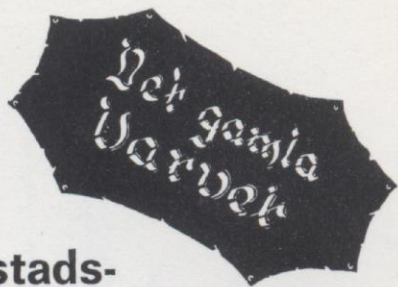


HÄR ÄR VERKSTADENS 100-ÅRIGA HISTORIA



Efter 100 års tjänst går snart gamla verkstadsbyggnaden i pension. ARNE MYLLENBERG berättar här verkstadens historia.

Mitten på 1800-talet var en period med nytänkande inom skeppsbyggeriet. Vind och segel ersattes med ånga och propeller för framdrivning av fartygen. Visserligen hade man till att börja med både segel och ångmaskin men så småningom vågade man lita till enbart ångkraften. Även det klassiska båtbyggnadsmaterialet trä – blev så småningom ersatt av stål och 1872 byggdes det första fartyget helt i stål vid Varvet i Karlskrona – ångslupen Blixten (nybygge nr 252).

Den nya tekniken och de nya materialen krävde emellertid nya anläggningar såväl verkstadslokaler som maskinell utrustning för att kunna utnyttjas effektivt.

Omkring 1870 bedrevs verksamheten fortfarande i stor utsträckning i verkstäder inrymda i byggnader från af Chapmans tid eller ännu äldre. Endast ånghammarsmedjan – sedermera snickarverkstaden – uppförd 1854–1854 var av "modernt" utförande. (Byggnaden revs 1970).

KUNGA-BREV

Behovet av en ny verkstad var sålunda stort och hösten 1871 fastställde Kungl. Maj:t i ett Kungligt Bref ett förslag till ny verkstadsbyggnad å nya varvet. Detta förslag hade utarbetats av

en mariningenjör vid namn G W Svensson.

Redan på nyåret 1872 påbörjades arbetena med att gräva grunden. Det blev den i särklass största byggnaden på varvet "bestående av tre i bredd sammanhängande hus av tegel". När den 1874 stod färdig inrymde den nya moderna maskin- och plåtslagarverkstäder samt smedja.

I den mellersta byggnaden anlades en "aflopps-bädd" och här påbörjades redan 1874 byggandet av kanonbåten Disa (nybygge nr 256) som sjösattes 1877.

Även i den östra byggnaden där svetsverkstad och tunnplåtverkstaden tidigare låg (pannverkstaden uppfördes först 1907) anlades en "aflöpningsbädd i och för briggen Falkens aflöpning".

MODERN

Varvet hade således fått en modern och i högsta grad rationell verkstadsbyggnad med två nya inomhusbäddar och erforderliga verkstäder och förråd för nybyggnadsverksamheten inrymda i samma byggnadskomplex.

Den ursprungliga byggnaden – eller rättare byggnaderna – utökades under årens lopp med pannverkstaden 1907, kopparslagarverkstaden 1918, förlängning av "östra byggnaden" mot söder 1942–43 – den

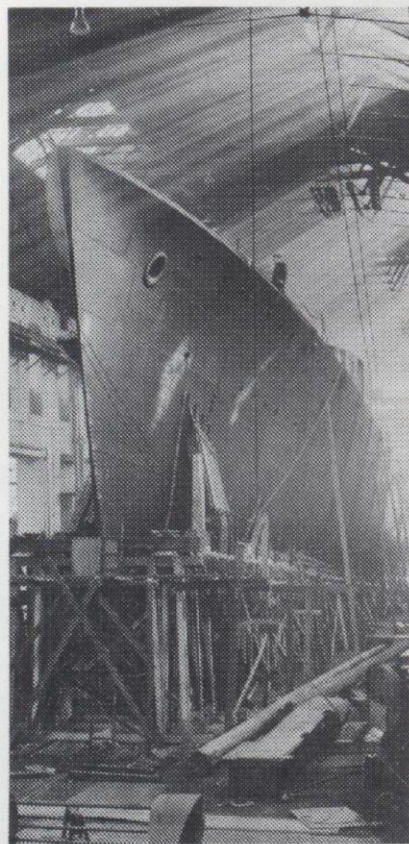
delen som på 1940 och 50 talen inrymde tunnplåtslagarverkstaden.

Byggnaderna för omklädningsrum söder och norr om pannverkstaden tillkom under kriget 1940 respektive 1944.

