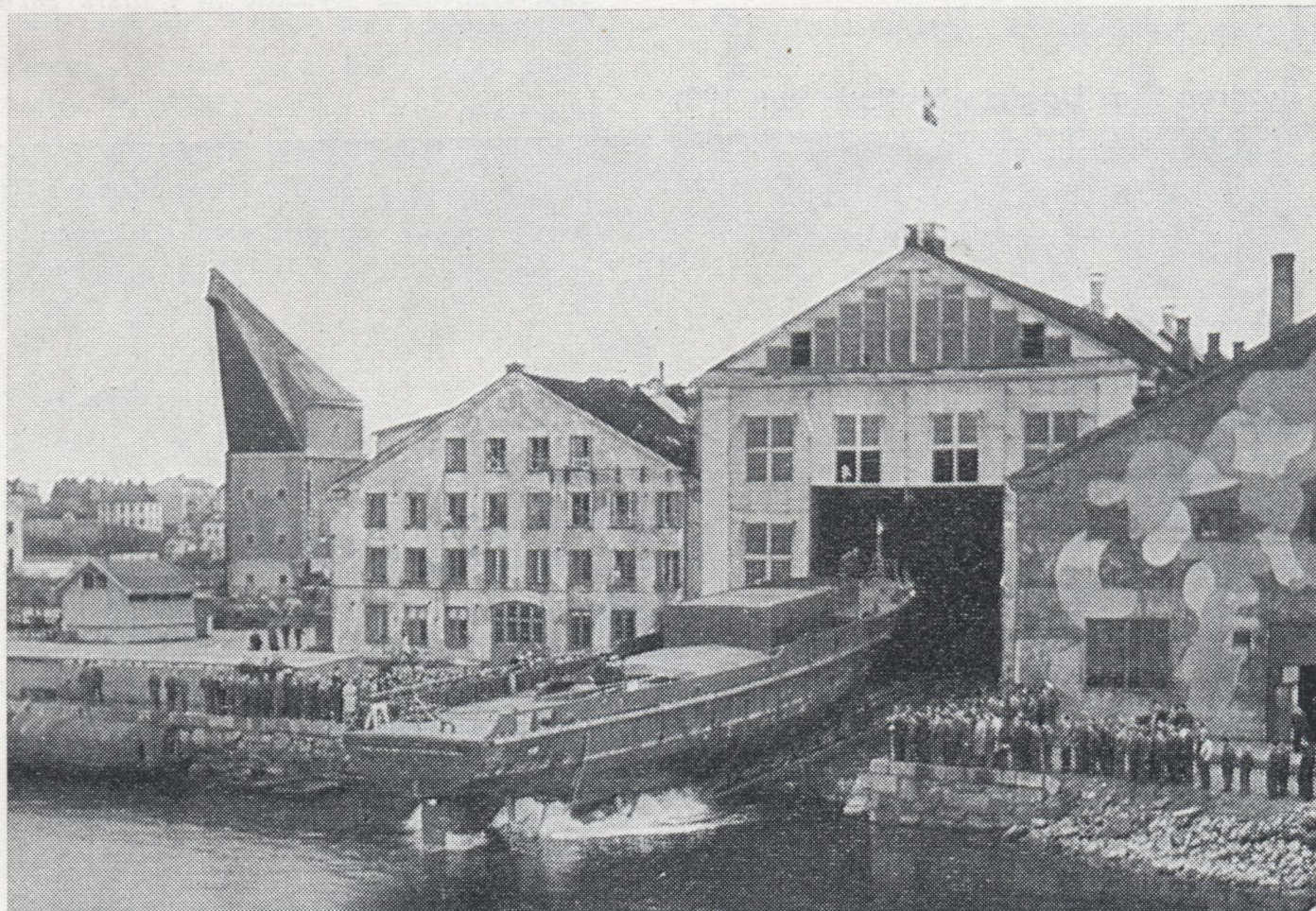
För att emellertid återgå till den s. k. västra bädden så får man veta, att den var ca 288 fot lång och att ”ytterändan hvilar och är bygd på timmerkista”.

Bädden förstärktes och förlängdes vid flera tillfällen. 1918 förlängdes således sjödelen till 52,5 m från södra portälsten, och 1928 gjordes en påbyggnad direkt på den gamla bädden; längden blev 53 m och lutningen 1:16.

Stapelbädden inne i verkstaden utfördes som en fackverkskonstruktion av trä och byggdes ny för varje fartyg. 1928 förstärktes denna del av bädden med en platta av armerad betong, 30 m lång och 4,2 m bred. 1934 utökades bädden med 5 st. större plintar av järn och betong i norra delen.

