

# Razvoj prometa između Evrope i Kanadskih Jezera

Ing. Miro Posavec — Zagreb

Iz godine u godinu sve više raste zanimanje međunarodnih pomorskih krugova za parobrodarski promet između Velikih Jezera i Evrope. Povijest razvoja ovog izravnog brodskog prometa počela je završetkom trećeg Welland-kanala a godine 1887. Ovaj kanal, sa svojih 26 propusta,

obilazio je, upravo kao i oba ranija i jedan kasnije izgrađeni kanal, Niagarin vodopad i spajao jezero Ontario i Erio.

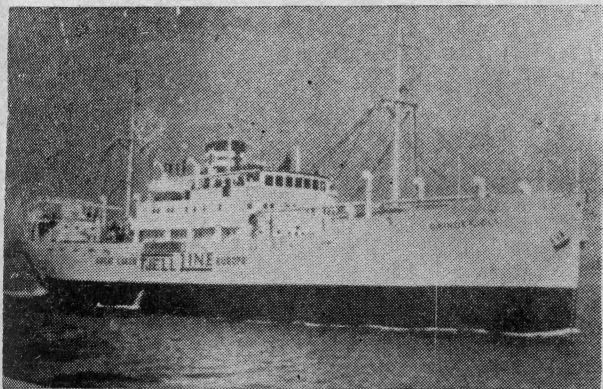
Da bi se industrijskim i trgovačkim naseljima na obalama Velikih Jezera otvorio put u široki svijet, nešto kasnije je započela izgradnja kanala rijeke sv. Lovre. Godine 1904. dovršeno je dotjerivanje ovih 6 kanala s ukupno 22 brane, kojih su razmjeri usklađeni s razmjerima trećeg Welland-kanala. Ti su kanali i propusti do danas zadržali svoje prijašnje dimenzije.

S obzirom na sve veći prijevoz ruda i žita započela je već 1913. gradnja četvrtog i sada najsavršenijeg Welland-kanala. Ovaj kanal, završen 1932. može u svojih 8 pregrada primiti brodove do 233 metra dužine i gaza do 7 metara. Posebno izgrađeni brodovi za prijevoz rude i žita preko Velikih Jezera s nosivošću do 20.000 tona redovito prolaze tim kanalom. Naprotiv, zastarjeli sistem kanala rijeke Sv. Lovre, sa svojom dubinom od samo 4,30 metra i pregrada dugačkih djelomice samo 82 metra, dopušta prolazak samo brodovima odgovarajuće veličine, dakle nosivosti do 3000 tona. Ovi brodovi, zbog malog gaza, a prema svojoj vrsti, mogu nositi samo 1600—1700 tona tovara.

Uvjeti za parobrodarski promet između oblasti Velikih Jezera i prekomorskih zemalja posto-



Velika Jezera



*Putničko-teretni parobrod „Grindeffell“ koji saobraća između Evrope i Velikih Jezera*

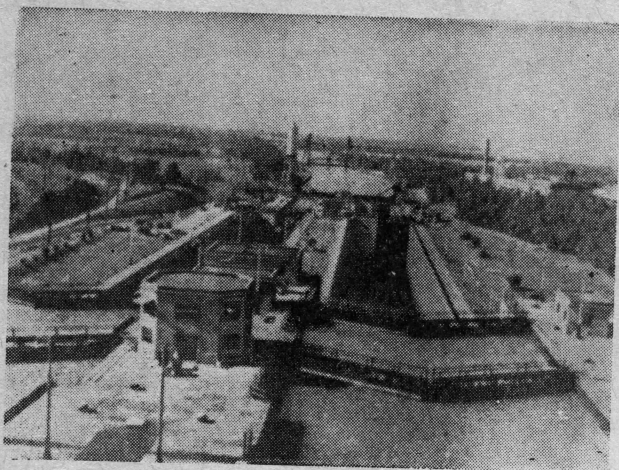
jali su prema tome već početkom ovog stoljeća. Pa ipak su međunarodna trgovina i plovidba nerado upotrebljavali ovaj izravan saobraćajni put, na kome nije trebalo pretovara. Tek u vrijeme između dva rata razvila se redovita linijska teretna služba. Početkom 30-ih godina kanadski su poduzetnici zajedno s različitim evropskim pomorskim posrednicima češće pokušavali da uspostave linijski saobraćaj, i to osobito s unajmljenim norveškim brodovima. Godine 1935. započela je norveška Fjell-linija s linijskom plovidbom na vlastiti rizik. To je bila prva redovita linijska teretna služba između Evrope i Velikih Jezera. Idućih godina ovo je društvo proširilo svoja putovanja od luka na sjeveru Evrope i na skandinavske i engleske luke. 3 godine kasnije uspostavila je Oranje-linija iz Rotterdama još jednu liniju iz evropskih luka. Nakon završetka posljednjeg rata preuzele su dvije švedske linije, Svenska—Amerika Linijen i Swedish Chicago Line, izravan saobraćaj između Skandinavije i Velikih Jezera. Godine 1951. otvorila je Fabre-linija iz Marseillea redovitu službu iz talijanskih, francuskih, španjolskih, portugalskih i sjeveroafričkih luka. Iste godine preuzela je Hamburg—Chicago Line desetodnevnu linijsku službu od Kontinenta do Chicaga. Početkom ovogodišnje sezone služba je pojačana na svakosedmičnu. U prošloj godini proširila je tvrtka Manchester Liners Ltd. iz Manchestera svoju dotadašnju linijsku službu od Liverpola i Manchestera do Montreala još i do kanadskih luka na Velikim Jezerima. Također je i Canuk Line Montreala proširila svoju već postojeću službu između Montreala i Londona te Liverpola, uključivši u nju kanadske jezerske luke.

