

## Så fick Kastellet magnetisk dragningskraft på sjöfarten

Den obligatoriska middagen i Stadshotellets festsal började kl 19.30 och kom att präglas av en både otvungen och hjärtlig stämning. Deltagarna uppgick till 47, varav ungefär hälften var stadens gäster och hälften subskribenter. Bland alla herrarna lyste i blekblått enda närvarande damen, stadsfullmäktigeledamoten fru Hélène Rietz. Stadens välkomsthälsning uttalades av stadsfullmäktiges ordförande riksdagsman Witzell som vid soppan särskilt vände sig till landshövding Lindeberg och amiral Ehrensvärd och på stadens vägnar framförde ett tack för det intresse dessa visat för att få stationen förlagd till Karlshamn.

Året var 1946, datumet lördagen den 19 januari och orsaken till festbanketten – som under hög stämning pågick fram till småtimmarna – den under dagen invigda avmagnetiseringsstationen på Kastellet. Eller som Sydöstran noterar i inledningen till sitt stora referat om denna händelse: "Avmagnetiseringsstationen i Karlshamn, landets tredje och en av de modernaste i världen, invigdes på lördagen. Det var en stor händelse, värd att celebrera, och det gjordes också både högtidligt och festligt i närvaro av åtskilliga prominenta personligheter med landshövding Erik Lindeberg och amiral Gösta Ehrensvärd i spetsen. Dagen till ära var hamnen flaggprydd, jagaren "Karlskrona" gjorde en dygnslång visit – den passade för övrigt på att bli avmagnetiserad under uppehållet här – och hamnchefen Frans Olsson gick omkring och sken som en sol i det disiga vädret.

### Högtidlighet med celebra gäster

Under rubriken "Bitande nordan svepte över Karlshamn då avmagnetiseringsstationen invigdes" ger Karlshamns Allehanda en ögonblicksbild från evenemanget och skriver bl a: " I kretsen av stadens styrande och målsmän för dess köpenskap samt representanter för landets marina och kommersiella myndigheter talade landshöv-

# Bitande nordan svepte över Karlshamn då avmagnetiseringsstationen invigdes.

Landshövdingen högtidstalade bland grå fästningsmurar. Officiell karusell runt Kastelet på "Polcirkeln". Framåtandan apostroferad på middagsgala i kavaj.



*Den 21 januari 1946 ägnade Karlshamns Allehanda en helsida åt den celebra händelsen då den toppmoderna avmagnetiseringsanläggningen på Kastelet invigdes.*

dingen om sjöfartens betydelse för staden och länets framtid och om denna station som tillkommit för att trygga samfärdseln över haven. Det var en solenn liten högtidlighet i bitande nordan, som piskade den blågula duken högst uppe på Kastelets krön."

Karlshamns avmagnetiseringsstation har tillkommit under bis-tra tider, och det var som om väderguden ville ge en passande ram till invigningen genom att släppa loss vinterkylan som bet även i härdade sjömanskinder. Utanför Kastelet låg havet isgrått, och tre stillaliggande fartygsskrov ett stycke ut gav bilden ytterligare accentuering av allvar. Inne i hamnbassängen livades tavlan av fartygen längs kajerna och de rykande fabriksskorstenarna. Karlshamn visade denna dag inte upp sitt idylliska ansikte. Men passade inte allvaret bättre? Vädret till trots hade många stadsbor vandrat ner till hamnen för att på avstånd bevittna evenemanget, vilket med rätta kan karakteriseras som inledningen till en ny epok i stadens månghundraåriga historia.

Och nog var det åtskilligt att se även för medborgaren utanför den trängre cirkeln. Så här berättar Allehandas reporter: "

Strax före kl 14 samlades framför det nypyntade tullhuset en celebr skara gäster från främmande orter, vilka togs emot av stadens styrande. Fullmäktigeordföranden, riksdagsman Witzell, välkomnade landshövding Lindeberg, hamnchefen Frans Olsson skakade välbekant hand med amiral Ehrensvärd, som syntes ha lämnat de stränga dragen ombord på jagaren Karlskrona, vilken fört honom till Karlshamn. Fullmäktigevices Karl Hansson tog älskvärt hand om kommerserådet Sjöholm och corps consulaire, medan drätselordföranden Börjesson och hamningenjör Eneby hade åtskilligt att säga kommandör Muhl och marindirektör Swenzén. När hälsningsceremonien var avslutad dirigerades samtliga herrar upp till hamndirektionens sessionsrum där preludierna till invigningen omedelbart inleddes.

Senare på eftermiddagen skedde den formella invigningen i skuggan av murarna på Erik Dahlbergs gamla fästningsholme dit de huttrande celebriteterna färdades på hamnens gungande vatten med hamnångaren Mien som dagen till ära lade ut med stadsflaggan hissad i masttoppen.

