

„Brodovi - leptiri“

Branko PAVLICA, Zagreb

Brodovi loparkaši odigrali su važnu ulogu u britanskoj pomorskoj povijesti preko dvije stotine godina: Od eksperimentalnog tegljača loparkaša, izgrađenog god. 1736. do »MAID OF THE LOCH«, porinutog god. 1953, ovi »brodovi — leptiri«, kako su ih ljudi od milja nazivali, predstavljali su familijarnu

sliku na britanskim rijekama, jezerima i obalnim vodama.

Otkrićem parne snage pomorski su inženjeri počeli istraživati mogućnosti njene upotrebe za brodski pogon i već god. 1736. Jonathan Hulls patentira neku vrst parnog tegljača. S kotačem opremljenim loparkama brod je isproban na rijeci Avon. God. 1778. Patrick Miller je eksperimentirao s jednim brodom loparkašem za razonodu. Kod njegovog tipa dva

su kotača s loparkama bili zatvoreni u poluotvoreni bubanj i smješteni između dva trupa istog broda. No, tek je god. 1801. bio porinut prvi praktičan loparkaš. Nazvan CHARLOTE DUNDAS brod je bio izgrađen po nalogu lorda Dundasa sa svrhom da zamijeni konje za vuču na kanalu između Fortha i Clyde. Bio je dug blizu 17, a širok 5,5 metara. Bio je dubok 2,5 metra. Stroj, koji je projektirao William Symington, bio je sličan onom koji je Miller ugradio u svoj turistički loparkaš, ali je pokazao mnoga značajna unapređenja. Bio je, naime, upotrebljen jedan direktno radeći cilindar, promjera 55 cm sa stapačem od 122 cm, a ukupna snaga stroja inosila je nominalno 10 konja. Paru je davao jedan kotač s unutarnjim loženjem, a stroj je pokretao kotač s loparkama smješten na krmu u prostor širok 120, a dužina 360 cm.

God. 1802. CHARLOTTE DUNDAS je pokazao svoje sposobnosti tegleći dva broda sa po 70 tona tereta na daljinu od 19,5 milja uzvodno. Ali zbog opasnosti da valovi, koje je prouzročio njegov kotač, ne oštete obale kanala, brod je bio povučen iz službe i vezan u obližnjem potoku sve dok nije bio demoliran god. 1861.

God. 1807. Amerikanac Robert Fulton je projektirao parni brod CLERMONT. Upotrijebljivši britanski stroj za pogon svog broda koji je bio dug 45, širok 4,3 i s gazom od 0,60 met. on je s njim postigao brzinski rekord od blizu 4,75 milja na sat. Daljnje zanimanje javnosti za ove nove brodove potakao je uspjeh COMET-a, izgrađenog 1811. Premda je njegova služba na Clydei, između Glasgowa i Greenocka, bila kratkotrajna, on je pobudio zanimanje za iduća tri broda koji su se ubrzo potom izgradila. COMET je, u odnosu na svoje prethodnike loparkaše bio srazmjerno malen, mjereći samo 13 metara u dužinu i 3,5 metara u širinu.

Daljnji napredak kod loparkaša došao je god. 1815. kad je u obnovljenu teglenicu ELIZABETH bio ugrađen pogonski stroj. Taj je stroj imao bočnu polugu i jedan cilindar. Kotač s loparkama bio je smješten na 4 plovka, postavljena uspravno. Ovi »ukrasni« plovci naširoko su se primjenjivali kasnijih godina, naročito uz kotače promjera 10 metara i više.

Uskoro se pokazalo da kotačari imaju velike sposobnosti kao putnički brodovi i već god. 1814. RICHMOND i MARGERY ulaze u redovnu putničku službu na Temzi. Oni su bili veoma uspješni i to je bio razlog da je sve više takvih brodova bilo uvedeno na rijeku i na obalne linije do Margatea. Prvi loparkaš imenom EAGLE bio je privatna građa Thomasa Boecklebanka god. 1820., ali se sljedeće godine brodar udružio s nekočinom drugih i osnovao Opće parobrodarsko društvo.

