

Unik dopgåva till HMS Viksten

Onsdagen den 18 april 1974 hade arbetena på nyb 282 — M 31U — fortskridit så långt att det var dags för dop. Som framgår av bilder från sjösättningen hade skrovet lyfts i sjön med 100-tons kranen den 30 mars varefter däckshuset lyftes på plats.

Dopet ägde rum på den »sedvanliga» dopplatsen vid Högvaktskajen. Dopförrättare var VD i Statsföretag AB direktör Per Sköld.

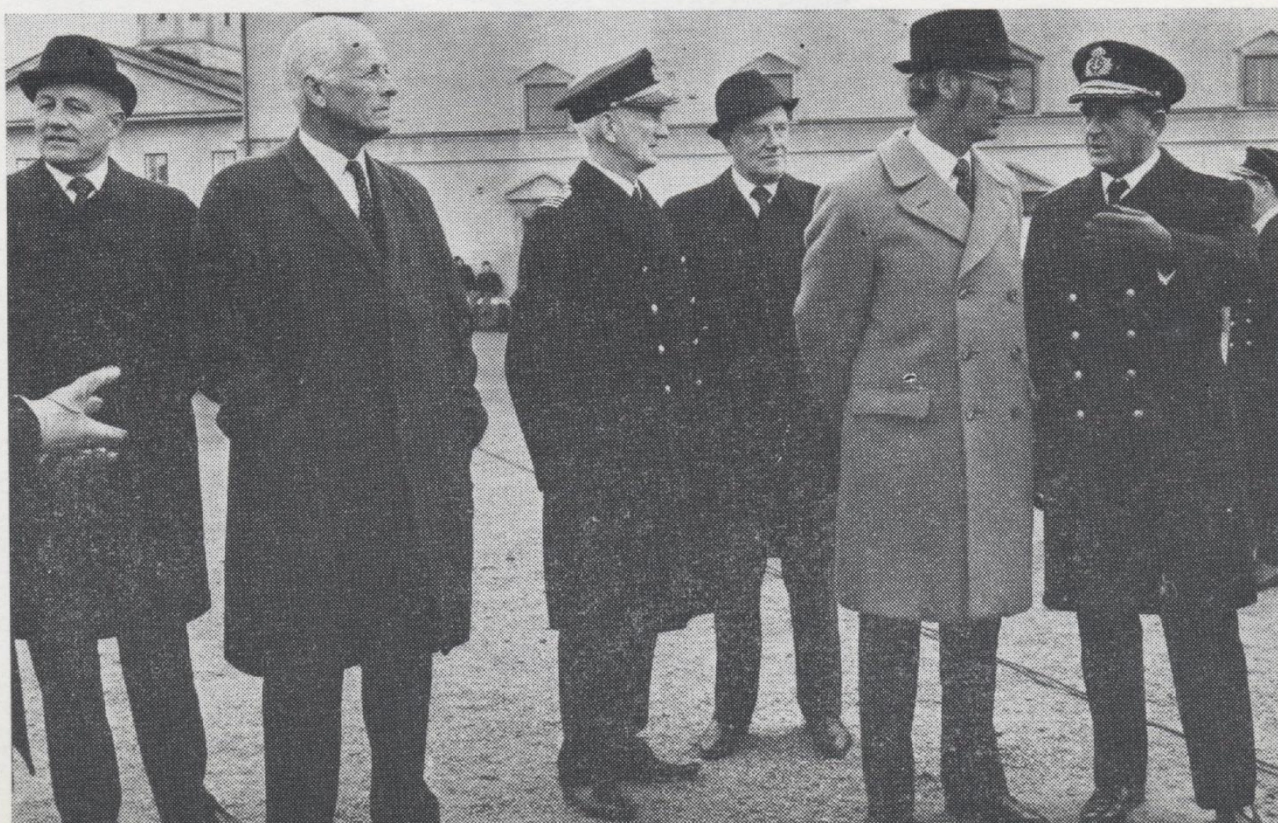
Själva dopceremonin följde den traditionella ritualen i närvaro av ett stort antal inbjudna gäster, honnörsstyrka från KÖS samt regionsmusiken. Fortsättningen blev däremot unik. För första gången i flottans historia marscherade en trupp varvsanställda iförda overall och skyddshjälm med en fana i täten in på ceremoniplatsen. Det

var representanter för anställda vid KkrV och FMV inom projekt M 31U, som på eget initiativ samlat in pengar för inköp av en fana till det fartyg de varit med om att gemensamt skapa.

Tillblivelsen av detta fartyg skiljer sig i flera avseenden från andra nybyggen. Det har varit ett väl sammansvetsat »gäng», som arbetat med utvecklingsprojekt, där det gällde att med utgångspunkt från olika material — skumplast, glasfiber och polyester — för hand bygga upp ett fartygsskrov med tillhörande däckshus m. m.

Det gällde inte blott att åstadkomma ett fartyg som uppfyllde alla de krav beställaren hade ställt utan även en produkt som kunde övertyga om det rätta i att fortsätta utvecklingen mot större fartyg i detta material — i första

Hedersgäster samlade i väntan på dopceremonin — från vänster Gd Sten Wåhlin, FMV, f d landshövding Thure Andersson, CÖrLB S kommandör 1 gr Hans Gottfridsson, VD Johan Söderman, direktör Per Sköld (dopförrättare) CM vam Bengt Lundvall.



hand projekt M 70.

