

Första sjösättningen i skrovhallen

Torsdagen den 16 november 1972 kl. 12.35 gled torpedbåten Norrköping utför den nya slipen i skrovhallen, negativt för sin kunglige namngivare — prins Bertil — och fångades snabbt upp av örlogsbasens bogserbåtar innan den kraftiga vinden fick tag i henne.

Det var en historisk sjösättning. Den första på varvets tredje — eller om man skall vara korrekt fjärde — inomhusbädd.

Den yttre ramen var festlig med ett massivt militärt inslag, som i den nya skrovhallen kom att dominera bilden på ett helt annat sätt än vid sjösättningarna vid stora Verkstadsbyggnaden. Hallens dimensioner och belägenhet gör att hela namngivningsceremonien kan förläggas inne i hallen med hederstribunen, he-

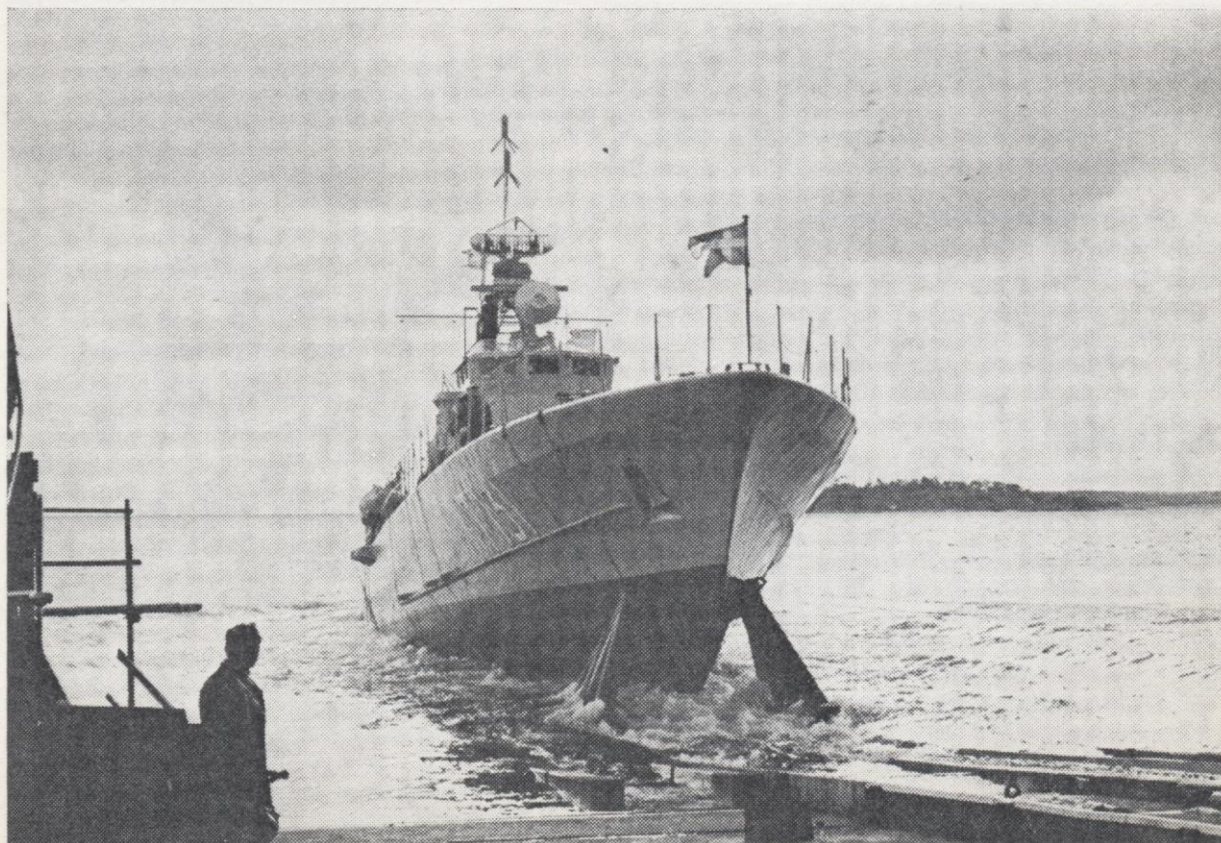
derskompani med flaggvakt och musikkår som effektiv inramning.

Även inbjudna gäster och en stor del av den egna personalen kan beredas plats inne i hallen, skönt blåsiga, kyliga höst- och vinterdagar.

Det var även en imponerande syn när Norrköping i centrum av hallen gled ut flankerad av sina systerbåtar på de båda sidobäddarna.

