

Marinverkstäderna Karlskrona 1945 - 1961

Inför ombildningen av Marinverkstäderna till aktiebolag under firma Karlskronavarvet AB skall vi göra en liten återblick på MVK:s 16-åriga tillvaro.

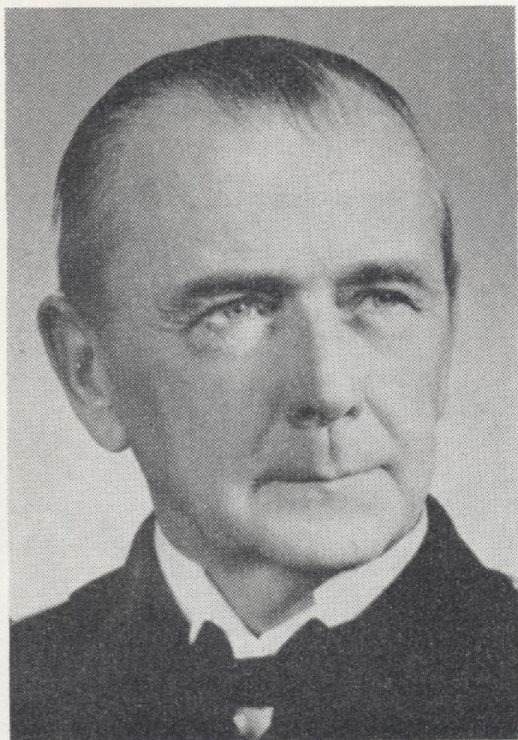
Vid Marinverkstädernas tillkomst den 1 juli 1945 var varvet organiserat i 5 olika departement: Ingenjör-, Torped- och Min-, Artilleri-, Ekipage- samt Byggnadsdepartementet. En varvschef ledde verksamheten med tillhjälp av ett varvskansli och varvskontor. Vid tillfället för omorganisationen var konteramiral Gösta Odqvist varvschef. Inom respektive departement handhades ledningen av militära eller civila chefer. Departementen indelades internt i arbetsgrupper och dessa i mindre arbetsavdelningar. Ingenjördepartementet, som var det största departementet, inrymde

t. ex. grupper som betecknades IA, IC, IE o. s. v., där kanske beteckningen IP, som gällde huvuddelen av nuvarande utrustningsverkstäderna, dröjt sig kvar längst.

Omorganisationen syftade till att skilja de förvaltande och beställande organen från den producerande delen för att främst denna senare del skulle kunna effektiviseras och rationaliseras.

Den 1 juli 1945 överfördes därför Ingenjördepartementet i sin helhet till Marinverkstäderna. Därjämte övertog utrustningsverkstäderna segelsömmareverkst. och tackelkammaren från Ekipagedepartementet och driftskontoret övertog repslagarebanan. Betr. artilleri- verkst. följde optiska verkstaden med huvudverkstaden över till MVK men

Verkstadsdirektör G. HOLMBERG



Överingenjör V. B. THORNSTRÖM





Verkstadsdirektör J. SCHREIL

överfördes år 1948 till artillerisektionen. Från Torped- och Mindepartementet övertogs verkstäderna och provnings-avd. jämte delar av de teletekniska verkstäderna.

Den omorganisation MV då fick har i stort sett bibehållits genom åren.

Chef för Marinverkstäderna har varit en verkstadsdirektör som direkt under Marinförvaltningen utövat den tekniska och ekonomiska ledningen av verksamheten. Närmast under sig har verkstadsdirektören haft en överingenjör som svarat för driften vid de olika verkstäderna, en konstruktionschef som handhaft ledarskapet över ritkontoren samt en ekonomichef.

De olika posterna i Marinverkstädernas ledning har under årens lopp besatts av:

Verkstadsdirektör

G. Holmberg 1945—1951
J. Schreil 1951—1961

Överingenjör

V. B. Thornström .. 1945—1948
J. Schreil 1948—1951



Överingenjör H. BJÖRKSTRAND

N. Björkstrand 1951—1958
(tj.-l. 1956—1958)

A. I. Andersson 1956—1961

Konstruktionschef

H. Lange 1955—1957

S. Nordenhem 1957—1961

Ekonomichef

W. Rönnå 1946—1961

Vid ombildningen till MV var anläggningarna i ett ganska nedslitet skick. Krigsårens intensiva produktion, huvudsakligen inriktad på att framställa nödvändig utrustning för flottans direkta behov, hade tillsammans med då rådande avspärrning ej medgivit nämnvärda förbättringar speciellt gällde detta maskinparken. Motorverkstaden, målareverkstaden, timmermansverkstaden och den tillbyggnad som nu inrymmer tunnplåtslagareverkstaden tillkom under senaste världskriget liksom de första 100 m av Drottninghallskajen och dess portalkran nr 10. När fartygen låg i dockorna eller i något av svajningsrum-

men betjänades de av 3 st. spårbundna motorikranar om 4,5 tons lyftförmåga, nr 1, 2 och 3, varav de två sistnämnda fortfarande äro i bruk. Dessutom fanns kran nr 4 om 3 ton som var vår första s. k. mobila kran på larvband jämte nestorn, kran nr 5 om 4,5 tons lyftförmåga, spårbunden och ångdriven. Därjämte fanns intill dåvarande utrustningspiren den år 1874 resta maskkranen om 50 tons lyftförmåga, som skattade åt förgängelsen den 11 oktober 1958.