Det är sålunda ej att förvånas över att man "känt särskilt" för projekt M 31U och att denna känsla utmynnat i en unik dopgåva till HMS Viksten.

Fanan överlämnades av ingenjör Lage Jönsson med följande ord till chefen för marinen viceamiral Bengt Lundvall.

Amiral

För oss som fått förtroendet att ingå i projekt- och byggrupp M 31U är denna högtidliga namngivning av marinens första plastfartyg ett historiskt ögonblick.

Det har varit ett allmänt önskemål bland projektpersonalen att på något sätt hugfästa minnet av detta fartygs tillkomst och det är därför som vi nu som dopgåva till HMS Viksten vill

överlämna en paradfana.

Det är vår önskan att denna fana skall följa fartyget och användas vid högtidliga tillfällen och i officiella sammanhang.

Med förhoppning att minsveparen Viksten skall motsvara de krav som ställs och med en önskan om lycka och välgång ber vi nu att få överlämna vår gåva.

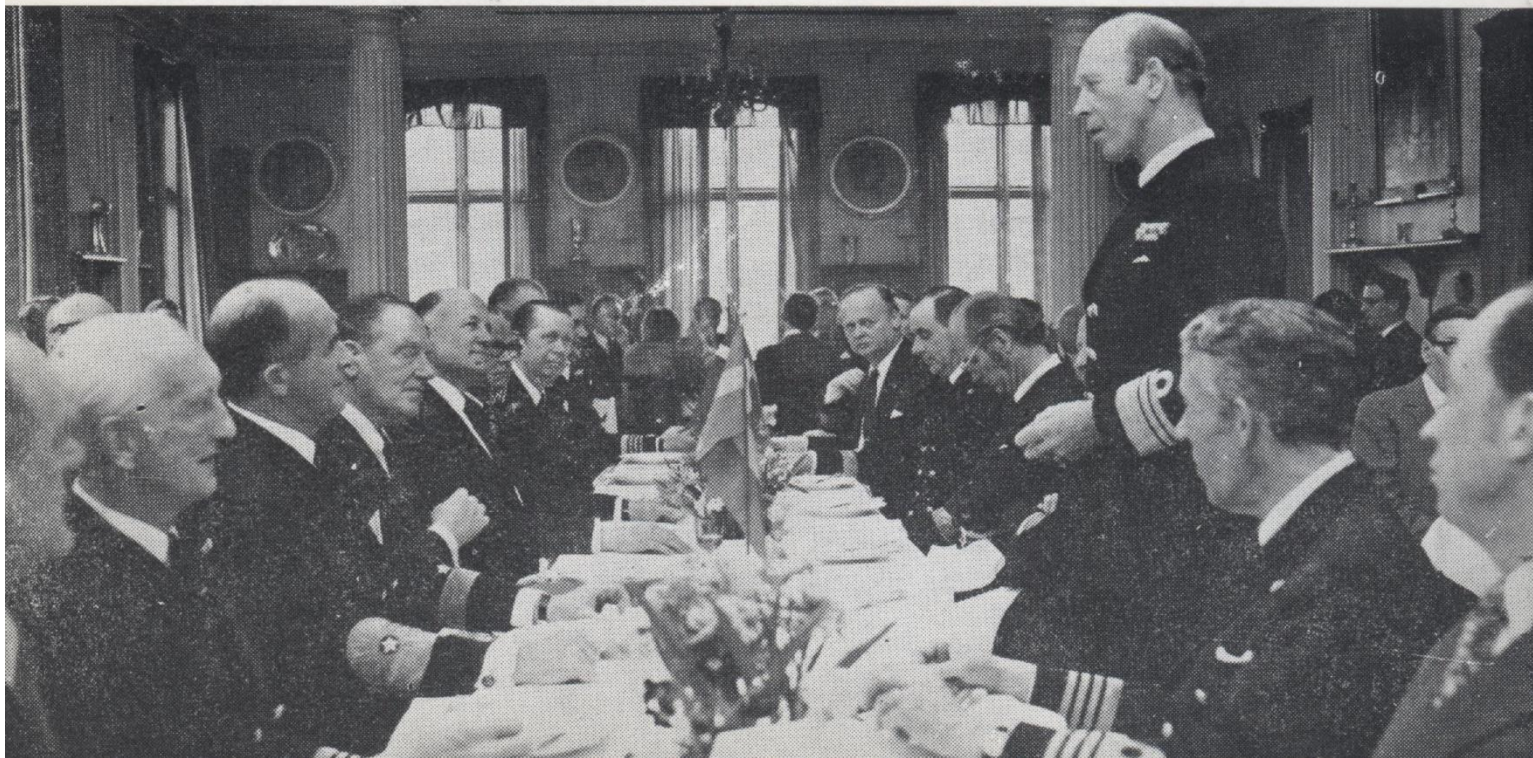
Fanan skall förvaras ombord i ett skrin av sjödränkt ek med inskriptionen HMS Viksten från de första entusiasterna.

