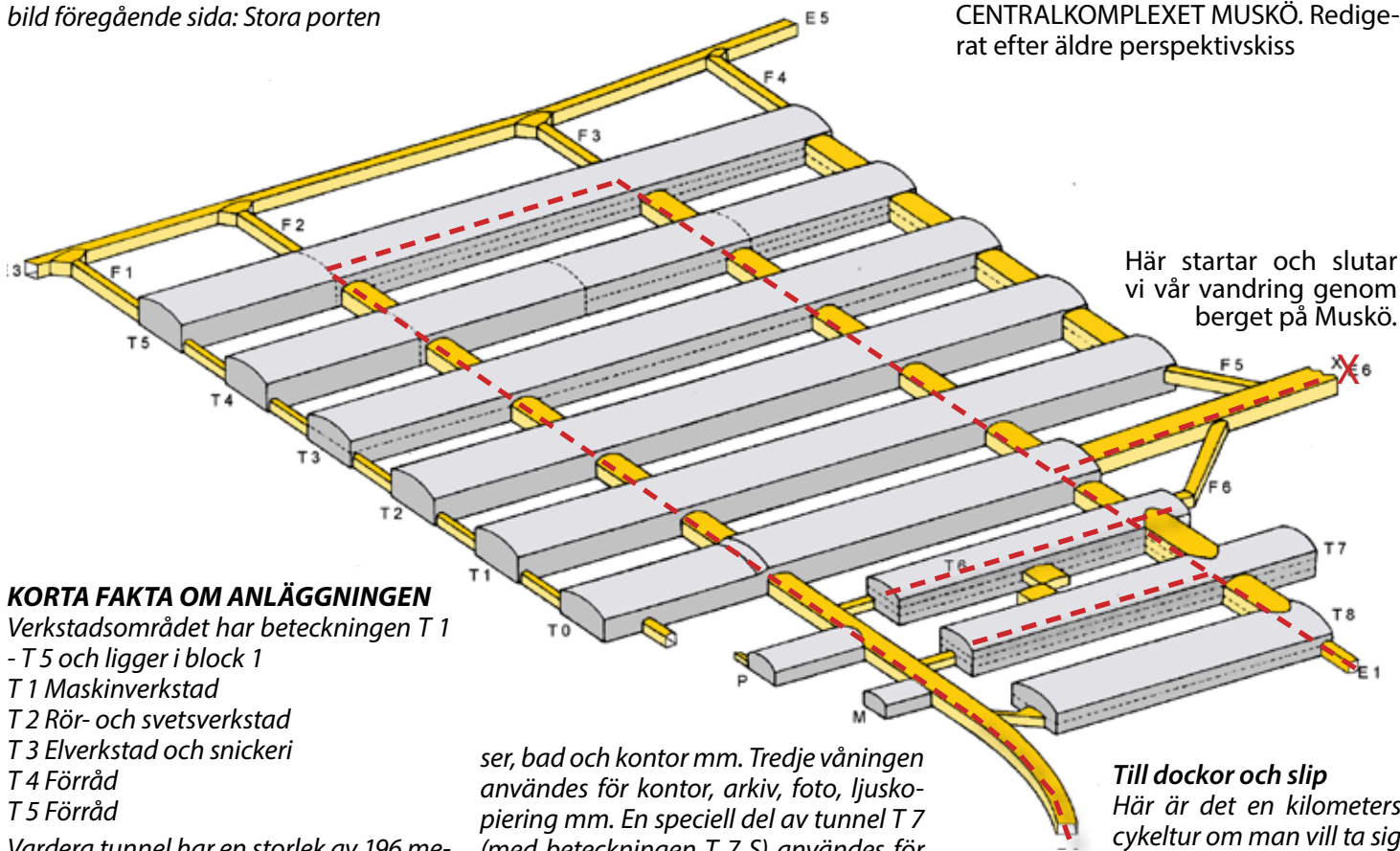




EN STAD I BERGET

bild föregående sida: Stora porten



CENTRALKOMPLEXET MUSKÖ. Redigerat efter äldre perspektivskiss

Här startar och slutar vi vår vandring genom berget på Muskö.