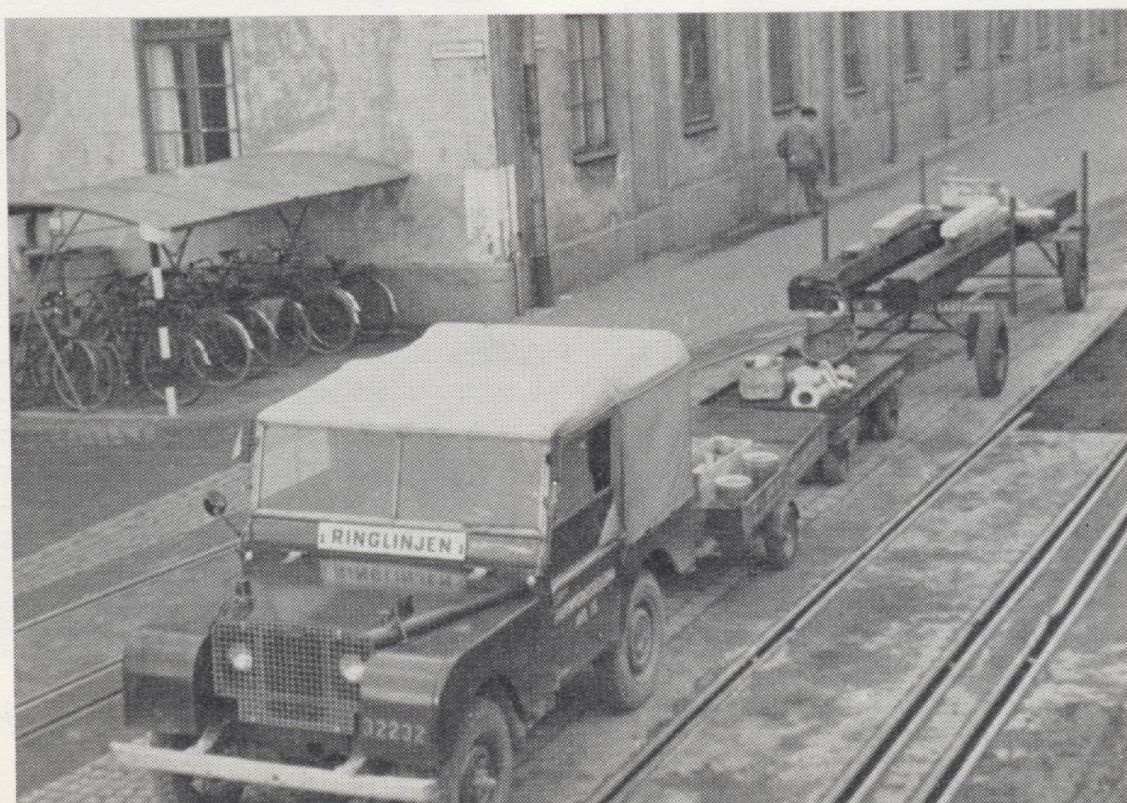
Tack vare den avskrivningsrätt beträffande den maskinella utrustningen som tillförsäkrades Marinverkstäderna vid ombildningen, kunde en modernisering av maskinparken nu påbörjas.