Karakteristike parobroda su napredovale i oni su postajali sve veći, od 170 tonskog EAGLE-a do 220 tonskog ROYAL SOVEREIGN-a i 235 tonskog CITY OF LONDON-a.

Thomas Waterman bio je ogorčen protivnik loparkaša, ali, osjećajući da je izgubio bitku, sam je oformio vlastitu parobrodarsku kompaniju, »Waterman's Steam Packet Company«. Ubrzo su nikla i druga društva i počelo je nadmetanje. Nemilosrdna trka i konkurencija postali su pravilo. Brzina je bila bitna i god. 1840. kompanija »Blackwall Railway« je izgradila PRINCE OF WALES, prvi željezni brod na rijeci. Sa strojevima skinutim sa ROYAL WILLIAM to je bio najbrži brod u svoje vrijeme. God. 1853. ovaj mu je epitet preteo prvi EAGLE, postigavši brzinu od 14 milja na sat.

Manija brzine dostigla je vrhunac i bezobzirno utrkivanje najzad je dovelo i do prve tragedije, god. 1878. Nekadašnji parobrod sa rijeke Clyde PRINCESS ALICE Londonskog parobrodarskog društva doživio je brodolom. Dupkom pun putnika on se vraćao iz Gravesenda kad se odjednom pred Woolwichem sudario s ugljenarom BYWELL CASTLE. Željezni pramac ugljenara duboko se zabio u trup PRINCESS ALICE, nešto ispred desnog kotača, i brod je smjesto stao tonuti. Spasavalačka oprema na palubi parobroda

pokazala se potpuno neupotrebivom i panika je uskoro zahvatila putnike. Za par minuta PRINCESS ALICE je nestala pod morem. Kasnije je procijenjeno da je u tom brodolomu život izgubilo 650 ljudi. Reultat provedene istrage bio je ukidanje dotad važećih pravila za plovidbu Temzom.

Neposredna posljedica ove tragedije bio je pad putničkog prometa, ali do kraja stoljeća on je ponovno oživio. To je bio početak parobroda zvanih »ljepotice« (Belle) koji su pokrili sve linije na Istočnoj obali. U želji da prigrabi nešto od obalnog prometa Kompanija Victoria je uvela novi brod KOH-I-NOOR. Izgrađen god. 1892. bio je dug 92 metra i imao je 884 BRT. To je bio jedan od najsvrshodnijih brodova u to doba i njegovu trupu i strojevima divio se čitav svijet. Ovi su surojevi bili sporog hoda, radili su pod pritiskom pare od 50 kg i razvijali 3500 KS što je brodu na probi omogućilo brzinu od 19,49 milja na sat.

Uspjeh KOH-I-NOOR-a potakao je izgradnju njegova blizanca ROYAL SOVEREIGN koji je postigao još veću brzinu, 19,60 milja na sat. Brodogradilište u Fairfieldu izgradilo je potom brod La MARGHERITA za prekokanalni promet. To je bio tada najveći turistički brod u Britaniji. Imao je 101 metar u dužinu i 12 metara u širinu te 2205 BRT. I njegova je brzina bila veća od brzine ostalih loparkaša. Mogao je postići čak 22,5 milje na sat.

Time je dostignut vrhunac u eri loparkaša, jer već godine 1909. Opće parobrodarsko društvo stavlja u promet GOLDEN EAGLE od 793 BRT i 18 milja brzine, dakle slabijih svojstava. No, on je bio posebno konstruiran da svladava loše vrijeme: njegova oplata bila je uzdignuta do gornje palube u pravcu krme. Putnici su ga veoma voljeli jer je bio stabilan na uzburkanom moru.

Izbijanjem prvog svjetskog rata sve su mogućnosti loparkaša bile otkrivena i veoma cijenjena. Za mornare debelog mora »brodovi-leptiri« bili su preslabi da bi poduzimali daleka putovanja pod lošim vremenskim uvjetima, ali njihove usluge za vrijeme rata donijele su kraj tog zabludi. U to doba čitavu je londonsku flotu »leptira« preuzeo Admiralitet.

