

FRÅN RITKONTOREN

Det torde väl i dag vara klart för var och en att ritkontoren är för verkstadsdriften nödvändiga produktiva arbetsenheter. Mindre klart är det måhända för de icke initierade på vad sätt och efter vilket program konstruktionsuppgifterna skola fyllas. Varje verksamhet måste ha en målsättning och för ritkontorens del kan denna målsättning anges först sedan verkstädernas uppgifter definierats.

Utan att föregripa den verkstads-tekniska sakkunskapens mening kan man i största allmänhet säga, att verkstädernas uppgifter när det gäller nykonstruktioner är att bearbeta och montera olika arbetsstycken och detaljer på lämpligaste sätt. Av profiler och plåt, stångmaterial och rörämnen, plaster och textilier, detaljer från egna och andra verkstäder skall tillverkas plåtkonstruktioner med bärande förband, lagringar och kuggväxlar, framdrivningsmaskinerier och vapenutrustning, elektrisk och elektronisk utrustning, inredningar o.s.v. Marinverkstädernas arbetsområde är mera vidsträckt och mångskiftande än praktiskt taget alla andra verkstäder inom metall- och angränsande industrier.

Ett arbetsfält, som enligt nyss sagda innesluter en sådan mångfald av olikartade uppgifter, utgör som vi alla veta ett outtömligt komplex

av mer eller mindre svårbemästrade problem ifråga om metoder för bearbetning, mätning, materialval, standardisering, transporter, montering, avprovning och felsökning. Det är ritkontorens uppgift att lägga tillrätta konstruktionerna dels så att gjorda erfarenheter inom olika tekniska områden tillvaratas och dels så att förbättringar inom ramen för företagets resurser göras. Härigenom kan konstruktionsverksamheten aktivt bidra till arbetsbesparingar och sålunda höja produktiviteten och konkurrenskraften hos företaget.

Det är klart att sådana önskvärda resultat inte nås enbart genom spekulativt arbete inom ritkontorens gränser. I stället är det givetvis så, att samarbete med alla de olika verkstäderna är absolut nödvändigt. Detta samarbete kan ske och sker dels i det förberedande stadiet av konstruktionsarbetet genom samråd mellan arbetschefer och ritkontorschefer, men dels också på det sättet att i samband med utförandet i verkstäderna, förslag lämnas till ritkontoren beträffande detaljer, som kunna förenklas och därigenom förbilligas. I detta sammanhang må erinras om möjligheterna till erhållande av gratifikationer för goda förslag till förbättringar och detta gäller även konstruktionsförbättringar, t.ex. utnyttjande av standard i stället för specialtill-



verkning, användning av ändamålsenligare material, förenklingar med hänsyn till montering och åtkomlighet etc. Tyvärr kunna som regel endast relativt färdigutformade förslag upptagas till omedelbar behandling, men det hindrar inte att även i korthet nedskrivna idéer kunna resultera i förbättringar i produktionen och penningbelöning för förslagsställaren.

Ritkontorens uppdelning på specialkontor i stort sett motsvarande de militära sektionerna är ett arv från varvsdepartementens tid. Geografiskt sett ha dessa kontor på så sätt tidigt knutits till motsvarande verkstäder, varigenom goda förutsättningar har funnits redan från början till ett samarbete mellan verkstäder och ritkontor. På senare år har nödvändigheten av ett effektivt samarbete även mellan ritkontor av olika slag gjort sig alltmer gällande. De stegrade kraven på specialisering, som är en följd av den snabba tekniska utvecklingen, har omöjliggjort för specialritkontorens personal att omspänna alla de problemställningar som möter under konstruktionsarbetet. Som

exempel kan tagas att en teleinstallation omfattar inte bara kabel- och insättningsritningar utan även luftkonditionerings- och ventilationsritningar, beräkning av chocksäkra upphängningar för armatur, plåtkonstruktioner och lagringar för antenner etc. Helt allmänt kan sägas att en isolering av de olika ritkontoren från varandra kommer att medföra en stagnation till skada för företaget i sin helhet. De moderna utvecklingskraven måste därför förr eller senare tillgodoses genom centralisering av ritkontoren till ett gemensamt konstruktionskontor inrymt i en för alla kontor gemensam byggnad.

H. Lange

Skeppsvarven och atomkraften

Sveriges Varvsindustrieförening meddelar, att undersökningar pågå vid de svenska varven angående förutsättningarna för atomkraftmaskinerier i fartyg. Man undersöker möjligheterna att erhålla licenser från utlandet för tillverkning av reaktorer med tillhörande kraftmaskineri att placeras ombord, och dessutom bedriver Stiftelsen för Skeppsbyggnadsteknisk Forskning ett studium av atomkraftsproblemet för varven gemensamt.

Verkstäderna nr 5 1956.

Från ritkontoren

I varvet runt från 1956 kunde vi läsa om när Harald Lange var konstruktionschef på Marinverkstäderna i Karlskrona. Harald var en framsynt man som insåg vikten av ett nära samarbete mellan varvets olika discipliner inte minst inom konstruktionskontoret, där många komplexa konstruktionselement ska vävas samman i ett Örlogsfartyg. Flera av oss äldre skeppsbyggare från Chalmers minns Harald Lange som professor då han undervisade i Skeppsmaskinteknik. Harald Lange satt även med i antagningsnämnden till för Mariningenjörutbildningen i början av 1970-talet.

Läs artikeln .