Hälften av gästerna vid middagen på Stadshotellet var subskribenter, vilket innebar att de själva fick stå för festaftonens nota eftersom hamn och stad höll hårt i börsen. Hamndirektionen beslöt dock vid sitt möte före invigningen "att bereda de av hamndirektionens ledamöter, som ej voro av staden särskilt inbjudna, samt därjämte direktionens sekreterare och biträdande stadsingenjören tillfälle att på hamndirektionens bekostnad deltaga i den subskriberade middag, som skulle anordnas å stadshotellet i samband med invigningen."

## **"Storslagna bjudseden bruten"**

Stadsfullmäktiges sparsamhet med inbjudningarna oroade och engagerade – ja rent av bekymrade - inte minst den lokala tredje statsmakten som dels menade att staden var senfärdig, dels antydde att man själv inte var inviterad varken till invigning eller middag.

Så här skriver Sydöstran den 8 januari 1946: "Den 19 i denna månaden skall Kungl avmagnetiseringsstationen invigas av Kungl befallningshavanden i länet. Någon bulletin från invigningsarrangörerna har dock ännu inte utsänts, varför man svävar i visst tvivelsmål huruvida saken blir av eller ej. Som känt har stadsfullmäktige beslutat en medellinje beträffande invigningen, vilken lär komma

att bli lagom ståtlig. Vi ser i alla händelser med spänning fram mot dagen. En st. roddbåt skall förhyras, givande spalten möjlighet att från parkett följa evenemanget.”

Signaturen ”Friskyttan” i Karlshamns Allehanda noterar den 11 januari, d v s veckan före invigningen: ”Ett tillkännagivande om subskriberad middag i anledning av magnetstationens invigning har fångat vår uppmärksamhet. Sålunda skall den storslagna bjudsedan brytas, förmodligen till stor veklagan på flera håll. Hur många som får vara med har dock ej meddelats offentligt. Cirka 200 bör väl stora stadshotellsalen kunna rymma. Den 15 är sista anmälningdagen, varför det finnes tid att bestämma sig grundligt. En pampig bankett av äkta karlshamnssnitt förutspås. Hela subskriptionstanken och vilka som egentligen är bjudna är ett mysterium till alla de andra kring denna station. Måhända skall de bankettsugna sällas av invigningskommitterade. Att representanter för sjöfartsintresserade tidningar i större svenska centra inbjudits har vi dock ej erfarit. Förmodligen är arrangörernas tanke att verka i det tysta. God lycka tillönskas.”

Den unika anläggningen i Karlshamn hade en synnerligen angelägen uppgift: att förebygga minsprängningar och därigenom rädda liv. Avmagnetiseringsstationen på Kastellholmen skulle göra svenska och utländska fartyg immuna mot sjöfolkets fiende nr 1 efter det nyligen avslutade världskriget – magnetminan!

Den väl påpälsade landshövdingens högtidstal vid Kastellets vindpinade fästningsmurar och aftonens middagsgala på stadsotellet denna bistra januaridag skedde alltså mot en synnerligen allvarlig bakgrund där infernaliskt konstruerade magnetminor krävt tusentals liv såväl i världens handelsflottor som krigsflottor; och det inte minst i de europeiska farvatten som var världens mest minspäckade. Enbart under första världskriget beräknades antalet utlagda minor vara 250 000 – en siffra som betydligt överträffades under andra världskriget då mellan trekvarts och en miljon minor lades ut. I farvattnen kring norra och västra Europa samt Medelhavet lade engelsmännen ut runt 225 000 minor och tyskarna ungefär lika många i samma vatten.

- Det för Sveriges vidkommande livsviktiga Östersjöutloppet är ett av de mest minspäckade och här lurar alltjämt minfaran och kommer att göra så länge ännu, berättade inspektören för minsvepningsväsendet kommandör Gunnar Fogelberg i en stor intervju i Blekinge Läns Tidning den 19 augusti 1950. Så gott som hela Kat-

tegatt, Stora och Lilla Bält samt farvattnen väster om Rügen och Trelleborg är fortfarande minfarliga, varför sjöfarten här tvingas gå fram i vissa minsvepta rännor.

Tre år efter invigningen i Karlshamn hade 1882 fartyg från 16 länder slagit sina lovar runt den idylliska holmen vid Karlshamns hamninlopp och utan ett öres kostnad – tidsförlust och lots- och bogseringsavgifter oräknade – blivit immuna mot dödsbringande magnetminor som fortfarande i stora mängder gjorde många farvatten ytterst riskabla. Dessa sjökrigets lömska vapen bygger på principen att dess tändanordning, som står i förbindelse med en magnetnål inne i minan, utlöses då den påverkas av ett överpasserande fartygs magnetism. Infernaliska minkonstruktörer försåg ofta minorna med stegverk så att de inte exploderade förrän efter ett visst antal överseglingar eller minsvepningar med fartyg försedda med strömmatade kabelslingor.

