

## Pomorstvo Holandije

Kap. Tihomir Dabinović, Beograd

Holandija potpuno leži na niskoj ravnici. Jedino kod Maastrichta prostire se uzan pojas brežuljkastog zemljišta. Dominira ušćima velikih rijeka Rajne i Selde. Sa rajnskim bazenom, centrom najrazvijenije industrije i rudarstva Evrope, spojena je razgranatom mrežom plovnih putova unutrašnje plovidbe.

Prvi začeci holandske mornarice imaju svoje korijene još u doba seobe naroda (500—300 g. p. n. e.), ali su nejasni podaci o tipu tadašnjeg broda. Međutim kronike i grbovi gradova iz XII. i XIII. stoljeća dragocjeni su izvori o staroj slavi i značaju ove male zemlje i ogromnom utjecaju u pronalaženju pomorskih putova za razvoj pomorstva i pomorske privrede u svijetu.

Otkriće Amerike 1492. i puta za Indiju 1588. podstiče Holandane na smjela i daleka putovanja po svim tada poznatim morima. Već u razdoblju 1591.—1601. održavaju saobraćajne veze morem s Istočnom Indijom sa 64, a sa Zapadnom Indijom i Brazilijom sa 80 manjih brodova. Postepeno se ova plovidba zamjenjuje velikim jedrenjacima od 700 t nosivosti.

Engleski admiral Sir Walter Raleigh piše 1603., da je 20.000 holandskih jedrenjaka preplavilo sva mora, kad ni jedno stablo brodograđevnog drveta nije raslo na tlu Holandije.

U XVIII. stoljeću holandska mornarica veća je nego sve evropske mornarice zajedno. Danas Holandija u pomorskom svijetu nije ono, što je bila, ali ipak po kvalitetu i kvantitetu svoje trgovačke flote jača je nego ikad ranije.

Krajem prošlog stoljeća, opadanjem tramperske službe, linijska plovidba dobija sve veću važnost. U toj granici pomorstva Holandija zauzima treće mjesto iza Vel. Britanije i SAD sa oko 200 redovnih transoceanskih linija. Za posljednje četiri decenije razvija također pomorsko-riječnu obalnu plovidbu, čime je olakšan prijevoz robe bez pretovara. Ovaj doprinos međunarodnoj trgovini nije mali. Izrazita djelatnost holandskog brodarstva je, pored službe pomoći i spasavanja brodova i oceanska remorkaža. Isporukom plovnih dokova, dizalica, bagera i remorkažom ovih plovila oceanskim puto-

vima — holandski pomorci stekli su svjetsko priznanje na ovom smjelom i teškom radu. Godine 1951. jedan holandski tegljač teglio je tri korvete iz Vancouvera, kroz Panamski kanal, do Kiela. Drugi remorker u vršenju sličnih radova prevalio je za sedam mjeseci 20.000 Nm. Stečenim iskustvom, marljivo i uspješno vrše ove radove. Zbog toga, vrlo često, holandska poduzeća za spasavanje pozivaju se u pomoć za spasavanje nastradalih brodova ili brodova u opasnosti po cijelom svijetu.

Interesantno je napomenuti, da je holandska mornarica teško nastradala u Drugom svjetskom ratu. Godine 1939. imala je 1129 brodova sa ukupno 2.850.000 BRT, a 5. V. 1945. ostala su joj svega 692 broda sa ukupno 1.620.000 BRT. Za posljednjih pet godina ovaj ogroman gubitak je nadoknađen čak i premašen sa novim izgrađenim jedinicama. Na dan 1. I. 1956. pod holandskom zastavom bilo je 1400 brodova sa ukupnom tonažom od 3.700.000 BRT. Najveći brod »Amsterdam« vrši putovanja na liniji Rotterdam—New-York. Brzi brodovi »Oranje« i »Wilhelm Ruys« održavaju redovnu liniju Rotterdam—Amsterdam—Indonezija. Naimoderniji brodovi »Rijdam« i »Massdam« (građeni 1951-52) saobraćaju s američkim atlantskim lukama.