KORTA FAKTA OM ANLÄGGNINGEN

Verkstadsområdet har beteckningen T 1 - T 5 och ligger i block 1

T 1 Maskinverkstad

T 2 Rör- och svetsverkstad

T 3 Elverkstad och snickeri

T 4 Förråd

T 5 Förråd

Vardera tunnel har en storlek av 196 meters längd, 15 meters bredd och 14 meters höjd.

E 3 - E 5 är förbindelsetunnlar mot Risdal och flera platser.

Tunnlarna T 6 - T 8 är något kortare tunnelutrymmen, väster om den centrala tunneln T 0. T 6 är ca 84 meter lång, alla tre tunnlar är ca 11 meter breda och ca 15 meter höga. Tunneln innehåller ett trevånings "betonghus". Byggnaden användes till kontor, omklädningsrum, tvättrum och konferanslokal.

T 7 är 102 meter långt och har också ett trevånings betonghus. Här finns (fanns) sjukhuset med mottagning, operationsrum, röntgen och vårdplatser på första våningen. På våning två fanns vårdplat-

ser, bad och kontor mm. Tredje våningen användes för kontor, arkiv, foto, ljuskopiering mm. En speciell del av tunnel T 7 (med beteckningen T 7 S) användes för telefonväxel och datacentral.

T 8 med en längd av 66 meter var en "normal" tunnel, men också med tre plan. Här fanns (finns) proviant, kök, frys- o kylrum, renseri. På övriga våningar fanns intendenturförråd, samlingsal och kontor samt fläktrum.

Tunnel E 2 är förbindelsetunnel mellan verkstadstunnlarna och centraltunneln. E 6 är beteckningen på "Stora porten" och är en av de två "stora" huvudingångar som finns till berget.

F 1 - F 6 är mindre förbindelsetunnlar som binder samman de olika delarna i block 1, t ex mellan de olika verkstadstunnlarna finns tunnelförbindelser på inte mindre än fyra ställen.

Till dockor och slip

Här är det en kilometers cykeltur om man vill ta sig till Risdalsslipen.



Vägvisningen i berget, som här vid tunnel 0, behövs verkligen för den tillfällige besökaren. En karta är också ett måste.



ovan: Precis innanför väderskyddet, som vi på bilden har bakom oss, tittar vi in och ser den branta backen ner till centralkomplexet, eller block 1. Framför oss finns de egentliga portarna till berget. 45 ton tunga, plogformade stålportar. Dessa stora skötvågsportar, som finns på flera ställen i berget, manövreras centralt, och stängs då berget går i höjd beredskap.

Bild sidan 99: Den stora porten in i berget. En av tre ingångar till anläggningen, och den som används mest. De båda dörrarna på ömse sidor porten är dörrar för gående. Både port och dörrar är helautomatiska, och öppnas när man nalkas dem. Det pampiga vapnet ovanför porten kommer från pansarskeppet Gustav V, s akterparti och räddades vid skrotningen.

t h: Pansarskeppet Gustav V med sitt svåra och medelsvåra artilleri klart för eldgivning. I aktern syns tydligt den påkostade vapenskölden.
(foto: Krigsarkivet)



Följ med på en rundvandring i berget. Turen tar oss från "huvudingången" via centralblocket ut till de två stora dockorna, eller jagartunnlarna. Vidare till den stora Risdalsslipen.

Vi fortsätter därifrån tillbaka till centralblocket och det imponerande köket och "sjukhuset", eller sjukavdelningen som det rätteligen skall kallas. Vi besöker också det stora kontorshuset, i berget, med sina tre våningar.

Man talar ofta om "städer" i berget eller underjorden. Uttrycket användes ofta under tiden mellan de båda världskrigen för att beskriva de stora försvarsanläggningarna i Frankrike och Tyskland. Någon gång har beteckningen också använts för att ge en bild av Bodens fästning. Men uttrycket passar utmärkt i berganläggningen på Muskö. Det är en stad, eller ett samhälle inne i berget.

Här finns precis allt som behövs för att klara av, både verksamheter och livhanken, i händelse av en situation där berganläggningen avskärmats från omvärlden. Följ med så börjar vi vid huvudporten, också kallad CT, eller centraltunneln, till berget.

