

Iz „Mediteranske plovidbe“, Korčula

FRANKO BURMAS

Odlaze stari, kupuju se „novi“

Prodali smo brodove »Zemun« i »Varaždin« a kupili »Ploče« ex »Drid« i »Korčulu«.

Kad su pomorci još u bliskoj prošlosti prodavali ili kupovali brodove činili su to uz velike emotivne reakcije. Ostalo je to od davina kada se brodove rijetko kupovalo i dugo se s njima družilo.

Brod je u prošlosti značio za pomorce više nego što znači danas. Odnos između broda i pomorca bio je prisniji, čvršći. Proizlazilo je to iz činjenice što je brod bio gotovo jedina alternativa življenja, o brodu je ovisio život u gospodarskom i fizičkom smislu. Pomorci su »živjeli i umirali« s brodom. Odatle se rodila i rasla emotivna veza između pomorca i broda, koja je sezala od ljubavi do mržnje.

Pomorci su za zlosretnih trenutaka psovali brod najžešćim psovkama okrivljujući ga za nevolje koje su ih na brodu zadesile, a hvalili ga kada je sretno doplovio u luku, odolivši čudima mora. Tepali mu i bodrili ga u pojedinih trenucima kao što se to čini osobi u koju si zaljubljen. U mnogo čemu odnos je bio sličan odnosu među ljudima. U tragičnim trenucima potonuća, pomorci za jednu, onu posljednju fazu potonuća govore o agoniji broda kao o agoniji umirućeg čovjeka. Sjećamo se kad smo pred desetak godina prodali stari »Plod« u rezalište i kad je brod, »fiščajući« brodom sirenom tulio kao da plače zbog skore smrti u rezalištu, posada je na ogromnom bijelom platnu ispisala riječi: »Adio, i nikad više«. Ta scena rastužila je cio grad i mnogi se nakon toliko godina još sjećaju te tužne slike. Naravno, danas su životni uvjeti izmijenjeni, drugačiji su odnosi u društvu i to logično reflektira drugačiji odnos pomorac — brod.

U tim izmijenjenim okolnostima imali smo opet priliku da se veselimo kupnji »novih« brodova i da tugujemo za odlaskom, »umiranjem« starih. Stari su bili uistinu stari, ali i za starima, makar i jako starima, može se tugovati, pogotovo ako su iza sebe ostavili »dobra djela« po kojima će ih se pamtili.

Nećemo, međutim, ovdje raspredati što su vrijednoga »Zemun« i »Varaždin« ostavili iza sebe. Nije to svrha ovog napisa. Želimo samo reći da su bili u dobi kada brodovi neminovno »umiru«. Brodovi »Zemun« i »Varaždin« građeni su kao brodovi blizanci daleke 1955. godine u Brodogradilištu »3. maj« u Rijeci.

Još u to vrijeme kupnja svakog broda, makar i iz »druge ruke« i u poodmakloj dobi, smatrala se uspjehom, »novom radnom pobjedom« i bila povod nepodijeljenom veselju. Danas, međutim, kada je tehnika, tehnologija i modernizacija prijevoza toliko uznapredovala,

nameće se potreba da se brodovi kupuju »po mjeri« kao odijela, ali ne zato da bi nam lijepo pristajali, nego zato što to zahtijevaju zakoni ekonomičnosti. Brod danas mora biti prilagođen svojom veličinom, brzinom, skladišnim prostorom i opremom, vrsti i količinama tereta i relacijama na kojima se taj teret prevozi.

Odatle danas sva sila specijaliziranih brodova, kao npr. »bulkcarrieri«, tankeri, linijski brodovi, brodovi hladnjače, »Panam« brodovi, kontejner brodovi, ro-ro brodovi, »heavy-lift« brodovi itd.

Nije svaki brodar i uvijek u mogućnosti da prilikom obnavljanja svoje flote udovoljava svim uvjetima koje nameće suvremeni prijevoz robe morem. Početna su ulaganja u suvremene i specijalizirane brodove vrlo velika, uvjeti plaćanja dosta teški, a način osiguranja plaćanja kompliciran, a često i nepremostiv za naš pravni sustav. U takvim okolnostima brodari pribjegavaju pravnim poslovima kupoprodaje čija je konstrukcija s naših stajališta gledano, najblaže rečeno zamršena, da ne upotrijebimo adekvatnije izraze.