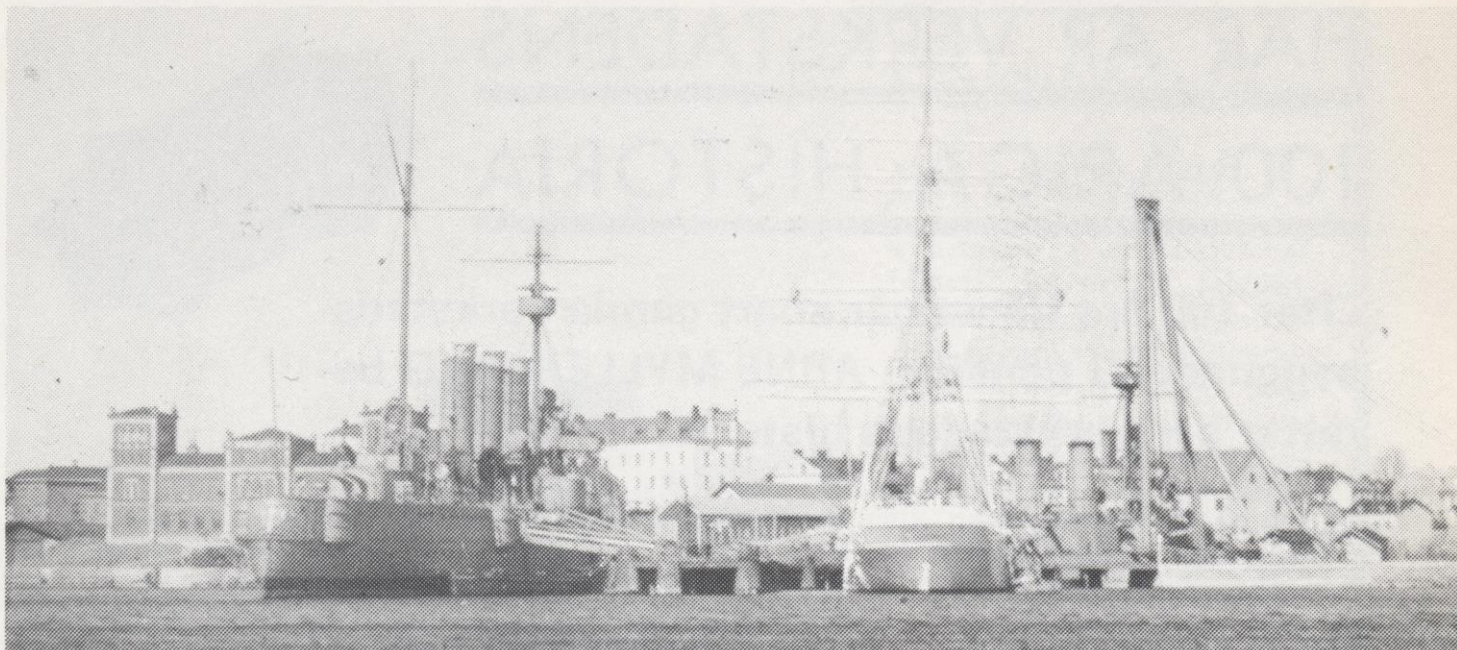
Elverket eller kraftcentralen som det tidigare kallades byggdes redan 1910.

Byggnaden har ej genomgått någon större förändring

Forts nästa sida!



Interiörbild från verkstaden. Det är jagaren Stockholm som tar form och året var 1936.



Här ligger den gamla verkstaden i all sin prakt. Bilden tagen under mellankrigstiden och

sedan 1880-talet. Verkstäderna har emellertid ändrats åtskilligt under årens lopp i takt med att tekniken för fartygsbyggande och – underhåll ändrats och moderniserats.

Man skulle emellertid kunna säga att en varvsbyggnads historia är nära knuten till de fartyg som byggts vid varvet.

Den västra badden – i mellersta byggnaden – blev den mest betydelsefulla och tjänstgjorde under åren

1874–1971. Totalt byggdes 60 fartyg på denna bädd. Det kan därför vara av intresse att notera några data kring denna.

Bädden var från början 288 fot lång med yttre delen vilande på en timmerkista. Den blev vid flera tillfällen förlängd och förstärkt efterhand som fartygen blev större och tyngre. Sålunda förlängdes sjödelen 1918 till 52,5 meter från södra porten.

