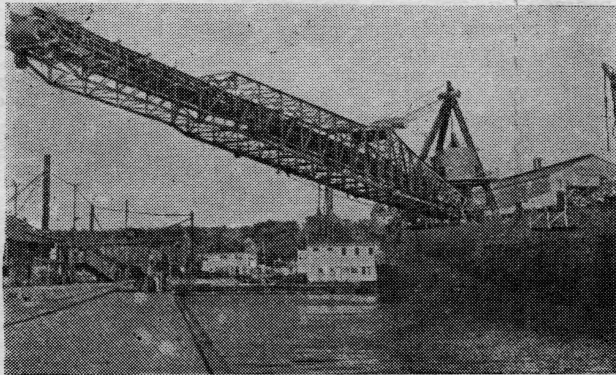


Rudačari imaju budućnost

Ing. Mirko Posavec, Zagreb

Snažan razvoj čelične industrije u mnogim zemljama zahtjeva sve veće količine željezne rudače, a kako su domaće rezerve nedovoljne, potrebno je da se ona dovozi iz mnogih prekomorskih zemalja koje njom obiluju. Da bi se, pak, prijevoz mogao obaviti potrebno je raspolagati s dovoljnom količinom brodova specijaliziranih za takav transport a koje nazivamo rudačari. Količine rudače koje ovi brodovi prevoze zaista su ogromne. Samo u 1959. morskim je putem prevezeno blizu 87 milijuna tona željezne rudače što je za gotovo 16% više no prethodne godine. Glavni uvoznici rudače su Sjedinjene Američke Države sa 34,5 milijuna tona, Zapadna Njemačka sa 15,5 milijuna tona, Britanija s 13,5 milijuna i Japan sa 10 milijuna tona.



Istovarni konvejer jezerskog rudačara «W. N. Followay» starog 52 godine — Dug je 65 metara a svakog sata izbaci na obalu 3.500 tona rudače

Glavni pak dobavljači ovih zemalja su Kanada, Venecuela, Skandinavija, Brazil, Peru, Čile, Filipini i t. d. Evropski uvoz sa količinom od 37 milijuna tona premašio je uvoz Sjedinjenih Američkih Država. Niske vozarine imale su za posljedicu da se Britanija počela rudačom snabdjevati iz Kanade i Južne Amerike umjesto iz Švedske kako je to dosad činila. Ali to je samo jedna iznimka.

Prošle godine Zapadna Njemačka kupila je u Francuskoj preko 4 milijuna tona rudače koja joj je transportirana Moselom i Rajnom. Više od stotinu brodova ukrcalo je željeznu rudaču u luci Murmugao za japanske željezare.

Da bi se dakle sve ove ogromne količine rudače mogle prevesti na tako velike udaljenosti potrebna je velika flota rudačara. Prema najnovijem izvještaju Westinforma svjetska flota rudačara raspolaže danas sa 282 jedinice s ukupno 5,100.000 tona nosivosti. No ova flota premašuje 6 milijuna tona, pribroje li joj se i oni brodovi koji se nazivaju »prevozači rasutog tereta«. I oni su, naime, isto tako sposobni da se uključe u transport rudače kao i specijalizirani brodovi rudačari. U 1961. bit će isporučeno 25 rudačara sa 710.000 tona nosivosti, a u 1962. daljnjih 8 sa 120.000 tona. Pretpostavi li se da će svjetska potrošnja rudače i dalje rasti današnjim ritmom od 11% godišnje, ovaj prirast flote bit će nedovoljan. To će pak dovesti do porasta vozarine, ukoliko se velik dio danas raspremljenih tankera ne pregradi u rudačare. Ako bi vozarine porasle Britanija bi se ponovno preorijentalna na švedsku rudaču, jer bi joj se to više isplatilo.

Ipak izvjesni pravci dobave ostat će stalni u pogledu željezne rudače ma kako udaljeni, bili njeni izvori. Tako će i nadalje glavni svjetski dobavljači ostati Kanada, Afrika i Južna Amerika, a time će budućnost rudačara biti još dugo osigurana.

