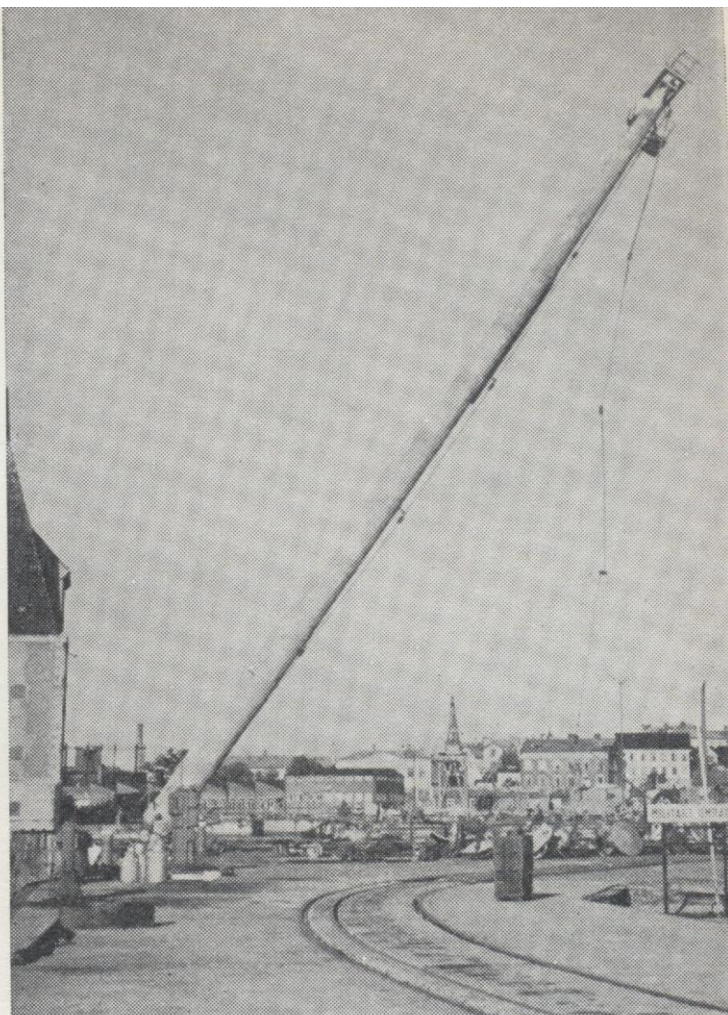


"Nya" Mastkranen

fälldes lördagen den 11 oktober kl. 14 för att bereda plats för en ny 100 tons farbar portalkran.