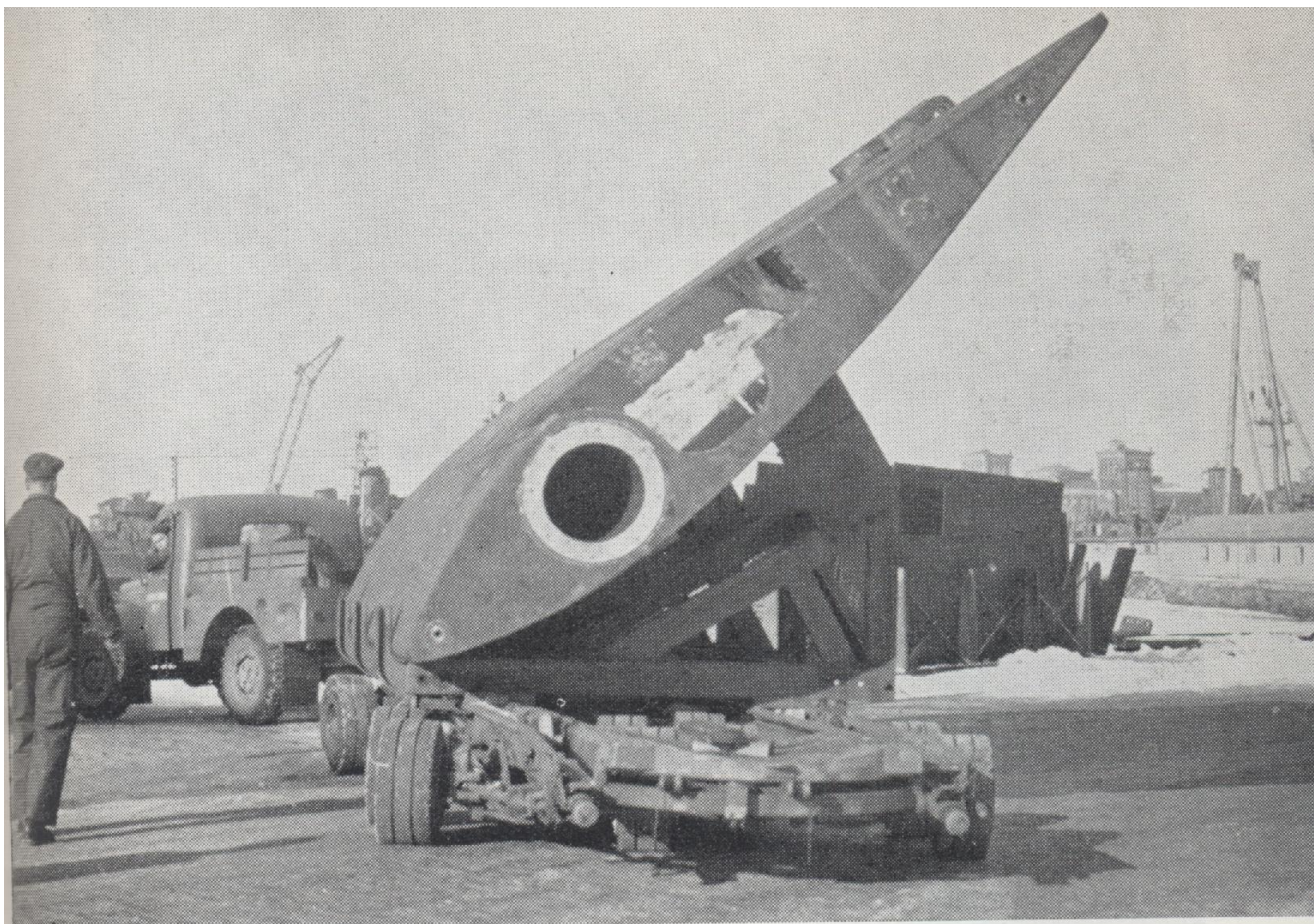
Bland de större maskintillskotten kan nämnas Asquiths arborrverk år 1948, stora karusellsvarven år 1951, skeppsbyggeripressen år 1954, den gamla ånghammaren utbyttes år 1950 mot Massey självkomprimerande lufthammare och 1957 ersattes den då 95 år gamla stora

bordhyveln, för att inte tala om de pressar och automatsvarvar som anskaffats för artilleriverkstadens räkning. Förnyelsen av maskinparken har successivt framskridit så pass att man kan säga att vi i dag har relativt moderna maskiner samtidigt som man dock kan konstatera att resurserna behöver ökas.

En hel del förändringar har också skett ute på varvsområdet. Åren 1945/46 förlängdes Oscarsdockan för att rymma kryssarna och försågs med portalkran på sin östra sida år 1952 då yttre svajningsrummets sydvästra pirarm samtidigt togs bort. Polhemsdockans modernisering avslutades 1959, docka 1 fick fällport 1953 och smådockornas tömningstid minskades väsentligt genom att de gamla stämborden ersattes av slussventiler som manövreras med el. motorer, varjämte Ormgropen muddrades. Docka 4 fick år 1955 sin spets justerad och docka 3:s förlängning avslutades nyligen. Såväl vid dockorna 2 och 3, som vid Polhemsdockan har rests

