

Historieglimt 146

TMV

Historien om Trondhjems mekaniske verksted er en avsluttet historie. Den varte fra 1843 til 1983. Det hele startet på Øvre Bakklandet og i Trolla og endte der det nå heter Solsiden. Der står fremdeles noen av verkstedets bygninger og installasjoner med kafeer og forretninger. Bare de lange linjene kan trekkes her. Eller skal vi heller si: Vi vil følge den krokete linjen gjennom årene. Det er ingen gjennomgående suksesshistorie. Det gikk opp og ned. Mange og store endringer skjedde i årenes løp. Økonomien var svært vekslende.

Fabriken eller Fabriken ved Nidelven ble startet i 1843 av H. C. Garmann, A. Huitfeldt og C. L. Schreiner med den engelske ingeniøren John Trenery som direktør og øverste fagperson. Det ble satt i gang en allsidig produksjon. Det ble drevet metallstøperi, mekanisk verksted og dampmølle. Produksjon av dampmaskiner var svært viktig. Frem til 1871 var det også et gassverk der. I samarbeid med Trondhjems Skibsværft stod i 1850 dampskipet *Nidelven* ferdig. Et annet prestisjeprosjekt stod ferdig i 1861. Det var lokomotivet *Thrønderen* som skulle trafikere Størenbanen som åpnet i 1864. I 1862 trakk grunnleggerne seg ut av firmaet og i 1864 ble ingeniør S. A. Weidemann direktør. Han reorganiserte fabriken og la ned møllebruket. I 1867 hadde fabriken ferdig sitt eget skipsværft ved elva. I 1872 ble bedriften slått sammen med Trolla Brug. Da ble Trondhjems Mekaniske Værksted skapt. Det lå fortsatt på Øvre Bakklandet. Flere nye dampskip ble bygd, men det var bedre økonomi i produksjonen i mindre dimensjoner. Det ble laget ovner, gryter, maskindeler, gårds klokker og mye mer som det var stor etterspørsel etter.

Trolla Brug ble grunnlagt av H. J. Olsen og en rekke medstiftere i 1854. Ingeniør Olsen var leder helt til 1899. Han var haugianer og bygde den såkalte Olsensalen i Sommerveiten der Det norske misjonsselskap senere fikk sine lokaler. Bruket overtok strandeieendommen på Trolla med vannkraft og gode tomter der det lå flere virksomheter både flere møllebruk og kobber- og spikerverk. Det nye mekaniske verkstedet stod ferdig i 1864. Det spesialiserte seg på støping av ovner og maskindeler. Det ble også bygd maskiner. Mølledriften ble utvidet og et brenneri ble anlagt. Fra slutten av 1860-årene bygde de dampskip. Trolla Brug var en moderne og veldrevet bedrift. Fra 1872 var det en del av det nye TMV, men Olsen fortsatte som leder.

I 1875-76 kom den økonomiske verdenskrise og byen fikk mange konkurser. Det rammet TMV i 1876, men bedriften ble refinansiert året etter og hadde 220 ansatte i 1879. I 1880-årene fikk bedriften mange oppdrag med å bygge dampskip og fikk 400 arbeidere. Beliggenheten så langt oppe ved elven satte begrensninger på størrelsen av nybygginger. I 1886 ble det innkjøpt en stor tomt på Rosenborgfjæra. Da kjeleverkstedet ble ødelagt av brann, benyttet man

forsikringssummen til å etablere seg på Rosenborg. I 1892 var den store, nye krana ferdig og flyttingen var fullført i 1895.

En ny glanstid begynte for TMV som ble en av landets betydeligste skipsverft. Nå ble bedriften en av de aller viktigste arbeidsplassene for folket på Lademoen. I 1899 ble det sammenslutning med Trondhjemms Dokselsskap. Deretter disponerte bedriften 53 mål industriområde. I 1900 hadde TMV 725 ansatte og var landets åttende største arbeidsplass. Fra 1896 til 1910 ble det bygd 68 skip! Det var fire beddinger, to tørrdokker og en patentdokk. Det var et maskinverksted, valseverk, kjeleverksted og støperi. Bedriften hadde romslige og tidsmessige bygninger. På det gamle verftet på Øvre Bakklandet kunne det ikke bygges større skip enn på 400 tonn. Nå ble grensen 4500 tonn på grunn av Nidelv bru som måtte passeres etter stabelavløpning. I 1907 ble ruteskipet *Haakon VII* ferdig for Nordenfjeldske dampskipsselskap. Det ble regnet som kystens mest elegante passasjerskip.

TMV var en viktig del av byens industri og næringsliv og dermed en del av byens historie. Arbeiderne organiserte seg tidlig og klubben ble en del av bedriftens liv. Bekvemmelighetene for arbeiderne ble vesentlig forbedret. Klubben var en viktig del av byens arbeiderbevegelse. I perioden 1920 til 1960 var det mange vanskelige år slik som i annen norsk industri. Mot slutten av 1930-årene kom en oppgang, men så kom krigen. Fra 1940 til 1945 hadde okkupasjentene styringen og noen skip ble bygd ferdig og overlatt til tyske rederier. Ellers ble en del tyske skip reparert. I 1960 kjøpte Aker TMV. Det ble særlig bygd fiskefartøyer. I 1966 kom en ny beddinghall. Listen over skip bygd ved TMV er imponerende. Norsk skipsbygging fikk store problemer med konkurranse fra utenlandske verft, særlig asiatiske. TMV ble nedlagt i 1983 etter 140 års drift.