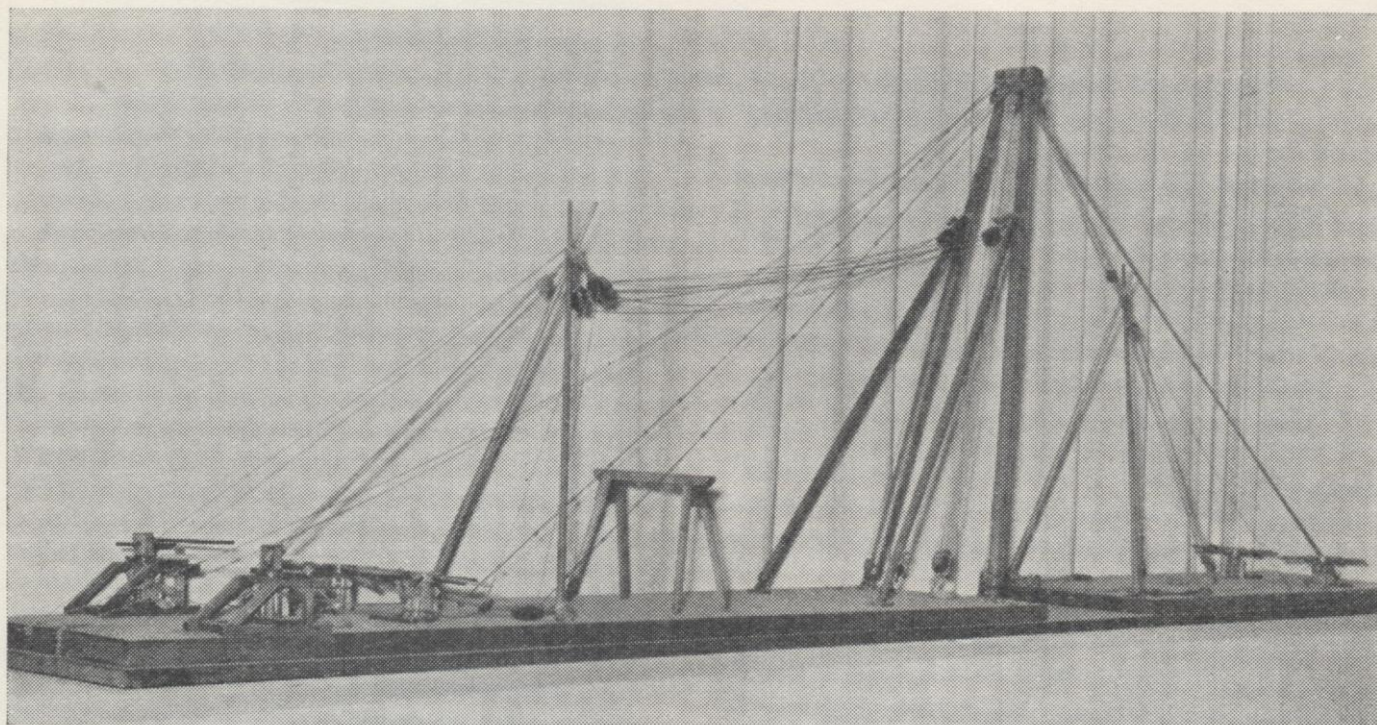
Efter en veckas förberedelse med nedtagning av allt löst gods, borttransport av lyftspelen m. m. spelades kranen omkull med det ordinarie resningsspelet och lade sig värdigt till ro på den i förväg iordningställda sandbädden, klar att attackeras av skärbrännarnas glupska lågor.

Kranen kom till under en för flottan genomgripande och betydelsefull omställningsperiod. Slaget vid Hampton roads år 1862, då sydstaternas bepansrade »Merrimac» spred skräck bland nordstaternas linjeskepp, visade tydligt att träfartygens saga var all bland sjöstridskrafterna. Järnet började ersätta träet såsom fartygsmaterial, och ångmaskiner och andra maskinella anordningar började spela en mera framträdande roll. Tidsenliga och kraftiga anordningar måste tillgripas för att kunna hantera denna tyngre och mera komplicerade materiel. Sålunda ställdes i Kungl. brev den 28 maj 1867 erforderliga medel till förfogande för bl. a. anskaffning av en s. k. saxkran till vardera Örlogsvarvet i Karlskrona och Stockholm. I kontrakt med firma James Taylor & Co, Britannia Engine Works, Birkenhead i England daterat den 6 dec. 1871 specificeras kranutrustningen synnerligen noga. Sålunda angavs kranbensens längd skola uppgå till 112 eng. fot (34,1 m), diametern varierar från 2'6" — 2'0" vid ändarna till 3'0" i mitten och plättjockleken från $\frac{7}{16}$ " till $\frac{3}{8}$ ". Kranen skulle under vanliga förhållanden kunna lyfta 50 ton — »men vara av tillräcklig hållfasthet att utan risk tåla 70 ton». Max.-utligningen skulle vara



■ 25 ton på väg mot moder Jord.

24° eller 46 eng. fot (14,0 m). Om minsta utligningen säges dock ingenting, men kranbenen skulle förses med manövrerbara stödben som hindrade kranen att falla baklänges. Spelen skulle bl. a. anordnas så att båda lyfttaljorna skulle kunna manövreras var för sig eller tillsammans och utväxlingen skulle vara sådan att hela lasten skulle kunna lyftas av 4 man på varje vev. Spelen placerades därför åtskilda och försågs med vardera 2 vevar. 16 man skulle alltså kunna lyfta 50 ton. Detta var en ordentlig rationalisering med hänsyn till det stora antal man som erfordrades vid gångspelen i den gamla mastkranen. Den för Karlskrona avsedda kranen skulle exklusive kätting, transport och montage kosta 1.705 £ sterling. Stockholmsvarvets kran var något kortare —



■ Kapten Ericssons modell över resningen.