GOLDEN EAGLE prvi je od njih »zaradio« odlikovanje »Bijeli orden« god. 1915. Služio je kao prevozač trupa i do god. 1919. preko kanala je prevezao 518.101 čovjeka. Većina tih loparkaša bila je upotrijebljena za čišćenje mina, jer ih je njihov plitki gaz činio idealnim za taj posao. Njihov je oblik bio tako pogodan da je Admiralitet u god. 1915. i 1916. izgradio ukupno 32 loparkaša-minolovca.

Nakon rata promet je sa loparkašima stao opadati, mnoge su kompanije likvidirale ili se fuzionirale, dok su druge bile prisiljene da rasprodaju svoj prolivni park. One kompanije, pak, koje su preživjele tu krizu sagradile su nove loparkaše. Tako je 1924. Opće parobrodarsko društvo porinulo novajliju CRESTED EAGLE. To je bio, nakon LA MARGHERITE, prvi loparkaš koji je prelazio 1000 BRT, a bio je i prvi putnički brod u Evropi ložen mazutom. Pokretala ga je grupa strojeva na trostruku ekspanziju koji su mu omogućavali brzinu od 18 milja na sat.

Sljedeći brod ove kompanije bio je ROYAL EAGLE, izgrađen god. 1932. On je bio vanredno luksuzan i mogao je ukrcati ukupno 2000 putnika. Njegove su blagovaonice odjednom mogle primiti 310 gostiju, a imao je 4 palube. Ostakljeni palubni salon s prostorom za sunčanje iznad palube dali su brodu sasvim nov oblik.

No, iako su loparkaši bili voljeni među putnicima, sve su se više i više gradili brodovi na vijčani pogon. Brodski je vijak bio već razvijen do visokog stupnja efikasnosti i u poređenju s kotačem s loparkama bio je jeftiniji u izvedbi. Osim toga bilo je lakše montirati na brodski trup vijak nego kotač, a nisu bili potrebni ni nosači ni zaštitne kutije. Vijkom tjerani brodovi sve su se više množili, a samo je nekoliko novih loparkaša bilo naručeno u brodogradilištima.

God. 1938. njihov se broj osjetno smanjio, no još uvijek je ostalo dovoljno tih »brodova-leptira« da bi

se pokazali izvanrednim u uvjetima drugog svjetskog rata. Ponovno su oni svoje elegantne boje zamijenili sivom admiralskom i pošli u rat uz bok ratnih jedinica Kraljevske mornarice. Oni su korisno poslužili kod mnogih zadataka ali su najveći doprinos dali u Dunkerqueu god. 1940.

Za vrijeme prošlog rata velik je broj tih kотаčара aktivno služio kao čistači mina, prevoznici trupa, bolnički brodovi i za razne druge svrhe. ROYAL SOVEREIGN je služio za evakuaciju žena i djece iz Londona na Istočnu obalu. Potom je služio kao prevozač trupa za Britanski ekspedicioni korpus i obavio više vožnji između Southamptona i Chorbourga. Neštećen je prošao strahote denkerske evakuacije, ali je 9. prosinca 1940. naletio na minu i potonuo u Bristolskom kanalu.

Kotačar CALEDONIA imao je zapanjujuću ratnu karijeru. U početku je bio upotrebljen kao minolovac i kao protuavionska topovnjača. Služio je u Deverskoj patroli, u »Bitci za Britaniju« i u normandijskom iskrcavanju. Bio je potom aktivan ispred Antwerpena i u borbi protiv V-bombi. Patrolirao je s drugim kотаčаром, MERCURY, u Irskom moru i kad je ovaj na Badnjak 1940. naletio na minu, CALEDONIA se 4 sata mučila da oštećeni brod dotegli u luku ali bez uspjeha. MERCURY je potonuo ispred Milford Havana.

