

# Stanje svjetske tonaže

Kap. Antun Botrić, Split

Lloyd's Register of Shipping objavio je statističke podatke o stanju trgovačkih mornarica svijeta za mjesec srpanj 1960. Prema toj publikaciji! Lloyd's-ova »Knjiga registra« (Register book) sadrži 36.311 parnih i motornih brodova iznad 100 BRT sa ukupno 129,769,500 BRT. Ova je tonaža, u odnosu na 1959. godinu porasla za 4,833.979 BRT, ne računajući jedrenjake i barže, a podijeljena je po pojedinim važnijim pomorskim zemljama ovako:

Zastava:	Stanje 1960. Povećanje BRT:	
	1959-1960:	
Velika Britanija sa Komonveltom	25,837.653	651.000
SAD sa jezerima	24,837.069	—451.000
SSSR	3,429,472	269.000
Argentina	1,041.507	2.000
Brazil	1,054.733	103.000
Danska	2,269.847	66.000
Francuska	4,808.728	270.000
Grčka	4,529.234	2,378.000
Holandija	4,884.049	141.000
Italija	5,122.240	3.500
Japan	6,931.436	655.000
Liberija	11,282.240	—654.000
Norveška	11,203.246	759.000
Njemačka (Zapadna)	4,536.591	97.000
Panama	4,235.983	—347.000
Španjolska	1,800.721	89.000
Švedska	3,746.866	123.000
Jugoslavija	661.061	196.000
Ostale zemlje sa manjim mornaricama (ispod 1 milijun BRT)	7,556.824	483.000
<b>Ukupno:</b>	<b>129,769.500</b>	<b>4,834.000</b>

Godine 1939. bilo je, po istim podacima, 29.763 broda sa ukupno 68,509.432 BRT (također bez jedrenjaka i barži). Dakle, kroz posljednjih 20 godina, i pored velikih ratnih gubitaka, svjetska se tonaža gotovo udvostručila. No, kao što se vidi, porast broja brodova u tom razdoblju (razlika je 6548 brodova) nije u razmjeru sa porastom tonaže (razlika je 61,260.068 BRT), a to znači da su u ovih 20 godina građeni novi brodovi sa većom tonažom, koja u prosjeku iznosi 9.358 BRT po brodu u prirastu, dok prosječna tonaža 1960 iznosi 3.573 BRT, ona je 1919 iznosila 2.302 BRT po brodu.

Veliki porast tonaže pod grčkom zastavom, pored novosagrađenih brodova, nastao je uglavnom uslijed grčkih interesa u brodovima sa panamskom i liberijskom zastavom, koji su preneseni pod grčku zastavu. To se nastavlja i dalje, tako da je u oktobru ove godine već bilo preko 5 milijuna BRT pod grčkom zastavom.

Navedenom porastu svjetske tonaže u razdoblju od 1939 do 1960 najviše su pridonijele: SAD sa 13,000.000 BRT, Liberija sa 11,250.000 BRT, Norveška sa 6,350.000 BRT, Panama sa 3,500.000 BRT, Vel. Britanija sa 3,000.000 BRT i Grčka sa oko 3,000.000 BRT.

Tankerska tonaža, koja je 1939 iznosila 11,585.549 BRT i predstavljala samo 16,9% tadašnje cjelokupne svjetske tonaže, porasla je do 1960 na 41,465.000 BRT, te iznosi 32% današnje svjetske tonaže, a samo u posljednjoj godini dana (od 1959) porasla je za 3,575.000 BRT. Najviše tankera ima pod zastavama Britanskog Komonvelta (7,380.000 BRT, od čega je britanskih 7,050.000 BRT). Slijedi Liberija sa 7,183.000 BRT, pa Norveška sa 6,373.000 BRT, SAD sa 4,634.000 BRT, Panama sa 2,500.000 BRT

itd. Najviše novih tankera ima pod Liberijskom zastavom (57% od svih njenih tankera ima ispod 5 godina starosti).

