

Inž. MIRKO POSAVEC

Zagreb

Sudbina putničkih brodova-lineza

Svjedoci smo sve većeg zračnog »mosta« između Evrope i Amerike. Broj zračnih linija preko oceana naglo raste, a s tim i veličina aviona. Istodobno, prema ekonomskim zakonima, pada i cijena prijevoza. Nasuprot tome, s modrih prostranstava oceana sve više nestaju linijski putnički orijaši i nema više nekad tradicionalne borbe i takmičenja koji će brod brže preploviti Atlantik i osvojiti trofej »Modru vrpcu«. Danas više takvo takmičenje ne bi ni imalo smisla jer su

avioni apsolutni pobjednici: putnici kojima se žuri ne bi za prijevoz upotrijebili nosioca »Modre vrpce« već avion. Brodovi su, dakle, ostali za one kojima se ne žuri, koji uživaju u romantičnoj plovidbe preko oceana uglavnom za bogate i dokone ljude. Čak ni emigranti se više toliko ne voze brodovima, koliko avionima.

U posljednje vrijeme nestalo je iz linijske službe više putničkih orijaša. Najviše su ih prodali Francuzi (posljednji

je bio »Flandre« od 20.263 brt), a najviše kupili Talijani, posebno brodar Costa, te Grci. Prvi ih još upotrebljavaju u linijskoj službi u pravcu Azije, Australije i Južne Amerike, a drugi za turistička krstarenja. Među penzioniranim linijama je i jedan od najvećih u svijetu, »Queen Mary«, koji je u Americi postao brod hotel i muzej.

No ne samo da odlaze veliki, nestaju i mali putnički linijaši. Njih ne potiskuju avioni, već autobusi. Svjedoci smo ovakvih kretanja i kod nas. I naša se »bijela flota« smanjila, premda je ona radi veza s otocima još uvijek nenadoknadiiva.

Ovakve promjene putničke flote izazvale su u svjetskim pomorskim krugovima velike polemike. Polazi se pri tom s aspekta nacionalnih interesa, tradicije, rentabilnosti i dr. Međutim, braniti flotu nazvanu putničkom u ime nekih nacionalnih interesa može se jedino stvarno postavljenim problemom: zaposlenosti pomoraca. No ovaj problem može riješiti racionalno samo jedna flota u ekspanziji, tj. takva koja je rentabilna i adaptirana potpuno novim potrebama prometa. Međutim, putnički brodovi nisu samo sredstva za zapošljavanje pomoraca, već i sredstva koja služe za prijevoz putnika, ali se oni sve više upotrebljavaju za uživanje i raznodu, kako na linijama tako i na krstarenjima. Američki ministar McNamara jednom je rekao da su krstarenja jedina subvencionirana luksuzna aktivnost u SAD. Međutim, mi na Zapadu više ne postoji iluzija da će ovaj primjer slijediti drugi i da će npr. u nacionalnom interesu škole trošiti svoje kredite u korist trgovačke mornarice organizirajući školska krstarenja ili da će država poduzimati značajne napore, potrebne da bi se pokrila razlika između stvarnih troškova i cijena krstarenja, nazvanih »popularnim«. Te su cijene danas gotovo na nivou hotelskih pansiona a mnogi ih turisti smatraju vrlo visokim.

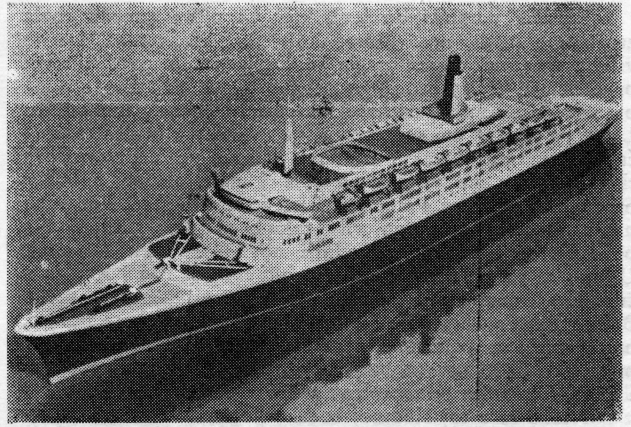
Ovaj tako potreban realizam ne predstavlja kočnicu na postojećem tržištu koje je u neku ruku luksuzno. Trebalo bi, dakle, braniti ono što zapravo treba biti spašeno, tj. treba se preorijentirati. Francuska kompanija C. G. T. linijaše koristi i za krstarenja, a Cunard je odlučio da njegovi teretnjaci više ne izdržavaju svoju putničku »braću«. Stoga je i likvidirao svoje stare »kraljice«, a novi transatlantiki »Queen Elizabeth II« eksploatirat će na sasvim drugoj koncepciji, sličnoj francuskoj.

Troškovi gradnje modernog putničkog linerara porasli su od porinuća »Queen Mary«, prije 32 godine, za više od 8 puta. Dok je cijena 1 putničke tone (to je brt koja otpada na jednog putnika, što zavisi o luksuzu broda) »Queen Mary« koštala 62 funte, a kod »Francea«, izgrađenog 1962. koštala je već 454 funte. Rekord je »United States« izgrađen 1952. čija je putnička tona koštala čak 558 funti. Izgleda da ga je sada nadmašio »Queen Elizabeth II« još višom cijenom.

