

KBV 201 - ett avancerat bygge i högt tempo



-Det är värdefullt att vara nära produktionen. Många problem löses snabbt och smidigt, konstaterar projektledningen för KBV, här på en av sektionerna. Nedre raden fr v. Bo Lindahl, produktionsledningen, Hans Pettersson, produktionsledare, Bernt Josved, delprojektledare stålproduktion, Stig-Erik Olsson, kommersiellt ansvarig, Jan Fredin, projektledare samt Gert Sjöholm, delprojektledare utrustning. Övre raden fr v. Lennart Lilja, kvalitet och Pär Lilja, konstruktion. Saknas gör Stefan Frisell, inköp och Lars-Erik Persson, controller samt Urban Sjöholm och Lars Mölle, support.. (Foto Lennart Bergqvist)

Tillverkningen av KBV 201 pågår nu för fullt i Karlskronavarvets verkstäder. Fartyget byggs i sektioner och såväl varvet som underleverantörer har ett pressat schema.

Beställningen kom i januari 1999 och första fartyget skall levereras i november år 2000.

Att bygga dessa kombinationsfartyg är inte likt något annat. Och det gäller hela kedjan – från att ta fram ritningsunderlag till att bygga skrov och installera de mängder med system, som fartyget skall innehålla. För fartygen får många roller och olika användningsområden. De ska kombinera förmågan till kvalificerad sjöövervakning med förmåga till kvalifice-

rad, självständig miljöskyddsinsats, dvs olje- och kemikaliebekämpning, sjöräddning samt nödbogsering och assistans ombord i annat fartyg.

Komprimerat projekt

I alla led kräver framtagningen av detta fartyg speciella kunskaper och färdigheter.

-Det är ett komprimerat projekt i många avseenden, komplext och tidspressat. Men det var ingen överraskning. Uppgiften är att hålla ihop bitarna – rätt tid – rätt plats och leverans i tid, konstaterar projektledaren Jan Fredin.

Närhet till produktionen

För att följa projektet på nära håll har projektledningen installerat sig i Gula Paviljongen, som fräschats upp och flyttats närmare byggsplatsen.

-Närheten innebär många fördelar, påpekar Jan Fredin. Många problem löses både snabbare och smidigare.

Och bygget avancerar. Pelmatic svarar för ritningsunderlag, skrovtillverkningen pågår och målning kommer att påbörjas i slutet av januari.

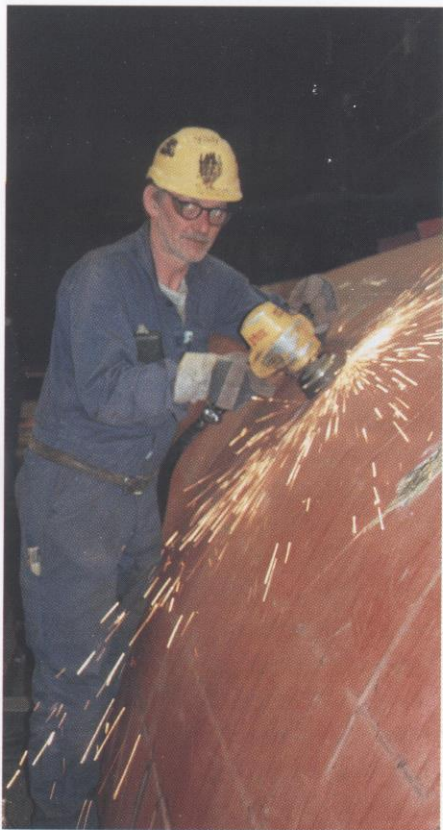
Inredningen kommer att utföras av HF Hotell och Fartygsinredning AB. Callenberg utför elinstallationen.

I mars år 2000 kommer fartyget att sätas ihop i Mellanhallen, där det också utrustas. I augusti-september år 2000 skall det lyftas ut i färdigt skick.

Leverans av det första fartyget skall ske i november år 2000. Det andra fartyget skall levereras i oktober år 2001.

Maud Carlsson

”Härligt med ett riktigt plåtslageri”



Härligt med ett redigt plåtbygge, säger plåtslagaren Nisse Hansson.

Svetsröken sipprar fram och intensiteten är hög i såväl svetshallen som mellanhallen, där ett 30-tal plåtslagare och svetsare bygger *skrovet till det första kombinationsfartyget* till Kustbevakningen.

Ungefär hälften av styrkan är varvets egen personal och hälften är från HMI med Sune Ekerot i spetsen – ofta anlitad när det gäller civila projekt.

Bygget karaktäriseras av att där är tätt och trångt och så arbetar man med tungt material.

–Även om det är trångt och bökgigt så det är härligt med ett riktigt plåtslageri, konstaterar plåtslagaren Nisse Hansson, som jobbar i svetshallen på sektion 1, d v s tanksektionen.

Gerts Svensson jobbar även han på den sektionen.

–Här är enormt med brickor, järn och långor. Allt är helsvetsat - det är helt klart en annorlunda svetsning än

vi är vana vid. Här behövs nog inte någon bordläggning, så mycket spant som här är, säger han skämtsamt men med en stänk av allvar. Dessutom har vi alltid byggt i jiggas, vilket vi inte gör i detta bygge, men det skulle underlätta betydligt.

–Projektet är bra och det är positivt att vi får bygga stålåtar, för då upprätthåller vi ju kompetensen, säger Hans Pettersson, som är produktionsledare. Men vi skulle önska mer komplett underlag, särskilt nu när tiden är knapp.

Sektion 1 är tanksektionen och är den mest komplicerade sektionen med tätast av spant.

–Här finns 1000 meter plattjärn bara i bordläggning och däck. Mycket svets således.

Byggs i sektioner

Skrovtillverkningen är uppdelad mellan Kockums-Karlskrona och HMI. Varvet bygger sektion 1, 3 och 4, d v s mittendelen av fartyget samt däckshus. HMI, bygger förskepp, maskinrum och akterskeppet.

–Intressant bygge, konstaterar Sune Ekeroth, HMI och Matti Jujanpää, som är förman. Båda har anlitats tidigare av Karlskronavarvet vid många byggen, t ex Ro/Ro och Öresundsbron och deras företag har också byggt Mellanhallen och Flak-



–Det blir nog en stabil åat, för här är enormt med brickor, järn och långor, säger plåtslagaren Gerts Svensson.

hallen. –Men inte Skrovhallen, skämtar Sune, och pekar på det sönderblåsta taket.

–Vad gäller KBV-tillverkningen så avancerar det ändå planenligt. Det största bekymret är de trånga utrymmena, det är *svårt att komma åt. Men problem är till för att lösas* och vi har ju erfarenhet sedan tidigare av liknande projekt.

Text: Maud Carlsson

Foto: Lennart Bergqvist



– Ett intressant bygge, konstaterar Sune Ekeroth och Matti Jujanpää.