## Magnetiskt neutrala fartyg

Minorna kunde också ha konstruerats så att tändanordningen inte fungerade förrän efter en viss tid. Därför hade man kommit på idén att försöka motverka magnetminorna genom att göra fartygen magnetiskt neutrala. Det var detta som skulle åstadkommas med hjälp av anläggningen vid Kastellet; att avlägsna de magnetiska kraftfälten som finns i skrovet på alla järn- och stålfartyg, en magnetisk kraft som kommer från det jordmagnetiska fältet.

Oerhörda värden i människoliv och tonnage har räddats tack vare avmagnetiseringsprincipen som kom i bruk 1943 och som för Sveriges del nu tillämpades på tre ställen, förutom i Karlshamn, även i Stockholm och Göteborg. I den nya anläggningen i Karlshamn som skulle bli världens största och modernaste passerade fartygen över en växelströmsmatad elektrisk spole, varvid dess permanenta magnetism upplöstes. Det jordmagnetiska fältet måste upphävas inom stationen eftersom det annars skulle verka magnetiserande. Spolen placerad i öst-västlig riktning omslöt av en likströmsspole med ett magnetfält av samma storlek som det jordmagnetiska men i motsatt riktning.

Eller enklare uttryckt: Principen för avmagnetisering är att låta fartygen passera tre olika strömförande ledningar eller slingor.

- Första slingan, "0-slingan", upphävde det jordmagnetiska fältet och var med sin norra del upphängd på en rad s k dykdalber,



Så ska det se ut! Marinförvaltningens kartskiss från december 1945 över Kastellholmen med omgivningar och den nya avmagnetiseringsstationen.

d v s en rad kraftiga pålar, i hamninloppet och med sin södra del liggande i en träränna på havsbotten. Slingans storlek var 40 x 220 meter och bestod av åtta kablar.

- Andra slingan, "Mot-slingan", hade till uppgift att inarbeta permanenta poler i fartyget och därmed ge erforderlig motmagnetism.

- Tredje slingan, "avmagnetiserings-slingan", var placerad i en träram om 20 meter i kvadrat på havsbotten och hade till uppgift att "röra om" magnetismen i fartygsbotten.

Anläggningens stationshus, en röd byggnad bakom kastellmuren, inrymde dels en omformarcentral i bottenvåningen, dels ett större mätrum och flera expeditionsrum i övre våningen från vilken personalen hade den mest strålande utsikt över hamninloppet. Bottenvåningen fick bl a inrymma den stora motorn, avmagnetiseringsmaskinen, genom vilken 3.000 kilovolt sändes ut till spolen på havsbotten.

Med ingenjör Bertil Bohman som ciceron går Sydöstran på rundvandring i det unika stationshuset dagen för invigningen. Bl a noteras: "En motor så stor att man häpnar redan över hur man förmått släpa den hit ut – den är också på 3.000 hästkrafter – arbetar direkt på en högspänd 6 kilovoltström från Sydkrafts ångcentral på Västra Kajen. Övrig effekt transformeras ner till 380/220 volt. På annat språk kan sägas att effekten utgör 3.000 kilowatt. Denna effekt motsvarar ungefär Karlshamns stads hela förbrukning."

## Hamndirektionen på hugget

När Karlshamns stadsfullmäktige den 21 december 1945 kunde uppdraga åt fullmäktiges presidium "att i samråd med hamndirektionen ordna med en högtidlighet vid invigningen av avmagnetiseringsstationen på sådant sätt, att därvid gjordes reklam för stadens hamn" hade kappt två år gått sedan frågan om en avmagnetiseringsstation i Karlshamn på allvar föddes. Trots att marinförvaltningen redan i april 1944 kommit fram till att Karlshamn låg bäst till för en avmagnetiseringsstation i Sydsverige och i juni samma år begärt pengar från regeringen till en satsning i Karlshamn, som även besöktes samma månad, ville även Malmös hamndirektion vara med i kampen om den nya satsningen.

Men tack vare blixtnabba och energiska insatser – med dagens

språk "lobbyverksamhet" - från främst hamndirektionens ordförande Frans Olsson och hamningenjören Knut L:son Eneby kunde dessa talesmän för Karlshamn ro den unika satsningen i hamn. Detta sedan man snabbt fått såväl Marinförvaltning som Kommerskollegium och Väg och Vattenbyggnadsstyrelsen med ombord. Yttrandet från redare, rederiföreningen, varvet i Sölvesborg och lotsarna i Karlshamn förordade redan vintern och våren 1944 en placering i Karlshamn. Ett pepprat PM och en välmatad och omfångsrik skrivelse till Marinförvaltningens minsektion författad av hamningenjören Knut L:son Eneby daterad den 15 mars 1944 satte definitivt punkt för det skånska försöket att lägga beslag på stationen. Enebys argument sköt alltså Malmös utspel i sank; ett utspel som några dagar tidigare publicerats i Sydsvenska Dagbladet och vållat upprörda känslor på hamnkontoret i Karlshamn. Eneby anförde en rad starka argument: Karlshamns djupa hamn – fartyg med 9 meters djupgående kan tas in mot 6,8 i Malmö - lätta angöring, isfrihet, tillgång till isbrytande bogserbåten "Mien" vid exceptionellt stränga vintrar, två starka bogserbåtar, goda strömförhållanden, ständigt beredda lotsar, närheten till flottans huvudstation i Karlskrona och ett perfekt läge med hänsyn till sjöfarten i Östersjön.

