

## Järnvägstunneln i Karlskrona

Under senare delen av 1800-talet kom tanken upp, om en sammanbindningsbana mellan varvet och Karlskrona-Wexiö järnväg. Förslaget fanns hos Sjöförvarsdepartementet och stadsfullmäktige i Karlskrona anhöll att få ta del av ritningarna. Det fanns hos utredarna andra alternativ än det, som kom att utföras. En beräkning av ett östligt alternativ gjordes. Detta skulle gå över hamnområdet. Tankar hade också funnits om ett västligt alternativ via Fisktorget och in på varvet ungefär vid port 19.

Tunnelprojektet var dock det mest intressanta, inte minst ur ekonomisk synpunkt.

Stadsfullmäktige i Karlskrona tyckte dock att sträckningen via hamnen var bättre och skälet till detta var, att tunneln skulle förfula och störa stadsbilden för mycket. Frågan var nu, om staden var beredd att stå för den merkostnad som uppstod med det östliga alternativet över hamnen. Stadsfullmäktige ville ha sex månader på sig för beslut. Detta kunde inte godtas, då banan skulle vara klar för trafik 1887.



### *Spår vid Silverhuset*

För att genomföra tunnelprojektet, begärde staden ersättning för skador på planteringar samt intrång på Hoglands park.

I december 1884 utfärdade Kungl. Maj:t en skrivelse, som fastslog att det var klart med tunnelbanan och riksdagen beviljade ett anslag med cirka 72 000 kronor för 1885. Totala kostnaden för kronan att bygga järnvägen beräknades till cirka 215 000 kronor. Broar och räcken bekostades av kronan. För skadade planteringar och annat erbjöds staden cirka 1 200 kronor som ersättning, vilket godtogs.



*Spår vid femfingerdockorna*

Ingenjör C Jehander, som var stadens ingenjör, åtog sig att anlägga sträckan från Örlogsvarvet till Vittusgatan, medan knytningen till järnvägen var en affär mellan kronan och järnvägsbolaget. C Jehander åtog sig att leverera fyllningsmassor till stationsområdet. Bolaget skulle för all framtid underhålla statliga delen av banan. Så var det dags för kontrakt med anknytning till Carlskrona-Wexiö järnväg. Detta blev en viktig transportled för Örlogsvarvet, som användes långt fram till våra dagar. Tunneln med järnväg färdigställdes åren 1885–1887 och invigdes av konung Oscar II år 1888.



*Banarbete vid Örlogshamnen. I bakgrunden Silverhuset och Tackelkammaren*

Järnvägstunneln var landets andra. Den första var tunneln mellan Stockholms södra och Stockholms central. Tunneln är 220 meter lång från Norra Kungsgatan fram till Vattenborgen på Stortorget och 60 meter lång under Klockstapeln i Amiralitetsparken.