Pomorska djelatnost u Holandiji, stvarana kroz vjekove ne bez teškoća, svladala je mnoge nedostatke, koji su joj stajali na putu. Usprkos tome, zahvaljujući velikim prednostima svog geografskog položaja na zapadnoj obali evropskog kontinenta — jedna od njenih luka — Rotterdam, postaje od davnih vremena evropski centar žitarica i svjetski centar egzotične robe i začina.

Rotterdam, Amsterdam i mnoge manje luke ne nalaze se na morskoj obali. Do njih se stiže dugim riječnim putovima, koji nisu bili osposobljeni za veće pomorske brodove. Ti nedostaci otklonjeni su tek u toku XIX. stoljeća. Prosječen je kanal za Rotterdam (New waterway) i izgrađen novi plovidni put za Amsterdam (Nort sea canal). S ovim vodograđevinama počinje nov period Holandije kao pomorske zemlje. Rotterdam, koji leži na rijeci Maas, pritoci Rajne — spojen je sa Sjevernim morem kanalom dužine od 19 Nm (oko 30 km), plovnim i za naj-

veće pomorske brodove. Mrežom unutrašnje plovidbe na području rajnskog basena neprekidno struji promet iz Zapadne Njemačke, Istočne Francuske, Švicarske, Austrije i iz same Holandije ka Rotterdamu. Godišnje u rotterdamskoj luci pristaje oko 20.000 pomorskih brodova i preko 200.000 raznovrsnih riječnih brodova i ostalih plovila. Bez prepreka i bez gubljenja vremena brodovi neometano vrše trgovačke operacije u besprijekorno podnesnim mnogobrojnim dokovima.

Rotterdam je u 1956. ostvario 60 milijuna tona prometa pretežno morskim i riječnim brodovima. Približno polovina navedenog prometa pripada evropskom zaleđu; međunarodni tranzit veći je nego u ma kojoj drugoj svjetskoj luci. Od prometa obavljenog u 1956. 12 milijuna tona je denčana roba; 25 milijuna tečno gorivo; 28 milijuna ugalj, rudače, žitarice, drvo i dr. Razvitak ovog ogromnog saobraćaja ima se pripisati ne samo geografskom položaju zemlje, već i urednom održavanju plovni putova, luka i pristaništa kao i urednoj lučkoj opremi i administraciji, olakšicama u pogledu saobraćaja za sve brodove bez razlike na zastavu, a takav međunarodni stav najpovoljnije se odražuje i u carinskom postupku.

Približno 8.000 do 20.000 brodova, koji tiču Rotterdam, vrše putovanja utvrđenim voznim redom. Preko 200 holandskih i stranih brodarskih poduzeća služe se ovom lukom u održavanju redovitih svjetskih linija.

U rotterdamskoj luci završava se u 1957. treći dok za pristajanje tankera, a četvrti je u izgradnji.

Ogromna i ujednačena djelatnost ove prostrane luke razvijenog pomorskog i riječnog saobraćaja, zadivljuje svakog, ponaosob pomorca. Kejevi i ozidana obala obuhvataju dužinu od preko 12 Nm. Oko Rotterdama vide se korita oceanskih brodova na navozima, a strše iznad okolnih zgrada. Amsterdam je drugi centar brodograđevnog područja, ali je potrebno naglasiti, da ima manjih brodograđilišta u provinciji Groningen, gdje se ponajviše izgrađuju brodovi obalne plovidbe. U Holandiji masovna proizvodnja brodova nije dozvoljena. Svaki brod se izgrađuje brižljivo i po volji budućeg vlasnika, a ovo je naročito važno za putničke brodove, specijalne teretnjake, kitolovce, tegljače, razne riječne brodove, bagere, dizalice, plovna postrojenja i t. d. Brodogradnja, kao i mornarica, razvijala se još u dalekoj i burnoj prošlosti Holandije od preko hiljadu i više godina i upisana je zlatnim slovima u historiji ove stare pomorske zemlje. Po predanju Holandani su prvi dali oblike suvremenim brodovima tokom poletnog razvika brodograđevne nauke. Već u davnim vremenima njihova brodska korita imaju sva svojstva i prednosti okretnih plovila Vikinga i vitke linije mediteranskih jedrenjaka.

Poznato je, da je Petar Veliki boravio u Holandiji radi izučavanja brodogradnje. Kao običan radnik, pod imenom Petar Mihajlović, bio je uposlen u brodograđilištu u Zaandamu godine 1697. i 1698.

