



"Ett härligt ljud". Släggornas taktfasta slag som började sjösättningen på den gamla tiden.

SJÖSÄTTNING FÖRR OCH NU

● Släggslagen ekade taktfast medan ekkilarna sköts allt längre in under avlöpsningssläden. Till slut var fartyget "lätt" — kölblocken kunde plockas bort. Nu hängde nybygget kvar på torra land endast genom några svetsstag. Allt var klart för sjösättning.

– Men det svåraste återstod, menar de som var med på den "gamla" tiden. Att bränna av det sista stödstaget – i rätt tid. Och visst var det ett precisionsjobb. Staget måste brista i exakt rätt moment, varken för tidigt eller för sent. Och rätt moment var precis när talarren var färdig – och alla på

hederstribunen och runt den väntade på sjösättningen.

– Oftast gick det vägen, vet varvsveteraner att berätta. Brännaren och hans förman hade gått igenom talet, funderat ut hur lång tid de sista orden tog och på rätt sekund började skärbrännaren smälta sönder stagjärnet.

– Och alla var som sagt inte så rädda för "fukt" som jagaren Uppland, småskratrar det gamla brännargänget. Om Uppland och hennes möte med dåvarande försvarsministern Vougt och vad som hände har vi tidigare berättat i Varvet Runt.





Roger Bremgård i manöverhytten på 200-tons traversen sänker ner ännu en Spica-båt i dess rätta element.

"Pirrigt första gången — men nu är det rutin"

Så gick sjösättningen till på den gamla tiden. Majestätiskt gled nybygget nedför den speciellt uppbyggda sjösättningsbädden och neg vackert när hon stiftade den första bekantskapen med sitt rätta element. Men på Karlskronavarvet har vi nu i över ett år provat på ett nytt sjösättnings-förfarande. Borta är ekkilarna och sjösättningssläden. I stället lyfter tysta el-motorer upp det 200 ton tunga fartyget och lyfter ut det över sjön där det varsamt sänks ner.

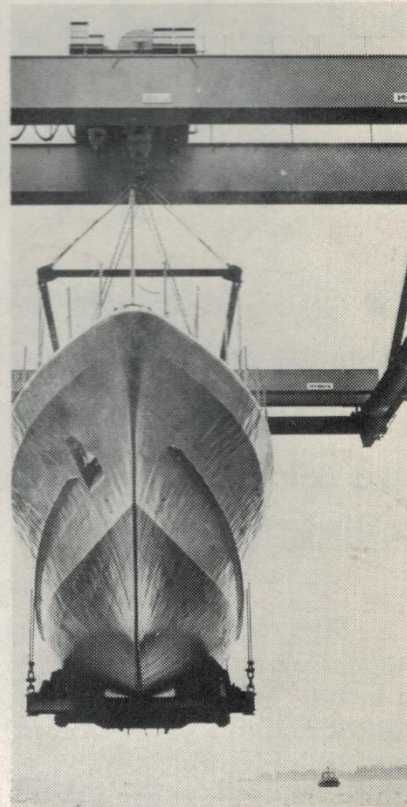
Moderniseringar och rationaliseringar har vunnit terräng även på detta ceremoni-omgärdade område.

Vad som förr tog 10-talet man många arbetsdagar att klara av gör nu Roger Bremgård på halvtimman — med hjälp av en 200-tons travers från Hvilans.

— Nervöst? Visst känns det när man lyfter upp fartyget, men nu har jag ju börjat få rutin på det här, menar Roger själv medan han blickar ner från sin högt uppsatta arbetsplats alldeles under taket i Skrovhallen. Fast visst var det extra pirrigt när vi använde den här metoden första gången i maj 1974.

Sedan dess har Roger lyft ut ytterligare 6 Spica-båtar med hjälp av traversen.

— Så nu är det rutinjobb,



Den moderna sjösättningen med hjälp av travers har blivit en närmast vardaglig syn på Varvet.

slår han fast. Men ett ansvarsfullt rutinjobb. För även om moderniseringen innebär kostnadsbesparingar på runt 100.000 kronor vid varje sjösättning så måste fortfarande den första kontakten mellan fartyget och vattnet ske mjukt. Så mjukt att publiken vid det allra första tillfället trodde Spica-båten fastnat i luften.

Men snart kommer gammalt och nytt åter att mötas på Varvet. Två av de 12 Spica-båtarna väntar på sin tur att komma i vattnet – och sedan är det snart dags att börja bygga en ny sjösättningsbädd – denna gång för det tredje minfartyget.

KOMMER IGEN

Då kommer åter släggslagen att eka, och en svetsare i blå overall med skärbrännare i handen att vänta på de förlösande orden innan han låter lågan skära bort det sista stag-järnet.

– För så stora fartyg som det tredje minfartyget finns det inget alternativ, inskjuter Christer Nilsson på N-sektorns fartygsutrustningsavdelning. Endera bygger man dem i docka – som Kockums gör med sina supertankers – eller också på sjösättningsbädd.

Gammalt och nytt – ibland kan båda metoderna vara bäst.



Det var då det. Minfartyget Älvsborg glider majestätiskt ut i havet från gamla stapelbädden i stora Verkstadsbyggnaden. Året var 1969.

