

Prijevoz nafte Sjeverozapadnim prolazom

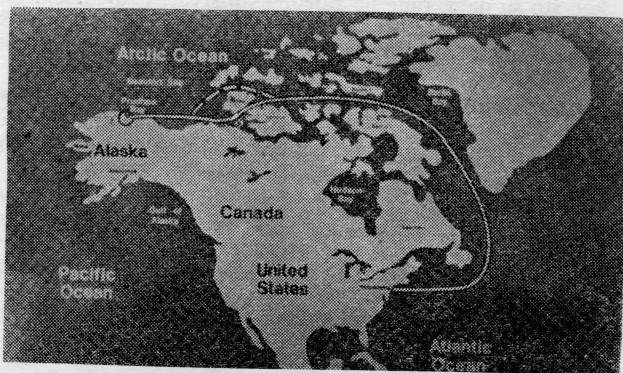
Kompanija Humble Oil pristupila je realizaciji projekta novog pomorskog puta, koji bi povezivao Atlantski ocean s Pacifičkim prolazeći kroz arktička mora. Ruta bi vodila uz kanadsku obalu do zaljeva Prudhoe na sjeveru Aljaske, zatim arktičkom stranom obale, te bi Beringovim tjesnacom prešla na pacifičku obalu.

Ideja u ovom pomorskom putu nije nova, no ona vjerojatno nikad ne bi bila ostvarena da na Aljasci nisu pronađena bogata nalazišta petroleja, čije se rezerve procjenjuju na najmanje jedan milijun tona, a po nekima čak i šest do sedam puta više.

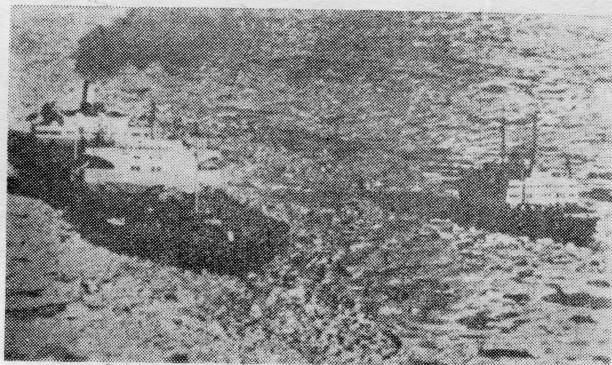
Predviđeno je da se novi pomorski put otvori već tokom ljeta 1969, što je i obavljeno. Prvi je krenuo na put tanker »Manhattan«, vlasništvo Manhattan Tanker Co. Ovaj tanker od 115.000 DWT preuređen je u ledolomca, a da bi ovaj pothvat pospješio, Humble Oil se udružila s Atlantic Richfield Oil i B. P. Exploration i investirala 30 milijuna dolara. Udio ostalih dviju kompanija iznosi po 2 milijuna dolara za svaku.

Transformacija »Manhattana« otpočela je 14. januara 1969. u brodogradilištu Sun Shipbuilding & Dry Dock Co, koja je, da bi održala rok predaje broda, preporučila dio radova drugim brodogradilištima. »Manhattan« je bio prerezan u četiri dijela, od kojih je od dva srednja jedan bio odvučen u Newport News, a drugi u Mobile da bi im tu bila pojačana konstrukcija.

Prednji dio broda snabdjeven je novom vrstom oplata nazvanom MIT. Krma je s unutrašnje strane pojačana čeličnim potpornjima, postavljenim u prostranim cisternama, a izvana je obavijena čeličnim pojascem od skoro 7 m širine. Preuređeni brod ima dva kormila blizanca i dva snažna propelera snage od 43.000 KS, a obavijeni su zaštitnim sistemom. Duljina broda prelazi 300 m, a gaz ima 17 metara. Potpornji, koji su nagnuti za 30° ispod crte



Put kroz Arktik koji je prevalio »Manhattan« bio je dug 8.800 milja



»Manhattan« uz pomoć jednog ledolomca reže led

nosivosti, a za 15° iznad nje, proizvode pritisak za 40 — 70% veći nego kod ostalih ledolomaca.