● Ringlinjen tillkom år 1950

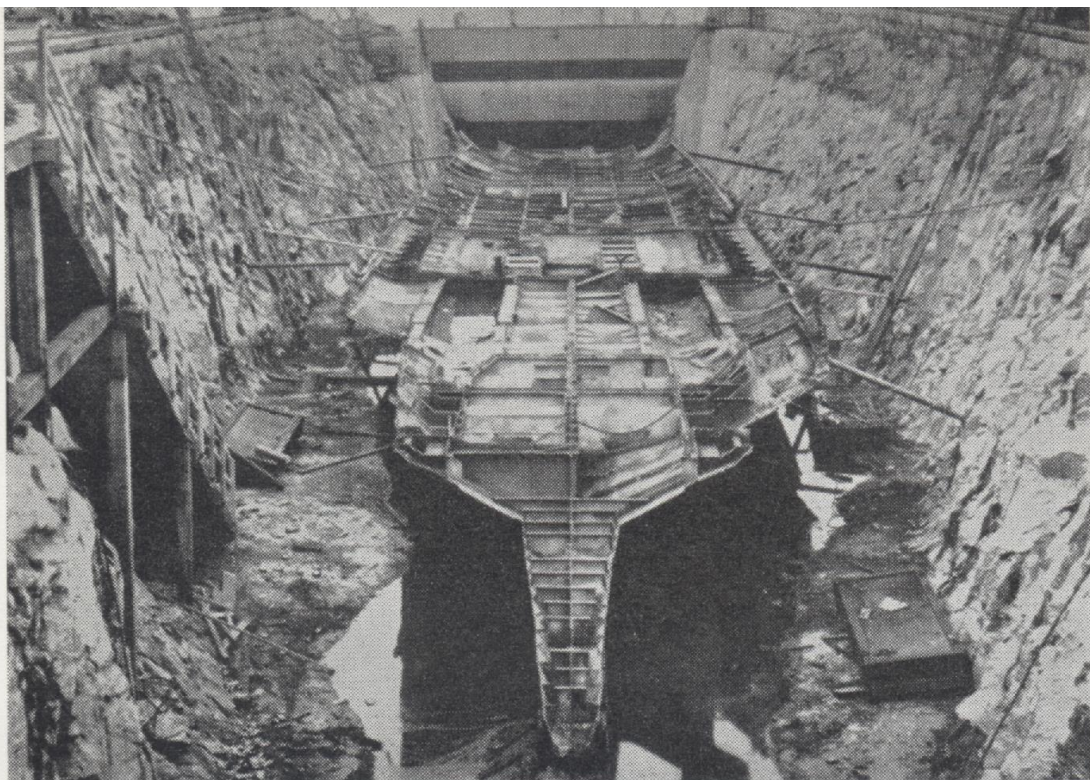




● Transporterna har efterhand rationaliserats

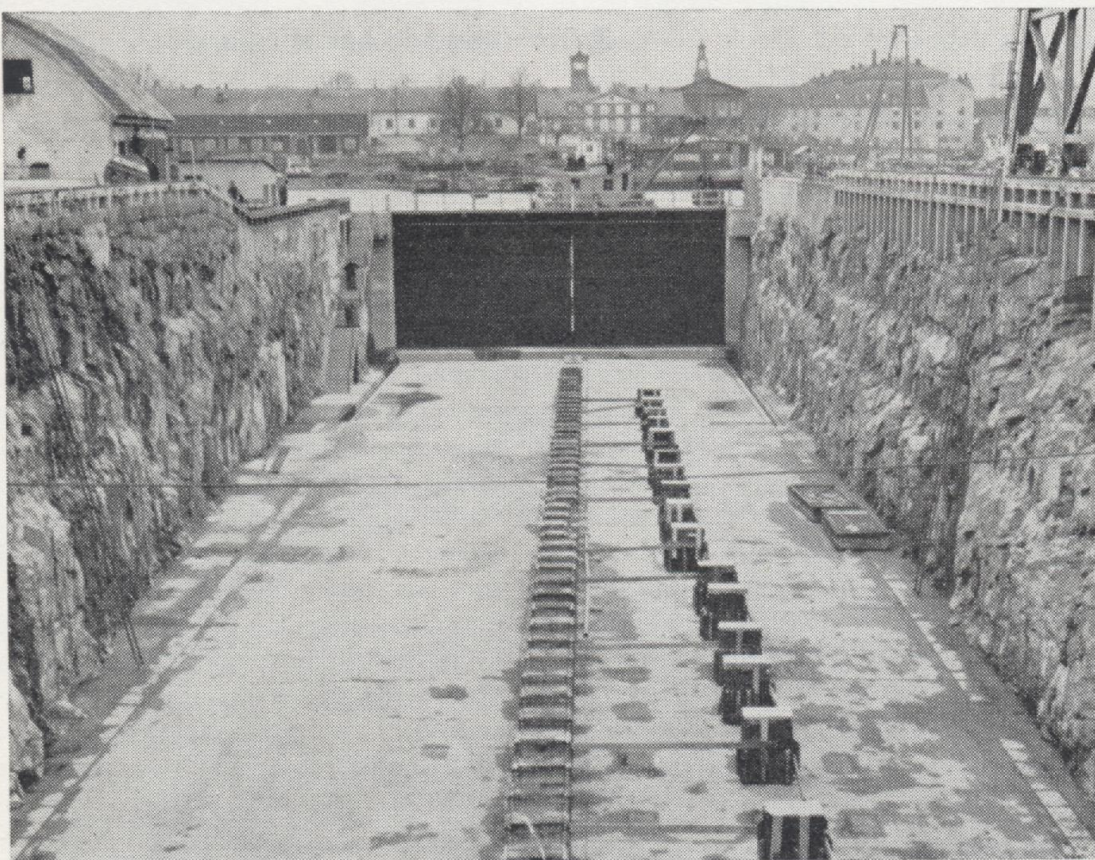
portalkranar om 10 tons lyftförmåga. Senaste tillskottet i den vägen är 100-tonskranen på utrustningspiren. Tidigare har 2 st. s. k. Landsverkskranar om 8 tons lastförmåga och 2 mobila Coleskranar om 6 resp. 20 tons kapacitet inköpts och nu senast en ny Coles mobilkran för 27 tons max.-last. Dessa kranar ha kompletterats med nya traverser i verkstäderna och med 9 st. gaffeltruckar från 1—5 tons lastförmåga. Det interna transportsystemet baseras i övrigt på släpvagnar av olika slag jämte dragfordon. Den rullande materielen dirigeras via kortvågsradio. Under åren 1953—1955 lades spårnätet inom varvsområdet om till kraftigare räler och enbart normal spårvidd, varvid samtidigt en begränsning av spårnätet genomfördes när en strävan har varit att i mesta möjliga mån frigöra transportmedlen

