

Novi škverovi u Evropi

Ing. Mirko Posavec, Zagreb

U posljednje dvije godine evropska se brodogradnja obojila sa 3 nova škvera. Dva se od njih nalaze u Sredozemlju, a treći na Baltiku. To su velika poduzeća, namijenjena gradnji ili popravku orijajških jedinica, čak do 85 hiljada tona nosivosti. Mediteranska su, zbog svog smještaja na petrolejskom putu sa Srednjeg Istoka, namijenjena u prvom redu popravku tankera, dok baltičko ima za cilj prvenstveno gradnju novih jedinica.

Politička i ekonomska situacija na Malti diktirala je, nakon ukidanja mornaričke baze, da se mornarička postrojenja što prije preuredi za civilne potrebe kako bi radnici, dotad zaposleni u arsenalu, ostali i dalje zaposleni. To je postalo nacionalnim problemom, jer otok Malta oskudijeva obradivom zemljom, a nema ni veće industrije.

Pred godinu i pol admiralski škver u La Valetti bio je zatvoren i britanska je vlada donijela odluku da se njegova postrojenja preurede za potrebe trgovačkih brodova. Postrojenja je preuzelo britansko društvo Bailey, vlasnik nekoliko škverova i suhih dokova u Južnom Walesu. Ono je prvobitno vladin plan daleko proširilo, tako da će škver u La Valetti, nakon dovršenja svih radova, biti sposoban da popravljaju brodove do 85 hiljada tona nosivosti. To će postati životna industrija otoka.

Kad je poduzeće Bailey preuzelo postrojenja vlada mu je obećala zajam od 6 milijuna funti, od čega je dobilo već dva. Ovaj bi zajam bio dovoljan za izvršenje prvotnog, vladinog plana, ali bi za Baileyev plan trebalo daljnjih 2 milijuna funti.

Kako bi novi škver bio u stanju da se odupre konkurenciji ostalih mediteranskih škverova, vlada je odlučila da odobri to povišenje zajma.

U ovaj čas na Malti postoji 5 suhih dokova. Dok br. 1, takozvani »podmornički dok«, ima kapacitet od 5 do 7 tisuća tona d. w., i on se po planu neće povećati. Dok br. 2 sposoban je da primi brodove od 10 do 12 tisuća tona d. w., ali će se on produžiti tako da će imati kapacitet od 42 hiljade tona d. w. Dok broj 3, danas kapaciteta 6 do 10 tisuća tona, ostat će i dalje nepromijenjen, dok će dok broj 4, sposoban za brodove od 28 do 30 tisuća tona, biti proširen i osposobljen za jedinice od 65 do 85 hiljada tona nosivosti. Napokon dok broj 5 proširit će se od današnjeg kapaciteta sa 24 hiljade tona na 38 hiljada tona. Prema planu svi ovi radovi imali bi se dovršiti u roku od 2 godine. Tada bi škver zapošljavao, umjesto današnjih 6.000, 8.000 radnika.

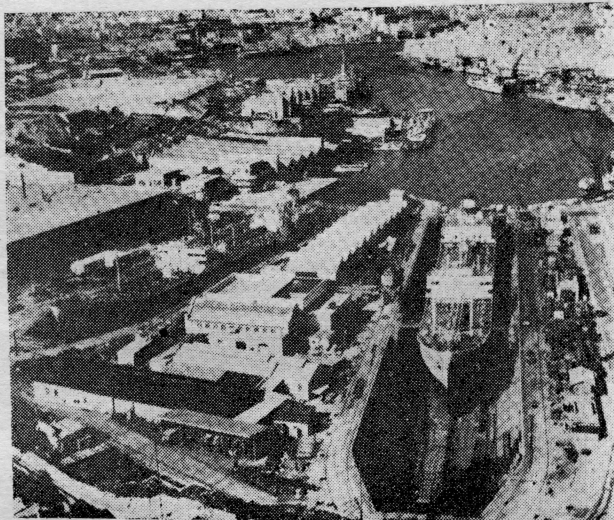
Samo poduzeće Bailey već je utrošilo vlastitih 750 hiljada funti za razne radove, kao rušenje starih zgrada, obnovu strojeva i radionica i tako dalje. Uvedena je racionalizacija čime je povećana proizvodnost. Uvedeno je studiranje rada i mnogi Maltežani primili su odgovorne dužnosti. Kad bude dovršen, škver neće samo popravljati brodove, već će u svojoj tvornici u Marci izrađivati sunčane peći, ventile, razne strojeve i mantažne kuće. On će po prvi put u povijesti Malte u mehaničkoj industriji upotrebiti žensku radnu snagu. Sve u svemu, novi će škver svojom djelatnošću znatno pridonijeti nacionalnom dohotku otoka.

Drugi zanimljivi objekat nastao je također u istočnom dijelu Mediterana, a osnovao ga je poznati brodovlasnik grčkog porijekla Nairchos. To je škver u grčkom gradu Pireju, tačnije u Skaramangi na obali Eleuziskog zaljeva gdje se nekad nalazio stari arsenal, koga su u prošlom ratu razorili Nijemci, na povlačenju iz Grčke.

