

Sretni brodovi

Neizvjesna je sudbina brodova. Njihovi putevi su različiti, ovisni o mnogočemu unaprijed nepoznatom, pa se mnogošta u njihovom vijeku može poistovjetiti sa sudbinom ljudi. Prilikom prvog dodira s morem o brodsku oplatu razbije se boca šampanjca, a u svijetu su poznati i drugi običaji i različite svečanosti kao prilikom rođenja djece. I brodovi »lutaju«, ploveći morima i oceanima, nekad mirnim, a ponekad uzburkanim i valovitim. Rijetko se unaprijed zna kojim će smjerom brod zaploviti sutra, u koju će luku uploviti prekosutra. I rastanak postoji, tužan kao svi oproštaji: posada tužna, pomorci pognute glave napuštaju svoj brod nakon posljednje plovidbe.

Tako je s brodovima. Slično je s ljudima. I ljudi i brodovi imaju životne havarije, nezgode, sretno trenutke i slavlja.

Brodograditelji uvijek ostaju vjerni svojim brodovima, uvijek prate njihove plovidbe, rado slušaju pohvale koje se upućuju brodovlasnicima i pomorcima. I tako, brodograditelji često nepravedno ostaju u sjeni mnogih svečanosti, zastava i tradicionalnih ceremonija — ponosnih pomoraca. Pisma pohvale najčešće stižu brodovlasnicima, stisak ruke u znak čestitke najčešće prima pomorac, a brodograditelj ostaje zaokupljen novim poslom: čim jedan brod isplovi iz opremne luke predaje se »rastu« i linijama novog broda što se stvara na navozima.

Ime rodnog grada

Brodovi izgrađeni na riječkim navozima povezuju »3. maj« — ploveći na svim morima i oceanima — sa svim kontinentima. Ta velika flota brodova skladnih linija nosi na jarbolima 13 različitih zastava, među kojima zastave istaknutih i »starih« pomorskih nacija. Najveći dio te »međunarodne« flote pripada riječkoj »Jugoliniji«, koja održava stalne linije sa cijelim svijetom osim sa Australijom.

Ovo brodersko poduzeće ima šezdeset velikih linijskih brodova, a trideset ih je izgrađeno u brodogradilištu »3. maj«.

I brodovi su ostali vjerni svojim graditeljima. Oni doduše na skrivenim mjestima nose ugravirano ime — »3. maj«, ali se u svim svjetskim lukama — od Rijeke do Yokohame i od Bombaya do Buenos Airesa — prenosi ugled i ističe znanje riječkih brodograditelja. Brodovi svuda pokazuju svoje ljepote, svoje skladne oblike i ekonomske vrijednosti, a na povratku u »rodno mjesto« često donose nov posao za tisuće brodograditelja od kojega živi oko dvadeset tisuća Riječana. Jedan brod je i na drugi način pokazao svoju privrženost »rodnom gradu«: prvi iz serije od sedam velikih sovjetskih tankera, od kojih svaki ima po 20.800 tona nosivosti, dobio je ime — *Rijeka*.

Svatko tko poslovno dođe u Rijeku, a ima veze s morem i pomorstvom, zaželi da posjeti »3. maj«. Rijetki su dani u kojima nitko ne posjeti i ne razgleda ogroman prostor uz more na izlazu iz Rijeke prema Opatiji: velike brodograđevne navoze i radionice i opremnu luku. A uvijek su navozi puni, a u luci se pokazuje koji novi brod. U brodogradilište zalaze poslovni ljudi iz cijelog svijeta, naročito oni koji kupuju brodove. Takvih je mnogo, jer se upravo navršilo deset godina otkako »3. maj« gradi za inozemne naručioce. Ekonomski stručnjaci tvrde da je desetogodišnja plovidba riječkog brodogradilišta u svijet bila veoma uspješna. Odonda kad je — prije deset godina isporučen stranom naručiocu prvi brod — »Silvretta« od 10.780 tona nosivosti koji plovi pod švicarskom zastavom — u »3. maju« je do danas 45 puta na jarbole velikih brodova istaknuta zastava stranih zemalja: Švicarske, Grčke, Engleske, Rumunjske, Liberije, Paname, Sovjetskog Saveza, Argentine, Poljske, Brazila, Švedske i Indije. Spisak zemalja koje naručuju gradnju brodova u Rijeci ne završava: upravo se priprema gradnja jednog velikog broda za Finsku.

