

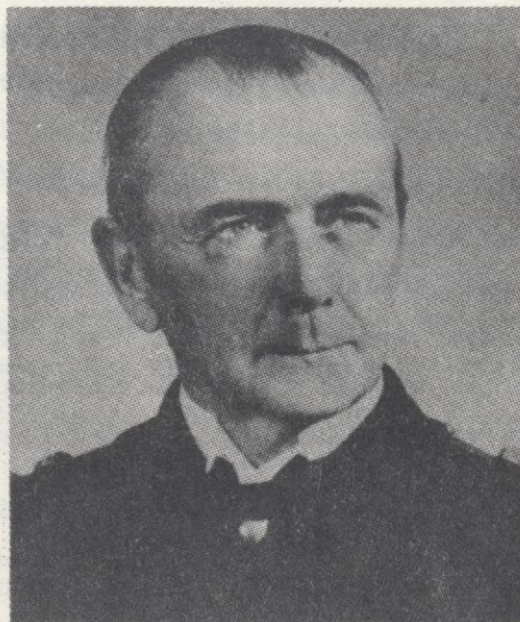
Till flydda tider återgår ~ ~ ~

av f. verkstadsdirektören G. Holmberg

Nutidens varvspersonal i Karlskrona ser nu dagligen omkring sig en livaktig utveckling och modernisering av det gamla minnesrika örlogsvarvet. Moderna verktyg, arbetsmaskiner och transportanordningar komma till i mängd, kajer och kraftiga lyftkranar växa fram, nya arbetsmetoder och av den tekniska utvecklingen betingade nya verksamhetsfält uppstå, skydds- och välfärdsanordningar ha blivit alltmer tillgodosedda.

Allt detta har på relativt kort tid förvandlat det gamla skeppsvarvet till en i stor utsträckning modern industrianläggning, och utvecklingen fortsätter och måste fortsätta med undanröjande efter hand av det gamla och omoderna.

Det kan visserligen mången gång för en gammal varvsman som undertecknad synas vemodigt, när gamla minnen från forna dagar försvinna, men det är ju så naturens gång, betingat som det är av nödvändigheten att följa med tiden i uppbyggandet av något bättre och effektivare. Givet är att undertecknad med största intresse följer utvecklingen på örlogsvarvet, där jag tillbringat en så stor del av min aktiva tjänstetid, och där det förunnats mig att deltaga i och efter måttet av förmåga bidra till utvecklingen, som länge gick trögt och långsamt, men som efter kriget och



den nya omorganisationen kunnat accelereras så avsevärt.

Jag nämnde, att denna betydande utveckling och förändring ryms inom en relativt kort tid. Närmast åsyftar jag då den tid jag själv fått uppleva, och det självupplevda synes ju ofta närliggande i tiden.

Det är nu 50 år sedan jag första gången satte min fot på Karlskrona Örlogsvarv, ehuru den gången helt flyktigt. Sex år senare, hösten 1912, blev det emellertid för att stanna, och sedan blev det 25 års anknytning till vårt gamla varv.

Det kanske kan intressera denna tidnings läsare, om jag riktar blicken tillbaka till den tiden och de intryck den då gjorde på mig.