från spårbundenheten. Spåren lades försänkta i gatunivå och körbanorna stensattes eller asfalterades så att i dag praktiskt taget hela gatunätet inom varvet är belagt. För att slippa riva upp gatubeläggningen förlägges numera el. kablar och rör i alltmer ökad omfattning i kulvertar. Speciellt i kajerna är detta system konsekvent genomfört. För att slippa belamra kajerna med el. skåp, svetsomformare o. dyl. förses de förra med särskilda under marknivån nedsänkta s. k. svetsomformarum, som på ett enkelt sätt medger inkoppling av där uppställda aggregat till valbart uttag i kajen. Säkringsutrustning och fördelningar för till kajen förlagda fartygs strömförsörjning är också uppställda där. Kraven på tillgängligt kajutrymme har ökat efter hand varför såväl Oscarskajen som Drottninghallskajen för-



● Polhemsdockan på 1940-talet

...och efter den modernisering som var färdig 1959



längdes till 170 resp. 188 m längd. När utrustningspiren och verkstadskajen i dagarna bli klara har ett förnämligt tillskott tillförts varvet och dess totala kajlängd uppgår då till c:a 575 m modern varvskaj.

Torpedbåtsslipens dåliga underlag har länge vållat bekymmer, varför en omläggning kom till stånd åren 1959/60. I samband därmed togs mellersta landspåret bort för att i stället bereda plats för körbana. På så sätt kan nu alla sliptagna båtar nås med mobilkran. På slipen uppfördes dessutom år 1959 en platsbyggnad för byggandet av träminsvepare.

När det gäller av MV disponerade byggnader har moderniseringarna dock icke varit så omfattande som önskvärt vore. Åren 1952/53 utökades emellertid artilleriverkstaden med ett nytt skepp där nu kontroll, automat- och hylssvarvarna samt glödgningsugnarna äro inrymda. Ytbehandlingsverkstaden tillkom åren 1955/56 och gamla galvaniseringsverkstaden kunde rivas. Smärre förbättringsarbeten har utförts i form av nya och större portar, valvöppningar, golvbeläggningar och icke minst då det gäller belysningen såväl inom som utomhus. Ång- och värmecentralerna ha ombyggts för oljeeldning i full utsträckning. Endast en ångcentral och ett par mindre värmecentraler eldas fortfarande med fast bränsle enär oljeeldning där är olämpligt. Samtliga transportabla ångcentraler äro nu oljeeldade varav tre äro av modern konstruktion.

El. anläggningarna har under åren varit under ständig utökning. Strömförbrukningen har sedan år 1945 mer än fördubblats. Svetsningen och det alltmera ökade kravet på att kunna koppla in hjälppapparater av olika slag —

fläktar, värmeaggregat, pumpar, belysning o. dyl. — har medfört att kajer och dockor försetts med allt flera uttag härför. Genom att växelström av olika spänning nu blir allt vanligare på fartyg har det varit nödvändigt att ytterligare differentiera strömleveranserna. Nya metoder med ett flertal transportabla omformareaggregat även avsedda för stora strömförbrukare och inkopplingsbara på ett flertal ställen har måst tillgripas. Nya ställverksstationer har inrättats och i mesta möjliga mån gjorts fjärrkontrollerbara. För att förhindra totalstopp vid avbrott i strömförsörjningen har varvet uppdelats i sektioner dit elkraft vid reducerad tillgång kan ledas. I kraftcentralen har reservkraftsresurserna utökats.

Tryckluft är också en viktig kraftkälla vid ett varv och har också ägnats omsorg. Sålunda har under MV:s tid alla vid omorganisationen i drift varande kompressorer ersatts med moderna sådana med större kapacitet. Även högtryckssystemet på torpedverkstaden har moderniserats och nya kompressorer installerats.

Som synes är det många rationaliseringsåtgärder som vidtagits under MV:s tid och då har i alla fall inte de förbättringar nämnts som införts direkt i produktionen genom ianspråktagande av effektivare maskiner och verktyg, nya arbetsmetoder, bättre arbetsförhållande o. s. v.