Det avslutande esset i Enebys utspel var att Karlshamn skulle bli en *genomgångsstation*. "Fartygen kunna med egen maskin utan uppehåll passera stationen med 2-3 knops fart. Endast under passage av själva avmagnetiseringsstationen krävs assistans av bogserbåt men ej vid mätningstationerna. En bogserbåt kan sålunda betjäna flera fartyg. Nya ankommande fartyg kunna utan att vänta genast gå in i karusellen. Avmagnetiseringsstationen i Malmö har placerats såsom en *ändstation*. I en sådan kan endast ett fartyg behandlas åt gången. Det är uppenbart att tidsförlust härvid skall uppstå för ankommande fartyg, som skola vänta. Härvid uppstår en dagskostnad som sjöfarten ej är betjänt av".

Kostnaderna för anläggningen var också ett argument. "I sin helhet har dessa beräknats till 1.200.000 kronor i Karlshamn, 1.500.000 kronor i Malmö och 1.700.000 i Falsterbokanalen", skriver Eneby. När allt var klart hade budgeten klarats med råge.

## Uppretade lotsar sjöng ut

Även lotsarna hade blivit uppretade av propåerna från Malmö. I ett intyg till lotsverket daterat Karlshamns lotsplats den 13 mars



1944 skriver sålunda bl a mästerlotsen P.O. Åman och lotsförmanen O.F. Renström: "Då i diskussionen om placering av en avmagnetiseringsstation för södra Sverige som argument för stationens förläggande till Malmö, eller annan plats vid Öresund, har anförts, att Karlshamns hamn skulle vara svår att angöra vid dålig sikt, få undertecknade härmed intyga, att vid sådana väderleksförhållanden patrullerar lotsbåten i farvattnet mellan Hanö och Ternö, varifrån vi kunna under alla väderleksförhållanden bringa fartygen inom hamnen.

Beträffande isförhållanden kan även intygas, att Karlshamns hamn är obestriddligen den mest isfria hamn som står till buds, såväl i Öresund som på Sveriges syd och Ostkust. Detta såväl ifråga om fast is som dravis."

Snabbhet och effektivitet blev den nya stationens signum. Medan man t ex i Göteborg lät fartygen ligga stilla och drog spolen/avmagnetiseringsslingan fram och tillbaks under desamma var det i Karlshamn möjligt att låta flera fartyg passera samtidigt över slingan. Tiden kunde variera, från några timmar till en eller flera dagar innan ett fartyg var kvitt sin dödsbringande magnetism.

- Vi beräknar att åtta till tio fartyg skall kunna avmagnetiseras per dag, berättade ingenjör Betil Bohman, t f chef under stationens uppbyggnad, för Karlshamns Allehanda den 5 oktober 1945. Någon hundraprocentig säkerhet med avmagnetiseringen kan inte upp-



*Sedan stationens invigning 1946 har tusentals handelsfartyg besökt Karlshamn. Alla i ett enda syfte, nämligen att få skrovet avmagnetiserat och därmed klara fartyget från de försåtliga magnetminorna*

nås, men säkerhetsprocenten är dock så hög som 80-90. Det finns emellertid en del fartyg för vilka riskprocenten är mycket låg, och det är sådana som är utrustade med särskilt magnetskydd.

På frågan hur länge det dröjer innan ett fartyg på nytt måste avmagnetiseras blir svaret:

- Det är ganska olika. En del fartyg måste in på stationen redan efter en månad, andra först efter tre månader.

En imponerad Allehandareporter avslutar artikeln med konstaterandet:

” När fartygen börjar snurra runt Kastellet, kunna karlshamnarna således med stolthet peka på anläggningen och utbrista: det där är ”biggest in the World” Någon överdrift kommer man inte att göra sig skyldig till. Det har expertisen enstämigt förklarat. Tyskland och England äro icke längre några lärjungar. De ha överträffat sina läromästare. Det stundar tider för hamnen...”

I oktober 1945 utannonseras i lokaltidningarna under ”Lediga platser” fem arbeten vid den nya stationen: två maskinister (400 kronor i månaden), två mätbiträden (350 kronor i månaden) samt en motorbåtsskötare (300 kronor i månaden).