Enligt tillgängliga uppgifter sjösattes under åren 1877—1948 45 fartyg på denna bädd. Det sista fartyget, jagaren Uppland, som för övrigt är det längsta fartyg som byggts på varvet, blev dock för mycket för den gamla bädden. Fartyget vägde vid sjösättningen ca 700 ton. Den höga vikten gjorde att det blev sättningar i sjöbädden, vilket medförde att fartyget fastnade ”på halva vägen”. Man skulle kunna säga att fartyget betedde sig ganska mänskligt — det hade svårt att lämna bädden. Men

Den 1 augusti 1952 — sjösättning av M-51.

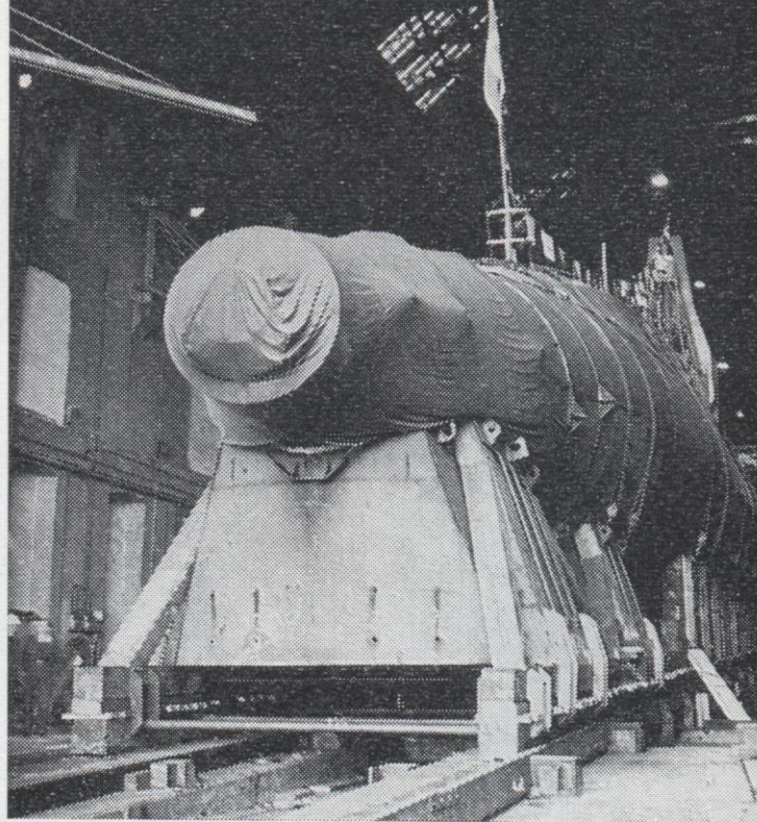


efter ett par dagars övertalning lyckades det dock.

Det var tydligt att den gamla bädden hade tjänat ut. Visserligen kunde man under åren 1950—52 sjösätta ett par mindre fartyg, men när det 1953 var dags att sjösätta nästa större fartyg, isbrytaren Thule, det bredaste fartyg som byggts på bädden, hade man fått en ny modern bädd. Denna byggdes delvis under tiden man arbetade på Thule. Sjöbädden består numera av en betongplatta, som vilar på bastanta träpålar. "Liggaren" — glidbanan — är tillverkad av teak. Den utlägges på plattan före varje avlöpning och fastkilas mot betongplintar. Även den del av bädden, som är inomhus, har blivit permanent och består av kraftiga järnbockar och DIPbalkar. Den har dimensionerats för en avlöpningsvikt på ca 1500 ton.

Själva bädden är således fullt modern. Byggnaden och utrustningen kring den behöver moderniseras. Bl. a. behövs ett par nya och betydligt större traverser,

Ovan till höger och nedan UB Delfinen före och under sjösättning, 7 mars 1961.