När det gäller anläggningarna inträdde en förbättring 1948 då dessa inordnades under Fortifikationsförvaltningen. BD:s resurser ökade påtagligt och det årliga rationaliseringsanslaget har verksamt bidragit till att förbättra våra resurser. På grund av den arbetsmarknadssituation som förelegat inom länet har också Arbetsmarknadsstyrelsen välvil-

ligt och i stor omfattning medverkat till moderniseringsprocessen. Trots detta har det ej lyckats att hålla jämna steg med utvecklingen, utan ett alltmåra ökat investeringsbehov föreligger.

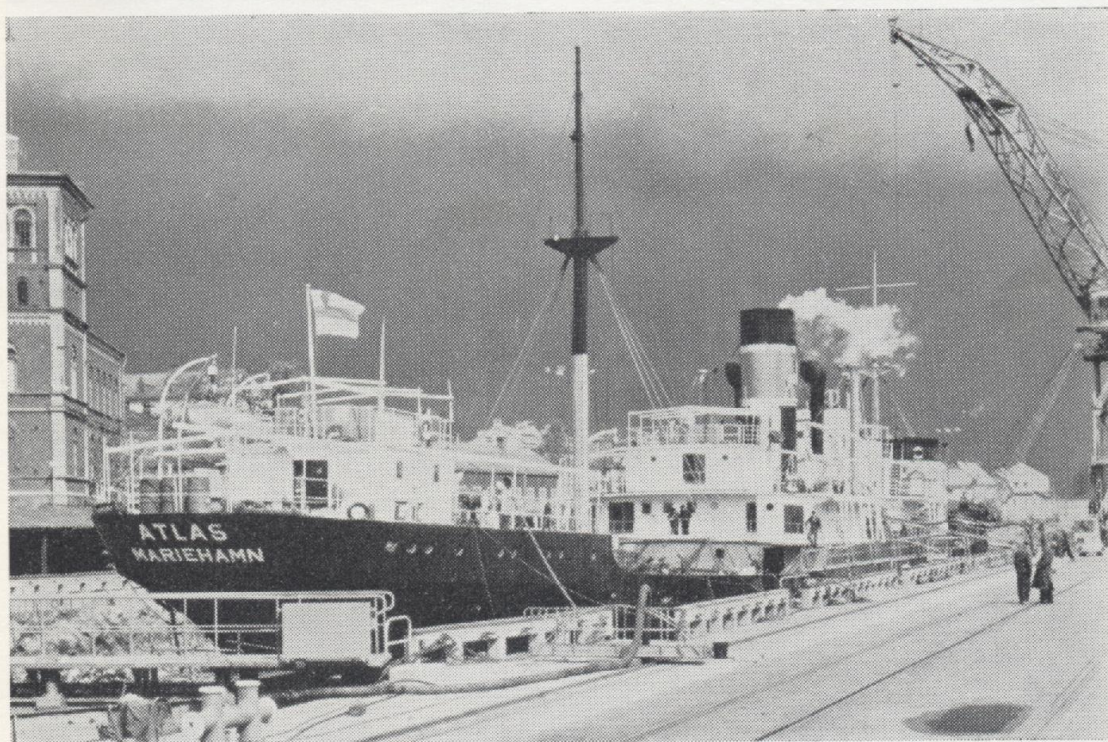
UTFÖRDA ARBETEN.

Under årens lopp har på MV byggts ett flertal större och mindre fartyg. Huvudparten har av naturliga skäl utgjorts av värdefulla nytillskott till den svenska marinen. Bland dessa kan nämnas jagaren Uppland, som levererades 1948, isbrytaren Thule år 1954, 3 st. minsvepare typ m/51 år 1953, ubåten Valen år 1957, 2 st. bogserbåtar, Heros år 1955 samt Hermes år 1957 och oljereningsfartyget Renaren år 1960. Flera fartyg är f. n. under byggnad. Ubåtar-na Gripen och Delfinen äro sjösatta och

håller på att utrustas och av en serie av 6 st. minsvepare typ m/57 har 2 st. glidit ut i sitt rätta element medan den tredje är under byggnad. Tre av dessa minsvepare skall MV leverera fullt färdiga, resterande utrustas å andra varv. Även vid byggandet av ubåten Illern år 1957 samt motortorpedbåt T 101 år 1950 tillverkade MV endast skrovet. Skroven till 3 st. minsvepare typ m/51 levererades hit för utrustning och blevo färdiga 1953. Skroven till mtb. T 102—T 112 utrustades med vapen- och telemateriel och slutlevererades 1958. Dessutom har MV för marinens räkning bl. a. byggt ett antal motorbåtar, 1 dykarkbåt och 4 st. min- och amm.-pråmar, ATB 1—4.

