

## Kontajnezi revolucionizuju pomoćski robni transport

Uvođenje kontajnera kao jedinice tereta sve se više širi. Grade se brodovi specijalno uređeni za prijevoz takvog tereta. Što više, iz rezervne se flote »vade« brodovi za prevoz trupa tipa »C 4« i pregrađuju u nosače kontajnera. Tako je 25 ovih brodova američko Ministarstvo pomorstva stavilo na raspolaganje domaćim brodarima radi preuređenja. Jedan od tih korisnika je i Sea - Land Service koji će preurediti u nosače kontajnera 17 starih brodova. American Export Isbrandtsen Lines namjerava neke brodove pregraditi za upotrebu helikoptera — prenosaača kontajnera s broda na kopno.

Veoma je zanimljiv ovaj projekt, nazvan »Conhops« (što predstavlja skraćenicu od Container Ship Cargo Helicopter Operations) koji bi se sastojao od upotrebe brodova tipa »C 4«, pretvorenih u nosače kontajnera s nosivošću od 22.400 tona. Ovi bi brodovi između San Franciscua i Vijetnama transportirali kontajnere u formi gondola dimenzija 2,2 x 2,15 x 1,35 m i bili bi nakrcani ratnim materijalom. U vijetnamskim vodama ove bi »gondole« direktno preuzimali helikopteri tipa »Leteće dizalice« i prenijeli na najbliži aerodrom. Za realizaciju ovog projekta, koji bi se izveo sa sedam brodova uz cijenu od 38 milijuna dolara, sklopljen je sporazum između American Export Isbrandtsen Linesa i fabrike helikoptera Sikorski. Oba poduzeća oformila bi novo pod nazivom American Export Isbrandtsen Airlift.

Za razliku od Isbrandtsena kompanija Matson Navigation Co pozvala je svjetska brodogradilišta da joj podnesu ponude za gradnju nosaača-kontajnera od 21.000 DWT, kapaciteta 800 kontajnera i brzine od 22 milje. Najviše izgleda za narudžbu imaju Japanci.

Ovi bi brodovi saobraćali između američke pacifičke obale i Havaja i dalje do Japana.

Poznata američka broderska kompanija čiji su brodovi česti gosti Rijeke, Lykes Bros, službeno je zatražila od vlade subvenciju za gradnju 3 broda — nosaača teglenica za svoje linije s Meksičkim zaljevom, Vel. Britanijom i Evropom. Poznato je da je ovaj projekt kompanija objavila prošle godine. Izgleda da je sada došlo vrijeme da se ostvari.

Brodovi o kojima je riječ bili bi dugi 266,70 i široki 32,30 metara. Uz normalan gaz od 3,5 metra nosivost bi im bila 25.625 DWT, a uz gaz od 11,8 m 40.000 DWT. Turbinski pogon na dvije elise davao bi im brzinu od 21 milje na sat. Svaki od ovih brodova - nosaača mogao bi ukrcati 38 teglenica, a cijena bi mu bila 18 do 20 milijuna dolara, no tome treba dodati još i oko 13 do 15 milijuna dolara za ukupno 226 teglenica koje su neophodne za eksploataciju tih brodova.

Projekt je dosta različit od prvotne koncepcije, zvane »Sea Bargeclipper«. Po njoj se predviđalo da se brod-nosač malo zagnjuri, poput doka, tako da bi mu gaz, u momentu zaplovljenja teglenica sa gornje palube, iznosio 21 metar. Novi modificirani sistem predviđa nasuprot tome ugradnju jednog lifta kapaciteta 2.000 tona koji bi dizao i spuštao teglenice električnim putem brzinom od 2 metra na minutu. Ukupan robni kapacitet prevoženih teglenica na jednom brodu iznosio bi 1,4 milijuna kubičnih stopa.

No ovaj »brod - kengur«, kako se popularno naziva, bio bi u stvari ispod palube sa teglenicama tanker čiji bi tankovi imali ukupan kapacitet od 1,2 milijuna kubičnih stopa. U te se tankove može staviti balastna voda, mazut, nafta, ostali tekući teret ili žito.

