

Sumrak svjetske putničke flote

Prvi upotrebljivi parobrod bio je Fultonov CLERMONT, izgrađen godine 1807, a prvi parobrod koji je preplodio Atlantik bio je SAVANNAH iz god. 1819. Putnički promet preko »velike vode« počeo se otada naglo razvijati i sve se više novih i sve većih parobroda u nj uključivalo.

Jedan od prvih orijaša bio je GREAT EASTERN, izgrađen god. 1852. Za nj se obično kaže da je bio brod koji je »išao ispred svog vremena«. Ima u tome i mnogo istine, jer njegove su karakteristike za ono doba bile zaista zadivljujuće: dužina 207 metara, a snaga parnog stroja 8000 konja. Imao je kotače i vijak, pa je mogao razviti brzinu od gotovo 20 milja na sat. Mogao je ukrcati 4000 putnika u čemu ga dugo nije nadmašio nijedan drugi brod pa je bio pravo remek-djelo tadašnje brodogradnje.

Borba za trofej »Plava vrpca«, koja je započela polovinom prošlog vijeka imala je za posljedicu gradnju sve većih i sve bržih brodova, ali i prve žrtve u tom bezobzirnom nadmetanju. Prvi nosilac »Plave vrpce« bio je GREAT WESTERN iz god. 1838. koji je na svojoj rekordnoj plovidbi postigao 8 milja na sat u prosjeku., a posljednji je bio UNITED STATES iz god. 1950. koji je Atlantik preplodio prosječnom brzinom od 36 milja na sat. Prva katastrofa u tom natjecanju zabilježena je god. 1841. kad je sa čitavom posadom i putnicima nestao parobrod PRESIDENT, a posljednju i najveću predstavlja potonuće TITANIC-a god. 1912. kojom je prilikom život izgubilo 1490 ljudi. Najveći, pak, nosilac ovog trofeja bio je brod QUEEN ELIZABETH sa svojih 85.000 BRT.

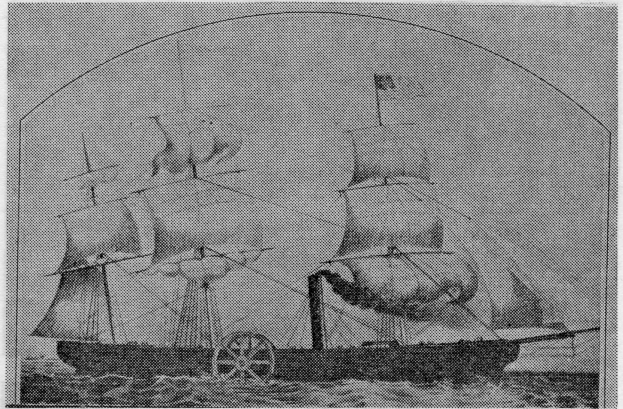
Uvođenjem redovnih preoceanskih zračnih linija, avioni počinju postepeno potiskivati brodove. Ljudima se sve više žuri i »bussinesmeni« sve više za prijelaz preko Atlantika upotrebljavaju mnogo brže avione. Stare poznate kompanije, vlasnici nosilaca »Plave vrpce« kao na pr. White Star Line, Blue Funnel Line, Inmann Line, Brunnel i drugi nestaju s poprišta pobijeđene u međusobnoj konkurenciji, dok druge, kao Cunard, Norddeutscher, Lloyd, Compagnie General Transatlantique, Holland Amerika Line i drugi nastavljaju takmičenje, ali pod sve težim uvjetima. Englezi su u tome najuporniji, a doskora su imali i najviše uspjeha. No, i na drugim linijama osobito prema Istoku sve je teže održati se, pa su u bezizglednoj borbi s avionskom konkurencijom i tvrdoglavi Englezi morali kapitulirati. Evo kako se kretala struktura putničkog prometa preko Atlantika:

Transatlantski putnici

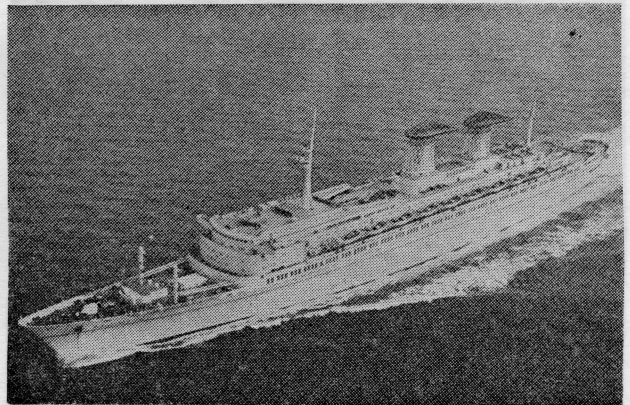
Godina	Ukupno	Avionom	Brodom	Opadanje u %
1947	631.000	194.000	437.000	69,2
1957	2,073.000	1,037.000	1,036.000	50,0
1967	5,505.000	5,001.000	504.000	9,1
1970	8,000.000	7,700.000	300.000	3,7

