

Die Klärung aufgetretener Widersprüche löste die Einführung weiterer moderner Fertigungsverfahren in der Werft aus und führte in der Folgezeit bei der Fertigstellung von 86 „Tropik“-Schiffen zu einer erheblichen Stundeneinsparung. Das war die Grundlage dafür, den Ausstoß von 14 Schilfen auf 24 SchilTo zu erhöhen und die Kosten bei den „Tropik“-Schiffen effektiv zu senken. Trotz der positiven Entwicklung im Bewußtsein unserer Werktätigen, verbunden mit den ökonomischen Erfolgen, konnte bei diesem produzierten Erzeugnis der Anschluß an das Weltniveau noch nicht erreicht werden. Unsere ursprüngliche Konzeption aus dem Jahre 1963 beinhaltete ungenügend die prognostischen Einschätzungen und die Konfrontation mit dem Weltmarkt.

Ausgehend von einer Marktanalyse zogen wir in Zusammenarbeit mit der Industriezweigeleitung und dem Institut für Schiffbau daher Bilanz und begannen auf Vorschlag unserer Bezirksleitung bereits im zweiten Halbjahr 1963 mit der Projektierung eines neuen Typs, des Typs „Atlantik“. Auch hierbei standen zur Lösung dieser Zielstellung die Klärung der politisch-ideologischen Fragen im Vordergrund. Wir haben solche Meinungen und Auffassungen geklärt wie: warum ein neuer Typ, nachdem gerade erst mit der kontinuierlichen Produktion des Schiffstyps „Tropik“ begonnen wurde? Oder: warum die Fertigung eines neuen Typs, nachdem eine Konzeption zur Kostensenkung vorliegt und die Werft einen außerplanmäßigen Gewinn erwirtschaftet?

Die Diskussion und Klärung half uns, die Ausarbeitung des Initiativprojektes der Werft beschleunigt mit modernen Methoden der Projektierung — wie der Flachprojektierung, Modellprojektierung, weitgehender Anwendung der Rechentechnik zur Optimierung des Erzeugnisses — auszuarbeiten. Im Ergebnis wurde der Typ „Atlantik“ mit Gebrauchswertparametern entwickelt, die den wissenschaftlich-technischen Höchststand dieses Erzeugnisses auch in der Perspektive sichern. Bereits die Projektierung und Konstruktion richtete sich auf eine weitere Arbeitsteilung und auf einen höheren Grad der Spezialisierung der Arbeiten am Arbeitsplatz. Der hohe Grad der Arbeitsteilung, der Spezialisierung und Standardisierung begünstigte die Einführung der Blockbauweise, die Einführung standardisierter Bauteile und die Erweiterung der zentralen Fertigung als Voraussetzung zum Einsatz moderner Fließstraßen. Dadurch wurden weitere Möglichkeiten zur Durchsetzung der komplexen sozialistischen Rationalisierung in der Werft geschaffen, die sich in der Einführung einer zentralgesteuerten Brenn- und Schneidtechnik, der Einführung von Fließ-