Min första placering blev vid det som då kallades arbetsposten IC, vil-

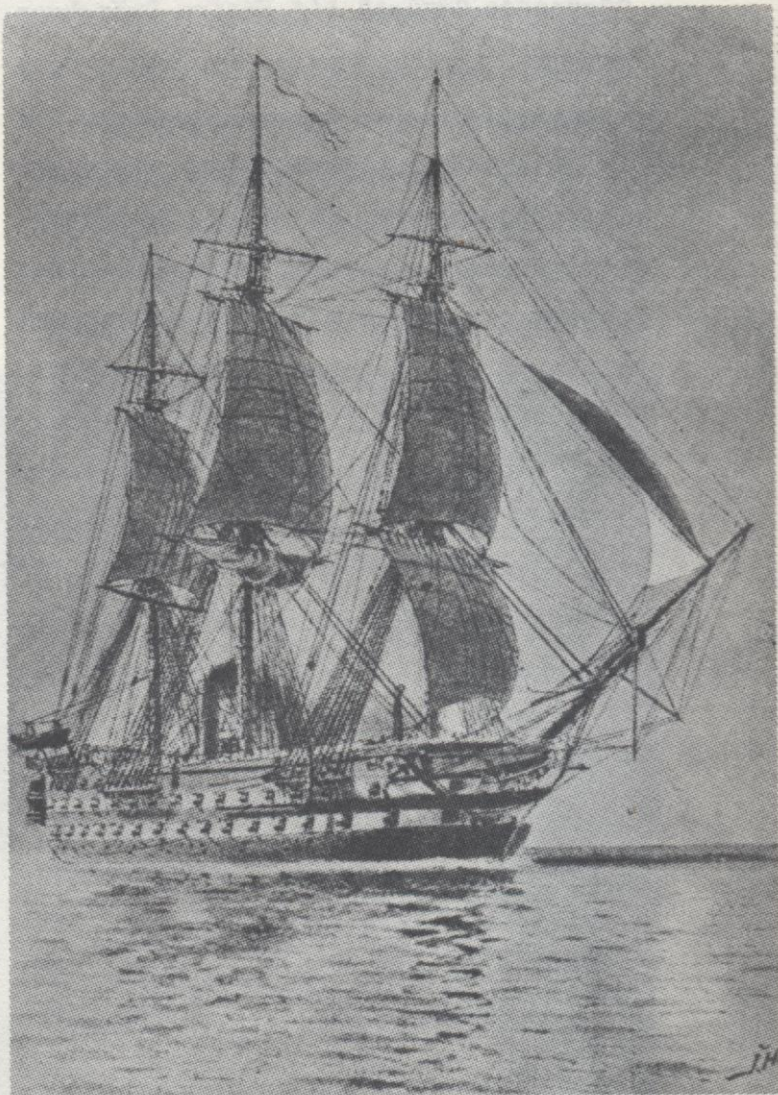
ket var detsamma som Gamla Dockan med därtill hörande arbetsbod, slipar samt arbeten i "Laget". IC var så gott som helt en timmermanspost, som till huvudsaklig del sysslade med träfartyg och grövre träarbeten. Ty sådana funnos då alltså, först och främst skeppsgossefartygen men också en hel del träpråmar. "Skruvlinjeskeppet Stockholm", den sista gengångaren från linjeskeppens dagar, fanns och användes ännu i många år som logementsfartyg. I Laget låg dessutom en hel del gamla trotjänare bl.a. monitorerna.

Själv kom jag direkt från amerikanska och tyska varv till denna för mig helt nya värld. Jag hamnade kan man säga praktiskt taget rätt in i 1700-talet. Ej blott arbetets art utan hela miljön därute på Lindholmen gav en så påtaglig känsla av en svunnen tid. Först själva den nära 200-åriga dockan med sina skrovliga och knaggiga sidor och botten, sina skröpliga träportar och sitt gamla stänkande ångpumpverk.

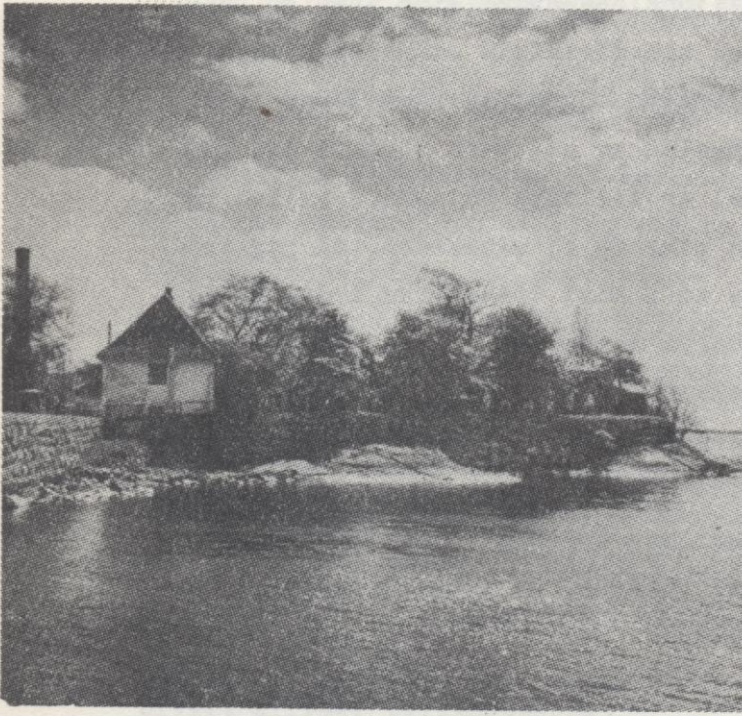
Så var det byggnaderna omkring dockan, Wasaskjulet med de därintill ännu existerande upphalningssliparna. Mallbodvind, där utslag och mallar utförts för de fartyg som under 1700- och 1800-talen byggdes i och bredvid Wasaskjulet, fanns ännu kvar, där nu motorverkstaden ligger.