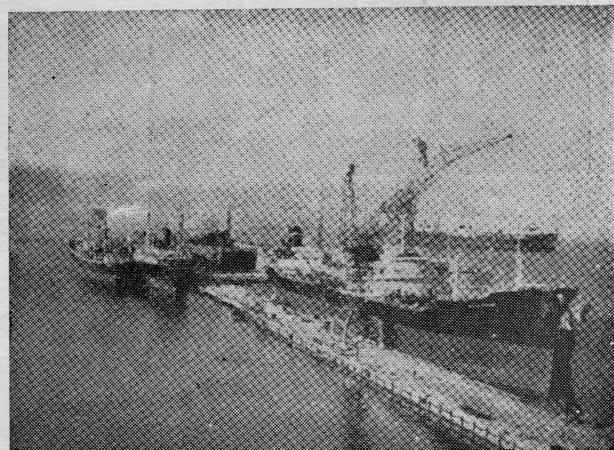
Ovo je brodogradilište 27. VI 1959. otvorio sam kralj Pavle. Ogromne površine dozvoljavaju da se škver prema potrebama širi bez teškoća, pa su u tu svrhu izrađena i dva plana. Danas se u škveru nalaze dva plovna doka. Prvi (imenom »Vasilefs Pavlos«) dug je 694, a širok 121 stopu. Ima kapacitet dizanja do 26 hiljada tona i u njemu se mogu popravljati jedinice do 70 hiljada tona nosivosti. Izgrađen je u Njemačkoj. Drugi, dug 673 i širok 104 stope, nosi ime »Vasilissa Fridiriki«. Izgrađen je u Grčkoj. Može primiti brodove do 40 hiljada tona nosivosti. Osim toga u škveru je i navoz dug 200 metara i širok 28 metara za novogradnje do 37 hiljada tona. Na drugom navozu koji se upravo gradi moći će se graditi jedinice daleko veće tonaže.

Niarchos je u škver dosad investirao 18 milijuna dolara, a do kraja radova utrošit će se još najmanje 2 milijuna. Nedavno je porinut prvi brod izgrađen u ovom škveru. To

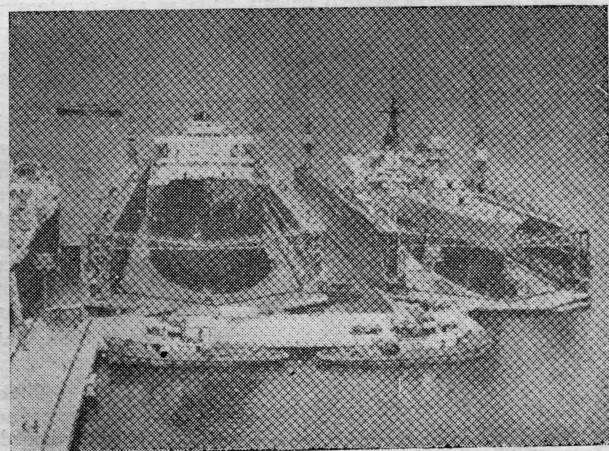
je tanker od 25 hiljada tona čija je gradnja trajala manje od godinu dana, što predstavlja sjajan uspjeh za ovo debitantsko poduzeće. Svi limovi izuzev na dnu električno su zavareni, a znatan dio broda sastavljen je iz predfabriciranih dijelova. To je prvi veliki brod izgrađen u zemlji. Nakon njegova porinuća škver je započeo niz »jumboizacija« Niarchosovih tankera, do sada raspoređenih u Eleuzinskom zaljevu.



Škver u La Valetti na Malti
sprijeda dok broj 5 a lijevo broj 4



Kej za popravke u Saramangi



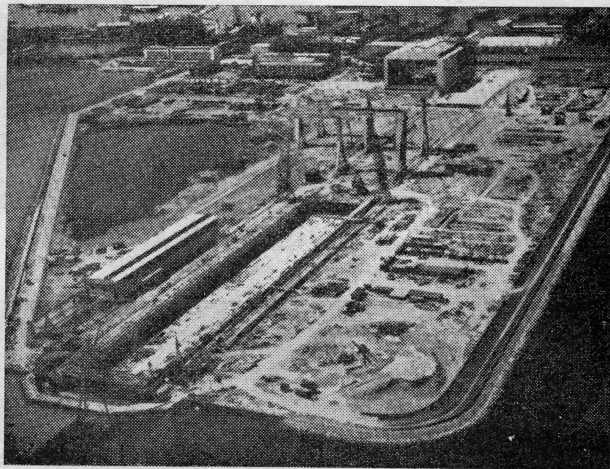
Plovni dokovi u Skaramangi

vu. Oni će biti pretvoreni u rudačare kapaciteta 21 do 22 tisuće tone. Vlasnik škvera se nada da će ovo biti njegov glavni posao.