Gotovo svi brodovi, koji su danas angažirani u linijskoj plovidbi Evropa — Velika Jezera, građeni su specijalno za ovu plovidbu. Uz mnogobrojne posebne tehničke uređaje, ti se brodovi razlikuju od ostalih brodova iste tonaže prije svega svojim izgledom, t. j. zbijenom i zdepastom formom broskog trupa. Na ovu je formu utjecao maleni prostor pregrada u sistemu kanala Sv. Lovro. Taj oblik omogućava maksimalno iskorišćavanje prostora uz najveću moguću ekonomičnost. Osam spomenutih linija u saobraćaju između

Evrope i Velikih Jezera omogućuju danas redovita sedmična, odnosno desetodnevna ili 14-dnevna putovanja. Pored toga većina linija održava za vrijeme ljetne sezone još i posebne službe pomoću većih jedinica do Quebeca i Montreala. Budući da se rijeka sv. Lovro od početka prosinca do sredine travnja smrzava, većina linija za ovo vrijeme održava zimsku službu sa kanadskim atlantskim lukama Saint John u New Brunswicku i Halifax u Novoj Skociji, a u pojedinim slučajevima i do St. Johns na Novom Foundlandu.

Pravac, kojim brodovi plove za vrijeme ljetnih mjeseci, ide obično ovako: Quebec—Montreal—Toronto—Cleveland—Detroit—Milwaukee—Chicago. Na povratku obično svraćaju u iste luke ponajčešće radi novog ugovora. Osim toga brodovi prema potrebi svraćaju u luke Hamilton na Jezeru Ontario, pa Buffalo, Toledo na jezeru Erie, te Sarnia na rijeci St. Clair, kao i u luke na Gornjem Jezeru. Najčešći tovar, prevezen u jednom i drugom pravcu, sastoji se od svakovrsne komadne robe. Naročito se u Ameriku uvozi željezo, staklo, a izvozi mast i slanina. U Sarniji se neprestano tovari sintetička guma, a u Port Alfredu i Three Riweru azbest i aluminij.

Sadašnji saobraćaj do Velikih Jezera tokom idućih će se godina znatno proširiti. Već ove godine pristupit će se ostvarenju projekta izgradnje pomorskog puta preko rijeke Sv. Lovre, oko koje su se već 30 godina vodile žučne debate između Kanade i SAD. Ovim projektom predviđena je izgradnja parobrodskog puta za velike teretne brodove, koji bi zamijenio dosadašnji sistem kanala na rijeci Sv. Lovre. Ovi kanali također bi se produbili na 8,25 metara. Istovremeno je planirana i izgradnja velikih hidrocentrala, kao i proširenje dviju postojećih na kanadskoj strani. SAD konačno su odlučile sudjelovati u izgradnji nasipa hidrocentrale i pomorskog puta. Kanadska vlada se izjasnila da je spremna projekt izvesti i bez SAD jer su protiv plana dugo vremena bili američki poduzetnici, vlasnici željezničkih kompanija i riječnih parobrodarskih društava, koji se boje konkurencije, dok vojni krugovi iz strateških razloga podupiru taj projekt.



*Brana na Welland kanalu*