»Manhattan« je opremljen i platformom za dva helikoptera a snabdjeven je također posebnim sistemom sonara i ultramodernih radara za otkrivanje ledenih santi.

Ako se zamisao Humbe Oila ostvari, ruta New York — Aljaska imala bi samo 4.500 milja, dok je sadašnji put kroz Panamski kanal dug oko 15.000 milja, a osim toga, otvaranje Sjeverozapadnog prolaza osiguralo bi Sjedinjenim Državama autonomiju u snabdjevanu naftom. Ukoliko bi i druge kompanije koje imaju koncesije u oblasti zaljeva Prudhoe, koristile novi put, tridesetak gigantskih brodova stalno bi plovio na ovoj ruti što bi praktički udvostručilo američku petrolejsku flotu. Sama Humble Oil ocjenjuje da bi za prijevoz nafte koju bi ona proizvela do god. 1975, trebala imati na raspolaganju 6 tankera po 250.000 DWT što bi iziskivalo investiciju od oko 300 milijuna dolara.

I brojne druge zemlje bit će sigurno zainteresirane za ovaj novi pomorski put, jer se zaljev Prudhoe nalazi na skoro istoj udaljenosti od New Yorka kao i od Londona i Tokija, a put Tokio — Evropa bio bi korištenjem Sjeverozapadnog prolaza smanjen na polovinu. Ova ruta omogućila bi i brže snabdjevanje evropskih zemalja u slučaju petrolejske krize na Srednjem Istoku, jer je udaljenost od Prudhoea do Havrea ili Londona manja nego što je put koji tankeri prijedu da bi oko Rta Dobre Nade stigli u Perzijski zaljev.

Sam revolucionarni pothvat počeo je ovako:

Preuređeni i pojačani »Manhattan« krenuo je iz luke Chester dne 24. augusta. Želje da on u pothvatu uspije osobito su porasle kad su petrolejska nalazišta na Aljaski 12. septembra prodana za 12,5 milijardi dinara. Stoga su stanovnici ovog dijela Amerike živo pratili put tankera jer bi njegov uspjeh značio »boom« za ovu daleku i ledenu zemlju. I on je uspio. Ne baš lako, jer je nekoliko puta zastao u 3 — 4 metra debelom ledu, ali je dokazao da ovim morskim putem mogu ploviti i orijaški tankeri. On se, doduše, putem pomagao i svojim helikopterima koji su mu izvidali i davali pravac, kao i kanadskim ledolomcem »J. A. Mac Donald« koji ga je u par navrata oslobađao ledenog zagrljaja. Međutim, kapetan tankera tvrdi da bi se on sam uz malo više vremena vlastitim snagama oslobodio leda. Ipak se cijeni da je snaga od 43.000 KS koliko razvijaju motori »Manhattana« za to preslaba. No, tankeri od 200.000 tona nosivosti bili bi dosta snažni da prođu bez zapreka.

Među posadom na brodu bila je i grupa učenjaka koji vrše kartografiranja i druga opažanja. Oni su do sada 80% vremena utrošili na proučavanje ponašanja broda u ledu, a samo 20% na znanstvena istraživanja. Rezultati njihova rada odrazit će se u nauci i što je osobito važno — u brodogradnji.

Dana 4. septembra »Manhattan« je stigao do svog prvog uporišta Thule, da bi deset dana kasnije dopro do Beaufortovog mora, a 21. septembra uplovio u Point Barrow na Aljaski. Time je pola njegova kružnog puta uspješno završeno. Na povratku u pravcu tjesnaca Melville gdje je bilo mnogo leda i vladali teški vremenski uvjeti »Manhattan« je ponovo pokazao svoje ledolomačke sposobnosti. Tako je uspješno savladana i povratna ruta. Stoga se već sada može ustvrditi da je Sjeverozapadni prolaz otvoren trgovačkim brodovima, naravno, onima ojačanim za plovidbu u ledu. A tu će opet imati riječ brodogradnja.

Uspjeh puta »Manhattana« neće utjecati samo na snabdjevanje SAD i Evrope petrolejem. Novi put omogućit će početak eksploatacije i drugih mineralnih izvora Aljaskе i Kanadskog sjevera i znatno će pogodovati boljem upoznavanju Arktika.