Såväl nybyggnadsavdelningen som konstruktionsfunktionen hade utfört sina värv på ett föredömligt sätt och den tekniska sidan av sjösättningen fungerade helt perfekt. Den kraftiga vinden på förmiddagen hade vållat viss oro — skulle man bli tvungen att uppskjuta första sjösättningen i nya hallen i likhet med då man fick uppskjuta sista marina sjösättningen — minfartyget Älvsborg

HMS Norrköping på väg ut i sitt rätta element.



— på gamla bädden. Lyckan stod oss bi, vinden mojnade och solen tittade fram och spred sin glans över evenemanget. Torpedbåten Norrköping klarade sig med ca 1 år på bädden mot 16 år för fregatten Norrköping, sista fartyget från bädden i Vasaskjulet år 1858.

En extra glans över sjösättningsceremonien blev det självfallet genom att HKH Hertigen av Halland förrättade namngivningen i närvaro av flera högre chefer inom marinen och södra militärområdet. Där sågs sålunda chefen för marinen viceamiral B. Lundvall, chefen för marinstaben generalmajor B Varenius, chefen för kustflottan konteramiral C Kierkegaard, chefen för Försvarets materielverk, Huvudavdelningen för marinmateriel konteramiral G Grandin, som fö representerade beställaren.

Den nye chefen för Södra militärområdet K-E Holm gästade Karlskronavarvet AB för första gången.

Försvarsdepartementet representerades av statssekreterare A Thunborg.

Från Rolls Royce i England hade kommit 3 representanter med direktör R Whitfield i spetsen.

Karskronavarvet representerades av hela styrelsen jämte suppleanter.

Från Norrköpings kommun hade kommit kommunfullmäktiges ordf. borgmästare S Lutteman och kommunalrådet M Jarméus.

Dessutom fanns ett flertal representanter för regionala och lokala militära och civila myndigheter samt pressen.

Vid den efterföljande lunchen hölls välkomsttalet av styrelsens ordförande, direktör G Wannberger, som bl a nämnde:

Karlskronavarvet har 300 årig tradition i samarbetet med flottan. Varvet befinner sig i dag i en betydelsefull utvecklingsfas. Dess styrelse försöker över-

blicka det långsiktiga perspektivet. Styrelsens sammansättning med representanter från länet, kommun, de anställda, försvarsdepartementet och olika specialister borgar för att någon "åsiktstorka" ej bör förekomma.

Vår styrka är i första hand de personella resurserna, våra anläggningar genomgår en nydaningsprocess och de finansiella resurserna bör finnas genom att vi tillhör en större grupp. Dessa resurser ha gett oss en teknisk nivå med unik kompetens att tillverka krigsfartyg. Kvalificerade medarbetare finns med förmåga att tillägna sig de nya tekniska strömningarna. Arbetarstammen kan med sitt yrkeskunnande snabbt göra sig förtrogen med de nya tekniker som gör en snabb teknisk utveckling möjlig.

Vi är dock alla medvetna om att stillestånd, erfarenhetsstagnation är tillbakagång. En sådan kunskap är också en tillgång. Med andra ord 10 års erfarenhet får ej vara 1 års erfarenhet upprepade 10 gånger.

Inom alla områden såväl det organisatoriska som det produktionsmässiga strävar vi efter att effektivisera oss. Vi försöker fördjupa företagsdemokratin,

Konteramiral G Grandin vid sitt anförande under lunchen.



skapa medinflytande och en djupare insyn i företaget.

Arbetsstillfredsställelse och trygghet kan ej skapas om företaget ej är framgångsrikt, slutade direktör Wannberger.

VD Johan Söderman inledde sitt anförande med en historisk anknytning. Torpedbåten Norrköping var det första fartyget som sjösattes från badden i skrovhallen. Det sista örlogsfartyget, som byggdes i Vasaskjulet, fick även namnet Norrköping vid dopet 1858. Första Norrköping sjösattes redan 1698.

VD konstaterade vidare att dagens serie om 12 torpedbåtar är den längsta varvet byggt. Man måste gå tillbaka till slutet av 1700-talet och af Chapmans dagar för att finna någon motsvarighet

HKH Prins Bertil i talarstolen framför H Maj:ts Konungens porträtt.



— 10 st. 60-kanoners skepp och 10 st. 40-kanoners fregatter sjösattes inom en tidrymd av 3 år.

Beställningen av Spica-serien hade verksamt bidragit till beslutet om byggandet av skrovhallen och övriga byggnader samt anläggningar i anslutning till denna. Man var tvungen att ha tillgång till en rationell anläggning för att klara denna leverans.

VD lämnade därefter en del data och uppgifter ang. de nya byggnaderna och anläggningarna.

