

N-sektorchefen P O Larsson:

HELA AKTERSKEPP ETT FRAMTIDSMÅL

• Lågkonjunktur för världens varv. Också de svenska storvarven drabbas. Avbeställningar, konverteringar. Här på Karlskronavarvet har vi också fått kännning av detta lågvattenmärke på framför allt tankermarknaden. Vi har fått varsel om två annulleringar från Kockums på sektionspaket. Kan det då finnas någon framtid i en fortsatt sektionstillverkning? Och i så fall – hur blir den framtiden? Det är frågor som vi ställt oss lite till mans denna vår. Varvet Runt bad Nybyggnadssektorns chef, överingenjör P O Larsson, redogöra för sin syn på sektioner och framtiden.

"Låt mig börja med att klart säga att jag tror på sektionstillverkning. Och att det blir en sådan också i framtiden. Men jag ska kanske börja med en kort återblick och berätta vad som gjort att vi kommit så långt som vi faktiskt har.

Vid KkrV har vi under de senaste 6 åren byggt ut

vår stålproduktion från ca 5 000 årston till ca 20 000 årston. Lyftkapaciteten under samma tid har byggts ut från 50 ton till 400 tons styckevikter. Vi har en 6 000 m² plåtgård med rationell hantering samt 22 000 m² moderna plåt-, svets- och skrovhallar.

Till en början åtog vi oss tillverkning av småsektioner som inte storvarven hann med.

• ÖNSKEMÅL

I och med storvarvens omfattande investeringar i bl a ökade lyftresurser ökar också kravet på större och tyngre sektioner. Önskemål om ytterligare arbeten såsom färdigbearbetning och målning av roder, färdigmålning av dubbla botten samt utrustningsarbeten har accentuerats under senare

tid. Lämpliga legoobjekt kom i fortsättningen att i huvudsak omfatta fartygens komplicerade delar såsom för- och akterskepp, för vars tillverkning timbehovet är betydligt större än för fartygets raka del.

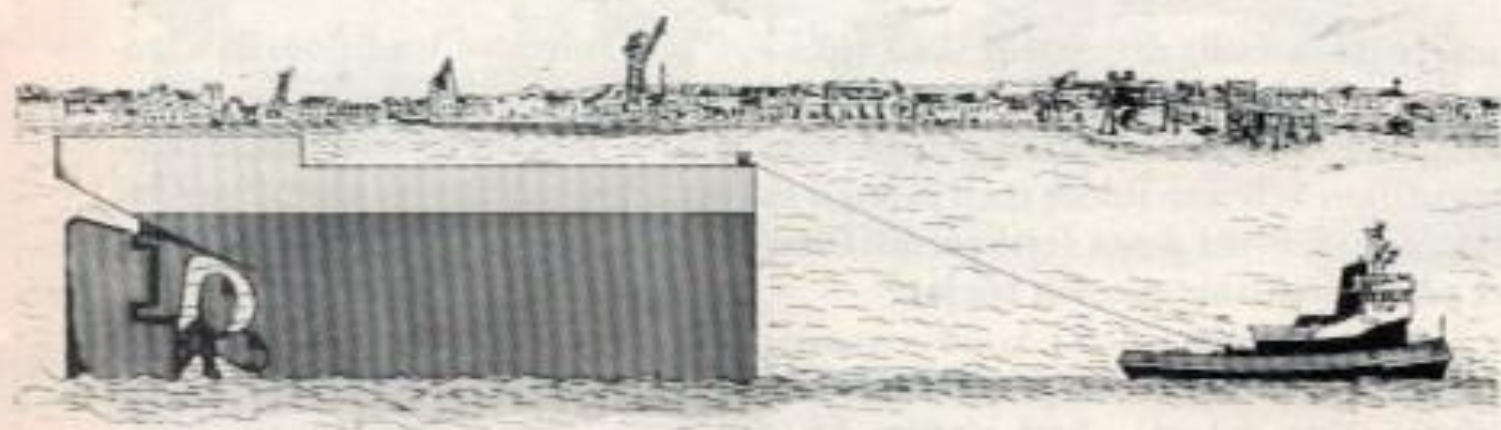
Även kvalitetskraven har ökat såväl när det gäller toleranser som svetsutförande. Fartygsdelar som akterstavar och roder än numera varmsvetsade vid 100°C förvärmning. Vidare erfordras full genomsvetsning av nämnda delar, vilket betyder, att man måste bågluftmejsla före svetsning av baksträng för att undvika slagginneslutningar.

• HÖGRE KRAV

Det är således en klar tendens mot högre krav i alla avseenden, och det kan



P O Larsson



Så här tänker sig KkrV-tecknaren Ture Månsson framtiden — ett helt akterskepp bogseras från Karlskronavarvet för hopsättning vid något av de svenska storvarven.

förväntas, att kraven ytterligare kommer att ökas, och att högvärdigt stål kommer att användas för att hålla dimensionerna nere.

Karlskronavarvet är den sektionstillverkare, som för närvarande har de största resurserna såväl när det gäller skärning och bearbetning som i fråga om hallar och lyftkapacitet. Genom att varvet specialiserat sig på vissa typer av sektioner, som tillverkas i serier, samt att samma typer av sektioner tillverkas till flera kunder, har rationalisering kunnat genomföras, något som lett till en lägre kostnadsnivå.

• KOMPLICERAT

Fartygsbyggandet kommer i framtiden att bli alltmer tekniskt komplicerat. Utvecklingen går för när-

varande mycket fort i strävan att uppnå bättre lönsamhet och ökad utnyttjandegrad för de dyrbara tekniska anläggningarna. Data-system utnyttjas i en ständigt ökande omfattning, vilket kräver avancerad teknisk utrustning även på verkstadsgolvet. Det är därför av avgörande betydelse att vi som underleverantör till storvarven besitter erforderligt tekniskt kunnande för att framsynt kunna planera och genomföra erforderliga investeringar och utveckla lämpliga tekniska lösningar, som går att anpassa till beställarnas teknik och krav.

• STANDARD

Ett standardiseringsarbete har redan påbörjats i fråga om roder och en arbetsgrupp har tillsatts av

Varvens Standardcentra, i vilken Karlskronavarvets representant är ordförande. Nästa steg bör vara att utveckla en roderkonstruktion, som bygger på vad standardiseringsgruppen kommer fram till. Detta konstruktionsarbete bör ske i intimt samarbete med kunderna med tanke på att man lättare skall kunna introducera den nya roderkonstruktionen, när den föreligger färdig. Det fortsatta arbetet skulle inriktas mot rodrets lagring i akterstäven samt hela akterstävans konstruktion.

Det är möjligt att i ett senare skede utveckla en genomtänkt konstruktion på ett helt akterskepp. En sådan utveckling ställer dock krav på ytterligare produktionsresurser och är förenad med stora investeringar.