Danas najpogođeniji — Britanci

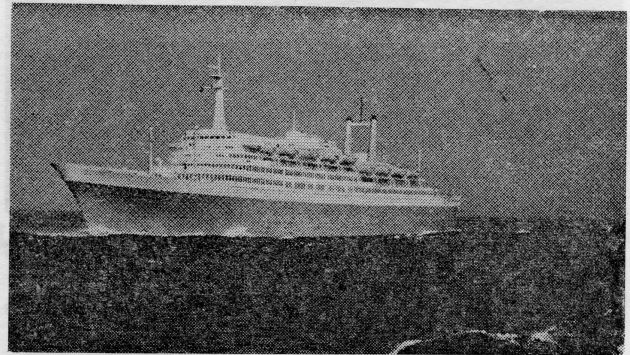
Opadanje tradicionalnih putničkih linija posljedica je sukoba s neprestanim ekonomskim problemima i dovelo je dotle da više nije nikakvo čudo što su neke kompanije došle na rub propasti, čemu je osobito pridonijela kriza goriva. Ono što začuđuje jest zapravo činjenica da su one i toliko uspjele izdržati u vrijeme kad su prihodi splasli, a uloženi kapital postao siromašan u sporedbi s ostalim formama brodarstva.



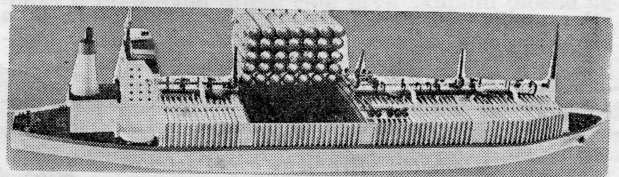
»Savannah«

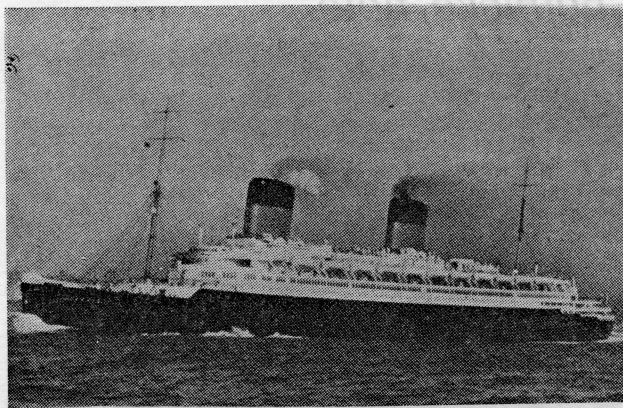


Švedski »Kungsholm« od 26.000 Brt



Nizozemski putnički motorni brod »Rotterdam« dugo je služio kao linijaš a sada u glavnom obavlja kružno-turistička putovanja. Ima 38.645 Brt.





Novi Sovjetski putnički brod »Mihail Ljermontov« od 20.000 Brt plovi na liniji Lenjigrad-New York.

»Ile de France« od 43.450 Brt iz godine 1926 dugo je još plovio preko Atlantika nakon rata.

Cunardov putnički brod »Queen Elisabeth II« iz 1969 godine, jedan od posljednjih »Mohikanaca« — na Atlantiku u glavnom danas služi za krstarenja.

Hoće li »Navi Plani« — kombinacija broda i aviona — uspjeti vratiti putnike preko Atlantika na brod?

Njemački »Europa« iz godine 1935 nakon rata je promijenio zastavu i postao francuski »Liberté«

»Normandie« od 83.423 Brt iz godine 1935 bila je u svoje vrijeme najveći transatlantik na svijetu. Izgorijela je u Americi.

I posljednji nosilac plave vrpce »United States« ponuđen je na prodaju.