85 eng. fot — och kostade 1.545 £. Kranarna skulle vara färdiga för skeppning i maj 1872. Denna leveranstid kunde emellertid inte hållas. Först den 12 febr. 1873 beordrades t. f. marining. J. L. Frykholm besiktiga kranarna i Birkenhead. Den 4 april rapporterade han i Hull att kranen, som vägde ca 80 ton skulle utlastas i 113 olika delar med en högsta styckevikt av $4\frac{1}{2}$ ton och beräknades anlända hit omkring 10 dagar senare. Så skedde också ty i Carlskrona Weckoblad av den 16 april 1873 angavs i en notis: »Ett engelst tremastadt ångfartyg 'Artemis' från Hull inkom i går till nya dockorna för att vid mastkranen aflasta den för kronans räkning beställda ånglyftkranen.» Om det i verkligheten fanns några planer på att kranen skulle göras ångdriven förefaller föga troligt med hänsyn till den tänkta placeringen av spelen och deras allmänna utförande.

Man tog nu gott och väl $1\frac{1}{2}$ år på sig att montera ihop kranen innan den var klar för resning. Vid sitt besök i Karlskrona i aug. 1874 besåg kung Os-

kar II bl. a. varvet varvid han förutom inspektion av den då nyuppförda stora verkstadsbyggnaden med intresse studerade en kapten Ericssons modell av kranresningen. Den 16 dec. 1874 var emellertid den stora dagen inne varom Carlskrona Weckoblad förtäljer: »Förliden gårdag restes å kajen öster om inloppet till nya dockorna en större lyftkran af jern vägande 80 eng. tons eller omkring 1.900 centner. Arbetet med resningen, som påbörjades kl. 10 f. m. och fortsattes till kl. 2 e. m. verkställdes i närvaro av stationsbefälhavaren, varfschefen, departementscheferne samt flere högre och lägre officerare m. fl.»

Nu hade varvet fått en modern kran med efter dåtida förhållanden mycket god lyftkapacitet. Lyfthastigheten var kanske inte så hög — men utvecklingen däremot gick desto fortare. År 1902 var kranen mogen för elektrifiering varvid lyfthastigheten ökades till 0,35 m/min vid fullast — en hastighet som i dag för moderna kranar ligger 30 à 40 ggr högre. För att åtminstone vid lägre laster kunna öka lyfthastigheten

kompletterades spelen år 1928 med trumma för de båda på var sin sida i toppen belägna s. k. hjälplyften, som vardera hade en lyftförmåga om 1,5 ton. När nya bestämmelser betr. lyftanordningar utkom nödgades man år 1942 sänka lastförmågan till 46 ton och förbjuda kranens användande vid temp. under -10°C . Kättingarna visade vid lägre temp. en sprödhet som väsentligt minskade säkerhetsmarginalen. Detta var allvarliga begränsningar och när kättingarna år 1951 skulle ersättas utbyttes de mot wire. Lastförmågan kunde genom viktbesparingen åter höjas till 50 ton och temp. menliga inverkan eliminerades. I och med Sverige-skeppens

tillkomst ökade styckevikterna över 50 ton varför en hjälpböck om 23 tons lastförmåga tillverkades att komplettera kranen. Senast denna anordning användes var vid nedskrotningen av psk. »Sverige» då 28 cm-pjäserna, vardera vägande 65 ton, togs iland.

Tid är pengar! Utvecklingen har flyktat förbi 84-åringen som genom sin långsamhet och rotfasta konstruktion blivit alltför dyrbar och obekväm i användning. Krav på ökad rörlighet och smidig användbarhet har tvingat kranen på fall. Ja, man kan med fog påstå att kranen vid sitt majestätiska fall verkligen föll för åldersstrecket.

K. Ao.

■ Dess fall var stort.

