

Bogserbåten Hermes levererad.

Vi ha nu, efter av beställaren utförd grundlig leveranskontroll, levererat ännu en bogserbåt, nybygge 279 Hermes.

Föreliggande artikel kommer närmast att i korta drag beröra arbetets uppläggning och bedrivande.

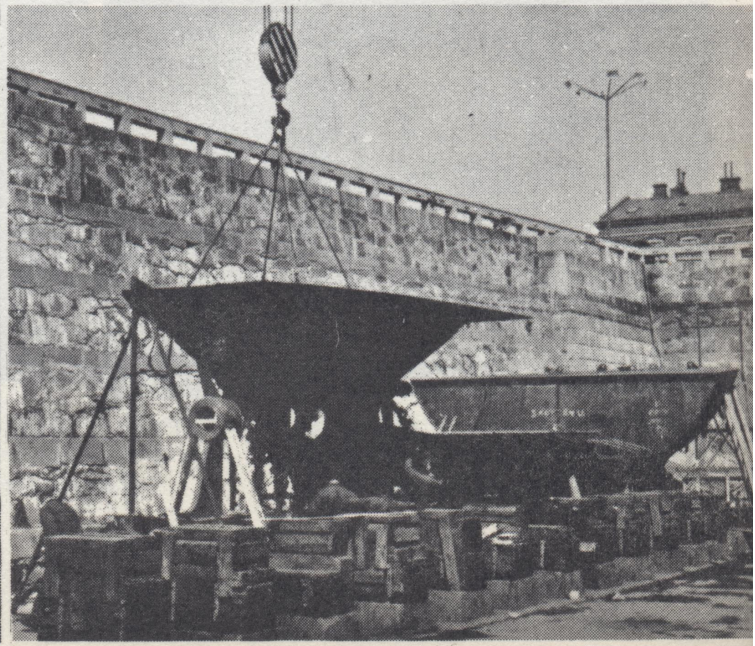
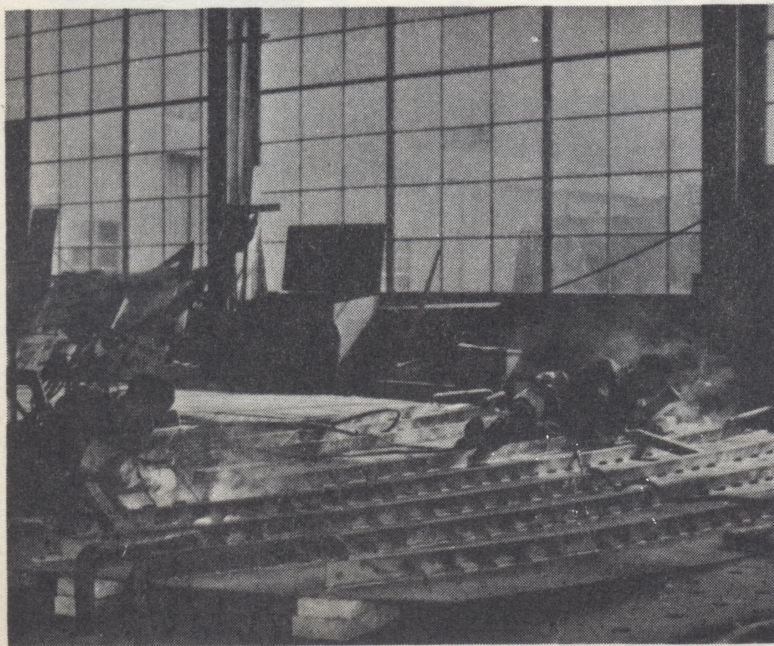
För den som är intresserad av fartygets data hänvisas till beskrivningen över bogserbåten Heros, vilken återfinnes i nr 1 av "Varvet Runt" för december år 1955. Den nu levererade bogserbåten har i väsentliga delar byggts efter samma ritningar. Bogserbåten Hermes har plats för en besättning uppgående till 14 man. Hela inredningen är, till skillnad mot Heros träinredning, utförd av stål. Styrhytten är utförd i lättmetall. Hermes är dessutom försedd med erforderliga anordningar för en artilleripjäs, magnetminskydd och radar.