Njemački »Bremen« ex »Pasteur«
Italijanski »Michelangelo«

Nevoljkost da se odustane od svoje tradicionalne uloge ili javnog izražavanja optimizma dovela je do ustrajanja u toj bitci, ali posljednje suočavanje s naglo poraslim troškovima goriva dotjeralo je »cara do duvara« i sve su preostale kompanije morale donijeti odluku o preispitivanju uvjeta za svoj daljnji opstanak. Preorijentacija na krstarenja, koja se dotada uvelike provodila, kako bi se preostala putnička flota održala na životu, sada je, uslijed energetske krize došla u pitanje. Istina, kompanije su povisile cijene za 15%, ali to je samo polovina onog što je u stvari potrebno. Povišenje, pak cijena za 30% bilo bi predrastično za tržište i dovelo bi do velikih gubitaka poslova.

Od svih putničkih linija u svijetu, a veoma malo ih je stvarno rentabilnih, najpogodnije su britanske. U biti ne postoji nikakav komercijalni razlog da ih se održava u životu. Međutim, sa stajališta brodarskih kompanija uvijek je bilo i bit će interesa za krstarenja, ali samo uz prihvatljive cijene.

Glavne britanske linijske kompanije su: P. & O., Shaw Savill, Cunard i Union Castle. One raspolažu i sa 12 jedinica korištenih za krstarenja te 3 linijaša (sva tri kompanije Union Castle). Nekolicina krstaša povremeno se uvode u linijsku službu, posebice QUEEN ELIZABETH 2 ljeti na liniji za New York, ali to su malobrojne plovidbe. Većina brodova za krstarenja operira van voda Ujedinjenog Kraljevstva, osobito oko Kariba, Zapadne obale SAD, Južne Afrike i Australije. Ta su krstarenja u porastu i sada zauzimaju znatan udio u poslovanju osobito kompanije Cunard, uvelike angažirane oko Kariba.

Vodeća kompanija na tržištu, P. & O., smanjila je za 1975. svoje poslovanje samo na dva broda. Ona je već odlučila da za 1974. povuče iz službe svoju CAMBERRU. Ne zna se još hoće li je prodati u staro željezo ili samo rasporemiti. Ovaj je brod, naime, sa svojom velikom potrošnjom goriva, čak i uz smanjenu brzinu, veoma nepriličan za sadašnju situaciju. HIMALAYA je vjerojatno završila svoju karijeru prošle godine, a sudbina ARADIJE i ORONSAY-a zavisi o tome da li će se ova godina pokazati unosnom. Preostaju ORIANA i SPIRIT OF LONDON. Prvi je bio najuspješniji linijaš, ali i on »ždere« gorivo pa se uz smanjenu brzinu jedva može iskoristiti za krstarenja. Drugi je novajlija i građen specijalno za turističko-krstašku službu. Bio je namijenjen krstarenju u Karibima, ali je, na žalost, zbog prevelike konkurencije u tom području, morao proširiti djelovanje od Zap. Obale SAD do Meksika i Aljaske. Još se ne zna da li je u tome bio uspješan.

Perspektive preostalih putničkih linijaša, a uslijed današnje energetske krize i turističkih krstaša, nisu baš ružičaste. Cunardovi brodovi isto su tako ugroženi, pa čak i sam QUEEN ELIZABETH 2 čiji se gubici zasad pokrivaju iz ostalih kompanijinih djelatnosti (teretna plovidba, hoteli i dr.) ali će i on jednom morati preći na vlastiti financijski obračun. Krstarenja su dosad bila perspektivna pa je stoga kompanija u Danskoj bila naručila dva broda po 14.000 BRT koji bi trebali biti angažirani na plovidbi oko svijeta. Kompanija Shaw Savill, pak operirajući samo sa dva broda, OCEAN MONARCH i NORTHERN STAR, izgleda da je u boljem položaju, jer su oba veoma popularni.

Sve u svemu, čini se da će se u god. 1976. Britanija, u pogledu linijaša kao i krstaša, naći u istom položaju u kom su se našle SAD. Jedino Holandani između svih tradicionalnih zapadnoevropskih brodara još uvijek posjeduju nešto nalik na putničku flotu, ali se i ona počela osipati. Tako je nedavno prodan tek

renovirani stari linijaš NEIUW AMSTERDAM. Naime, ova je kompanija obustavila redovnu liniju sa Sjeverne Amerikom i svoje je linijaše, među kojima i najmoderniji ROTTERDAM, adaptirala za krstarenja. Sjedinjene Države već su pred nekoliko godina likvidirale svoje transatlantike prodavši ih najčešće Grcima i Holanđanima, a pred prodajom je sad i raspoređeni posljednji nosilac »Plave vrpce« — UNITED STATES.

