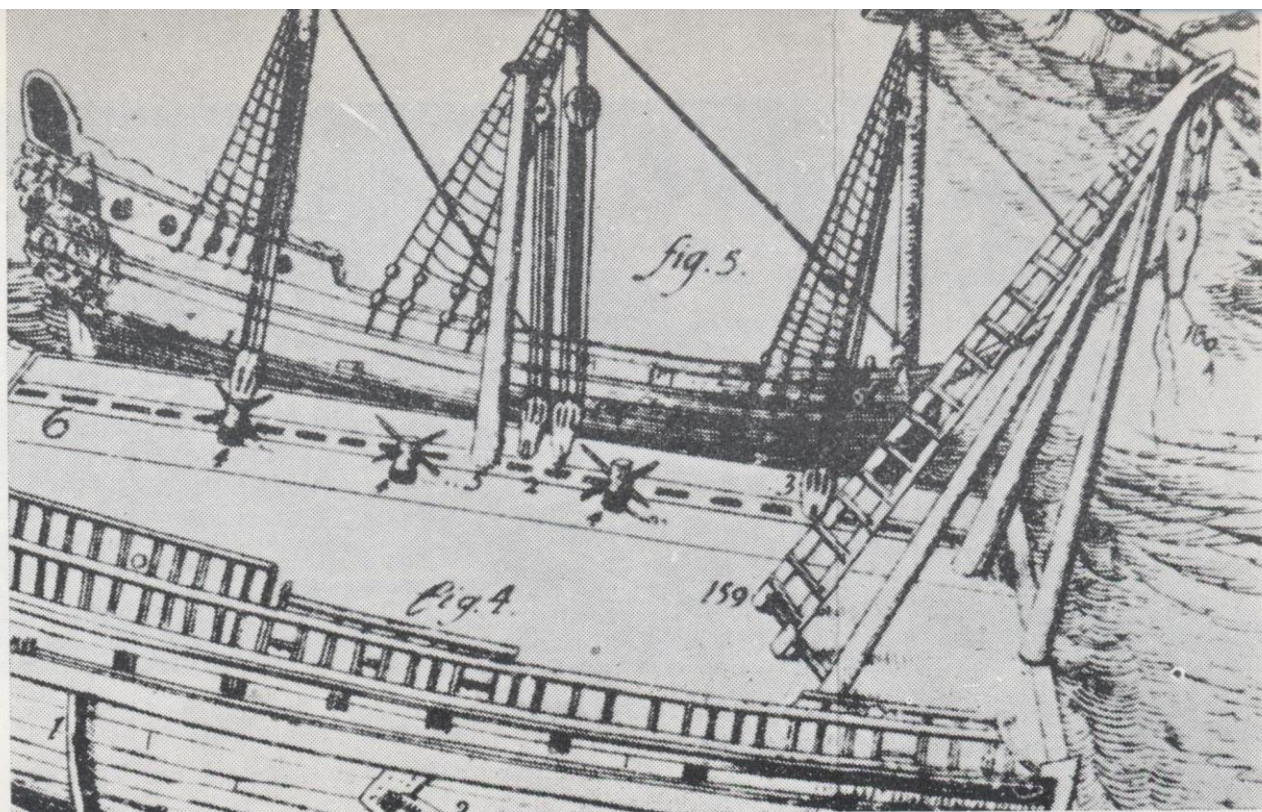




VARVETS ÄLDSTA KRANAR

Av Ole Lisberg Jensen

Ett modernt skeppsvarv är en tung industri med ett stort behov av lyftanordningar. I viss mån kan man mäta ett varvs kapacitet i dess kranars storlek och lyftförmåga. Men även i äldre tider under segelsjöfartens dagar var behovet av kranar stort. Fram till 1800-talets första hälft fick ett 30-tal stora örlogsskepp underhåll och reparation i Karlskrona samtidigt med en tidvis hektisk nybyggnadsverksamhet. Det behövdes omfattande organisation och en stor arbetsinsats i samband med fartygens utrustning på våren och deras avtackling på hösten. Master, kanoner, fyrarullalådor och allt annat löst gods fördes i land över vintern för att de stora träskroven skulle kunna "vila upp sig" och slippa onödig tyngd, när de låg avtacklade i vinterläge.