Problem transporta - osnovni problem indonezijske privrede

13. travnja indonezijska je vlada zabranila prijevoz putnika i robe holandskim brodovima u pravcu indonezijskih luka. To se prije svega odnosilo na dvije holandske kompanije: »Nederland« i »Rotterdamsche Lloyd« koji su dosad eksploatirali redovne linije između Evrope i Indonezije u kolaboraciji sa Blue Funnd Line i Hapagom, kao i sa Intercean Lines-om koji je održavao vezu između indonezijskih i azijskih luka. 1959. »Nederland« i Lloyd prevezli su više od 50 posto cjelokupnog indonezijskog izvoza, to jest ukupno 420.000 tona robe u pravcu Evrope i Sjedinjenih Država. Sad se postavlja pitanje tko će zamijeniti ove holandske kompanije. Budući da domaća oceanska flota još ne postoji indonežani će se morati poslužiti stranim kompanijama, što će pak imati za posljedicu: rat u području vozarina.

Udio holandske zastave u indonezijskom transportu smanjivao se iz godine u godinu. U međuotočnom prometu Holandani su bili istisnuti pomoću brodova koje je u inozemstvu najmčila indonezijska vlada. Mnoge jedinice vlada je dala i graditi u inozemstvu, osobito u Japanu. Početkom ove godine osnovano je državno brodarsko poduzeće za promet između otoka. Ova nova kompanija imenom Belarajan Nasional Indonesia, morala je vozarine povećati za 100 posto da bi podmirila troškove eksploatacije, tim više što su te vozarine još od 1957. ostale nepromijenjene.

I indonezijska brodogradnja ima mnogo teškoća osobito, u pogledu deviza, uvoza brodograđevnog lima, strojeva i sirovina. Nedostaje i kadrova. U junu prošle godine indonezijska su brodogradilišta morala prekinuti radove na svim brodovima koji su se u njima gradili, a to su bila 82 riječna broda, remorkera, ili mala obalnjaka.

Kapacitet domaćih brodogradilišta ne omogućuje izgradnju flote kakvu ova zemlja treba, pa je vlada odlučila

da nabavlja rabljene brodove i naručuje nove u inozemstvu. Mnoge su narudžbe dane evropskim, a osobito japanskim brodogradilištima. U Japanu je kupljeno ili naručeno 30 brodova, 5 rabljenih i 5 novih već je isporučeno. Prema sporazumu o reparacijama Japan ima Indoneziji predati 50.000 brt brodovlja u vrijednosti od 32,5 milijuna dolara. Osim toga Japanci će iz indonezijskih voda izvaditi sve svoje potonule brodove i pretopiti ih u čelik koji će predati Indoneziji na račun reparacija. Između stotina brodova potopljenih za vrijeme rata u tom području za plovidbu će se osposobiti oni koji leže na dubini manjoj od 20 metara. Računa se da će ih biti oko stotinu.

Za nas je najvažniji sporazum koji je naša zemlja zaključila s Indonezijom, a prema kome ćemo mi ovoj zemlji do 1962. isporučiti 10 jedinica po 1.000 tona u vrijednosti od 6 milijuna dolara. U tu je svrhu naša zemlja odobrila Indoneziji kredit od 10 milijuna dolara u septembru prošle godine, radi nabavke opreme. Osim u Jugoslaviji Indonezija je još naručila brodove u Finskoj i Zapadnoj Njemačkoj, iz kredita koji je ovoj zemlji odobrio Međunarodni ured za suradnju. Ovaj je ured u martu odobrio kredit od 6 milijuna dolara za obnovu indonezijskih luka. Od 1957. do 1960. u inozemstvu su se za Indoneziju gradila 103 broda sa 184.000 tona u vrijednosti od 104 milijuna dolara. Trenutno indonezijska trgovačka flota raspolaže sa 190.000 tona brodovlja, umjesto sa 300.000, kako je bilo predviđeno. Samo 75.000 tona indonezijsko je vlasništvo, dok je ostatak unajmljen.

Problem pomorskog transporta najteži je problem indonezijske privrede i dok on ne bude riješen ne će se moći uspješno riješiti ni ostali privredni problemi ove mlade zemlje. Indonezijska se vlada živo trudi da što prije u tom uspije, a mi želimo da joj u tom što više pomognemo.