I »ponos Francuske« — FRANCE odlazi u staro željezo

Francuska kompanija Compagnie Générale Maritime ima također problema s jedinim svojim transatlantikom FRANCE. Već se raspravljalo o odluci da se on raspremi, ali se Francuska javnost, ponosna na svoju stogodišnju transatlantsku tradiciju, energično tome usprotivila. Ipak, ekonomski su razlozi postali jači od osjećaja, pa je Kompanija tako koncem ožujka odlučila da se ovaj, danas najveći aktivni liner od 66.348 BRT, star samo 12 godina u svibnju ove godine raspremi. Uslijed ogromnog porasta troškova eksploatacije, osobito goriva, on je prošle godine ostvario gubitak od 73 milijuna franaka. Financijski stručnjaci za ovu godinu predskazuju gubitak od čak 120 milijuna, unatoč odobrenju subvencije od 36,5 milijuna franaka. Početkom ožujka francuska je vlada donijela principijelnu odluku da se brod u svibnju kasira, ali su Francuzi protiv toga. Na svoju prvu vožnju FRANCE je pošao u veljači 1962. Mogao je ukrcati 2000 putnika uz 1000 članova posade, a put do New Yorka prevalio je najbrže za 4 dana, 17 sati i 31 minutu. To mu nije bilo dovoljno da od UNITED STATES-a preotme »Plavu vrpcu«, ali je on u to vrijeme bio najduži transatlantik. Njegovi rivali QUEEN MARY, QUEEN ELIZABETH i UNITED STATES već su prije postali žrtve avionske konkurencije. Sad je došao red i na njega, a svi su izgledi da će ga uskoro slijediti i posljednji i najmlađi orišaš — QUEEN ELIZABETH 2. Za FRANCE kao staro željezo već se zanima tajvanska vlada i ona za nj nudi 50 milijuna franaka, dok je njegova gradnja stajala 7 puta više.

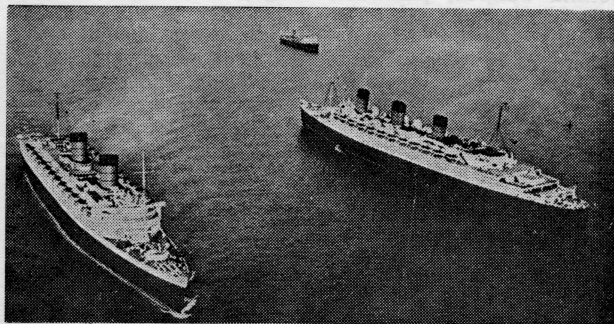
Pojava sovjetske konkurencije

Dok tradicionalni putnički brodari smanjuju na minimum svoju putničku flotu, na svjetsku pozornicu stupa novi takmičar: SSSR. Sve veća prisutnost so-

vjetskih putničkih brodova na morima dijelom uvjetovana povećanjem standarda sovjetskog stanovništva, predstavlja veliku prijetnju bilo kom zapadnom brodaru. Uz niže operativne troškove i veliku želju da se potuče strana konkurencija te postigne dobar financijski efekat oni mogu prevladati ekonomske teškoće mnogo lakše no drugi. Sovjetski brodovi već plove na redovnoj liniji za Sjevernu Ameriku, a sad čak i sami Britanci namjeravaju sovjetske brodove unajmiti za krstarenja. To su bivše Cunardove jedinice koje su Sovjeti kupili. Postoji mišljenje da bi za dvije do tri godine sovjetski brodovi mogli dominirati na britanskoj sceni. Oni su čak počeli penetrirati i u tako zatvoreno i monopolizirano područje kao što je Mediteran. Tako sad otvaraju liniju Odesa — Barcelona.

U konkurenciji zasad još ostaju Grci i Talijani. Mogućnost da operiraju s malim kapitalom, plovim brodovima i mnogo ekonomičnije daje Grcima bolje izgleda u budućoj žilavoj borbi. No njihova domena su kratka putovanja u području Mediterana. Talijani su još poduzetni, ali trpe od viših troškova. Oni su općenito usmjereni na »luksuzno« tržište, a manje na »masovno«. Osim toga i njihovi su brodovi već zastarjeli. Ipak, zadržali su svoju tradicionalnu liniju Genova — New York na kojoj plovi danas samo brod MICHEL-ANGELO.

Ing. Mirko POSAVEC, Zagreb



»Queen Elisabeth« i Queen Mary« poznati Cunardovi putnički brodovi ne plove više preko Atlantika. Prva (na slici lijevo) je izgorila u Hong-Kongu a druga je prodana Long-Beachu gdje je pretvorena u ploveći muzej i zabavište.