För allt detta arbete behövdes det hjälpmedel vid de tunga lyften och människan tycks också ganska tidigt ha använt sin uppfinningsförmåga, när det gällde konstruktionen av kranar.

Den tidigaste kranen på örlogsvarvet tycks ha legat på flottans skeppsbro ungefär där kranboden stod fram till 1969. Det var även då en mastkran, som finns markerad på en karta från 1699. Utseendet på denna kran har sannolikt motsvarat en ritning i den första svenska boken om skeppsbyggeri, som skrevs av Åke Claesson Rålamb 1691 (se illustration). Texten till Rålambs kran är följande: en ringa och ordinarie kran att sätta master uti skepp, gjort av 5 maste-trän, till att hissa eller vinda med gångspel". Kranen var fäst vid kajkanten och orörlig i alla led. Man fick föra skeppen



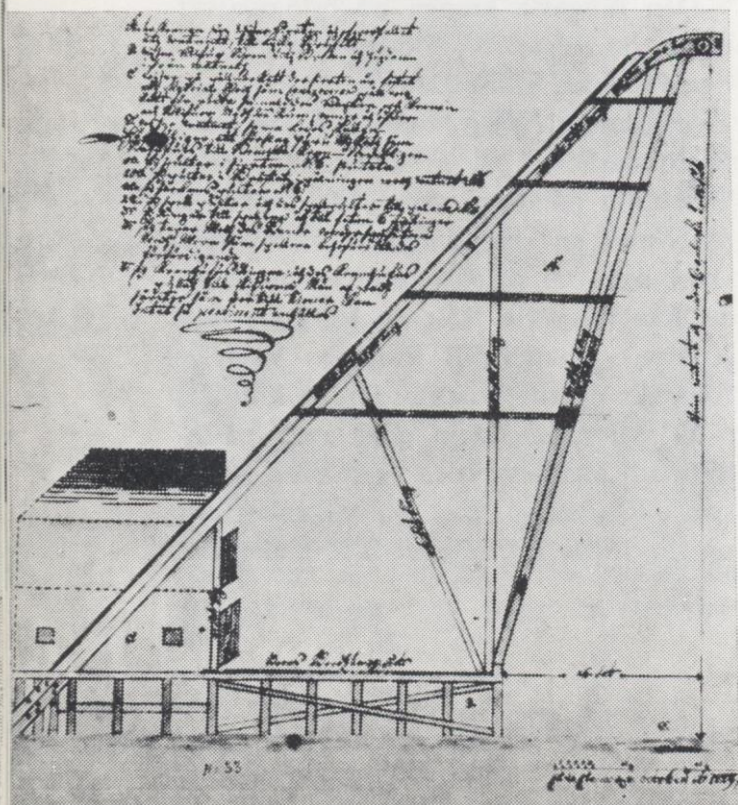
Varvets äldsta mobilkran såg ut så här. När lyftet var slut togs kranen ner och bars bort till nya lyft. Ur *Suecia Antiqua* 1692.

in under kranen, när master och kano-
ner skulle lyftas. Denna faststående kran
är besläktad med en mindre styckekran,
som återfinns på många tidiga illustra-
tioner. Marinmuseum äger en modell av
en sådan, som i sin raffinerade enkelhet
bestod av två ben och en stötta. I ben-
parets topp fanns ett krökt kranhuvud
med talja och vid marken var ett gång-
spel fastsatt mellan benen. Kranen var
inte större än att man kunde montera
ned den och flytta den dit den behövdes.

Varvets enda stora kran var den ovan-

nämnda mastkranen på flottans skepps-
bro. Den äldsta bevarade ritningen på
en mastkran är från 1710 av skepps-
byggmästaren Charles Sheldon. Denna
visar två sammankopplade kranar, som
vätter åt var sitt håll på flottans skepps-
bro. Den kraftigaste kranen hade hiss-
verk med ekorrhjul, medan den smärre
drevs med ett gångspel placerat under
kranbenen på bron. Tyvärr finns det
inga tecken på att denna dubbla mast-
kran blev verklighet men att projektet
har varit aktuellt visar en modell på
marinmuseum från 1700-talets första
del.