Totalt bemannades stationen av sju man. Chef för den nya anläggningen blev en ångermanlänning, 27-åriga ingenjören vid Marinförvaltningen Per Rune Lindholm. Efter Marinens omorganisation 1958 överflyttades tjänsten till Sydkustens örlogsbas i Karlskrona. Lindholm innehade tjänsten fram till sin pensionering 1983. Hela hans yrkesverksamma tid präglades av innovationskraft och ett stort intresse för teknisk utveckling. Lindholm avled i maj 1996.

## Lyckad generalrepetition

- Den 20 december 1945 begås generalrepetitionen på och runt Kastellet. Som försöksobjekt används marinens tankfartyg ”Eldaren” med uppställning av bl a Marinförvaltningens sjötekniskt sakkunniga. Allt går friktionsfritt och all apparatur fungerar perfekt under Eldarens passage.

- Den 11 januari 1946 bli Transmarins ångfartyg ”Torsa” på 2.950 ton dödvikt det första lastfartyget att inviga den nya avmagnetiseringsstationen. Premiärfartyget får gå sju varv runt Kastellet innan man på mätstationen kan konstatera att hon är avmagnetiserad. Hela proceduren tar fem timmar i anspråk. Efter kompassjustering



*Svenska marinens största örlogsfartyg var den 182 meter långa kryssaren Göta Lejon. Såväl Göta Lejon som systerfartyget Tre Kronor avmagnetiserades vid stationen i Karlshamn. Göta Lejon såldes 1971 till Chile.*

kan fartygets befälhavare kapten I Jönsson på kvällen sätta kurs mot England där lasten av pappersmassa skulle lossas. Eftersom "Torsa" sedan skall gå mot varmare breddgrader inhandlas under uppehållet i Karlshamn moskitnät.

De följande dagarna har stationens personal fullt upp. Det är liv och rörelse stup i ett och "dansen runt Kastellet" pågår från morgon till kväll. En del fartyg behöver endast gå en gång över slingan för att bli avmagnetiserade, medan andra får gå runt åtskilliga gånger. Rekordet noteras av ångaren "A. T. Johnsson" från Råå som måste passera slingan inte mindre än 15 gånger innan den får klarsignal.

- Den 28 januari 1946 är det dags för en verklig bjässe, tågfarjan "Starke", att ankra upp vid Oceankajen dels för att reparera sin minskyddsslinga, dels för att bli avmagnetiserad. Det vackra fartyget – 119 meter långt och 18,5 meter brett väckte givetvis stort intresse bland sjöfartsintresserade karlshamnare.

- Den 30 mars 1946 noteras det högsta antalet fartyg som behandlats på en enda dag. Det handlar om hela 11 fartyg, varav fyra var svenska örlogsmän, bland dem minkryssaren "Älvsnabben". Samtidigt sätts ett annat rekord: av de 11 fartygen avverkas nämligen inte mindre än tre inom 50 minuter. Detta tack vare möjligheten att begränsa hamnångaren "Miens" och bogserångaren "Merkurs" assistens till att endast dra fartygen över spolarna, varefter båtarna

under befäl av lots själva fortsatte banan runt Kastellet; en snabb expedition som gjorde såväl befäl som besättningar synnerligen tillfredsställda.

- Den 18 juni 1946, fem månader efter starten, har 357 fartyg avmagnetiserats, varav 191 svenska och av dessa 31 örlogsmän

- Den 20 juni 1946 får man ett verkligt celebret besök då dan.ske kungens lustjakt "Dannebrogen" med 70 mans besättning ankrar upp utanför tullkammaren vid 20-tiden för att dagen efter genomgå avmagnetisering. Med anledning av besöket hissades såväl den danska som två svenska flaggor vid hamn- och tullkontoret.

- Den 7 juli får stationen en av sina bråda sommandagar med 11 ryska fartyg – av vilka fem avmagnetiseras - i hamnen samtidigt, det största antal båtar från en främmande nation som samtidigt besökt hamnen. "Svärm av ryssar vid am-stationen" är Sydöstrans rubrik på notisen om östbesöket. Tidningen konstaterar att "de ryska sjömännen utgör med sin karakteristiska utstyrsel ett lätt iakttagbart inslag i gatu- och affärslivet, där de rör sig synnerligen lugnt och städat."

Den 23 juli berättar Sydöstran att 421 civila fartyg behandlats under första halvåret efter stationens invigning, att jämföras med 380 i Göteborg och 207 i Stockholm. Bakom stockholmsstationens låga siffror döljer sig ishinder under januari, vilket endast i sällsynta fall spelar någon roll i Karlshamn

- Den 18 augusti 1946 blir ångfartyget "Havsbris" ett av stationens snabbast behandlade fartyg då hon endast behövde passera slingan en gång. Men också på det andra hållet är "Havsbris" bland rekordhållarna genom att vid ett tidigare besök ha behövt gå igenom slingan över 20-talet gånger.