Vi erhöello beställningen i december 1955 och det gällde då att så snabbt som möjligt inköpa huvud- och En däckssektion under svetsning i plåthallen.

hjälpmaskiner, apparater och armatur. Dessa inköp kunde av skäl som förut nämnts göras omedelbart efter erhållen beställning, vilket är mycket viktigt, enär leveranstiderna för en del materiel äro avsevärda. Plåt, profiler och stångmaterial var förrådsvara vid marinverkstäderna.

Parallellt med materialanskaffningen uppgjordes schemor och planer för fartygets byggande. Härvid använde vi oss av Heros arbetsefterkalkyl. Med ledning av dessa schemor och planer reserverades arbetskraft i de olika verkstäderna. Fartyget skulle byggas i sektioner och eftersom avlöpningsbädden var upptagen beslöts att sammansättningen av sektionerna skulle utföras i docka 3, ett arrangemang som visade sig vara väl genomförbart.

De första dagarna i februari satte plåtslagarna i gång och dessa och svetsarna voro ända till fram i maj så gott som ensamma herrar på täppan. Sektion efter sektion växte fram och den 8 maj 1956 började sammansättningen i dockan. Vid byggandet av fartyg och speciellt när detta bedrivs efter sek- De fyra första sektionerna passas ihop i dockan.



tionsprincipen kräves stor noggrannhet. Två särskilt avdelade mannar kontrollerade med lodlinor, rätskivor och "argus"-ögon att alla delar kom rätt i förhållande till midskeppslinje och lodlinje.

Nu uppenbarade sig också en del andra yrkeskategorier. Arbornring av hylsan utfördes, rodret sattes på plats och bottenventilerna monterades. Sjö-sättningen, d.v.s. vattenpåfyllningen, skedde den 30 augusti 1956 kl. 12.00 utan några som helst ceremonier, varefter fartyget förlades till 1:ans kaj.

För att kunna taga ombord huvudmotorn, vars vikt uppgår till c:a 20 ton, förhalades fartyget på förmiddagen den 5 september till Oscarskajen. Ombordtagningen gick programenligt och på eftermiddagen låg 279:an åter vid kaj nr 1.

Nu började plåtslagarnas dominerande ställning att på allvar hotas av maskinuppsättare, rörläggare, elektriker m.fl. Snart nog började även arbetet med inredning av hytter, mässar och förrådsrum. För att underlätta arbetenas bedrivande ombord färdigställdes fartygets värmeanläggning, så snart

den första höstkylan började komma. Fram emot jul var fartyget beboeligt och den 14 januari 1957 hissade fartygschefen, förvaltare T.W. Cederwall, sitt befälstecken.

De omfattande provturerna, vilka kulminerade i ett 6 timmars fullkraftsprov med påföljande överbelastningsprov under en halv timma, genomfördes 22 - 31 januari.

Under byggnadstiden ha ett flertal sammanträden med å fartyget arbetsledande personal hållits, varvid erforderliga justeringar i detaljplanerna gjorts samt övriga för arbetets bedrivande aktuella frågor diskuterats. Bygget har sysselsatt i genomsnitt 24 man under 12 mån. Så gott som samtliga ackord ha lagts ut genom resp. arbetsberedningskontor. Detaljerad dagsverksuppgift har uppgjorts för varje dag.

Som sagt, ännu en bogserbåt har levererats och man kan nu konstatera, att arbetet fortlöpt planenligt. Att detta har kunnat ske har i inte ringa mån berott på ett gott samarbete mellan alla å bygget representerade kategorier.

I.W-r.

Klar för "sjösättning".

Motorn sättes ombord.

