

BOGDAN SUŠNJAR
Split

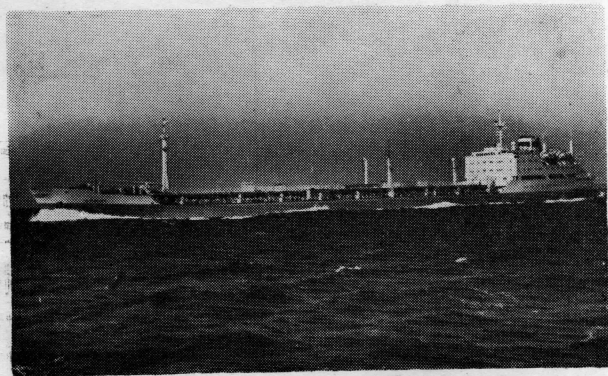
Iz brodogradilišta „Split“ do 1970. 300.000 DWT

Zacijelo će 1966. godina biti za brodogradilište »Split« jedna od najznačajnijih prekretnica u pogledu proizvodnje. Uz 1948. godinu kada je započeta gradnja novog brodogradilišta, zatim 1956. kada su ugovoreni prvi brodovi za inozemne naručioce, 1966. godina ima dvije osobite značajke, prvo početak gradnje broda od 41.000 tona, do sada najvećeg u jugoslavenskoj brodogradnji i drugo što je ovo prva godina petogodišnjeg srednjeročnog plana, kojim se predviđa povećanje isporuke brodova u tonama nosivosti u 1970. godini za 100% ili 302.000 DWT.

Za ovaj izvanredno brzi uspon brodogradilišta »Split«, uzroke treba tražiti ne samo u tome što je to relativno novo brodogradilište, već u prvom redu što je ovaj kolektiv sa dugom brodograđevnom tradicijom uspio da pronađe svoje mjesto ne samo u jugoslavenskoj brodogradnji već i u svjetskoj, gdje prema posljednjim internacionalnim podacima zauzima na ljestvici između 50 najvećih svjetskih brodogradilišta 27. mjesto.

Prvi poslijeratni početak moderne brodograđevne proizvodnje bilježi se u 1956. kada je izgrađen putnički m/b »Jugoslavija«, a godinu dana kasnije »sister-ships« »Jadran«

i »Jedinstvo«. Te godine grade se i prvi prekooceanski brodovi za našu trgovačku mornaricu, tramperi »Marjan«, »Petka« i »Nikola Tesla« od 10.100 DWT. Tada, inače sa iskusnim kadrom i modernom tehnologijom, brodogradilište se okušalo i u međunarodnoj konkurenciji, kada zaključuje i prve poslove sa inozemnim brodovlasnicima; iz Švicarske, Švedske, Norveške, Poljske. To su serije trampera od 13.000 DWT tipa »Cruzeiro do Sul«, »Wasaborg« i »Chopin«. Već prvi predani brodovi domaćim i inozemnim brodovlasnicima donijeli su afirmaciju brodogradilištu »Split«. Uloženi kapital i trud brzo se počeo vraćati. Iz godine u godinu proizvodnja je povećavana, u prvom redu zahvaljujući plasmanu brodova na međunarodnom tržištu. U prilog ovoga mo-



M/t »Split« — jedan iz serije tankera za SSSR

žemo istaći rezultat iz 1965. godine, kada je cjelokupna proizvodnja isporučena inozemnim naručiocima. U posljednjih 10 godina 72% brodova (656.000 DWT) koje smo izgradili naručeno je od brodovlasnika iz: Argentine, Brazila, Grčke, Liberije, Norveške, Poljske, Pakistana, Paname, SSSR, Švicarske, Švedske i USA.

Brodogradilište »Split« sa 4.500 radnika i 400.000 metara četvornih površine, od čega 90.000 pokrivenih prostora, po kapacitetima i tehničkim mogućnostima najveće je u Jugoslaviji, sposobno da gradi brodove i od 70.000 DWT.