Ett trevligt och efterföljansvärt initiativ.

Forts nästa sida

Se även omslagets första och sista sida.

Chefen för danska marinen viceamiral Sven Thostrup talar vid lunchen.





I samband med lunchen efter dopceremonin för HMS Viksten 1974-04-18 framförde direktör Per Sköld i ett tal vissa synpunkter på Karlskronavarvets framtida utveckling. Varvet Runt återger härnedan ett utdrag ur detta tal.

Vi måste delta i utvecklingsarbete för att stå bättre rustade att möta framtiden. Om man inte gör detta har man påbörjat en tillbakagång. Man skall aldrig vila på sina lagrar. När man tycker allting är bra är det dags att vakna till. Ett stillastående även på hög nivå innebär tillbakagång.

KkrV har gammal tradition och anknytning till marinen. Det var tidigare en del av marinen och reellt finns en sammankoppling även nu. Kan man inte motivera en flotta och dess olika fartygsenheter, som behöver förnyas och utvecklas, finns det inte förutsättningar för ett varv med KkrV:s inriktning. Förutsättningen för att KkrV skall bestå och utvecklas är att det kan bestå som ett fullständigt varv och kan bygga nya fartyg. I dag bygger vi nya fartyg, reparerar och underhåller marina enheter och tillverkar skrovelement. Tar man bort nybyggnadsverksamheten tar man bort förutsättningarna för bibehållandet av ett fullständigt varv. Enbart reparationer och underhåll samt skrovtillverkning är inte tillräcklig bas för att sysselsätta vissa enheter. Man måste således räkna med nybyggnader men samtidigt konstatera, att förutsättningarna härför har vissa begränsningar rent fysiskt. Nybyggnadsverksamheten vid KkrV kan sålunda inte konkurrera med t ex Kockums utan man måste vara specialist på vissa typer av tillverkning inom annan sektor. Detta gäller även för framtiden.

KkrV betraktas idag som specialist på vissa typer av fartyg: ubåtar, motor-

torpedbåtar, minsvepare. Detta är marina enheter. Är då den stora skickligheten beträffande marina enheter tillräcklig och ger den tillräcklig marknad för att målen skall kunna uppfyllas? Man kan vara hur konkurrenskraftig som helst, men finns det inte marknad, tjänar det ingenting till. Marknaden avgör således. Är den svenska marknaden tillräcklig? Nej! Nybyggnadsprogrammet för den svenska marinen är inte så omfattande att det ger en tillräcklig volym åt nybyggnadsverksamheten vid KkrV. Man måste antingen bredda sortimentet eller vidga den marina marknaden. Det är svårt att avgöra vilken väg man skall gå, utredningar härom pågår. Man kan bara konstatera, att det är svårt att gå in på nya marknader, konkurrensen är hård. Att slutligen vidga marknaden, att skapa möjligheter för export av tillverkade produkter, kan ju endast ske under förutsättning att dessa produkter även internationellt sett betraktas som attraktiva. För detta krävs tekniskt intressanta produkter, vilket KkrV inte kan utveckla utan samarbete med marinen.

Då är frågan: Vem skall betala vad? Genom att gemensamt skapa bättre produkter bör det också kunna vara möjligt att tillverka dessa enheter i större serier med därav följande prisreduktioner som även bör komma marinen tillgodo. Detta är således ett gemensamt intresse. Utöver denna förutsättning finns även andra som måste uppfyllas. Det är nödvändigt att mera långsiktigt kunna veta och bedöma hur man från politisk sida ser på olika marknader. Man måste kunna få bearbeta vissa länder systematiskt för att kunna nå positiva resultat. Det förutsätter emellertid att de instanser, som avgör om exporttillstånd av krigsmateriel, är positivt in-

ställda till export till ifrågavarande land. Man har ingen möjlighet att bygga upp en systematisk marknadsbedömning om man inte kan göra den långsiktigt och veta, att ramarna gäller även i morgon.

Det finns ytterligare ett problem. Hur skall man klara de leveranskrediter som beställaren ofta begär och som statsmakterna har speciella system för att klara? Långsiktiga krediter till länder, som man affärsmässigt kanske inte skulle vara hågad att lämna sådana krediter med låga räntor till. Detta måste kopplas till den allmänna politik som hjälper till att klara dessa trösklar som finns överallt i världen, inte enbart beträffande krigsmateriel. Kan man få statsmakterna att medverka till att lösa

detta är förutsättningarna goda för KkrV och andra företag med liknande tillverkning. Svensk marin standard har gott rykte och med den medverkan, som vi hittills haft och även kan påräkna i framtiden beträffande utveckling av exportenheter, kan vi göra paketslösningar som är attraktiva för de köpande länderna.

Min förhoppning är således att vi i samarbete med statsmakterna och marinen skall kunna vidga det geografiska området för KkrV och dess produkter beträffande nybyggnader. Därigenom förbättras förutsättningarna för varvet och då även förutsättningarna att till den svenska marinen leverera enheter till konkurrenskraftiga priser.