### *Godsvagn vid Hylsverkstaden*

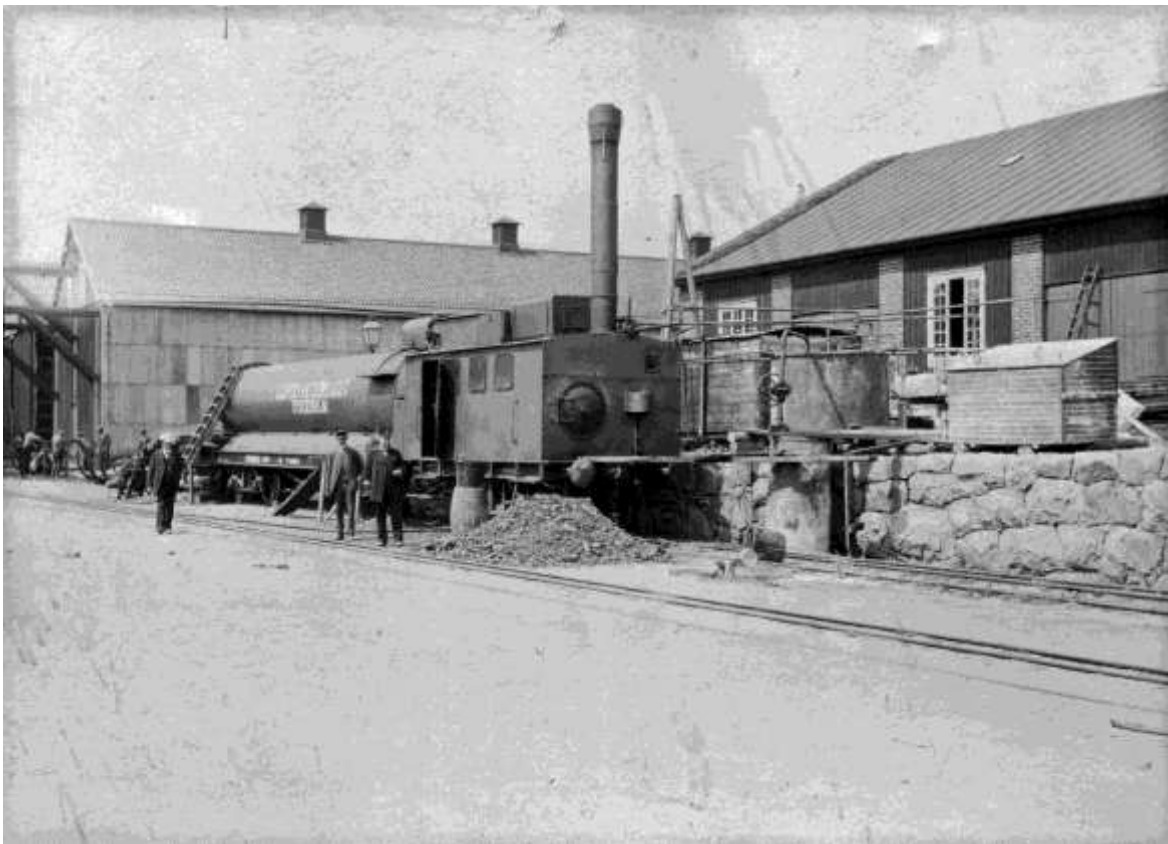
År 1914 blev det även klart med anknytning till Blekinge Kustbanor (BKB), som var smalspårig vid denna tid. Man lade helt enkelt dit ett extra spår mellan de befintliga. BKB hade en spårvidd på 1067 mm, en spårvidd som i landet endast fanns vid banor inom Blekinge och till kringliggande län. Banor med denna spårvidd kallades för CAP-banor efter engelsmannen Carl A Phil, som hade anlagt ett antal banor med denna spårvidd framförallt i Norge. Den smalspåriga delen togs bort omkring 1960, i samband med att BKB fick normalspår, 1435 mm. I dag återstår en sträcka med denna spårvidd på cirka 100 meter på Lindholmen, där banan inom varvsområdet aldrig fick normalspår.





*Växellok innanför Högvakten*

Inom varvsområdet fanns ett omfattande järnvägsnät från Högvakten ända bort till västra delen av varvsområdet intill Saltösund. Vid Ekipaget inom Örlogsvarvet i Karlskrona fanns växellok, vagnar och personal att sköta dessa.



*Impregnering av sliper*



*Spår vid Knäskjulet på Lindholmen*

Det fanns planer på att placera en hållplats vid Amiralitetsslätten för de s.k. arbetartågen, vilka morgon och kväll kördes ända in på varvsområdet. Denna trafik pågick från 1930-talet till början av 1950-talet. Någon hållplats blev dock aldrig byggd.



*Rälsbuss i Örlogshamnen*

Den sista gången som tunneln användes, var den 27 maj 1990. Idag återstår några spårrester vid Kungsplan i Karlskrona, spåret under Stortorget samt rester av spårsystemet inom Örlogshamnen och Karlskronavarvet.

*Olle Melin*