Osim ovih stvarnih i ozbiljnih teškoća koji objektivno priječe obnovu i modernizaciju flote dio kadrova u pomorstvu je ponekad konzervativan ili opterećen tradicijom, često brod promatra samo s uskog pomoračkog, nautičkog aspekta, ne obazirući se na divovski napredak tehnike i tehničkih znanosti i njihovu primjenu u brodogradnji i pomorstvu. Držati korak s tim napretkom i primjenom znanosti općenito u pomorstvu mogu samo timovi sastavljeni od nekoliko različitih struka. Ako se tako ne postupa, ako se brodovi kupuju bez temeljitih analiza, ako se kupuju uzimajući u obzir samo »nautička svojstva« i »kondicije broda«, onda tako kupljen brod može biti samo slučajno dobro napravljen posao. A slažemo se svi da je veliki luksuz kupiti brod pa što »bog da«.

A »Mediteranska plovidba« je kupila brodove »Ploče« ex »Drid« i »Korčulu«.

Brod »Ploče« je sagrađen u Brodogradilištu »Lenjin« u Poljskoj 1975. i ima 1999 GRT i 1453 NRT, a brod »Korčula« u Brodogradilištu »J. L. Mosor« u Trogiru 1968. i ima 2091 BRT i 850 NRT.

Nisu se naravno prilikom kupnje navedenih brodova poštivali kriteriji o kojima smo naprijed govorili, jer objektivni faktori nisu to dopustili, a da li smo se olako upustili u ovakve poslove teško je bez ozbiljnih analiza reći, a ozbiljnih analiza nije bilo. Uzevši sve u obzir može se zaključiti ipak nešto utješno. Kup-

njom brodova »Ploče« i »Korčula« nismo učinili revolucionarni korak naprijed, ali smo brodove »Zemun« i »Varaždin«, koji su i fizički i tehnički stvarno dotrajali, zamijenili mlađim, tehnički naprednijim i namjenski adekvatnijim, a to je sigurno barem mali korak naprijed.

I na kraju riječ dvije pohvale posadi i dosadašnjem brodaru broda »Korčula« za uredno održavanje broda. Bili smo na brodu prilikom primopredaje i moramo reći da nas se ugodno dojmio izgled broda, urednost, red i ponašanje posade. Iz svega je očito da je brod »Korčula« bio u rukama pravog broдача i pravih pomoraca.



MEDITERANSKA PLOVIDBA

KORČULA

DIREKCIJA — KORČULA

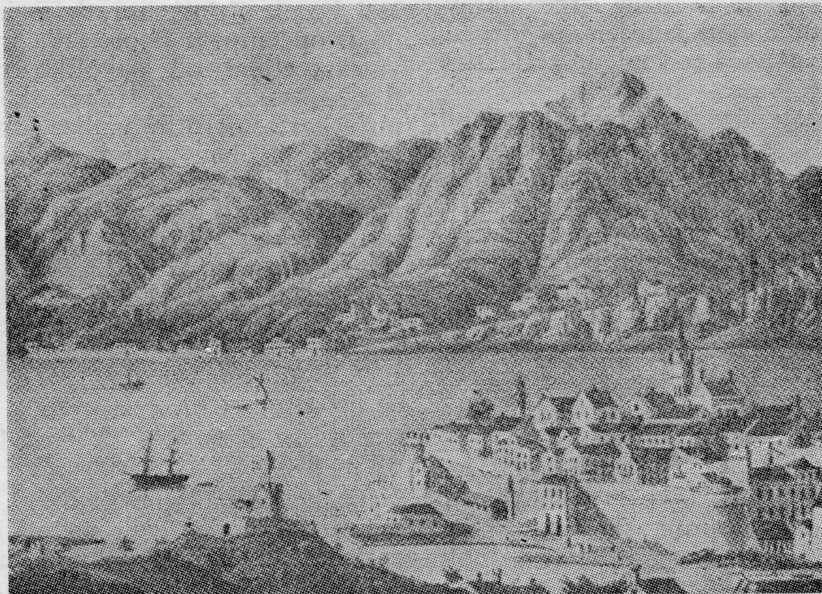
Telegram: Mediteranska Korčula
Telex: 27528 YU MEDKOR
Telefoni: centrala 81-154-7 (4 linije)

RASPOLAŽE SPECIJALNIM BRODOVIMA HLADNJAČAMA ZA PREVOZ LAKO POKVARLJIVIH TERETA PO SVIM MORIMA SVIJETA,

ODRŽAVA REDOVITU LINIJU JADRAN — SJEVERNA I ZAPADNA AFRIKA, ŠPANJOLSKA I KANARSKI OTOCI,

SUVREMENIM TRAJEKTOM ODRŽAVA VEZU KORČULA — KOPNO,

VRŠI USLUGE PRIJEVOZA PITKE VODE.



Litografija Korčule, B. Linassi (XIX st.)