Åt en del olika statliga organ har MV vidare byggt ett antal fartyg. Så-

● Civilt fartyg i Oscarsdockan

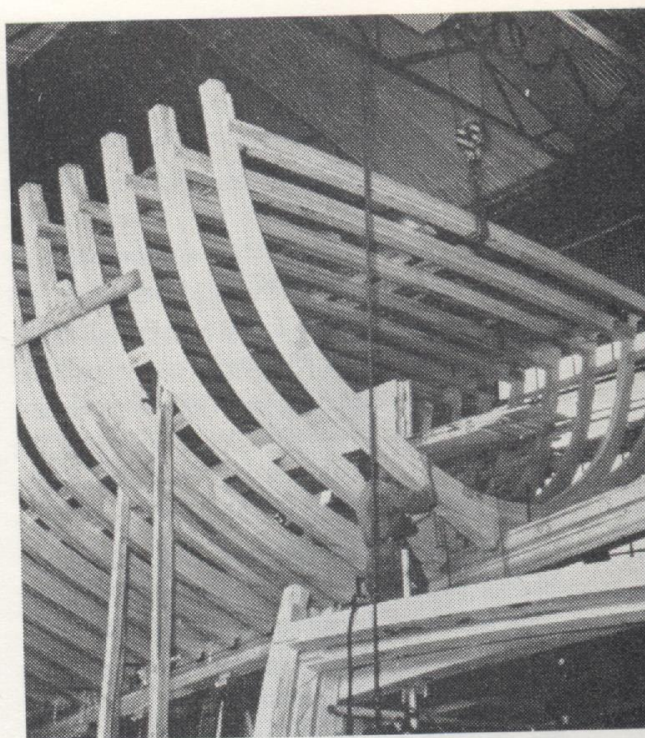


lunda levererades till Kungl. Sjökarteverket sjömättingsfartyget Ran år 1946 och Kungl. Tullverket fick år 1950 sin flotta kompletterad med 3 st. tullkryssare. Under loppet av 1959 slutfördes byggandet av 7 st. lotsbåtar beställda av Kungl. Lotsstyrelsen, till Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen levererades 3 st. landsvägsfärjor, en år 1959 och 2 st. år 1960 och till Kungl. Sjöfartsstyrelsen ett enskopeverk år 1961. Under byggnad är till sistnämnda vidare en gasningsjakt. Dessutom bygger MV åt Kungl. Fiskeristyrelsen fiskeriundersökningsfartyget Thetis, vilket är i det närmaste leveransklart.

Vidare levererades år 1954 bogserbåtarna Tim och Tom till Uddevalla.

Flera ombyggnader av fartyg har förekommit. Bland dessa kan nämnas kryssarna Göta Lejon, Tre Kronor och Gotland, samt ett flertal jagare, fregatter, minsvepare och ubåtar. Oscar II har byggts om till verkstadsfartyg och de gamla pansarskeppen Manligheten och Äran har fått sina skrov förvandlade till pontonbroar. Flera sjömättingsfartyg har blivit ombyggda och likaså ett fyrskepp. För närvarande pågår ombyggnadsarbeten å minkryssaren Älvsnabben, två jagare samt 4 ubåtar.

Marinverkstäderna har sedan dess tillkomst förutom fartyg levererat en mångfald olika produkter till såväl statliga som civila beställare. Bland de större statliga arbetena kan nämnas dräneringsmaskin, sorteringsverk, gruskrossverk och grussorterare samt vridscen, förscen och sidobalkonger till Dramatiska teatern. Till de stora kraftverksbyggena i norr har MVK levererat en lång rad arbeten såsom flottningsrännor, intagstrattar, dammluckor (den största vägde 164 ton), flottningsluckor, transportvagnar, varav den



● Skrov till träminsvepare under byggnad

största var på 135 ton, olika slags lyftmaskiner m. m.

Bland de civila beställningarna kan nämnas att för olika varvs räkning har tillverkats bl. a. fartygsroder, varav det största hade en vikt av 53 ton, för- och akterstävar, axelbärare, däcks- och kranhus, motordetaljer, kompressorer, pannor, master, däckartar m. m.

Vidare har till den civila industrin levererats produkter såsom brobalkar, olika slags ugnar och pannor, oljebrännare, kondensorer, pumpar, fläktar, bildetaljer m. m. För de olika maskinverkstädernas del har många beställningsarbeten bestått i bearbetning av till MVK levererade arbetsobjekt, såsom kölvar, vevslängar och andra detaljer till bl. a. större dieselmotorer, verktygsmaskiner m. m.

För både statliga och civila kunders räkning har arbeten dessutom utförts å

de mera specialbetonade avdelningarna såsom el-, tele-, ytbehandlings-, utrustnings- och repslagareverkstaden. Å artilleriverkstadens hylsavdelning har patronhylsor av olika dimensioner tillverkats.

Antalet dockningar har under MVK:s tid varit c:a 1.600 st. och sliptagning av båtar har skett c:a 1.500 gånger. I båda fallen har c:a 78 % utgjorts av militära och c:a 22 % av civila arbetsobjekt.

LÄRLINGSUTBILDNINGEN.

Vid Marinverkstäderna har under de 16 år, som förflutit sedan omorganisationen från Örlogsvarv till Marinverkstäder genomfördes, bedrivits en ganska omfattande lärlingsutbildning. Varje år har således ett stort antal lärlingar antagits för utbildning. Antalet har varierat år från år och den högsta anställningssiffran noterades år 1956 med 94 nya lärlingar.