Klasu Lloyd's Registra u srpnju 1960 imalo je 11.027 brodova sa ukupno 54,582.000 BRT, što čini 42,07% cjelokupne svjetske tonaže. Od svih brodova pokazanih u Lloyd's-ovoj »Knjizi registra« za 1960, ima 7.769 brodova sa 36,968.271 BRT koji imaju ispod 5 godina starosti, a 8.112 brodova sa 12,665.422 BRT koji su stari preko 25 godina. Osim navedenog broja parobroda i motornih brodova, klasu Lloyd's Registra imaju i 423 jahte sa ukupno 31.948 BRT.

U toku 1959 Lloyd's Register je klasificirao u svijetu 730 brodova sa 4,178.673 BRT, a od kojih su 4 jugoslaven-ska sa 26.677 BRT.

Prema vrsti pogonskih strojeva i goriva, u poređenju sa 1939 godinom, podjela svjetske tonaže stoji ovako:

Godina:	Parni stroj:	Turbine:	Motorni:	Ugalj:	Nafta:
1939	61,01%	14,35%	24,64%	45,3%	54,7%
1960	25,29%	31,52%	43,19%	6,0%	94,0%

Među parnim i motornim brodovima ima drvenih i kompozitnih 2.255 brodova (od 100 i više BRT) sa ukupno 430.615 BRT, što predstavlja 0,33% od cjelokupne svjetske tonaže. Od ove tonaže 88% su motorni, a 12% parni brodovi.

S obzirom na sve to veću primjenu motora za pogon brodova, mogao bi se očekivati veći porast od onoga što je pokazano u gornjoj tablici za razdoblje od 21 godine. Ali pokazani stvarni postotak odnosa između parnih i mo-

tornih pogona pričaju se očito ome što veliki tankeri, zbog jačih pogonskih kompleksa, moraju primijenjivati turbinski parni pogon. Uslijed toga samo 42% tankera ima motorni pogon.

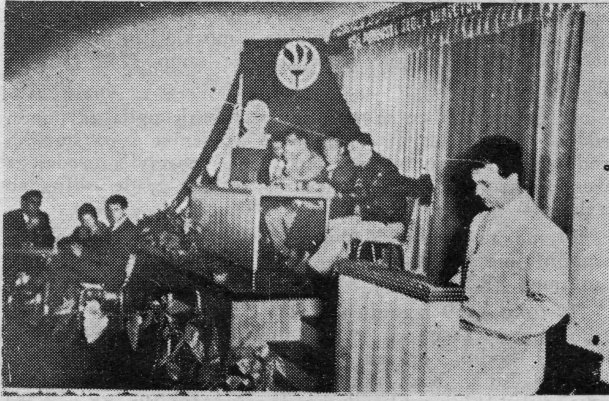
Iz gornje tablice se vidi da je trošenje uglja za pogon brodova danas sasvim maleno (6%), jer se i na starijim brodovima, koji su bili na ugalj, često postavlja uređaj za loženje naftom, dok se svi novi kotlovi grade isključivo na loženje naftom.

Prema podacima Međunarodne brodarske komore u raspredi ima oko 5 milijuna BRT, dok je 1959 bilo oko 9 milijuna BRT.

U toku 1959 izgubljen je 181 brod sa 281.523 BRT, a rashodovano (kasirano) je 789 brodova sa 3,124.571 BRT. U istoj godini porinuto je u more 1.808 brodova sa 8,745.704 BRT. Radi upoređenja navodimo da je u 1938 godini bilo 217 izgubljenih brodova sa 361.195 BRT i 253 rashodovana broda sa 580.923 BRT, dok je 1939 bio porinuto u more 941 brod sa ukupno 2,539.424 BRT. Po ovome se vidi da je srednja veličina današnjih brodova oko 1,8 puta veća (tankeri), nego je bila 1939.

Po količini izvezenih brodova na prvom mjestu stoji Japan (1957 je izvezeno 1,5 milijun BRT, a 1959 1 milijun BRT), a zatim slijedi Zapadna Njemačka, Velika Britanija, pa Švedska. Najviše novosagrađenih brodova uvozi Norveška (1958 je uvezla 1 milijun BRT, a 1959. 750.000 BRT).