Prošla — 1965. godina po dinamici i obimu proizvodnje je najveći rezultat postignut u jugoslavenskoj brodogradnji. Predano je 8 brodova ili 156.000 DWT, porinuto je 8 brodova sa 156.000 DWT i ugovorena je gradnja 5 novih brodova s inozemnim naručiocima s ukupno 75.000 DWT. Gradnja serije od 20 tankera koja je u toku, još je jedna potvrda do sada stečenog ugleda međunarodne vrijednosti.

Sredinom juna ove godine počela je realizacija srednjeročnog plana razvoja brodogradilišta, kroz period od 1966. do 1970. godine. Preko 120 milijuna N. Din. investirat će se u modernizaciju opreme i tehnologije.

Donosimo nekoliko pojedinosti iz tog plana:

	1966.	1967.	1968.	1969.	1970.
Predaja brodova	7	8	9	10	10
DWT	135.000	153.000	200.000	257.000	302.000
Obrada CM (čelika)	40.000	47.000	56.000	69.000	88.000

Da bi djelatnost brodogradilišta ostala i dalje na nivou svjetske brodogradnje, prije pet godina formiran je razvojni ured, koji je već prerastao u službu razvoja. Ova služba rješava vrlo važne zadatke u poduzeću kao: procjenu poslovanja, planiranje perspektivne proizvodnje, istraživanje organizacije poduzeća, izrade predprojekta za najpovoljnije tipove brodova, studij novih proizvoda, cijena broda u više alternativa, razčlana materijala i td.

Glavni tipovi do sada izgrađenih brodova

Između 64 broda izgrađena u periodu od 1956. do 1966. nalazimo u većini klasične tipove brodova, počev od putničkih, linijskih, trampera, brodova za rasuti teret, tankera, pa do manjih plovnih jedinica kao što su remorkeri od 300 i 600 BHP, peniše za naftu 400 DWT, klapeti 230 Brt, te patrolnih brodova 100 t deplasmana.

Kao standardne tipove koji su već građeni u serijama imamo slijedeće brodove:

— putnički brodovi:

- 10.450 Brt »Rosa da Fonseca« — Brazil
- 2.600 Brt »Jadran« — Jugoslavija

— teretni linijski brodovi:

- 13.000 DWT »Abasin« — Pakistan
- 12.300 DWT »Admiral Zmajević« — Jugoslavija
- 10.300 DWT »Lago Traful« — Argentina
- 8.000 DWT »Alka« — Jugoslavija (u gradnji)
- 6.500 DWT »Grobnik« — Jugoslavija

— tramperi:

- 15.200 DWT »Plitvice« — Jugoslavija
- 13.000 DWT »Wasaborg« — Švedska
- 10.100 DWT »Marjan« — Jugoslavija