I sada se najviše radi za inozemne brodovlasnike, a suđeci prema dosad sklopljenim ugovorima, »3. maj« će i ubuduće, najmanje do 1968. godine, graditi »deviznu flotu«.

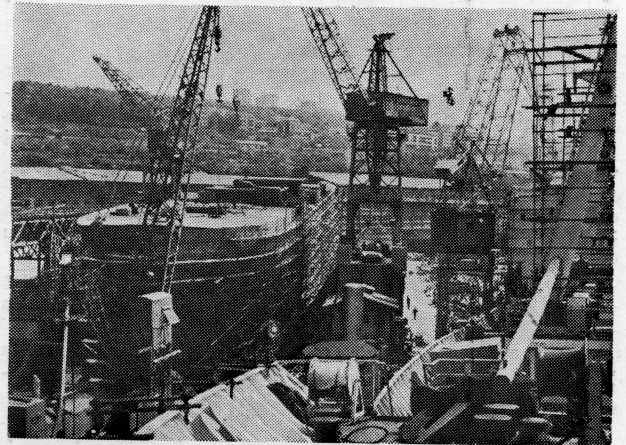
Taj veliki posao i izvanredno uključivanje u svjetsko tržište, odlična je reklama riječkom brodogradilištu, čije se ime sve češće spominje u najpoznatijim svjetskim publikacijama i izvještajima.

Mjesečno jedan brod

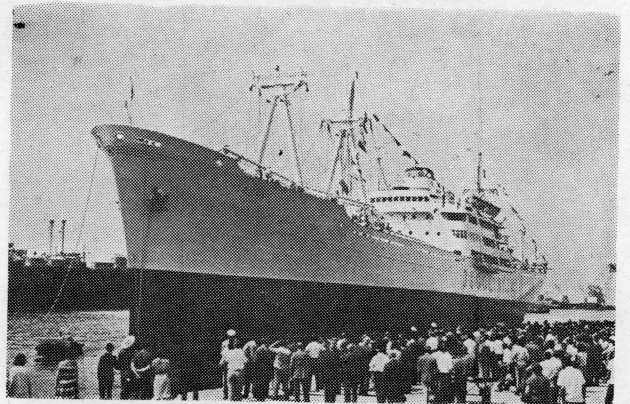
Sada se u Rijeci brodovi grade brže, neuporedivo brže nego prije nekoliko godina. Svojedobno gradnja broda od polaganja kobilice do primopredaje iznosila je od 14 do 20 mjeseci, a posljednjih mjeseci smanjeni su ciklusi gradnje na 8 do maksimum 12 mjeseci. Šesti tanker iz serije brodova što se grade za Sovjetski Savez bit će dovršen za svega sedam mjeseci: to će biti drugi ovogodišnji rekord »3. maja«. Prvi rekord bio je isporuka broda »Joh. Gorthen« od 36.000 tona nosivosti — najvećeg broda dosad izgrađenog u jugoslavenskim brodogradilištima. Što se veličine tiče, brodogradilište je spremno graditi brodove do 70.000 tona, ali brzina je trenutno važnija. Jer, pravovremenom ili prijevremenom isporukom brodova zadovoljni su i brodograditelji i brodovlasnici. Penale zamjenjuju premije, a kad se dobivaju premije brodograditelji su bolje nagrađeni i bolje rade. Vjeruje se da se može postići brzina od sedam mjeseci, što je bolje od svjetskog prosjeka.

Od početka ove godine šef odljeljenja broskog trupa Marko Komadina šest puta je rukovodio porinućima brodova. Brodovlasnicima je isporučeno također pet brodova, skoro svakog mjeseca po jedan brod. Ove godine bit će isporučeno 11 brodova, od čega svega dva za domaću flotu. Za slijedeću godinu osigurana je gradnja sedam brodova, za 1968. također sedam, a za 1969. ugovorena je gradnja triju brodova.

U mnoge brodove ugrađuju se brodske strojevi, vlastite proizvodnje, a isporučuju se i drugim brodograditeljima za domaće i izvozne brodove. Strojevi se izvoze i direktno, inozemnim brodogradilištima. Dosad je izgrađeno 17 strojeva, a postoje ugovori o gradnji drugih 18 strojeva.



Motiv iz brodogradilišta »3. maj«



M/b »Trsat« od 10.500 DWT vlasništvo Jugolinije uz putničku obalu u Rijeci prilikom primopredaje