<sup>1</sup> Statistical Tables 1960, Lloyd's Register of Shipping, London, 1960.



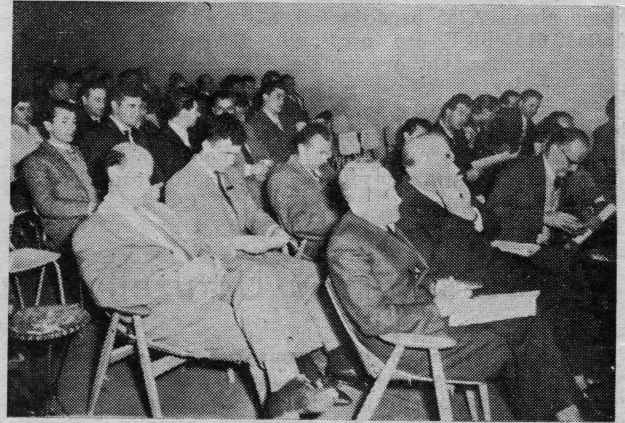
Predsjednik Udruženja studenata Više pomorske škole u Dubrovniku drug Matko Batoš podnosi izvještaj



Direktor Više pomorske škole profesor kap. Marin Knežević osvrće se na rad nastavničkog zbora i studenata tokom prošlog perioda



Delegat Saveza studenata Jugoslavije drug Niko Napica u svojoj diskusiji osvrnuo se na rad i organizaciju Udruženja studenata VPS u Dubrovniku



Nastavnički zbor i delegati na Skupštini



Predsjednik kluba pomoraca »Miho Pracat« drug Branko Vlahušić pozdravlja Skupštinu i diskutira o nekim kadrovskim problemima u pomorstvu

vremenih metoda nastave i u nastojanjima, da se sistem obrazovanja što više približi uslovima u kojima će budući pomorski kadrovi lakše naći načina, da se uklope u rad svog budućeg poziva.... Na taj način nastavni planovi i programi kao i sama nastava moraju biti organizirani tako, da daju studentu znanje, koje će uspješno i korisno primijeniti u praksi. Osobnosti pomorstva, kao privredne djelatnosti, nameću stručnom školstvu, da mu odgaja kadar suvremenih stručnjaka dobrih moralno-političkih kvaliteta, koji će kao budući zapovjednici stati na čelo jedne male ljudske zajednice — broda.

Visokokvalifikovani, stručni kadar u pomorstvu, treba da ima sve one kvalitete, koje obezbijeduju široku društvenu i stručnu aktivnost. Ta aktivnost ima svoje posebne uvjete na brodovima. Boraveći u raznolikom ambijentu, i u mnogim zemljama, pomorci moraju biti ona snaga nacije, koja će je predstavljati na svim meridijanima, koja će doprinositi razvoju međunarodnog radničkog pokreta... Oni moraju biti najpotpunije stranice naše stvarnosti, stranice koje će pružiti čitaocima pravi sadržaj i bit našeg socijalističkog razvoja, doprinoseći tako razvoju socijalističke misli u svijetu.

Tako se obrazovanje visokokvalifikovanog kadra u pomorstvu ne svodi samo i strogo na stručnost. Kako smo unaprijed istakli — njihovo polje rada treba da bude mnogo šire i prilagođeno u prvom redu interesima zajednice, koja im pruža sve mogućnosti stručnog obrazovanja..

Navedeno smatramo može poslužiti svim zainteresiranim a i angažiranim u odgajanju našeg stručnog pomorskog kadra, pak smatramo da je gornje kao orijentacija za budući odgoj mladih pomoraca dosta dobro postavljeno od Udruženja saveza studenata Više pomorske škole u Dubrovniku.



Delegat Kotarskog komiteta SKH drug Filip Didović pozdravlja Skupštinu i osvrće se na organizacione probleme