Nästa ritning av en mastkran är från
1729 uppgjord av N. J. Swahn. Av den
bifogade texten framgår det att ritningen
är en "ödmjuk påminning" om den ma-
terial, som behövs för att bygga kranen.
Man kan föreställa sig att man nu änt-
ligen, 1729, har fått medel att ersätta
varvets första mastkran men att leve-
ranserna av virke och mastträn dröjde.
Swahns kran har särskilt intresse. Det
är nämligen tal om en mastkran med en
"materialbod som konserverar påverket
för röta och även stjärten på kranen.



Ritning av mastkranen på flottans
skeppsbros av N J Swahn 1729.

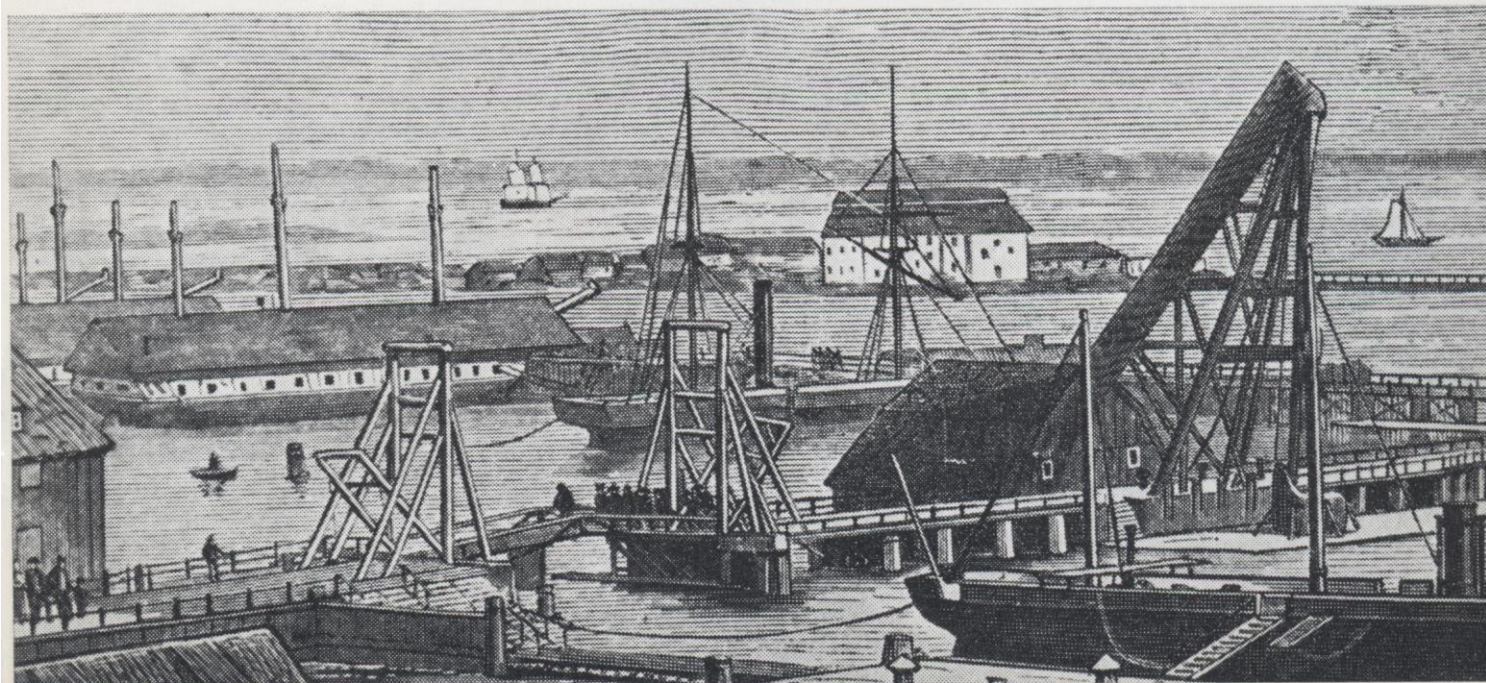
Den innehåller två rum ovanpå varandra”. Vi känner alltså här igen det som sedan skulle bli kranboden. Det var denna kran som ombyggd och utbyggd var varvets enda stora kran fram till 1806. Själva kranen revs först 1889 men kranboden har de flesta ännu ett säkert minne av. Den stod kvar fram till branden på hösten 1969. Vid rivningen togs själva kranhuvudet till vara och kan nu beses i marinmuseets särskilda rum för lyftanordningar.