Det pampiga vapnet (se sid 99) ovanför porten är allt som avslöjar att vi inte är på väg in genom vilken industriport som helst. De många förbudsskyltarna vid dörrarna och vid den tidigare vaktlokalen, har också talat sitt tydliga språk. Innanför porten ser vi den långa nedförbacken som långt där framme slutar vid ingången till centralkomplexet. Men innan dess passerar vi den enorma, plogformade, skötvågsporten. Porten är av en typ som kallas "Regnellport", efter sin konstruktör och har en vikt av 45 ton. Dessa portar stängs på kvällen, och en liten



Den långa nedförbacken som leder till det omfattande verkstads- eller central-komplexet. Ena vägen är dekorerad med en imponerande målning av konstnären Arne Charléz (f 1934) och är döpt till "Ideer kring en väggmålning".



Den smala, vitmålade, tunneldelen på vår vänstra sida leder in till kontorskomplexet. De tre tavlorna, på höger sida, bär tre olika kungars namnteckningar.

oansenlig sidogång, som egentligen är en sluss, används istället. På vägen ner passerar vi också den mindre ingången till kontorskomplexet, en liten tvärtunnel, till vänster. Här sitter tre namntavlor på väggen, med kungliga namnteckningar. Vi spar detta till senare och fortsätter nu ner till verkstäderna, eller centralkomplexet som det också kallas. Och nu börjar förvirringen. Rakt fram, och på båda sidor om oss, löper tunnelgångarna, och man förvånas över den rejäla takhöjden. Det är också mycket ljusst i anläggningen.

Vi står nu i den tunnel som kallas T 0, (se teckning sid 100) och är precis i skärningen med förbindelsetunneln F 3. Med nedförbacken i ryggen, har vi nu tunnlar nummer T 1 - T 5 åt höger, rakt framför oss ligger alltså tunnel T 0, och på vår vänstra sida finns tunnlar T 6 - T 8. Låter det svårt, det blir värre! Enkelt kan man beskriva detta tunnelkomplex som nio långa tunnlar placerade sida vid sida, där fem tunnlar är lika långa, en är ungefär 3/4 längd och de övriga tre ca halva längden. Och längden på de fem "stora" tunnlar är inte mindre än ca 200 meter! Från platsen där vi nu står är det ca 200 meter bort till T 5, som är den tunnelgång som ligger längst bort åt höger. Och för att göra det hela lite mer komplicerat har vissa av tunnlar både två och tre våningar.

Men vi tar och fortsätter vår promenad åt höger, längs förbindelsetunnel F 3, och vår promenad kommer att ta oss tvärs genom verkstadstunnlar och förråden. Först kommer tunnel 1 (T 1), ursprungligen kallad tung verkstad, och numera i huvudsak bestående av mekanik-, plåt o svets-, rör och syrgasverkstäder. I tunneln har man byggt

ett "hus" som innehåller kontorsutrymmen på övervåningen och verktygsförråd på nedersta. Och verktyg är någonting som det finns gott om. Vilken järnaffär som helst skulle bli grön av avund över sortimentet. Här finns verktyg i alla dess former, och dessutom i stort antal. När man behöver ett speciellt verktyg hämtas det i luckan, mot inlämnandet av en personlig idbricka. I anslutning till verktygsförrådet finns också en liten verkstad som reparerar och tillverkar specialverktyg. I den del av verkstadsområdet som ligger till höger om genomfartstunneln finner vi plåt- och svetsverkstäderna. Här hanteras plåt av nästan alla storlekar och tjocklek. Maskinparken är, även för den okunnige, mycket imponerande. Här finns maskiner som klipper, skär, bockar och stansar plåten i alla upptänkliga former.

På motsatta sidan av genomfartstunneln (F 3) finns rörverkstaden som också är en högt specialiserad verkstad. Här finns inte bara färdiga rör i alla dimensioner, utan man tillverkar också egna rör i de specialformat som krävs. Även här finns en mindre "byggnad" i utrymmet för vissa arbeten. Vi fortsätter vår vandring ut i genomgångstunneln (F 3) och kommer ganska omgående till tunnel T 2, också den ursprungligen kallad tung verkstad. Här finns på ena sidan motorverkstaden, och på andra sidan det som lite slarvigt kallas svarveriet.