Virkesförråden, även de av gammalt datum, voro rikligt försedda med grova ektimmer och helt enkelt jättelika mastträn. Läger man så därtill den ärevördiga repslagarbanan och

Galjonslunden med sina lummiga träd och sin förtätade stämning från af Chapmans och Törnströms dagar blev känslan av att vara försatt ett 100-tal år tillbaka påtaglig, vilken känsla minsann ej minskades, då jag trädde in i mitt tjänsterum i det gamla "Corps de Gardet", huset mellan galjonslunden och bron. Där hade även verkmästaren och dagsverksskrivaren sitt rum. Allt var hundraårigt därinne, men trivsamt. Jag minns ännu med välbehag de sköna brasorna i kachelugnen kalla vintermorgnar. Den som vill se verkmästarekammaren kan nu göra det på varvsmuseet, där den finns



Skruvlinjeskeppet Stockholm



"Corps de Gardet" vid Västra Svängbron

i praktiskt taget dåvarande skick.

Ja, hela miljön var sig tämligen lik från den tid, då därute byggdes och i dockan reparerades stolta linjeskepp och fregatter, och då de gamla skeppsbyggmästarna verkade därute. Man fick med ens en starkt förnimbar känsla för och perspektiv på varvets historia och dess traditioner från de seglande skeppens tid.

Här skulle jag nu alltså börja min ingenjörsbana. Att jag ägde föga kännedom om dylikt träfartygsbygge är självfallet. Jag anammade dock denna tid som en lärotid, och det blev också en värdefull sådan på många sätt, som jag kom att bli tacksam för. Ej blott att jag fick inblick i ett för mig nytt arbetsområde, utan också därför att jag sattes in i en typisk karlskronavarvsmiljö med hundraåriga

traditioner. Jag fick lära känna människor uppammade från barnsben i denna tradition, och jag lärde att värdera deras yrkesskicklighet, plikt-trohet och lojalitet.

Verkmästaren, som styrde och ställde därute, hette Larsson - en och annan av mina läsare kanske minns honom. Han blev min förstående lärare. En spjuver med humorn glimmande i ögonvrån, var han en uppfriskande bekantskap. Den nedärvda känslan för disciplin gjorde givetvis att de yttre formerna för förhållandet till en överordnad iaktogs, men i realiteten var vi fullt införstådda med varandra. Det var han som kunde sakerna och jag som fick insupa av hans kunskap. Ty han visste allt om trä och träfartygsbygge. Han anlidades också under alla de år jag kände honom som besiktningsman för virkesleveranser, och han lät ingen virkesleverantör lura sig. En hedersman var han, som jag bevarar i tacksamt minne. Han hade många gelikar på varvet, som jag ej kan ingå på här. Vare nog sagt att varvet då som nu hade tillgång till en skicklig och plikt-trogen stam av arbetsledare.

Arbetarna hade ett strävsamt liv. Arbetstiden, som började kl. 6 på morgonen, var lång och arbetet tungt. Många, som bodde långt utanför staden, och som där med otrolig möda skaffat sig egna ställen, hade att morgnar och kvällar i alla väder ta sig till och från varvet till fots eller över sjön med segel eller rodd. Det fanns inga snabba och bekväma bussar på den

tiden. Lönerna var små, jag vill minnas 2 à 3 kr. om dagen var lönen för de högst betalda.

Välfärdsanordningar såsom tvätt-rum, skyddsanordningar, betald semester m.m., ja det behöver jag väl ej säga, voro ännu drömmar. Jag fick en stor högaktning för dessa skickliga och tåliga män, en del verkliga praktkarlar, stammande från generationer av varvsfolk.

Dagsverksskrivaren måste ha fört en hård kamp för tillvaron, på existensminimums gräns, ty denna personalkategori var då för tiden ytterligt underbetald.