Örlogsvarvet var i ständigt teknisk utveckling, och en lång rad av landets dugliga ingenjörer tjänstgjorde vid flottan. Den ovannämnda mastkranen byggdes t ex om av Daniel af Thunberg vid 1700-talets mitt och Gilbert Sheldon — Chapmans föregångare — konstruerade en lättare svängkran 1773. Antagligen är det denna svängkran, som återges av Elias Martin på en akvarell från 1780 stående på Lindholmen vid inven-

tariekammare nr 2. (Omslaget till Varvet runt nr 3—4 1964).

I samband med att varvet bredde ut sig på andra sidan bastion Drottninghall (där nya monteringshallen nu står) och det stora dockkomplexet kom till, så blev också avståndet från dockorna till den gamla mastkranen för stort. En större mastkran projekterades och byggdes under åren 1803—06 vid det så kallade yttre svajningsrummet. Arbetet på denna kran leddes av överstelöjtnanten i Flottornas konstruktionskår Jonas Lidströmer och ritningarna utfördes av den senare så välkände arkitekten Fredrik Blom. Kostnaderna vid bygget uppgick till 30.000 daler, varav en tredjedel gick till arbetslön och resten till material. Utgiftsposterna mursten, ölandssten, gråsten och gotlandskalk var på ca 8.000 daler, medan enbart koppar till taket kostade en sjättedel av hela byggsommen.

Matskranen på flottans skeppsbro 1868. Trägravyr av A. Nay.



Olika yrken och utförda dagsverken
på mastkranen

Mästare	529	dagsverken
Qvartersmän	567	„
Brobyggare	7550	„
Espingsbyggare	695	„
Timmerbåtsmän	1033	„
Murmästare	425	„
Murgesäller	2262	„
Stenhuggareqvartersmän	77	„
Stenhuggare	4600	„
Parad	42176	„

Den sista posten härleder till varvsparaden d v s den för tillfället lediga arbetskraften. I ett reglemente från 1825 förklaras varvsparaden som bestående av "indelnings- och roteringsbåtsmän, matroser och jungmän, samt i Karlskrona även allmänna arbetskarler och arrestanter".

Men så blev kranen också ett beundransvärt byggnadsverk. Med sina 42 meter i höjden pryder den fortfarande sin plats. Ännu 1806 hade ångkraften inte införts och lyften i kranen skedde med handkraft. 4 gångspel var placerade i kranens andra och tredje våning. Var-

je spel hade 12 bommar och med två man vid varje spelbom åtgick det 96 man vid stora lyft. Krantågen leddes från gångspelen uti kanaler i murverket och via rullar upp i kranhuvudet.

Kranen var tänkt att tjäna en stor seglande örlogsflotta i många år, en flotta, som vid kranens fulländning bestod av 12 skepp och 10 fregatter samt en del mindre fartyg. 1800-talet blev ett förändringarnas århundrande och flottans utveckling var inte lätt att förutse för kranbyggarna vid seklets början. Ånga och järn avlöste efter 1800-talets mitt segel och trä och nya kranar med större lyftkapacitet krävdes.

Den gamla matskranen fick vara varvets starkaste kran fram till 1874, när man från England införskaffade en 34 m hög saxkran av järn, som kunde lyfta 50 ton. Utvecklingen har emellertid accelererat och denna kran skrotades redan 1958. Men det mödosamma arbetet av stenhuggare, brobyggare och murare m fl under åren 1803—06 tycks ha burit frukt. Fredrik Bloms mastkran har blivit ett monument över varvsdriften i äldre tider.

*Gamla mastkranen och ett fartyg som tar in master. Från 1800-talets mitt.
Litografi av A. Mayer.*

