

Sličnosti poljske pomorske privrede s našom

Poput jugoslavenske i poljska je pomorska privreda iz prošlog rata izašla osakaćena. Od čitave trgovačke flote ostalo je tek oko 100.000 brt, a brodogradilišta, i inače neznatna, bila su potpuno uništena. Pripajanjem gradova Ščecin i Gdansk Poljska je dobila tri velika brodogradilišta baš kao što ih je i naša zemlja dobila vraćanjem matici zemlji Pule i Rijeke. No, i ta su brodogradilišta poput naših bila hrpa ruševina pa ih je trebalo obnoviti kako bi što prije bila u stanju izgraditi domaću flotu. Za Poljsku kao zemlju koja velik dio svoje robne razmjene vrši morskim putem razvoj trgovačke flote bio je od vitalne važnosti. Već 1949. kroz poljske je luke prošlo preko 17 milijuna tona robe i postalo je jasno da treba prići izgradnji vlastite trgovačke flote.

S ograničenim finansijskim sredstvima i s brodogradnjom još u povelju nemoguće je bilo istodobno stvoriti linijsku, trampersku i tankersku flotu, odgovarajuću nacionalnim potrebama. Tada su izrađene koncepcije razvojne politike pomorstva za idućih 20 godina. Premda se velik dio robe koja prolazi kroz poljske luke sastoji od rasutog tereta, došlo se do zaključka da najprije treba izgraditi linijsku tonazu kao najvažniju za nacionalnu ekonomiju. U tramperskoj plovidbi Poljaci su se ograničili na malu i srednju tonazu pogodnu za evropsku trgovinu. Budući da se naftom snabdijevaju putem naftovoda sa Volge to se tankerska flota nije znatnije razvila.

Na 1. januara ove godine Poljska je raspolagala s flotom slične veličine kao naša, a sastojala se od 542.000 brt linijskih brodova, 210.000 brt trampera i 69.000 brt tankera. U toku ove i iduće godine linijska će se flota povećati za 640.000 brt dok će se tramperska flota pojačati nizom brodova od 14.500 DWT najmodernijeg tipa. Poljskim petogodišnjim planom 1966—1970 predviđeno je da se linijska flota poveća za daljnjih 260.000 brt, a da se u trampersku plovidbu uključe nove jedinice bulk-carriera od 23.000 DWT. U tom periodu tramperska bi flota narasla za 220.000 brt.

Današnja poljska brodogradilišta, koja će uglavnom izgraditi čitavu ovu planiranu flotu sasvim su suvremena postrojenja, a jedno se čak, »Pariška komuna« u Gdini, može ubrojiti i među najmodernija u svijetu po koncepciji gradnje. Četiri glavna brodogradilišta, iz Ščecina, Gdanska i Gdine, grupirana su zajedno u udruženju pod imenom »Ujedinjena poljska brodogradilišta« i to im daje velike prednosti u međunarodnoj konkurenciji. Ovo je udruženje 3. oktobra prošle godine proslavilo porinućem dvomilijuntno tone nosivosti. Bilo je to prigodom porin-

ućenja broda »Francesco Nullo« od 11.600 DWT za račun Italije prve jedinice izgrađene u novom suhom doku brodogradilišta u Gdini. Desilo se to tačno 15 godina iza porinuća prvog morskog broda izgrađenog u Poljskoj, 2500-tonskog parobroda »Soldek«.

U toku proteklog dvadesetogodišnjeg perioda aktivnost poljskih brodogradilišta bila je podijeljena na tri faze. Do 1952. pripremala se serijska proizvodnja morskih brodova, praćena obnovom i izgradnjom brodogradilišta, izobrazbom kadrova i izgradnjom prateće industrije. Slično je bilo i kod nas. Razdoblje do 1957. je period dinamične ekspanzije brodogradnje kad su se serijski izgrađivali ugljenari od 2.600 tona, linijski brodovi od 5.000, 3.200 i 820 tona i ribarski brodovi od 450 tona nosivosti, te još neki specijalni objekti. Od 1957. naovamo usporedo s proširenjem proizvodnje poljska brodogradilišta poduzimlju izgradnju većih i tehnički savršenijih brodova. Dok je prvi milijun tona nosivosti bio izgrađen u razdoblju od 11 godina, drugi milijun bio je izgrađen za same 4 godine, što je sam po sebi jasan dokaz dinamičke ekspanzije poljske brodograđevne industrije.

God. 1963. sva su poljska brodogradilišta zajedno porinula 185.500 brt brodova, dok se za ovu godinu predviđa povećanje za 26%. Najveće poljsko brodogradilište, u Gdanku, nalazilo se po proizvodnji prošle godine na osmom mjestu u svijetu. Najmodernije pak poljsko brodogradilište nalazi se u Gdini. U njemu se primjenjuju najnovije i najnaprednije metode gradnje trupa putem pravolinijske izrade sekcija i njihove montaže u suhom doku, uz pomoć orijaških kranova i elektromagnetskih dizalica. Divovsku dizalicu, kapaciteta 500 tona za ovo je brodogradilište izradila naša tvornica »Metalna« iz Maribora. Suhi dok ovog brodogradilišta sposoban je za gradnju jedinica do 65.000 DWT. Izvozni program »Pariške komunne« za ovu godinu predviđa isporuku 28 brodova s ukupno 230.600. DWT.

U daljnjem svom razvoju poljska se brodogradnja orijentira na veće jedinice no dosad, u prvom redu na bulk-carriere od 23.000 DWT i tankere od 50.000 DWT. Dosadašnji izvoz koji je gotovo u cijelosti bio usmjeren na SSSR bit će proširen i na druge zemlje kao Čehoslovačku, Indoneziju, Indiju, Maroko itd.

Ovogodišnji lajpciški velesajam za mnoge je predstavljao pravo otkriće poljske prateće industrije. Na njemu su bili izloženi raznovrsni proizvodi za brodogradnju, kao razna oprema, motori, pomoćni motori i t. d. koje Poljska proizvodi ne samo za svoje potrebe već i za izvoz.