U Dunkerqueu su brodovi-kotačari dokazali svoju vrijednost, jer su se zbog svog plitkog gaza, pokazali kao sjajna sredstva za ukrcavanje. Mnogi su pri tom bili izgubljeni, kao na pr. CRESTED EAGLE koji je dobio izravan pogodak. Nafta se u njegovu bunkeru zapalila i on se ubrzo pretvorio u plutajuću baklju. MEDWAY QUEEN učinio je više putovanja i preveo 7000 vojnika u sigurnost što nije učinio nijedan drugi manji od razarača. Za vrijeme jedne vožnje on je opazio vojnike i posadu sa broda BRIGTON BELLE koji je naletio na jednu polupinu i sam potonuo.

EAGLE III, prekršten u H.M.S. ORIOLE dao je jedinstven doprinos. Imao je nesreću da se nasukao na obali Dunkerquea, ali upotrijebivši ga kao gat tisuće se vojnika preko njega ukrcalo u druge brodove i spasilo.

MARMION je također bio pred Dunkerquenom, ali je kasnije, u travnju 1941. bio izgubljen u Harwichu kad je pogođen bombom potonuo u plitku vodu. ROYAL EAGLE postao je protuavionski brod i u studenom 1940. oborio je jedan obrušavajući bombarder koji je napadao brodove u ušću Temze. Njegov ratni rekord obuhvaćao je 520 noći i 132 dana provedena na moru, 25.000 prevaljenih milja i 52 akcije protiv neprijateljskih aviona. Spasio je najmanje 24 ljudska života i oborio 2 aviona.

Do Dunkerquea DOYAL EAGLE je plovio 3 puta i premda su ga »štuke« napale 43 puta on je spasio preko 3000 vojnika.

Mnogi popularni brodovi bili su izgubljeni za prošlog rata, kao na pr. GRACIE FIELDS, BRIGHTON BELLE, WAVERLY, QUEEN OF CHANNEL, BRIGTON QUEEN, SOUTHSEA I PORTDOWN. Od onih koji su preživjeli mnogi su bili oštećeni, i u neposrednim poratnim godinama neki su bili poslani u rezališta. To je imalo za posljednicu da se broj aktivnih loparkaša osjetno smanjio. Neki minolovci-loparkaši, koje je Admiralitet izgradio god. 1916, bili su predani parobrodskim kompanijama i stavljeni u putničku službu, ali je nakon rata vrlo malo novih »lep-tira« bilo sagrađeno.

Kako su rasli troškovi eksploatacije sve je više tih loparkaša bilo predavano rezalištima. EAGLE III bio je raskomadan 1946. MONARCH, LORNA DOONE, LORD ELGIN, PRIDE OF DEVON, ROYAL EAGLE I GOLDEN EAGLE demolicirani su tijekom pedesetih godina. Godine 1955, tako je završio i EMPRESS, ali njegov sklop »oscilirajućih« strojeva, posljednjih svoje vrsti, bio je demontiran i sačuvan za Pomorski muzej u Southamptonu. EMPRESS je bio u vlasništvu kompanije Cosens od svog porinuća god. 1879.

U ovoj čas samo su još 5 loparkaša ostali u aktivnoj putničkoj službi. Tri od njih vlasništvo su Britanskih željeznica i oni održavaju cjelogodišnju službu prevozeći putnike i automobile između Hulla i New Hollanda. To su LINCOLN CASTLE, TATTERSHALL CASTLE i WINGFIELD CASTLE. MAID OF LOCH se upotrebljava za ljetna krstarenja po Lech Lemendu, a WAVERLY, izgrađen god. 1947, posljednji pravi morskog izletnički loparkaš, za ljetna krstarenja na Firth of Clyde.