## **Djupvattenseglare magnifik syn**

- Den 15 december 1946 blir en märkesdag i och med att åländska barkskeppen och djupvattenseglarna "Viking" och "Passat" om kvällen ankrar upp på Karlshamns redd i avvaktan på avmagnetisering. Först på plats är "Viking". "Hon kom med vinden in från styrbord, svepande upp mot hamnen, stolt och vit som en havets gudinna", berättar en imponerad Allehanda-reporter. "På kajen hade en hel del folk samlats som i kikare spanade efter dessa havens vinthundar. Bland de väntande sågs även gamla sjöbjörnar som för länge sedan lagt upp."



*Minfartyget Älvsnabben besökte också Karlshamn för avmagnetisering. Fartyget, som sjösattes i januari 1943, gjorde sin första långresa 1954 och innan hon skrotades 1982 skulle det bli ytterligare 24 långresor varav två var resor jorden runt.*

Karlshamns Allehanda berättar också att 4.000-tonnaren "Viking" med en segelmassa på 4.000 kvadratmeter hade ett trettio-tal passagerare ombord, mest missionärer med familjer på väg till Sydafrika och att segelfartygen följande dag skulle avmagnetiseras samt stanna ytterligare någon dag för annan översyn och bunkring. Tala förresten om verkligt saltstänkta sjökaptener; "Passats" skeppare kapten Mattsson har gått jorden runt 25 gånger med segelfartyg medan befälhavaren på "Viking", kapten Broman, fullbordat 18 jordenruntseglingar.

- Den 12 april 1947 kan Karlshamns Allehanda också delge sina läsare att "En ganska penibel situation uppstod i går på finska ångfartyget "Dagmar" av Mariehamn, då det på onsdagsmorgonen befanns, att såväl stewarden som kocken rymt under natten till onsdagen. Besättningen på fartyget, som ligger här i avvaktan på avmagnetisering vid AM-stationen, måste därför intaga sina måltider på näringsställen i staden, enär endast mässpojken var kvar. Genom rymningen kommer fartygets avgång att försenas, tills rymarna är återbördade eller ersättare hunnit skaffas. Fartyget är på resa från Gdynia till Libau med stenkolslast."

- Den 12 juni 1947 blir finska ångaren "Oinas" det tusende fartyget som behandlas vid AM-stationen.



*Avmagnetisering med förhinder! Strax före midnatt på kvällen den 22 augusti 1957 ramade och knäckte det tyska fartyget Lotte Nagel en av de kraftiga pålar – en s k dykdalb – på vilken 0-slingan är upphängd. Reparationerna i sjöfartsstyrelsens regi kunde påbörjas den 3 september och var klara den 18 september.*

*Den största smäll som drabbade avmagnetiseringen inträffade på förmiddagen den 26 april 1952 då polska motorfartyget Curi Sklodowska från Gdynia påseglade en av pålarna samt förstörde en lång sträcka av kabeln. Fartyget belades med kvarstad tills det ekonomiska ansvaret för de omfattande skadorna var garanterat. Det kostade dykare och handräkningsmän en månads arbete innan allt fungerade igen medan det polska rederiet fick punga ut med 250.000 kronor för reparationerna.*

- Den 14 september 1949 har 2.000 fartyg från representerande 17 nationer behandlats i Karlshamn.

- Den 14 september 1953 kan fartyg nummer 3.000 passera den 219 meter långa magnetslingan.

1947 är minrisken fortfarande hög. Inte minst de brittiska minorna i de danska farvattnen, i Falsterboområdet och sydöstra Östersjön skördar många offer. Dessa minors livslängd visar sig vara betydligt större än man från början räknat med. Brittiska amiralitetet räknade 1947 med att dessa minor kunde ha en livslängd på 8-12 år, något som rader av minsprängningar långt in på 1950-talet vittnade om. Många av de drabbade fartygen försvann spårlöst i djupen med man och allt. Minornas konstruktion var sådan att inte

ens den mest noggranna minsvepning kunde leda till hundra procentig säkerhet.

Två av många händelser som underströk den fortfarande stora minrisken ägde rum under september 1947 då trålaren "Bleking" från Karlskrona fick en mina i trålen. Trots att minan exploderade på 60 meters djup och 400 meter från båten formligen lyftes denna upp ur vattnet. Som genom ett under skadades varken båt eller besättning medan trålen blev svårt skadad. Sista dagarna i samma månad minsprängdes den ryska ångaren "Razliv" av Riga utanför den danska staden Gjedser. "Razliv" hade avmagnetiserats i Karlshamn den 11 juli och därefter var båten alltså säkerställd för minrisken under en viss begränsad tid. För "Razliv" utgick tiden den 11 september och bara två veckor senare minsprängdes ångaren. Det inträffade var ett av flera tragiska bevis på att fartygen inte fick slarva med att hålla de av minstationen lämnade tiderna.