Dimenzije teglenica su prilagođene sistemu guranja na unutarnjim plovnim putovima SAA. Brodovi-nosači moći će se lako adaptirati za operacije sistema roll-on, roll-off, a za vojne potrebe oni će moći prevoziti ne samo vozila, već i gorivo za njih. Bit će opremljeni stabilizatorima protiv valjanja ne samo na moru, već i prilikom iskrcaja teglenica. Osim toga imat će i pramčani propeler. Prema nekim procjenama tri ovakva broda imat će ukupan kapacitet koliko i dvanaest klasičnih trampera zajedno.

S obzirom na sve veće angažiranje Amerikanaca u vijetnamskom ratu svi su izgledi da će se ovaj prototip broda-kengura uskoro ostvariti.

Paralelno s ovim američkim pripremama za proširenje prometa kontajnerima, i ostale zemlje u svijetu čine slične napore, osobito u pogledu lučkih instalacija za manipulaciju kontajnerima. Tako se u Bordeauxu vrše probe takvih uređaja za koje lučke vlasti pokazuju osobito zanimanje.

Već osamnaest mjeseci funkcionira kontajnerska služba između britanske luke Newport i irske luke Waterford. Da bi se taj promet proširio, predviđeno je da se oko 400.000 funti investira u pristanišne instalacije u luci Bellport na rijeci Usk gdje će se kontajneri manipulirati automatski s minimumom ljudske radne snage. Jedna mosna dizalica pokrivat će radom površinu od 3 ha prenoseći kontajnere s broda na kopnena vozila. Za sve operacije utovara i istovara jednog broda trebat će samo 1 čovjek da radi 4-5 sati.

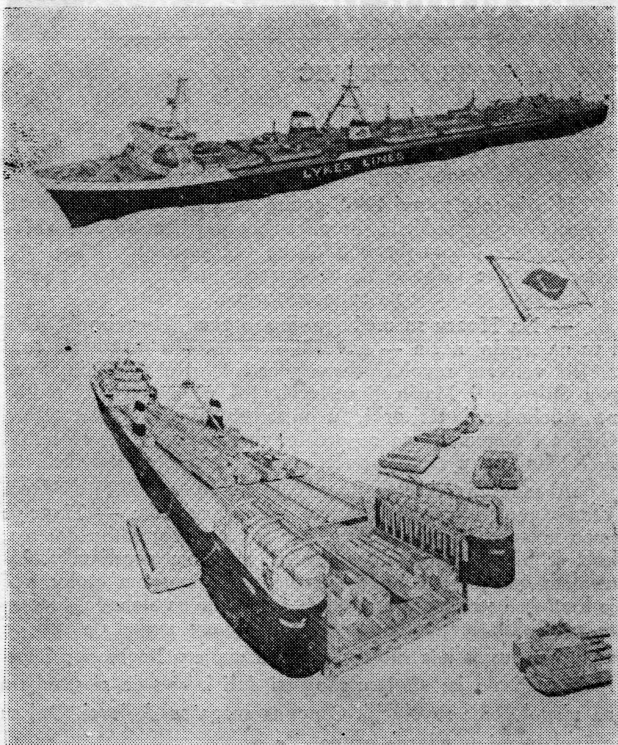
U vezi sa razvojem kontajnerskog prometa ne želi zaostati ni Novi Zeland. Mogućnosti šireg uvođenja ovog transportnog sistema sada razmatra novozelandsko Ministarstvo trgovine.