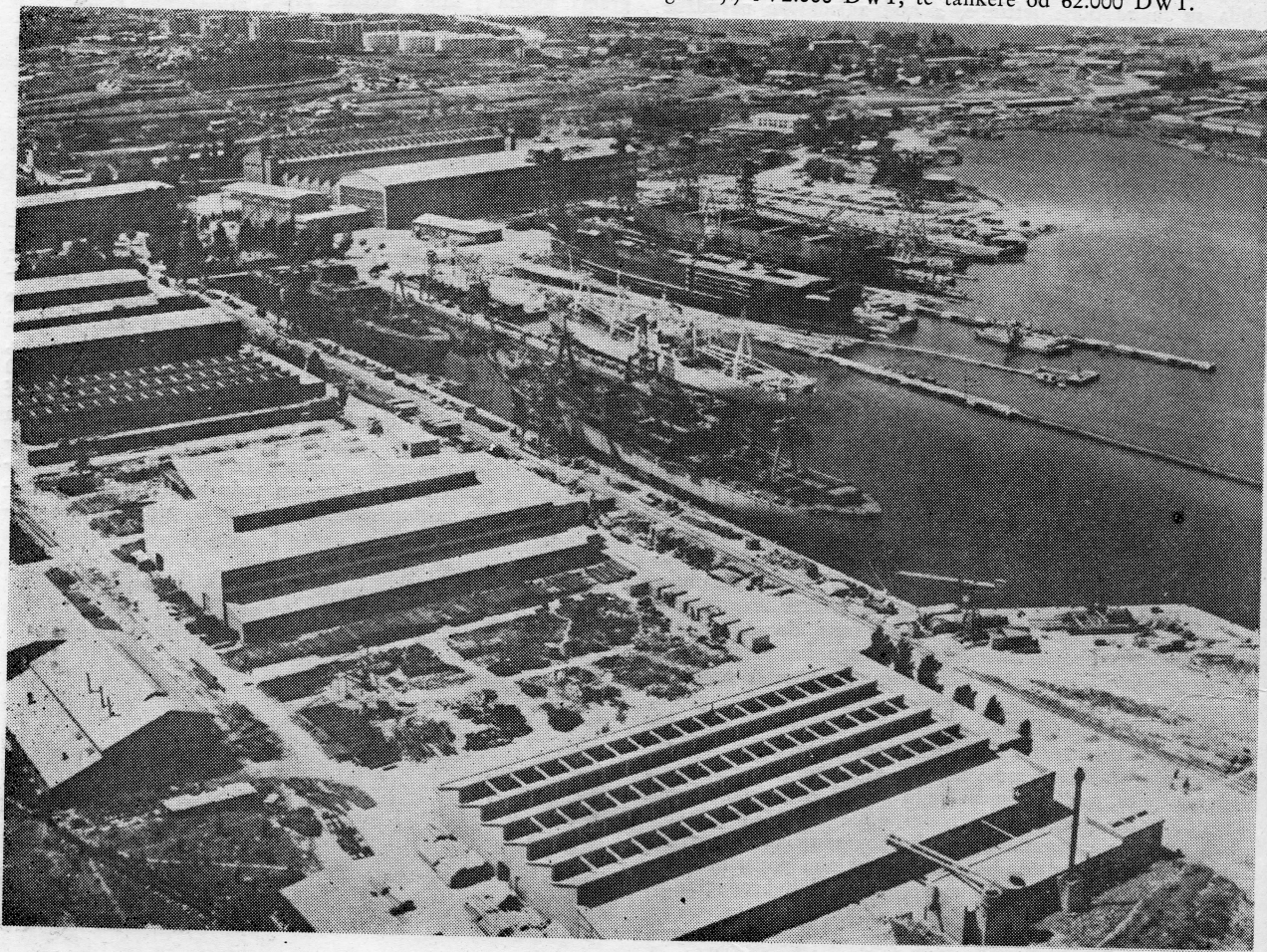
— brodovi za rasute terete: (bulkcarriers)

- 28.000 DWT »Banija« — Jugoslavija (u gradnji)
- 24.000 DWT »Theofano Livanos« — Liban
- 23.000 DWT »Split« — USA

— tankeri:

- 20.800 DWT »Split« — SSSR
- 20.100 DWT »Iž« — Jugoslavija

Osim već izgrađenih brodova u naše standardne tipove svrstavamo i brodove za rasute terete od 36.000, 41.000 (u gradnji) i 72.000 DWT, te tankere od 62.000 DWT.



Zračni snimak brodogradilišta »Split«

Do sada najviše je izgrađeno trampera od 13.000 DWT (22 kom.) i brodova za rasute terete od 24.000 DWT (7 kom.) te tankera 20.800 DWT (8 kom.).

Vlastiti konstrukcioni sektor izrađuje projekte i sve vrsti nacrti, koristeći za ispitivanje modela Institut za brodsku hidrodinamiku u Zagrebu i Računski centar Elektrotehničkog fakulteta u Splitu, čime osiguravamo najoptimalniji oblik broda kako u pogledu stabiliteta tako isto i u pogledu propulzije.