Poljska se afirmira kao brodograđevna nacija

Prema objavljenim podacima Vijeća američkih brodograditelja Poljska je 1. siječnja ove godine imala u gradnji ili naručenih 299.000 brt. brodovlja. Ustvari, pak, ova brojka dostiže 2 milijuna tona, osigurava puno zaposlenje šķverova do 1965. uzevši u obzir i redovno povećanje ritma proizvodnje. Poljska brodograđilišta već ove godine trebaju isporučiti 270.000 tona nosivosti, a u toku iduće 4 godine proizvodnja će progresivno rasti tako da će se u tom roku proizvesti još 1.840.000 tona nosivosti novih jedinica.

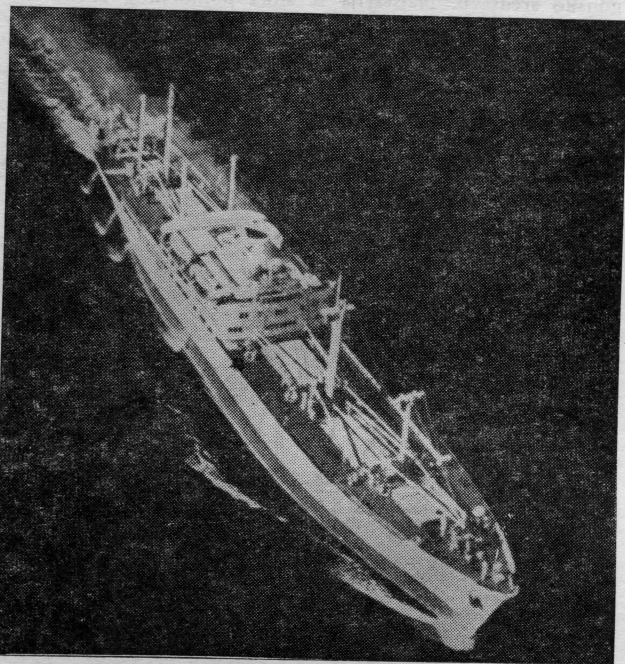
Od proizvodnje u tom 5-godišnjem periodu oko 650.000 tona dobit će domaća flota dok će ostatak biti izvezen u inozemstvo. Prvi poljski kupac te robe je SSSR kome će se isporučiti 120 jedinica za blizu 840.000 tona nosivosti. Ove jedinice uključuju razne vrste brodova počev od 13.000 tonskih trampera i 19.000 tonskih tankera do velikih i malih ribarskih brodova-tvornica. Svi će ovi brodovi biti opremljeni motorima izrađenim po domaćim nacrtima ili po licenci firme Burmeister & Wain. SSSR se dalje interesuje za izgradnju tankera od 40.000 tona nosivosti i nosioca rasutog tereta od 15 do 20 tisuća tona kao i za putničke brodove srednje tonaže.

Drugi znatan poljski kupac postala je Brazilija za koju će se u razdoblju od dvije godine izgraditi 9 brodova po 5.000 i 4 po 6.000 tona nosivosti. Indonezija po veličini svojih narudžbi drži treće mjesto. Za tu će zemlju Poljaci izgraditi 2 trampera po 10.000 tona i 11 obalnjaka po 900 tona, zatim 4 broda za raznu robu po 4.350 tona te 7 brodova za čvrst teret po 2.300 tona nosivosti uz putničke nastambe.

Daljnji poljski kupci su Francuska i Švicarska za koje se grade 3 jedinice po 10.000 tona. Dva se broda grade za Čehoslovačku, 5 drugih, među kojima i 2 tankera po 19.000 tona za NR Kinu. Te najzad dva broda po 5.000 tona nosivosti za Albaniju. Osim toga za francuski račun Poljaci grade i izvjestan broj ribarskih brodova.

Uzme li se u obzir da su Poljaci počeli graditi svoje prve brodove tek nakon ovog rata, kad su osposobili ne-

kadanja njemačka brodograđilišta u Ščecínu i Gdansku, onda ovako velik i raznovstan asortiman brodova i povjerenje koje im svojim narudžbama poklanjaju mnoge pomorske nacije dokazuje da su Poljaci shvatili što znači za jednu zemlju more i da su se uspjeli vinuti među prve zemlje-brodograditeljice, ne samo po količini već i po kvaliteti.



Poljski brod od 10.000 dwt tipa »Marcel Nowotko«