Varvsarbete med örlogsfartyg kräver ett specifikt kunnande såväl vid nybyggnad som underhåll. Det är därför önskvärt att få verka inom båda områdena. En av KkrV:s specialiteter har under många år varit byggande av ubåtar. Det föreligger en viss risk att vi skall förlora vårt kunnande på detta område om intervallen mellan de olika serierna blir för stort. Vi ser således med viss oro på dröjsmålet med beslutet om A14-serien.

Dir. Söderman avslutade sitt anförande med en lyckönskan till och skål för Norrköping.

Konteramiral Gunnar Grandin talade för beställaren. Försvarets Materielverk.

Han framhöll att FMV var tacksam mot statsmakterna för att man fått tillfälle att för ovanlighetens skull beställa en ovanligt lång serie av en fartygstyp med alla de fördelar detta medförde. I en replik till VD Södermans yttrande om att det var en rekordserie sa konteramiral Grandin — "man vet ju hur kort tid rekord står sig nuförtiden". (vågar vi hoppas att Kam Grandin blir sannspådd?)

Efter en redovisning av de olika förbättringarna på den nya Spica-serien jämfört med den första framhöll Kam Grandin att marinen i dagens läge faktiskt är mer beroende av KkrV än tidigare. Förr kunde flertalet varv bygga

såväl örlogs- som handelsfartyg. Utvecklingen går emellertid i skilda riktningar för de båda typerna.

Medan handelsfartygen blir allt större utvecklas örlogsfartygen mot mindre tonnage, högre farter och allt mer sofistikerade vapensystem med avancerad elektronik. Det krävs alltså större specialisering att bygga örlogsfartyg och det är nödvändigt att leverera dessa resurser för att inte bli helt beroende av utlandet.

Konteramiral Grandin slutade med ett tack till leverantörerna av Norrköping för ett gott arbete.

Siste talaren var HKH prins Bertil som började med att uttala sin glädje över att vara tillbaka i gamla "Kakan" och erinrade om sin egen tjänst ombord på torpedbåtar. Prinsen konstaterade även att dagens torpedbåt i alla avseenden var överlägsen den han själv fört befäl på och att det var ett gott bevis på hur man inom landet genom gott samarbete mellan militära myndigheter och försvarsindustrin kunde vidareutveckla fartygstyper och vapen.

Prinsen uppehöll sig även vid havets betydelse ur olika synpunkter för såväl vår välfärd som trygghet.

Vidare gratulerade prins Bertil KkrV till en lyckad sjösättning och önskade varvet fortsatt framgång i arbetet med Spicaserien.

Chefen för marinen lyckönskades till att få ett behövligt och bra tillskott till flottan.

Prins Bertil avslutade sitt anförande med att berätta om en episod — en liten incident — från hans motorbåtstid — närmare bestämt våren 1940.

Chefen för Sydkustens Marindistrikt ville följa med prinsen ombord på motortorpedbåt T4 från Malmö till Trelleborg. Vid ingången till Trelleborgs hamn blev man plötsligt beskjutna med förmodligen varningsskott eftersom sal-

varona gick föröver. Prinsen lät hissa namnsignal varefter man kunde gå in i hamnen med en något förskräckt amiral. Orsaken till beskjutningen var, att prinsen trodde att adjutanten meddelat Trelleborg om ankomsten medan adjutanten trodde att prinsen (fartygschefen) gjort det. Prinsen slutade med att konstatera — det gick i alla fall bra.

Några data kring Norrköping

Den 30 juni 1969 kunde konteramiral Stig Bergelin i samband med att han lämnade VD-tjänsten informera företagsnämnden om att Försvarets materielverk fått bemyndigande att beställa 12 st torpedbåtar av modifierad Spicatyp.

Den 22 juni 1970 undertecknades ett kontrakt mellan Försvarets materielverk och KkrV om leverans av 12 torpedbåtar av modifierad Spicatyp.

Vid halvårsskiftet 1971 påbörjades förtillverkning av sektioner till den första båten med varvets nybyggnadsnummer 369.

Den 1 november 1971 var bädden klar i nya skrovhallen och kölen kunde sträckas — trots att byggnaden ännu ej övertagits formellt.

Den 1 februari 1972 fick nybygge 369 sällskap av andra båten i serien nyb. nr 370.

Den 3 juli 1972 — första semesterdagen — var det dags att med 200-tons traversen flytta skrovet från den västra bädden till mittbädden, från vilken stapelavlöpningen skulle ske.

Den 16 november 1972 var det klart för sjösättning av nybygge 369 torpedbåten Norrköping.

Norrköping har följande data

längd över allt	43,6 m
längd i KVL	41,1 m
bredd största i huvuddäck	7,1 m
deplacement fullt rustat ca	230 ton