Brodovi u gradnji ili narudžbi

Zaključno sa mjesecom augustom 1966. godine brodogradilište »Split« ima ugovore za gradnju 24 broda sa ukupno 458.000 DWT, što iznosi 1% svjetske tonaže u gradnji i narudžbama. Od toga nalazi se u gradnji 8 brodova, a predat će se tokom 1967. god. dok ostalih 16 će biti isporučeni vlasnicima do kraja 1970.

Brodovi se grade za slijedeće naručioce:

— SSSR	12 brodova	250.000 DWT
— Jugoslavija	6 „	141.000 DWT
— Pakistan	4 „	52.000 DWT
— Izrael	2 „	15.000 DWT
		<hr/>
		458.000 DWT

1. Izvoz: 317.000 DWT (70%)
2. Domaća flota: 141.000 DWT (30%)
 - 4 motorna linijska broda po 12.860 DWT, National Shipping Corporation, Karachi, Pakistan
 - 2 motorna broda za prijevoz voća po 7.320 DWT, ZIM Izrael Navigation Co., Haifa, Izrael
 - 12 tankera po 20.800 DWT, Sudoimport, Moskva, SSSR
 - 1 motorni brod za rasuti teret od 28.000 DWT, Atlantska plovidba, Dubrovnik, Jugoslavija
 - 1 motorni brod za rasuti teret od 41.000 DWT, Jugoslavenska tankerska plovidba, Zadar, Jugoslavija

- 2 motorna linijska broda po 8.000 DWT, Jadranska slobodna plovidba, Split, Jugoslavija
- 2 motorna broda za rasuti teret po 24.000 DWT, Jugoslavenska oceanska plovidba, Kotor, Jugoslavija

No, ovi rezultati bili bi nepotpuni ako ne reknemo nešto i o društvenim procesima koji su bitno utjecali na rad ovog velikog kolektiva. Brodogradilište »Split« u 1965. god. ostvarilo je bruto produkt od 42 milijarde starih dinara od čega 32 milijuna dolara od izvoza brodova.

Na jednoj sjednici Skupštine općine Split, predsjednik dr Ivo Peršin rekao je da »sve što potresa brodogradilište »Split«, potresa i splitsku Općinu«. Ova izjava data je u vezi provođenja privredne reforme, u kojoj je brodogradilište našlo svoj put, savladavajući velike poteškoće, koje inače prate rad i rezultate naše pomorske brodogradnje. Preko 1.100 članova SK i svi radnici, organi upravljanja i ostale društvene-političke organizacije, odlučno su prihvatili postavke reforme. Oči svih uprte su na unutrašnje probleme i slabosti. Već u prvoj godini reforme, pronalaženjem rezervi, postignute su uštede od preko 40 milijuna S. Din. na čemu se nije stalo. Pristupilo se i provođenju principa nagrađivanja prema radu u djelo, sadašnji prosjek primanja od 85.000 S. Din. nikoga ne zadovoljava. Traže se nove forme u kojima bi radnik našao svoj pravi interes. Radne jedinice u pogledu ostvarenja dohodka postepeno dobivaju samostalnost, što će još ubrzati proces decentralizacije i demokratizacije, osobito radničkom samoupravljanju dati funkciju i sadržajnost, koja je do sada često nedostajala. Vjerujem da će ovaj prokušani kolektiv izaći kao pobjednik i napornih godina koje dolaze za našu brodogradnju, da će još jednom opravdati povjerenje koje mu je dala naša zajednica, financirajući izgradnju novog brodogradilišta i predajući ga na upravljanje radnicima.

Na kraju, značajno je spomenuti da je ovo brodogradilište do 1950. godine bilo u sklopu Ratne mornarice, za koju je sagrađen priličan broj plovnihi objekata i da je baš Ratna mornarica bila jedan od inicijatora izgradnje novog i velikog brodogradilišta »Split«, te i ove godine kao i ranijih u brodogradilištu se posebno obilježava 10. septembar, taj historijski dan naše Ratne mornarice i uopće našeg pomorstva.