Ser man till själva arbetet därute, så var det på grund av sin natur till allra största delen tungt och grovt timmermanshantverk, med ytterst få maskinella hjälpmedel. Transportanordningarna voro primitiva, kärror och manuellt drivna trallor. Varvets

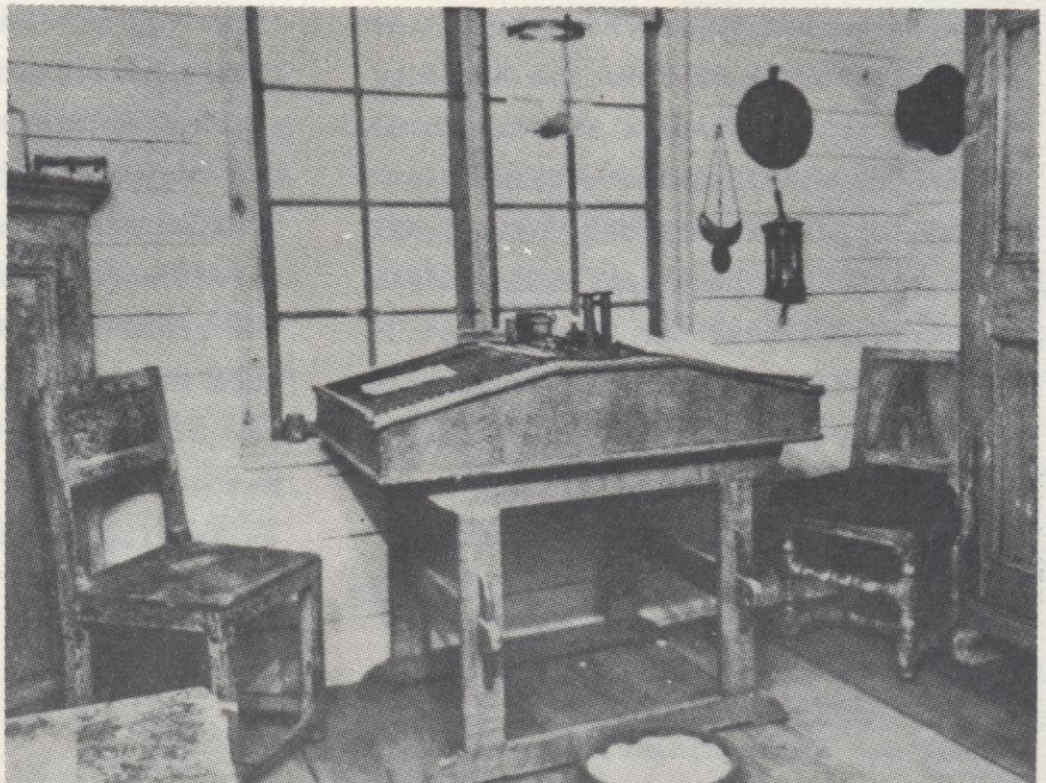
enda gamla ångkran med lyftarm av trä räckte ej långt. Belysningen var högst ofullkomlig.