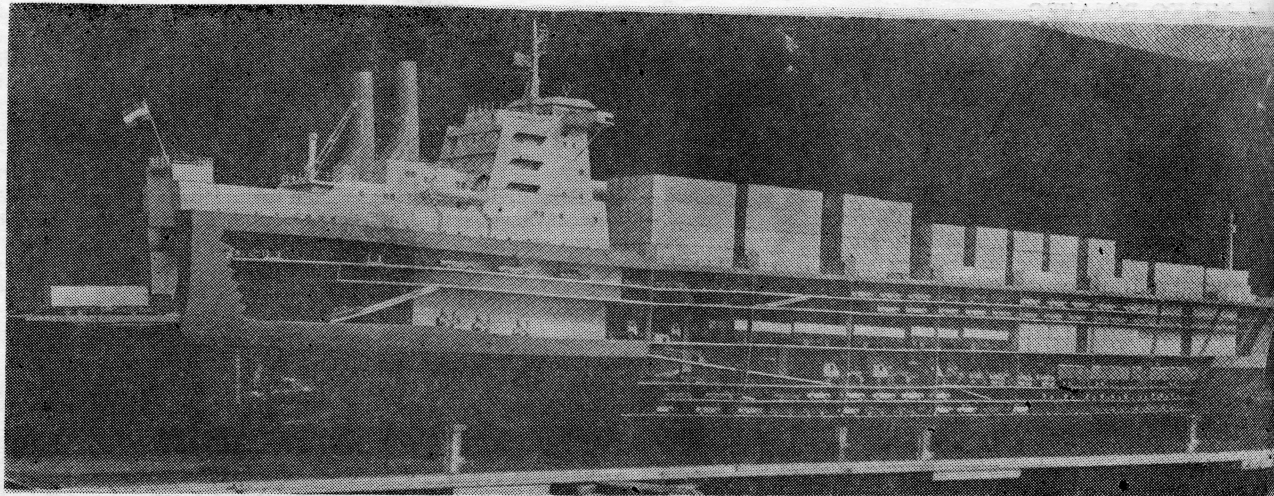
I australska vlada bavi se ovim problemom. Ona je objavila da će u toku iduće tri godine kontajnerska služba biti uspostavljena između australskih i stranih luka. U toku iduće dvije godine dva nova nosaača kontajnera bit će u službi duž australske obale, između Sidneya, Melbournea i Fremantla. Australska kompanija Associated Steamship Pty Ltd iz Melbournea objavila je da će uskoro zatražiti ponude za gradnju ovih brodova koji bi imali 10 do 20 hiljada tona i brzinu od 18 milja, tj. 6 milja veću od današnjih kabotera.

U Evropi u uvođenju kontajnerske službe predvode sjeverne zemlje. Tako je kompanija Forenede Dampskibsselskab A/S 23. septembra otvorila novu liniju između danskih i norveških luka. Na njoj će jednom tjedno saobraćati brod »Berguhus« od 978 DWT, specijaliziran za prevoz kontajnera.

I holandska Fjell-Oranje Linie odlučila je da uvede jednu kontajnersku službu između Londona i Glasgowa, te luka na Velikim Jezerima.

Lykes-ov brod—kengur





*Maketa nosača kamiona i kontajnera »Atlantic Star« od 14.300 DWT — Holand America Line*

Kako vidimo iz navedenih primjera kontajnerski transport sve se više širi, bilo da se grade brodovi za njihov prevoz ili da se kod toga koristi sistem roll-on roll-off, tj. da se ukrcavaju u brod zajedno s kamionima. Govoreći o ovim pojavama, predsjednik britanskih željeznica Raymond rekao je da u čitavom svijetu postoji »veliki val akcija« u pogledu kontajnera i da nema sumnje da će i u idućem deceniju jedinice tereta, kontajneri, zauzimati znatan postotak u prevozu generalnih tereta u evropskom uvozu i izvozu. Po mišljenju ovog Britanca iz ovog se sistema neće izvući sve prednosti sve dok se ne uspostavi puna koordinacija svih koji manipuliraju robom, počevši od brodara do poduzeća kamionskog prijevoza i željeznica.

Iako je ovaj sistem revolucionaran, Holandani smatraju da im se ne čini rentabilnim na dugim relacijama, npr. do Australije i Japana. Glavna prednost novog načina prijevoza je njegova brzina, a to iziskuje izvrsnu organizaciju na obali.

Svi su izgledi da će uskoro ovaj sistem obuhvatiti oko 85% generalnog tereta na Atlantiku, od čega oko 50% po sistemu prijevoza do destinatora, što će zahtijevati izgradnju široke cestovne mreže koja će omogućiti bržu cirkulaciju snažnih kamiona.

»Na području pomorskog robnog prijevoza svijet se danas nalazi na pragu jedne nove revolucije. Ne radi se više o tome da se roba prevozi od luke do luke (de port à port) već od kapije do kapije (de porte à porte)« rekao je na konferenciji za štampu, održanoj u Londonu u novembru 1965. Lennart Parkfelt, generalni direktor poduzeća Transvil. »Naši feriboti imaju i jednu palubu za kontajnere na kotačima roll-on, roll-off, kako bi se oni što brže i lakše mogli dostaviti od proizvođača do potrošača«.

Ne treba biti vidovit pa da se zaključi da budućnost u prijevozu generalnog tereta na kraće i srednje distance leži u uvođenju kontajnera i prijevozu »od kapije do kapije«.