*Koll på läget! Sven-Olof Wallman i avmagnetiseringsstationens mätrum på Kastellet. Tack vare stationen – som invigdes 1946 – har här under årens lopp tusentals fartyg avmagnetiserats och därmed blivit "immuna" mot magnetminor. I dag tar man hand om ett femtiotal båtar om året, de flesta örlogsmän. Här på stationens övervåning, tillbyggd på 1990-talet, ersätter i dag ett kretskort alla instrument.*

## Morgondagens teknik på gång

Allt efter som åren går blir stationen i Sydkustens Örlogsbas regi på Kastellet något av en institution för rader av örlogsmän och handelsfartyg. Efter hand sjunker dock antalet besök. Redan 1952 märks en stagnation och därefter har det handlat nästan enbart om militärens fartyg. Efter hand börjar också personalen arbeta vid landets övriga två stationer.

I en Allehanda-intervju i september 1986 berättar Sven-Olof Wallman som då tjänstgör på stationen i Karlshamn tillsammans med Kurt Müller och stationschefen Jan Mattsson:

- Under de 40 år stationen varit igång har inte mindre än 6.000 fartyg avmagnetiserats av den nu jubilerande anläggningen och

inte ett enda av dessa har gått på någon mina.

Nu framgår också att morgondagens teknik med åtföljande miljösatsningar är på gång. Trots att verksamheten minskat vid den för 40 år sedan ultramoderna stationen har denna stor betydelse och stora planer finns för framtiden.

- Åtskilliga miljoner ska satsas på laser och ett nytt datasystem fram till 1992, avslöjar en nöjd och glad Sven-Olof Wallman för Allehanda.

Mer än 25 år



*Motorbjässe! Maskinrummets växelströmsmotor från 1913 som fortfarande driver avmagnetiseringsstationens likströmsgenerator. På 1940- och 1950-talet arbetade här två maskinister. För styvt tio år sedan uppdaterades tekniken med ett modernt ställverk.*





*Runt Kastellet! 2008 besöker runt femtiotalet fartyg Karlshamn för att bli avmagnetiserade. Så gott som samtliga är örlogsmän. På den här bilden får en ubåt magnetskyddet uppdaterat hösten 1996.*

senare, sommaren 2008, sammanträffar Karlshamnians medarbetare med Sven- Olof, nu chef för den grupp om fem man som sköter marinens minskydd och avmagnetisering över hela landet. Fiske- och handelsfartyg är i dag inga aktuella objekt.

Sven anställdes 1971 av marinbasen i Karlskrona som mättekniker och hade som värnpliktig deltagit i Ävsnabbens jorden runtsegling 1970-71. Bara några veckor efter landgången fick han jobbet vid marinbasen.

- Jag arbetade inom hela Sverige och sysslade med minskydd ombord i fartygen, det var det man fick börja med. Främsta uppgiften var att åka ut och hjälpa till ombord. Vi arbetade också med sveputrustningen.

1974 fick Sven frågan: Vill du börja i Karlshamn? Och på den vägen blev det.

Det handlar inte längre om rader av fartyg som köar upp för att "köra karusell" runt Kastellet. Sedan länge gäller stationens uppgift enbart marinens fartyg. Det handlar heller inte om fartyg varje dag och arbetet omfattar allt från reparationer till dykerijobb. Hela tiden sker också renoveringar på stationen.

- Sedan många år tillbaks, sammanfattar Sven-Olof, präglas

verksamheten av ny utrustning och då inte minst av de moderna datorernas inträde, nya och mer avancerade fartyg, mer mobil jakt på minor, nya komponenter och avmagnetisering på land och inte minst mer och mer internationellt jobb. Eller kort sagt: nya arbetsuppgifter och moderna stationer.

– Än i dag finns dock den stora maskinen – d v s växelströmsmotorn tillverkad 1913 - som driver en likströmgenerator kvar på Kastellet-stationen och maskinrummet är på 2000-talet i stort sett intakt, berättar Sven-Olof.

Den gamla mätutrustningen är skattad åt förgängelsen och nu är det heltransistering och elektronisk revolution som gäller på den historieomsusade ön i Karlshamns inlopp. På stationens övervåning är sedan länge den rörbestyckade anläggningen utkastad och sedan mitten av 1970-talet är det den nya transistortekniken som gäller.