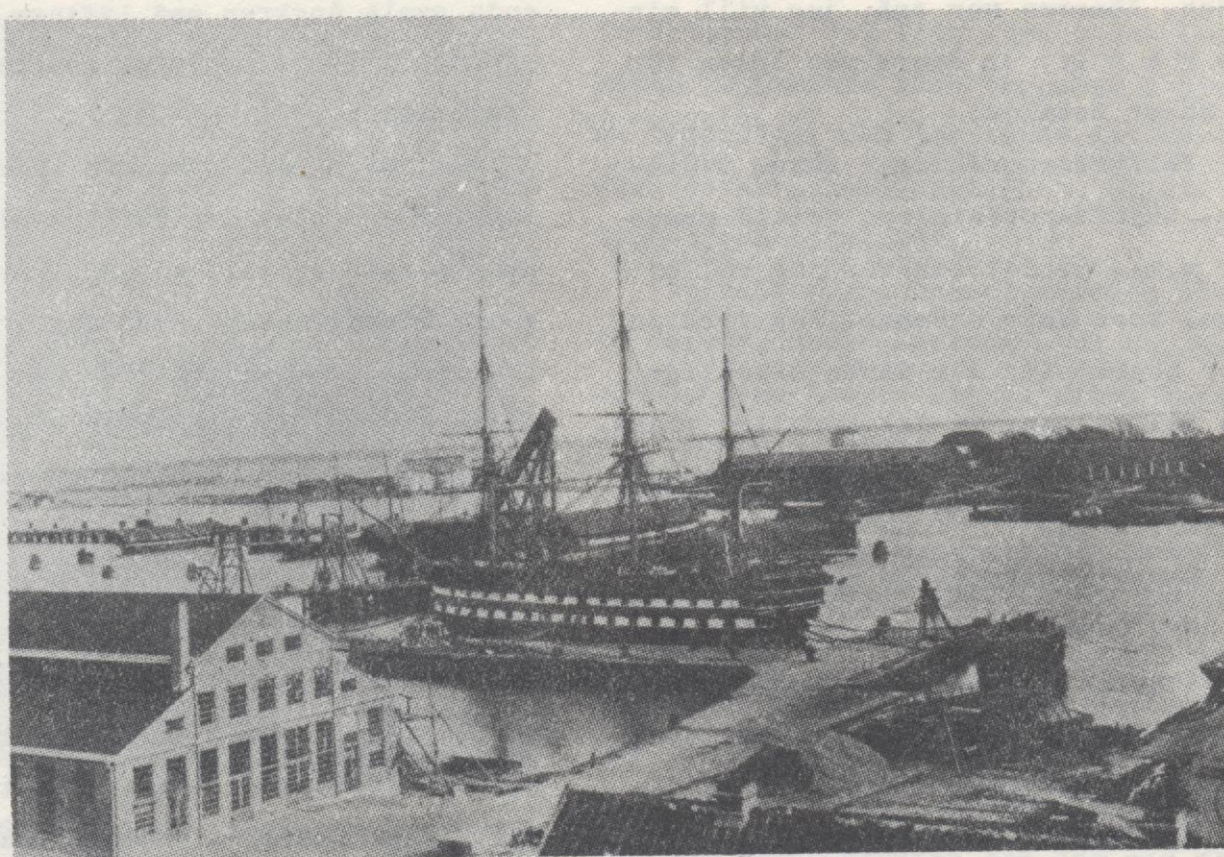
Sejouren på Lindholmen blev ej så lång. Snart blev det förflyttning till nya varvet och till en något nyare tid, ehuru förhållandena även där i mångt och mycket voro likartade, men första tiden därute på Lindholmen har sedan dess en alldeles särskild plats i mitt minne.

Sedan har mycket hänt, som vi nu dagligen kunna se. Nu har den nya tiden trängt ut även dit och det hela har antagit en helt ny karaktär. Nu ha moderna verkstäder byggts därute, lyftkranar rests, allehanda snabba transportmedel rusa omkring, även de modernaste fartyg dockas nu därute. Men djupt under allt detta nya och effektiva ligger dock ännu kvar en del av den nedärvda tradition, som är örlogsvarvets egen, som ej finns på



Den gamla verkmästarkammaren som nu finns på varvsmuseet





Stockholm vid Östra kälhalmningsbron på 1930-talet.

någon annan plats, en tradition som är av största värde, ty den innebär samhörighet med varvet och sätter ett kvalitativt högtstående arbete som en hederssak. Det är att hoppas, att denna tradition skall leva och bestå.

Ja, örlogsvarvet i Karlskrona är i sanning ej vilken arbetsplats som helst. Organiskt har det vuxit fram under 275 år i nära anslutning till vår örlogsflottas och därmed vårt lands historia, i vars försvarssystem det utgjort en ytterst viktig del. Generationer ha där verkat och strävat i goda som onda tider, och vi sena tidars barn kunna ännu i dag, om vi ha ögonen öppna därför, erinras därom i många ännu kvarstående byggnader och anläggningar, som väcka vår beundran och eftertanke.

En fast punkt i livet har örlogsvarvet varit för befolkningen i Karlskrona stad och kringliggande bygd. Där har släktled efter släktled haft sin bärgning, och ännu i denna dag finns säkert ättlingar av gammalt varvsfolk i arbete därinne på örlogsvarvet.

Jag vill till slut uttrycka den livliga förhoppningen, att örlogsvarvet med denna förnämliga tradition som grund och med fortsättande av det goda samarbetet, som på sistone allt mer utvecklats, skall beredas möjlighet att än vidare förkovras och gå en lycklig framtid till mötes.

G. Holmberg