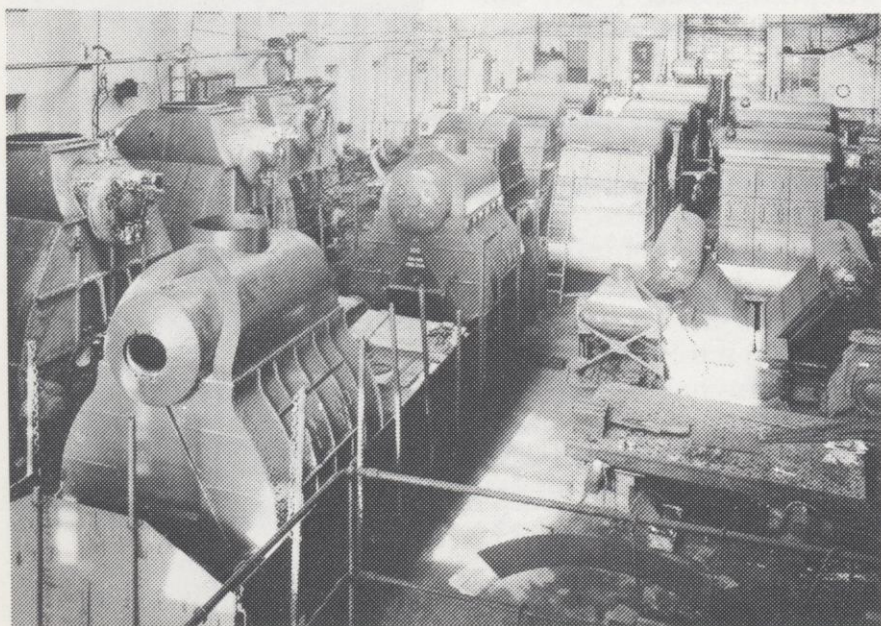
Tio år senare var det

dags att göra en påbyggnad direkt på den gamla bädden så att längden blev 53 meter med en lutning på 1:16. Från början byggdes stapelbädden inne i hallen som en fackverkskonstruktion av trä – ny för varje fartyg. 1928 gjöts en betongplatta $30 \times 4,2$ meter som underlag för bädden och slutligen tillkom 1934 5 plintar av järn och betong i norra delen.

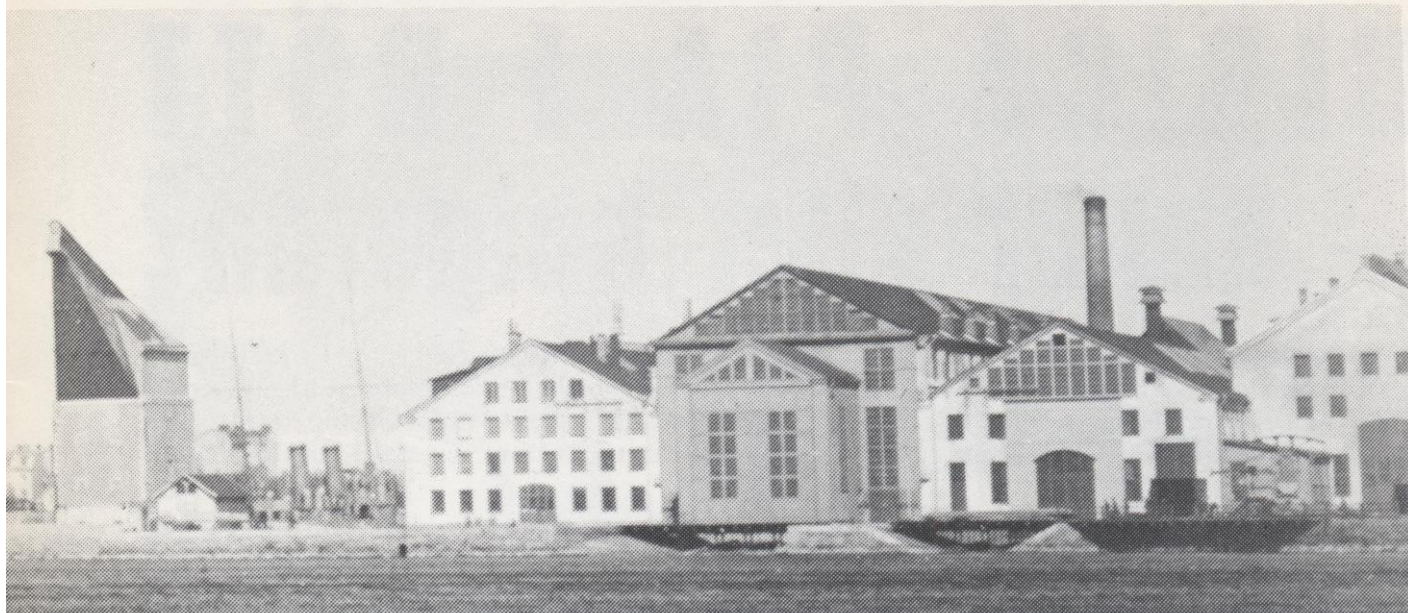
FASTNADE...