Godine 1959. bilo je osnovano Društvo za očuvanje parobroda-loparkaša sa zadatkom da održi zanimanje javnosti za te brodove. Društvo je poticalo svoje članove u tom pravcu te izdavalo reviju »Loparkaši«. Njen je sadržaj bio veoma raznolik, od uputa za gradnju modela loparkaša do novosti koje su se odnosile na taj tip brodova bilo gdje u svijetu. God. 1967. Društvo je nabavilo loparkaš KINGSWEAR CASTLE koji je nekada plovio po rijeci Dart. Dug je 33, a širok 8,5 metara. Njegov stroj i kotao još su u dobrom stanju, premda je brodu potrebna temeljita obnova. Iako danas stoji na rijeci Medina, izgleda da će uskoro biti premješten na Modway kraj Rochestera.

I drugi kотаčар s rijeke Dart, COMPTON CASTLE, isto je tako sačuvan. Nakon što je u prošlom ratu služio kao prevozač municije, po završetku neprijateljstva bio je stavljen na liniju do Tetnesa. God. 1962. bio je stavljen na prodaju, a dvije godine kasnije i predan u Kingsbridge, gdje sada usidren služi kao čajana i muzej.

MEADWAY QUEEN je bio povučen iz službe u rujnu 1963. i te je godine Društvu za očuvanje brodova-loparkaša bilo predloženo da pozove javnost kako bi se on povukao iz rezališta, kamo je bio poslan. Taj je brod pobudio veliko zanimanje i apel je bio u pravo vrijeme upućen. God. 1965. nakon mnogih jalovih planova, brod su konačno kupila tri poslovna čovjeka s otoka Wight za 6000 funti. Njegove nove vlasnike pomoglo je Udruženje denkerskih veterana, Društvo za očuvanje parobroda-loparkaša te novoosnovano Meadway Queen-Udruženje. Brod je potom bio otegljen na rijeku Medina gdje se i sada nalazi. Usidren je u jednoj šumi kraj mlina, a okolina mu je uređena kao marina za jahte. Upotrebljava se kao klub i restoran. Opremljen je slikama iz denkerske operacije kao i fotografijama drugih loparkaša. Njegovi strojevi još su uvijek nedirnuti i visoka sjaja. Originalni generator zamijenjen je pred nekoliko godina drugim, uzetim sa ROYAL EAGLE-a.

Meadway Queen Udruženje je kasnije nabavilo i jedan drugi loparkaš, RYDE. Izgrađen god. 1937. za Južne željeznice, on je plovio na liniji između Portsmoutha i Rydea na otoku Wight. Povučen je iz prometa god. 1969. i sada je spašen od rezanja. Izrađeni su planovi da se on iskoristi kao restoran i prenočište i da mu se na palubi ugradi i plivači bazen.

Posljednja akvizicija Udruženja je PRINCESS ELIZABETH koju je god. 1970. kupio neki londonski trgovac, a koja je bolje poznata pod nadimkom »Denkerska princeza«. Izgrađen god. 1927, ovaj brod je dugačak 60, a širok 7,5 metara. Za vrijeme prošlog rata služio je kao minolovac, a za denkerske operacije izvršio je 5 putovanja i spasio 1763 vojnika. Poslije rata služio je kao putnički brod na liniji Southampton — Coves. Sada je vezan u blizini Tower Bridgea i služi kao restoran i sala za konferencije. I na njemu je uređen »Denkerski muzej«.

God. 1969. povučen je s Clydea parni loparkaš CALEDONIA, izgrađen god. 1934. koga karakterizira sasvim novi, četverouglasti oblik štitnice za kota. Sadašnji njegovi vlasnici odbili su da ga demoliciraju i žele ga prodati zbog očuvanja.

Javni interes za ovu vrst brodova u novije je vrijeme znatno porastao. Mnogi se ljudi sjećaju dana kad su s ovim veteranima polazili na putovanja ili vikende. Spomenutih nekoliko jedinica već je spasilo Društvo za očuvanje parobroda-loparkaša i sada se traže sredstva, kao što su tražena i nađena za konzerviranje historijskih brodova GREAT BRITAIN i BELFAST, da bi se od nestanka spasili i posljednji loparkaši koji već čekaju kasiranje.