



Ljudi i brodovi (i oglasi na netu)

Veljački broj, s izlaskom u siječnju, tradicionalno je najteže napuniti sadržajima, vijestima, oglasima, tekstovima... Ovo je period godine kada se i u boljim vremenima gasi gotovo sva aktivnost, prazne ostaci budžeta za prošlu godinu, jede i pije, slavi i tuguje, a u periodu krize u kakvom se nalazimo, neaktivnost je još naglašenija (a uz nju piće i tuga iz prvog dijela rečenice). Ipak, mi se ne damo, i u novu ulazimo s jakim temama. Domagoj, naš webmaster i stručnjak za sve discipline koje s webom imaju veze, napisao je temu broja o oglašavanju na Internetu. Od velike pomoći bio mu je i Nenad Zlatović, novinar-univerzalist, slobodnjak i stroj za proizvodnju teksta.

Za urednika kao što sam ja sreća je što se dobar dio Mreže radi s ljudima koji ili nisu uopće profesionalni novinari, već informatički stručnjaci koji povremeno pišu, ili su novinari-slobodnjaci. Takve samo treba znati voditi, a oni pišu sami i često su motiviraniji od internih ljudi.

Kraj godine je i početak zimskog konferencijskog mrtvila. Tijekom prosinca bio sam u Hamburgu na HP Software Universeu, no više od HP-ovih produkata ili znamenitosti grada, zadržala me hamburška luka. Roden sam uz more i od nesreće što živim u Zagrebu lovim svaki trenutak uz slanu vodurinu. U Hamburgu je obavezan sadržaj bio obilazak ogromne luke. Za one koji ne znaju, zadnjih godina bilježi se prava eksplozija kontejnerskog brodskog prometa, uglavnom povezanog s eksplozijom izvoza jeftine robe iz Kine. Kontejnerske kompanije rastu, a unosne poslove sklapaju i kineska i korejska brodogradilišta koja proizvode kolose od 300, 350 metara za prijevoz kontejnera. Nisu samo dale-



Dan-dva posla i ovakva brodeskara je istovarena - Ever Smile na slici ima 300 metara i kapacitet 7.000 kontejnerskih jedinica (TEU)

koistočna brodogradilišta u modi, kako bi se zbog jeftinog rada moglo pomisliti. Klasa najvećih kontejnerskih brodova svih vremena (Emma Maersk i "klasići") gradila se u brodogradilištu u Danskoj. Gledajući u hamburškoj luci, u zalazak zimskog sunca, taj krivotok zapadnog kapitalizma u punoj akciji, čovjek se zapita kako naša brodogradilišta ne mogu pronaći svoje, ma koliko maleno mjesto pod suncem?

Zapita se i još neke stvari - primjerice, koliko takvih kontejnera godišnje dođe u Hrvatsku? Koliko bi cijela naša zemlja mogla živjeti od biranih sadržaja u kontejnerima na samo jednom ovećem takvom brodu (bude tu i nekoliko tisuća

metalnih kutija)? Bi li svi teretni kapaciteti HŽ-a bili dovoljni za pretovar samo jednog COSCO broda iz Kine? Zapita se i koliko dizalčarima hamburške luke treba za istovar takvog diva...

Odgovor na ovo pitanje lako se dobije - promatranjem. Prvog dana tek se pod dizalice privezao Cosco Europe, divovska brodeskara od 350 metara i nosivosti preko 10.000 TEU (TEU je mjera u gabaritima usporediva s jednim malim polukontejnerom). Brod je bio gotovo krcat kontejnerima, i kao potpuni laik mislio sam da će barem tjedan dana čučati u luci. Kad međutim! Već sutra Cosco Europe otišao je za drugu destinaciju (uglavnom prazan), a na vezu je stajao drugi orijaš.

Kakav informatički pogon regulira istovar, transport i usmjeravanje svog tog tereta, koji u paketima veličine vagona leti okolo kao da su u pitanju žvake? Reportažni posjet informatičkom postroju neke takve luke bio bi mi zanimljiviji od svake konferencije; jednom ćemo ga možda i srediti... @