Från den "gamla" badden sjösattes 45 fartyg under åren 1877–1946. Sistnämnda år sjösattes jagaren Uppland (nybygge nr 313). Det längsta fartyg som byggdes på bädden. Jagaren vägde ca 700 ton vid sjösättningen, vilket blev för stor påfrestning för den gamla bädden, som "satte sig" och därmed fastnade jagaren "på halva vägen". Det tog ett par dagar att dra den flott.

◦ En episod värd att minnas! Dopförrättare var dåvarande försvarsministern Allan Vougt, – och varvshumorn konstaterade om-



Så här såg pannverkstaden ut 1941.



varusbesökare var bl a pansarkryssaren Fylgia och segelfartyget af Chapman.

gående att fartyget vägrat gå i sjön för det var rädd för "fukt".

- Den gamla bädden hade tydligen tjänat ut, även om den medgav sjösättningar av ett par mindre fartyg under åren 1950–52. När det därför 1953 var dags att sjösätta nästa större fartyg, isbrytaren Thule (nybygge nr 318) hade en helt ny bädd färdigställt. Sjöbädden bestod av en betongplatta, som vilade på träpålar. Liggaren – glidbanan – var tillverkad av teak. Inomhusdelen var uppbyggd på järnbockar och – balkar. Bädden var dimensionerad för 1500 tons avlöpningsvikt.

- Bland de totalt 60 fartyg som byggts på västra bädden kan nämnas förutom jagaren Uppland (längsta fartyget) och Thule (bredaste fartyget), 17 st torpedbåtar, 16 ubåtar, 3 jagare, varvets första civila fartyg M/T Sten Ragne, samt en katamaran – färjan Ölandssund (nybygge nr 368), som för övrigt var det sista fartyg som sjösattes på denna anrika bädd.

- Den östra bädden använ-

des sista gången 1927. Totalt sjösattes här 21 fartyg varav bl a de 4 första ubåtarna, som byggdes vid varvet.

1963 påbörjades utrymningen av de vid det här laget gamla omoderna och "för små" plåtslageri- och svetsverkstäderna men stapelbädden fick "hänga med" ända till 1971 då Spica 2 serien började byggas på den nya bädden i skrovhallen.

LURATS

- Men redan dessförinnan hade den gamla stapelbädden "lurats på sitt byte" när man dels byggde minsveparna av trä, dels byggde den första Spica serien inne i svetshallen och sjösatte dessa med 100-tons kranen.

- Bristen på kringutrymmen och lyftmöjligheter för sektionsbyggen, traversen kunde lyfta max 8 ton, medförde att moderna byggnadsmetoder ej kunde utnyttjas rationellt.

- Pannverkstaden är värd ett par rader. Den uppfördes 1907 för tillverkning av

ångpannor till de allt större maskindrivna enheter som tillfördes flottan.

- Tidvis var verksamheten i denna verkstad mycket omfattande – se bild från 1941. Slutet på pannverkstadens verksamhet blev en avbeställning av pannorna till de planerade och beställda landskapsjagarna Jämtland och Lappland, just som arbetet skulle påbörjas – i slutet på 1950-talet.

- Verkstaden omändrades 1961–1964 till aluminiumverkstad för speciellt tillverkning av krigsbroar. De senaste 5 åren har den utnyttjats för tillverkning av fartygssektioner.

- Huvudkontoret i den västra byggnaden utrymdes partiellt 1961 då Baggagården togs i bruk, som kontor för vissa avdelningar. När huvudkontoret vid Amiralitetsgatan var klart 1967 tömdes det gamla kontoret nästan helt, men byggnaden är seglivad och för närvarande är huvudparten av utrymmena – fränsett gamla ritkontoret – åter tagna i bruk.