Vi börjar med att gå in åt vänster, och

stora bilden t h: En de många stötvågssportarna som kan stänga av berget. Här porten in mot T 1 från T 0. Därunder t v porten mot T 2 från T 1, det skiljer inte mycket mellan tunnlar. I mitten en bild från maskinverkstaden och längst t h en fiolspelande skrotskulptur.





Här snickras inredningar till marinens fartyg. Men även detaljer till annat som kan tillverkas i trä.



En av verkstadstunnlarna i sin fulla längd, 196 meter lång och med en takhöjd på 14 meter. Här ses maskinverkstadsens tunnel.



I tele-verkstaden pågår arbetet med en radarantenn, men här sysslar man med tele och elektronik.

ser först de två stora, svartmålade, 30,5 cm granaterna, vid infarten till motorverkstäderna, för här är det faktiskt flera små verkstäder, där allt handlar om motorer. Här dominerar bilden av de stora traverser som löper i taket. Här finns också ett motorprovrum, avskilt från resterande utrymmen, där motorerna kan kopplas upp och provköras. Dånet därinne gör att vi avstår från att öppna dörren. Ovanför, på en andra våning, finns stora kontorsutrymmen, som idag står tomma. Vi vandrar vidare och når den tunnel som betecknades som "lätt verkstad" på de gamla ursprungsritningarna. Idag kallad T 3 och inrymmer bl a snickeriverkstaden och det s k bergskontoret. I vänstra delen, i vår vandringsriktning, ligger el- och televerkstäderna. Som i övriga verkstäder finns här både kontor och egna pausrum och arbetet här är helt inriktat på elektricitet och kommunikation.

Vi fortsätter och kommer givetvis omgående till T 4, allt löper ju i ordentlig ordning, och här är det inte längre verkstäder, utan butik, förråd och lager som huserar. Och här kan man verkligen höja på ögonbrynen. Här finns basens stora "butik" eller snarare shoppingcenter, för här finns allt. Tyvärr kan man endast handla med ett faktureringsnummer och behörighet, annars såg jag flera prylar som skulle passa mig. Men det är här man "köper" förbrukningsmaterial, tillbehör och allt annat som behövs i arbetet på basen. Affären går under namnet Delta-lagret och fyller hela högra sidan av ena tunnelgången. Det finns t o m en korg utanför med skylten GRATIS!, visserligen tom, men tanken finns där. I resten av tunneln, dvs åt vänster finns lager och förrådsplatser för skrymmande saker.

Vi fortsätter vår promenad och noterar det lilla kontoret, eller krypin, precis vid portarna in till den femte, och sista tunnelgången (T 5) i centralblockets östra del. Vänder vi oss om och tittar bakåt ser vi långt borta centraltunneln (T 0) där vi kom in. Men, vi svänger åt höger, in i det höga bergutrymmet, och vandrar genom tunnelns stora förrådsutrymme med sex våningar höga pallställningar, på båda sidor, fyllda med allehanda prylar och ting. Här finner man bl a frälsarkransar, fendrar och en och annan propeller.

Efter ca 100 meter kommer vi fram till ytterliggare en ny tvärtunnel som förbinder alla de sex arbetstunnlarna (T 0 – T 5) på mitten, med beteckningen F 2. Vi följer denna tvärtunnel och går nu tillbaka parallellt med den väg vi gick hit. Efter ungefär 200 meters promenad är vi på väg mot den stora "huvudleden" ut till själva dockområdet och vattnet. På vår väg passerar vi också "baksidorna" på kontors- och sjukhustunneln, samt den stora krigsköket.

Och det är väl kanske detta som är det mest fascinerande med Musköbasen, att man promenerar omkring djupt inne i ett berg, för att plötsligt befinna sig vid vattnet.

Det är en bra bit att gå ut till dockorna. Hade vi tillhört någon av de många besöksgrupper, som besökte Musköanläggningen förr i tiden, kunde vi ha åkt med "besökståget" ut till vattnet. Men det är mer spännande att promenera och det finns massor att se. Här finns dörrar, prång, schakt och öppningar överallt. Man kan verkligen tala om att berget, åtminstone bitvis, är som en schweizerost. Den stora tunneln, är en av anläggningens stora huvudtunnlar och leder ner till



ovan: Här tar det slut. Den långa förbindelse-tunneln F 3 slutar tvärt mot en gulmålad stötvågspört.

längst t v: Personalutrymmen med klädbytesskåp och toaletter mellan tunnelarna, precis innan "affären".

t v: Delta-lagret, hela bergets supermarknad med ett otroligt utbud av i stort sett allt som kan behövas i det dagliga arbetet i berget. Tyvärr får vi utomstående bara titta, inte handla.



