

Poljska brodogradilišta danas

Tedeusz Gieysztaf, Warszawa

Poljska brodogradilišna industrija je vrlo mlada i ne može se mjeriti s brodogradnjom onih država, koje uživaju bogatu morskou tradiciju. Ipak ovdje treba naglasiti, da je ona u tehnici na dosta visokom nivou. Što se tiče izgradnje korita stoji među onim državama, koje su najnaprednije na ovom području

Prvi koraci ove industrije učinjeni su još prije rata, kada su se 1938. g. počela graditi u Gdini mala brodogradilišta. Ali pune perspektive brodogradilišne industrije nastale su poslije Oslobođenja, kada je Poljska dobila svoju bivšu morskou obalu u cjelosti.

1945. g. iza rata, najveće su poljske luke: Gdanjsk, Gdinja i Šćećin bile tako uništene, da se je trebalo posvetiti potpuno novoj izgradnji doka. Ova izgradnja išla je veoma brzim tempom.

Poslije 4 godine puštena su u pogon 2 prva broda.

1952. g. i broj brodova se povećao na 36, a 1958. dostignuta je cifra od 62 sa 175 hiljada DWT.

Perspektive razvitka su ogromne, a investicije koje poljska vlada daje za razvoj brodogradilišne industrije iznosit će od 1961—1965. 10 milijardi Zloti.

U godinama između 1961. i 1965. izgradit će se brodovi, čija će opća tonaža iznositi milijun i 800 hiljada DWT, to znači 1 i po puta više nego za petnaest posljednjih godina (1946—1960). U produkciji se predviđa 25 tipova različitih brodova od kojih će biti najglavniji: tankeri od 35.000 i 18.000 DWT, tramperi od 14.000 DWT, teretni brodovi od 10.000, 8.000 i 6.000 DWT, brodovi ribarske baze od 10.000 DWT i travleri.

Disel motori brodova, koji su do sada bili uvažani iz inozemstva (jedan ovaki motor koji ima snagu od 7.800 KS košta nekoliko stotina hiljada dolara), počeli su se graditi u fabrici Cegielski u Poznanju, koja se snabdijeva željeznim materijalom iz ljevaonice Zgoda na Šlonsku. Različite mehanizme, uređenja, elektro-tehnički i drugi materijal, koji je ranije trebalo uvoziti iz inozemstva sada proizvode domaća poduzeća.

Uvozni dijelovi iznosit će ubuduće samo 8% od cjelokupne vrijednosti brodova.

Dokovi će se tako preurediti da će Šćećinsko brodogradilište moći graditi brodove do 25.000 DWT, a suhi dok

u Gdini dostići će izgradnju brodova s tonažom od 50.000 DWT, a kasnije čak i do 100.000 DWT. Najveći poljski dok nalazi se u Gdanjsku. Njegov je najznačajniji uspjeh izgradnja brodova ribarske baze. Prvi ovakav veliki brod plovi po Barentskom moru.

Do 1965. izgradit će se 19 ovakvih brodova. Treba spomenuti da ovi brodovi imaju na svojoj palubi helikopter, koji služi za izviđanje.

U posljednje vrijeme počele su pripreme za izradu projekta za prvi nuklearni brod Poljske. Radove na izučavanju i pripremanju projekta izvode Brodarski institut u Gdini i Nuklearni institut pri poljskoj Akademiji nauka u Varšavi. Posebne grupe izučavaju najpogodnije tipove reaktora, a brodograđevni stručnjaci završavaju pripreme za riješenje konstrukcionih problema budućeg tankera na nuklearni pogon. Karakteristike budućeg atomskog broda biti će: tonaža 35.000, dužina 200 m, pogonska snaga 22—24.000 K. S., brzina 30 milja na sat.

U toku prva tri kvartala 1959. g. u Gdanjsk, Gdiniu i Šćećin uplovilo je 7.182 broda sa teretom od 6.400.000 tona a za isti period vremena u 1958. odnosne cifre su 6.512 brodova sa 3.983.000 tona tereta. Ove tri najveće luke igraju značajnu ulogu u općoj pomorskoj i trgovinskoj razmjeni Narodne Republike Poljske.

Najveći potrošač poljskih brodogradilišta je SSSR, kome će za period 1961—1965. biti sagrađeno i isporučeno 122 trgovačka i ribarska broda sa ukupno 830.000 tona. Poljska iako proizvodi brodove za inozemstvo, kupuje također za sebe u drugim državama, jer poljska brodogradilišta još nisu u stanju da obezbijede svoje potrebe i veliku potražnju inozemstva.

Tako od Jugoslavije od koje je i ranije uvozila, Poljska treba da uzme ove godine još četiri broda uključujući i tanker od 20.000 tona korisne nosivosti. Također dva broda za saobraćaj sa Južnom Amerikom gradit će se u francuskim brodogradilištima i u Danskoj.

Ovako, u kratkim crtama izgleda razvoj najmlađe poljske industrije. Za njen uspjeh mora se zahvaliti brizi poljske vlade i veoma vještim i požrtvovnim stručnjacima i tehničarima.