*Gammalt och nytt! Kastellet i Karlshamns inlopp hyser bland de historiska minnena och byggnadsverken även marinens i dag toppmoderna avmagnetiseringsstation. Denna syns här i fotots mitt precis bakom kastellmuren. I förgrunden ute i vattnet syns den s k "O-slingan" upphängd på dykdalber, d v s en rad kraftiga pålar.*

## Första datorn en jättepjäs

– Den första datorn var en jättepjäs för 300 000 kronor, minns Sven-Olof. I dag klarar en miniräknare lika mycket. Datorn har varit den stora revolutionen i det här jobbet. Ett bra datorprogram, som fort-

farande används, byggdes upp av Lars Strömgren i Stockholm. Första jobbet ute på Kastellet blev att riva det gamla mörkrummet och sedan fick vi skrivare som tog värdena på pappersremсор. Tidigare hade vi suttit med jobb som tog många dagar eftersom vi räknade och överförde alla värden för fartygens magnetfält för hand. Sådana bilder tas nu fram på ett par minuter.

Sven-Olof berättar också att personalen efter hand fick nya roller och nya arbetsuppgifter och då inte minst som kontrollanter på marina nybyggen. Jobbet att bara vara på stationen ändrades. I stället fick man börja åka runt mer och mer. Sedan handlade det också om alla nya avancerade fartyg och anläggningar. De senare såväl ombord som i land blev mer och mer avancerade. De nya fartygen innebar en milstolpe i arbetet för Sven-Olof och hans kamrater.

– Vi har blivit allt mer mobila i jakten på minor, understryker Sven-Olof. Alla minsvepare som ska ut passerar våra mätstationer innan de ger sig iväg.

Lägg här till att alla slags komponenter - från kylskåp till huvudmaskiner och kanoner - avmagnetiseras på land innan de monteras ombord. Allt som ska ombord ska passera mätstationen och dess personal. Kraven på maskin och motorer är synnerligen höga och när båtarna utrustas går allt igenom. Det handlar om mycket mobilt jobb i den stora släpvagn man kör upp på kajen vid de aktuella fartygen.

– Vi får också mer och mer utlandsjobb och internationella uppdrag. Vi har varit i Finland och kontrollerat fartyg och vi jobbar ihop med Danmark och Norge med avmagnetisering. Framför allt de danska uppdragen med avmagnetisering och kontroll är omfattande och här har Danmark också skrivit ett avtal med Sverige. Så har t ex danska marinen varit med nio fartyg på vår station i Lysekil, berättar Sven-Olof som också varit i Grekland för ubåtsjobb på Kreta.

– Vi hyrs också in av Kockums för bl a ljudmätningar. Där handlar det om en helt annan kultur, säger Sven-Olof som minns ett verkligt långväga och roligt jobb i Singapore med mätningar och kontroller i Kockumstillverkade båtar. Sedan ryssarna lämnat Baltikum har vi också arbetat med örlogsmän från såväl Estland och Lettland som Litauen, därav tre år i Karlshamn, ett i Lysekil och ett i Stockholm.

Och apropå olika kulturer vet Sven-Olof att berätta:

– I Sverige är det självklart med rökstopp ombord. Bara i Grek-

land var det åtta nio man som rökte i styrrummet. Det var så tårarna bara forsade när man klev in. I Singapore var det både roligt och spännande när vi arbetade med de svepkatamaraner man köpt av Sverige. Och tala om noggrannhet; det tog 20 minuter bara att ta sig in genom marinbasens grindar..

## **Framtiden mobil och internationell**

Sist men inte minst: principen för själva avmagnetiseringen må vara densamma som vid invigningen av "anläggningen i världsklass" på Kastellholmen för över 60 år sedan. Men i dag handlar det om en annan tid och en annan värld med nya och utökade uppgifter för personalen och investeringar i toppmoderna stationer.

– Framför allt rycker den mobila sidan fram mer och mer. Framtiden är mobil och internationell, betonar Sven-Olof och ger ett exempel från sommaren 2008:

– Ett av de senaste stora danska fartyg, Absalon, vi hade på stationen går nu utanför Somalia och bevakar mattransporterna. Nu har Sverige fått förfrågan om svenska örlogsmän kan gå med och om vi kan sätta upp en bas i Mombasa i Kenya. Det finns gott om pirater i de här vattnen och mer än 25 kapningar har skett hittills.

Men själva avmagnetiseringarna av fartygen måste fortfarande ske här. Ett femtiotal båtar, i huvudsak örlogsmän, tas årligen om hand i Karlshamn och en regelbok talar om hur ofta de ska komma. Rutinerna innebär att man först går ut och möter fartyget och mäter och kontrollerar att allt är som det ska ombord. Ser det besvärligt ut måste de in till Kastellholmen för avmagnetisering.

Och hur är det då med minfaran på 2000-talet?

– Det är rensat på de flesta ställen; men ju mer elektronik desto mer jäkelskap kan människan hitta på. I dag kan minorna känna av såväl ljudet som trycket från fartyget. Vårt arbete handlar om en säkerhetsåtgärd, slutar Sven-Olof som med utgångspunkt från Långehall i hjärtat av Sveriges Trädgård är redo för uttryckning även till fjärran hav.