Under de gångna åren har tillsammans 721 lärlingar anställts och av dessa har, intill den 31/5 1961, 280 befordrats till yrkesarbetare. Antalet lärlingar under utbildning är för närvarande 167.

Rekryteringen har till största delen skett genom anställning av å ÖVK tjänstgörande springpojkar. Under senare år har testning av aspiranterna företagits för att i möjligaste mån kunna placera dem efter anlag och lämplighet.

Den praktiska delen av utbildningen har varit 4-årig och har i huvudsak förgått vid produktiva arbeten på de olika verkstäderna där arbetsledare och kunniga yrkesmän fungerat som lärare. Den teoretiska undervisningen har meddelats vid Karlskrona Stads Yrkeskolor under 3-åriga kvällskurser. Utbildningen har omfattat ett rätt stort antal yrken. Inom maskinverkstäderna



● Lärlingsutbildningen har haft stor betydelse.

har utbildats svarvare, fräsare, borrar, hyvlare, slipare, filare, modellsnickare och rörarbetare, vid plåtslageriverkstäderna fartygs- och pannplåtslagare, svetsare, bleckslagare samt smeder och vid utrustningsverkstäderna snickare, timmermän, båtbyggare och tackelarbetare. Dessutom har verktygsarbetare och motormontörer utbildats vid för dessa yrken speciella verkstäder. Skolning till yrkesmän inom elektrofacken har skett vid de olika avdelningarna inom Elektroverkstäderna.

Den praktiska utbildningen har gått efter en för varje yrke bestämd plan. Arbetscheferna inom respektive avdelningar har svarat för att planen följts. Tillsynen av lärlingsutbildningen som helhet har utövats av Driftskontoret.

SKYDDSTJÄNSTEN.

En återblick på skyddstjänsten under tiden juli 1945—juni 1961 ger en tydlig bild av att dess verksamhet omfattats med intresse av de anställda vid Marinverkstäderna. — Endast ett fåtal allvarliga olycksfall har inträffat under denna period. Frågar man sig varför bör det nämnas att detta kan bero på att det mellan respektive personalkategorier funnits och finns en mycket god samarbetsvilja ifråga om att lösa skyddsfrågorna. Alla — inte minst skyddsombuden — har helhjärtat gått in för sin uppgift att villigt medverka till att förebygga olycksfall i arbetet.

Skyddskommittén och dess arbetsutskott har regelmässigt avhållit sammanträden, och dessa har alltid präglats av den goda anda som bör vara rådande ifråga om denna verksamhet. Frågor har varit under diskussion och skiftande meningar har framförts, men alltid har eniga beslut fattats. Viljan har funnits att lösa skyddsfrågorna så förnuftsmässigt som möjligt.

Skyddsombuden har vid flera tillfällen varit på studieresor för att bese andra industrier och därmed skaffa sig informationer om hur man inom andra företag har sökt lösa sina skyddsfrågor. Erfarenheter och inblickar har på så sätt vunnits och omsatts på den egna arbetsplatsen.

Under de år som gått har ett flertal kurser varit anordnade för arbetsledarna och skyddsombuden. Nämnas kan brevkurserna »Arbetarskydd lönar sig» och »Varför händer det». Deltagarantalet i dessa kurser har varit stort. Likaledes har kurserna i olycksfallsvård samlat många deltagare, vilket kan tagas som bevis på samarbetsviljan och intresset för arbetsplatsens problem. De sistnämnda kurserna har anordnats av

Karlskrona Samaritförening — en sektion inom Svenska Röda Korset i Karlskrona. Som föreläsare har ett flertal läkare varit engagerade och dessutom instruktörer från Röda Korset. — Marinverkstäderna har erlagt kostnaderna för deltagarna och dessa har i sin tur på fritid deltagit i kursverksamheten.

Under åren 1959—1960 ökade olycksfallsfrekvensen något inom Marinverkstäderna. Vi får hoppas att detta var av tillfällig karaktär. Av siffrorna för första kvartalet i år ser det ut som om så vore fallet.

Ordförande i Örlogsvarvets Skyddskommitté har under åren 1945—1961 varit Verkstadsdirektörerna G. Holmberg och J. Schreil, den förstnämnde under åren 1945—1951. Skyddsingenjör Anders Ivar Andersson har varit ledamot av skyddskommittén sedan denna organiserades år 1943 och samma sak gäller för skyddsinspektör Gunnar Kristell och förman Osvald Fridolfsson — den senare med undantag för åren 1947—1952 Huvudskyddsombud med lång och trogen tjänst bakom sig äro Gustav Nyberg och Erik Fransson.

FRÅN FÖRETAGSNÄMNDEN...

(Forts. från sidan 8.)

han i samråd med arbetarnas företagsråd tagit upp frågan om förläggning av årets semester för den kollektivavtalsanställda personalen och att man därvid kommit överens om tiden 26/6—5/8 med 30 % av arbetsstyrkan ledig under periodens förra hälft och med 70 % under den senare hälften.

V. H.