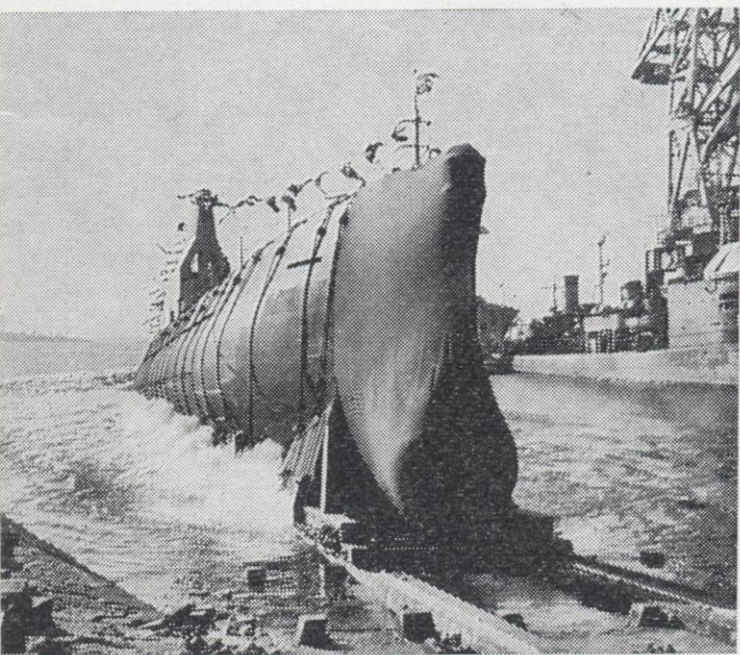


som medger sektionssbygge i större enheter. Den nya svetshallens resurser kan inte utnyttjas till fullo.

Men låt oss återvända till gångna tider. Hittills har enligt tillgängliga uppgifter 55 fartyg sjösatts från denna bädden. De fyra första fartygen var kanonbåtar — åren 1877—1882. Under åren 1844—1910 sjösattes 16 st. torpedbåtar. Sedan blev det ett uppehåll till 1921 då ubåten Illern sjösattes. 1932 var det dags för den första jagaren — Claes Ugglå — och efter mellanspel med vedettbåtar kom jagaren Stockholm 1937 (som nr 35) och Karlskrona 1940. År 1943—44 byggdes kustubåtarna U2, U3, U8 och U9. Den senare har det senaste året genomgått en förnygringskur vid varvet och blivit modern jaktubåt. Ubåtar har för övrigt dominerat verksamheten på bädden de senaste 10 åren.

Av de hittills färdiga 55 fartygen finns ett par icke krigsfartyg. Fyrskepet Grundkallen 1922, Sjömättningsfartyget Ran 1946, isbrytaren Thule 1953, bogserbåten Heros 1955.

Nybygge nr 295 är emellertid det



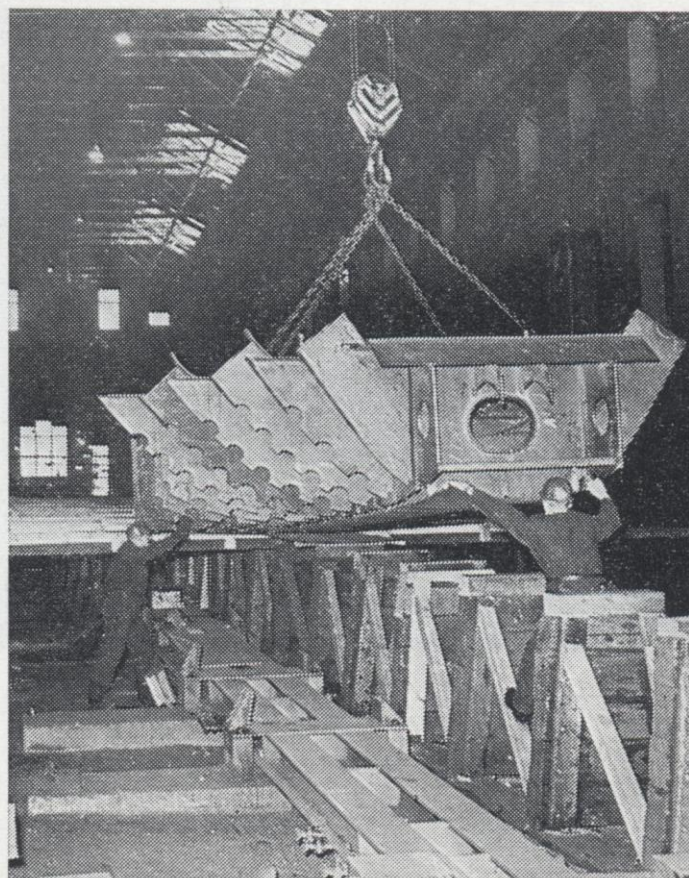


första helt civila fartyg, som byggs. Eftersom fartyget tidigare har presenterats i Varvet Runt vill vi bara nämna att skrovet kommer att få en längd av 60,66 m, bredd 10,2 m. Bruttotonnaget kommer att bli under 500 ton.

Bilderna visar det historiska ögonblicket då den första kölplåten läggs på bädden samt då maskinbädden placeras på plats. Sjösättningen beräknas ske omkring den 1 juli.

AM

Direktör Bo Eng (t. h.) och ing. Erik Persbeck (t. v.) i samtal med redaktörerna Christer Åhström och Sven Fägerstrand.



Historisk sjösättning 1964

I Varvet Runt från 1964 kunde vi läsa om en historisk sjösättning. Det var sjösättningen av det första lite större fartyget, paragraftankern Sten Ragne under 500 brt och med 1040 ton dw.