Danas u škveru u Skaramangi radi 1900 radnika, a kad bude radio sa punim kapacitetom, taj će se broj gotovo udvostručiti. To će biti prilikom »jumboizacije« i popravka na kojima škver temelji svoju budućnost. On danas raspolaže sa 3 suha doka od kojih prvi može primiti jedinice do 50 hiljada tona, a druga dva do 33 hiljade tona nosivosti. Kej za popravke može primiti s jedne strane orijaški brod, a s druge strane dva manja, dok se druge jedinice mogu popravljati u plovnim dokovima. Od početka stupanja u službu, prvi u studenom 1959, a drugi pred nekoliko mjeseci, u oba plovna doka popravljalo se više od 200 brodova, od čega 1/4 vlasništva Niarchosa.

Zahvaljujući svom položaju škver u Skaramangi, naročito je pogodan za popravak tenkera na putu za ili iz Perzijskog zaljeva čime je postao opasan konkurent škverovima u Palermu, Napulju i Malti, tim više što je potpuno suveren i jeftiniji od njih. Njegove su cijene za 10 do 15 posto niže od cijena ostalih mediteranskih škverova.

Napokon, jedan novi škver gradi se i u Danskoj, u Kopenhagenu. Već prije dovršen je jedan od najmodernijih škverova u svijetu firme Götaverken, pa danska firma Burmeister i Wain nije htjela zaostati sa svojim švedskim takmacima. Novi škver podiže se na otoku Refshale u kopenhagenskoj luci. To je zapravo prošireni i modernizirani stari



Škver u Kopenhagenu u gradnji

objekt. On će, kad bude gotov, biti u stanju da gradi jedinice od 60 do 70 tisuća tona nosivosti, pod najsvremenijim uvjetima. Tvrdi se da će biti primijenjena najnovija tehnika u gradnji orijaških tankera i brodova za rasuti teret; gradnja u uskim bazenima pomoću montaže velikih sekcija. Firma Burmeister i Wain usvojila je ovu metodu, ali joj je dala i mnoge originalne ideje i poboljšanja. Na otoku Refshale, na površini od nekih 24 hektara gradi se građevni dok dug 788, a širok 125 stopa. Dubok će biti 30 stopa i opremljen visokopreciznim pumpama, instalacijama za pneumatski alat, vodovima za kisik i aceten, kablovima za zavarivanje i crpkama za isprobavanje tankova. More u okolini doka produbljeno je na 23 stope tako da se i ovdje može, ako je potrebno postaviti reparacioni dok. Radovi na gradnji prvog broda u doku započeli su u kolovozu prošle godine.

Da bi se dobio maksimum rezultata od metode tekuće vrpce, firma Burmeister i Wain, pripremila je odgovarajuću površnu gdje se mogu pohraniti rezerve sirovine ili izradene sekcije u toku tri tjedna, kako bi se u odgovarajuće vrijeme upotrebile bez zastoja. Duž doka poslužuju dvije 10-tonske dizalice uz dvije orijaške, kapaciteta 600 tona kad rade zajedno, što znači da ove zajedničkim radom mogu postaviti u dok predfabricirani komad broda težak 600 tona. One uštedeju 80 posto vremena. Svaka od njih stoji 200 hiljada funti, a pokreće se duž doka, skladišta i radionica. Visoke su 60 metara. Osim njih su još dvije koje mogu podizati 240 tona teške predmete. Iza njih nalaze se paralelno s dokom varionice i radionice strojeva. Radi veće ekonomičnosti i dobivanja na brzini upotrebljavaju se magnetski konvejeri, optički mjerači i strojevi za hladno obradivanje metala. Tako je moguće trup broda sastaviti od 10 do 35 sekcija što zavisi od veličine broda. »Vrijeme rađanja« tako je skraćeno na 4 do 5 tjedana. Značajno da će se u novom škveru vanjski radovi moći smanjiti sa današnjih 50 na 16 posto. Danas škver upošljava nekih 3000 radnika, od čega su 10 posto naučnici. 2/3 radne snage radi na novogradnjama, a 1/3 na popravcima.

U škveru će uskoro biti osposobljen i drugi navoz za gradnju od ukupno predviđenih 6. Već je u upotrebi jedan 7.000-tonski plovni dok i dva suha iskopana doka. Jedan od njih, dovršen 1956., može primiti brodove do 40 hiljada tona nosivosti. Do danas obnovljeno je brodogradilište primilo narudžbe za gradnju 19 brodova, od kojih su najveća 3 tankera od 40 do 45 tisuća tona nosivosti.

Tako je evropska brodograđevna industrija obogaćena sa tri nova najmodernija postrojenja. Pitanje je samo da li će ona moći raditi punim kapacitetom, jer kriza u brodarstvu i dalje traje, a i mnoge zemlje nastoje da se u toj grani osamostale i učine neovisnima od stranih poduzeća kako bi uštedile tako potrebne devize.