

## Godišnjica Arendala

Prošla je druga poslovna godina jednog od najmodernijih brodogradilišta u svijetu, Götaverkenovog Arendala. U toj godini brodogradilište je porinulo 18 brodova sa 822.000 DWT, a isporučilo 17 sa 820.000 DWT, dok su iz njegove motorne proizvodnje izašla 24 motora s ukupnom snagom od 340.000 KS.

Sve bolesti od kojih je ovo brodogradilište bolovalo sada su uglavnom preboljene. Danas se u njemu, kao i u svim ostalim brodogradilištima u svijetu, racionalizira, modernizira i usavršava. Jer, iako je ono najmodernije, još uvijek nije i najsavršenije. Tehnika neprekidno i divovskim koracima ide naprijed što najbolje ilustrira i činjenica da je za gradnju prvog iz serije od 13 tankera po 70.000 DWT trebalo od polaganja kobilice do isporuke ukupno 119 dana, a za posljednjeg 90 dana i da će za koji tjedan za gradnju jednakog broda biti potrebno samo 77 dana. To je rok koji će se ostvariti u jednoj etapi.

Prilikom otvaranja ovog novog brodogradilišta tvrdilo se da će ono zadati smrtni udarac starom šķveru u Göteborgu u kome bi se zatim nastavila samo izgradnja motora. To se, međutim, nije dogodilo. I ono staro brodogradilište ima danas narudžbi za gradnju serije od čak 11 bulkcariera po 34.000 DWT. Osim toga ono se specijaliziralo za produživanje brodova.

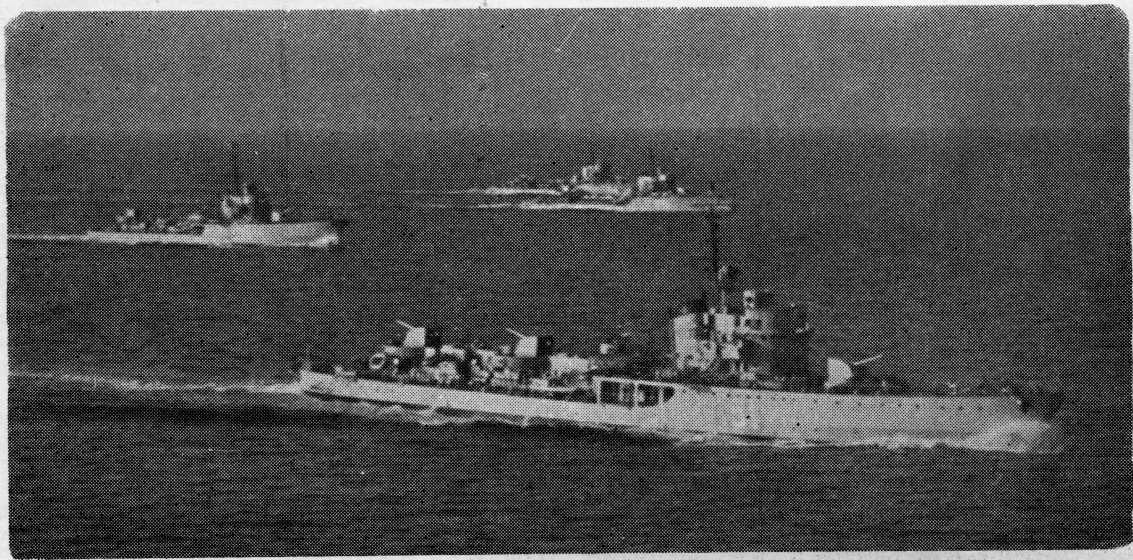
Kako znamo, Arendal gradi u sekcijama, a trajanje gradnje takve sekcije od 14,4 metra dužine neprekidno se smanjivalo. Dok je ranije ona trajala 6 dana, danas se sek-

cija izradi za 3 dana, što znači da se brzina gradnje u doku udvostručila. Računajući po dužini sekcija od 1. marta 1963. brodogradilište je izgradilo 2845 metara brodova i »skrojilo« više od 1600 sekcija. Nasuprot tome opremanje se nije skrtilo i danas još iznosi, kao na početku, 21 dan. Za prvi tanker »Tank Regina« trebalo je 98 dana gradnje u doku i 21 dan za opremanje. Kod posljednjeg iz serije »IDDI« na gradnju su otpala 69 dana, a na opremu 21 dan. Kapacitet brodogradilišta bio je dosad u neprestanom porastu: šest brodova u 1964, sedam u 1965. i osam u 1966. godini.

Da bi se ostvarili ovakvi rezultati, potrebna je bila planifikacija do u detalje. Nikakvo odstupanje nije bilo dozvoljeno. Radnici su dobivali precizne audiovizuelne instrukcije s komentiranim filmovima. Svaki od njih imao je svoje određeno radno mjesto i određen zadatak, uvijek isti tako da je postao ekspert u svom poslu. Na radnom mjestu nije se smio nalaziti nepotreban materijal. Na taj je način svaka radna grupa postala efikasna radna jedinica. Period uhodavanja bio je mnogo kraći nego što se očekivalo. Rad na vrpci obavezuje svakoga da izvrši svoj zadatak u predviđenom roku i nitko se ne smije zaustaviti. Transport čini danas skupnu operaciju čiji se svi detalji utvrde unaprijed.

Drugu prednost ove metode rada predstavlja velika preciznost: dva broda blizanca, izgrađena u ovom brodogradilištu, toliko su slična koliko je u ljudskoj moći da se to ostvari.

Jedini problem koji brodogradilište do danas nije uspješno riješiti je pomanjkanje stručne radne snage. Prošle godine regrutirano je dosta stranih radnika i izvjestan broj žena koje su zaposlene na dizalicama i kolicima. No, pomanjkanje radne snage opći je problem čitave šķvedske pri-



Jedinice JRM u vožnji na otvorenom moru