Od tog doba brodogradnja je neprekidno napredovala. Drvo se zamijenilo čelikom, jedra parnim i motornim pogonom. Bez ovog sretnog prijelaza i razvitka metalurgije nikad se ne bi moglo dostići zadivljujući tehnički napredak u izgradnji pomorskih kolosa, neslućene brzine, otpornosti, nosivosti i udobnosti.

Mada Holandija nije održala nekadašnju prevlast na moru, ona je svoju mornaricu i brodograđevnu industriju, često ratovima osakaćenu svaki put obnavljala i porađala. Usprkos oštroj konkurenciji brodograđilišta velikih pomorskih zemalja, ona i danas prednjači u ovoj u nosnoj privrednoj grani. Zakivanje je zamijenjeno zavaranjem; navozi su modernizirani. Eksperimentalna stanica u Wageningenu raspolaže s basenom za opite, prvim te vrste u svijetu u pogledu nacrtu i konstrukcije, i danas je od neocenjive koristi za usavršavanje izgradnje najmodernijih brodova.

Prema Lloyd-Registru Holandija je u 1955. porinula sa svojih navoza 149 brodova sa ukupno 397.000 BRT uključujući u to 40 brodova sa ukupno 88.000 BRT za račun stranih nabavljaca (Finlandija, Liberija, Indonezija, Panama, SSSR, Vel. Britanija i Venecuela).

Krajem decembra 1956. u holandskim brodograđilištima, prema istom izvoru, bila su u izgradnji 153 trgovačka broda sa ukupno 500.000 BRT. Od ovih 44 broda sa ukupno 142.000 BRT su bila za inostrane poručioce iz 17 raznih zemalja. Za brodove iznad 8.000 t kupci su iz slijedećih država: Liberija, SSSR, Panama, Indonezija, SAD, Finlandija, Norveška i Velika Britanija.

Navedene osamljene cifre tek prividno prikazuju snagu holandske brodograđevne industrije; stoga je potrebno istaći, da ona obuhvata pedeset poduzeća sa oko 50.000 radnika i službenika.

Brodograđilišta su raspodijeljena u četiri grupe:

a) 13 brodograđilišta grade i opravljaju velike pomorske brodove i imaju oko 29.500 namještenika.

b) 195 brodograđilišta grade i opravljaju brodove obalne plovidbe sa 14.000 namještenika, kao i brodove riječne i ribarske.

c) 11 brodograđilišta izgrađuju bagere, dizalice, razne plovne objekte i postrojenja sa 5.200 namještenika.

d) 77 brodograđilišta za gradnju jahta, jedrilica i manjih riječnih plovila sa 900 namještenika.

Izgradnja i opravka brodova u 1955. u odnosu na Holandiju i inostrane zemlje predstavlja ova tablica:

	Izgradnja	Opravka	Ukupno
Domaći	451.4 — 49.4%	102.0 — 11.2%	553.4 — 60.6%
Izvoz	233.1 — 25.6%	126.1 — 13.8%	359.2 — 39.4%
<b>Ukupno</b>	<b>684.5 — 75.0%</b>	<b>228.1 — 25.0%</b>	<b>912.6 — 100 %</b>

Iz prednjih se podataka vidi, da je u 1955. izvezeno oko 40% brodova prema 18% odnosno 16% u 1938. i 1939. godini.

Na kraju prenosimo statističke podatke iz dnevnih izvještaja American Bureau of Shipping II/1957. Iz istih se vidi, da je prema stanju 1. I. 1957. bilo poručeno na svjetskim brodograđilištima 2515 brodova iznad 1000 dwt sa ukupno 29,248.256 dwt. Od toga sama Holandija izgrađuje: 80 tankera sa ukupno 1,402.167 dwt. 100 brodova za suhi teret sa ukupno 634.985 dwt i 4 putnička broda sa ukupno 67.150 dwt, ili svega 184 broda iznad 1000 dwt, sa ukupno 2,104.392 dwt. Holandija dakle učestvuje sa 7% u izgradnji svjetske tonaže i zauzima peto mjesto u gradnji brodova.



Akvarel naše mlade suradnice Eleonore Jokić