Dubbla stötvågsportar.



Bakom oss ligger verkstäderna.



Högerregeln gäller även i berget.



Varningskylten för kajkant och hamn.

Verkstadsvägen eller Mälbyvägen. Detta är också vägen till de båda jagardockorna. Strax innan vi når fram till Mälbyvägen passerar vi ytterligare stötvågsportar, denna gång dubbla. Vi är ju på väg ut mot vattnet och det behövs ett extra skydd in mot anläggningen. Precis efter portarna står vi ute i den dubbelfiliga tunneln, komplett med mittlinje, vägvisare och påmålade övergångsställe. Här kan vi välja att gå till vänster, och kommer då efter en stund ut på hamnområdet. Vi tar istället åt höger, och har nu en lång promenad framför oss till den s k Risdalsslipen. Detta är den del av berganläggningen som ligger längst bort från ingångarna. Det är mer än 1 km in i berget, eller rättare sagt genom berget, för man är faktiskt ute på andra sidan. Den stora tunnelgången delar sig plötsligt och vi håller till höger in på Risdalsvägen, där en ny lång tunnel försvinner bortåt. Ganska snart märker man en svag doft av hav och salt, och temperaturen blir också några grader lägre. Vi närmar oss vattnet.

Det dröjer inte många minuter förrän vi står ute i den imponerande bergtunneln som går under namnet Risdalsslipen, efter sin funktion. Här kan fartyg på 350-400 ton tas upp ur vattnet, via en slip, dvs en rörlig vagn som löper på räls, upp och ner i vattnet. Enkelt kan utrymmet beskrivas som 1/3 vattenfyllt utrymme, 1/3 sluttande utrymme och 1/3 ovan vattnet. Fartyg som skall tas upp för underhåll körs in i tunneln och förankras i de speciella slipvagnarna. Därefter vinschas de upp ur vattnet till arbetsutrymmena i den inre delen av tunneln. Att ta upp ett fartyg ur vattnet tar ca 30 minuter. Runt om själva dockanläggningen finns ytterligare utrymmen för panncentral, vattenmagasin och oljerum

(bränsledepå).

Vi vänder om och går tillbaka samma väg som vi kom, längs den långa tunneln upp till den tunnel som kallas Mälbyvägen. En del kanske undrade över varför vi inte gick till höger och fortsatte in i detta område. Det beror på att här ligger ammunitionsshantering och robotverkstäder. Och detta är delar av anläggningen som fortfarande betraktas som känsliga och därmed också undantaget från besök. Så mycket kan dock sägas att här kan man komma ut till ett litet kajområde utanför berget, kallat Mälbykajen.

Vi följer tunneln tillbaka, och tar oss in i den del av berget som inhyser de stora jagardockorna. Det är ju härifrån som de få kända bilderna av Muskö kommit. Alla har väl sett både jagare och ubåtar komma ut ur hålen i berget, det är det vi kommer till nu. Efter de sedvanliga stötvågsportarna står vi i inre delen av docka 1, eller FTO 12, som den officiella beteckningen är. Härifrån är det nästan exakt 250 meter bort till porten, eller utgången, ut i Mälbyfjärden. Dockan vi har kommit in till är vattenfylld, och har en längd på 145 meter. Det är högt i tak, som man säger, och det sägs att man utan vidare får in Katarinahissen i dockan, och ändå har man en bit över. Katarinahissen är 38 meter hög, så nog är det en imponerande storlek på dockan. Vi följer dockans vänstra sida, på den smala "kajen", som finns på båda sidor om dockan.

Längs sidoväggen finns tre små tunnlar som leder ut i en central servicetunnel

forts sid 110

t h: Stridsbåtarna (Stridsbåt 90 E) ser nästan lite bortkomna ut i Risdalsslipens enorma bergutrymme. Ett antal av dessa väntar på plats för välbehövligt underhåll.