Učiniti jedan liner rentabilnim u danima jeftinog zračnog putovanja moguće je jedino tako da se on potpuno iskoristi čitavu godinu. Sjeveroatlantska ruta više nije »zlatni rudnik«, kao što je to nekada bila. Putnici više ne žele tavoriti atlantsku zimu u brodu, pa makar on bio i komforan ako mogu ocean preletjeti za par sati. To su bila osnovna saznanja na kojima je Cunard bazirao gradnju svog novog broda, učinivši pri tom nekoliko ušteda i novina.

1) **Manja tonaža.** Novi brod nije tako težak kao pređašnje »kraljice« već ima samo 58.000 brt što mu omogućuje da prolazi kroz sve svjetske kanale. Pogodan je za krstarenje i u tom je pogledu usmjeren ponajviše na američku klijentelu koja je bogatija i zainteresiranija od evropske.

2) **Akomodacija** je drugačija od klasične. Tako je npr. blagovaonica smještena na najgornjoj palubi, a ne kao dosad, u dubini brodske trupa. »Ruča se kod dnevnog svjetla«, propagira Cunard. To je omogućeno time što je aluminijsko nadgrađe lakše po težini pa se na taj način mogao u brod ugraditi stabilizacioni uređaj protiv valjanja. Kabine su gotovo sve na bokovima, tako da 75% putnika može iz njih vidjeti more. Svaka kabina ima vlastitu toaletu, kupaonicu ili tuš. Budući da »Queen Elizabeth II« nije izgrađen isključivo za transatlantsku linijsku službu, on ima mnogo otvorenog prostora, oko 5000 m² (više nego jedan drugi liner) koji stoji na raspolaganje putnicima. To je prvi Cunardov brod jedinstvene klase kako za krstarenje tako i u redovnoj linijskoj plovidbi. Na krstarenju broj putnika smanjit će se sa 205 na 1400, jer će svi biti smješteni u bočne kabine. Na brodu su i dva vanjska i dva unutarnja bazena za plivanje.



SADAŠNJOST . . . (»posljednji Mohikanac« — »Queen Elizabeth II« — maketa)

3) **Sigurnost.** Novi liner bit će najsigurniji brod na svijetu. Iako mu je nadgrađe od neupaljivog materijala, kroz njega je proveden sistem prskanja. Po sigurnosnim uređajima on je premašio sve danas važeće propise i preteča je onih koje će donijeti budućnost.

Krstarenja su tržište koje se danas još može proširiti. To smo shvatili i mi, nastojeći da spasimo »orijase« naše bijele flote, angažirajući ih u krstarenjima po Mediteranu. U pogledu krstarenja značajna je novina i aranžman koji je s Dinners Clubom sklopila kompanija American Export Isbrantzen Lines. Ona iz redovne linijske službe povlači putnički brod »Atlantic«, a transatlantike »Independence« i »Constitution« svaki od 30.000 brt i brzine od 22,5 milje, izgrađene 1950. i 1951. pretvara u brodove jedinstvenog razreda, ali s različitim cijenama kabina kao hotelskih soba.

Prodaju putničkih mjesta na tim brodovima kompanija je povjerila turističko-putničkoj agenciji Dinners Club, koja sama ima oko 1,7 milijuna članova te i ona sama u ovoj novoj eksploataciji predstavlja značajno potencijalno tržište. U ovom projektu zainteresirana je također i zračna kompanija American Airlines koja bi do mjesta ukrajnja avionom prebacivala učesnike krstarenja.

Izgledi putničkih orijasa da se u linijskom prometu na Atlantiku održe, uslied konkurencije aviona, iz dana u dan bivaju sve manji. Računa se da će ih 1975. na liniji za Sjevernu Ameriku ostati samo oko 5: talijanski »Raffaello« i »Michelangelo«, francuski »France« britanski »Queen Elizabeth II« i novi njemački zamjenik »Bremen«. S mora će do tada nestati i današnji nosilac »Modre vrpce« — »United States«, ali su svi izgledi da neće dobiti zamjenika.



. . . I BUDUĆNOST (velika lebdilica SRN 4 teška 165 tona za prijevoz 250 putnika i 30 automobila na pokusnoj vožnji — ima brzinu od 60 Nm)

Klasični putnički brodovi, koji još plove između obala zatvorenih mora, npr. Jadrana, Baltika, Mediterana, sve se više pretvaraju uslijed nagle motorizacije, u nove tipove: prijevoznice (ferry-boate) sposobne da uz nekoliko stotina putnika (bez ležaja i opskrbe) ukrcaju i stotinjak automobila. Linije na kojima oni saobraćaju sve su duže a brzina saobraćanja sve veća. Ovakvi brodovi, sasvim pojednostavnjenog tipa, trajekti sve više zamjenjuju i naše obalne putničke brodove na linijama s otocima. I što će se više graditi ceste po našim otocima, to ćemo više takvih trajekta trebati. No ponegdje se i tu već pojavljuje novi konkurent — most. Uskoro će na taj način s kopnom biti spojeni Pag i Krk (a u svjetskim razmjerima značajni su planovi mostova preko Belta i La Manchea). Tu će današnje usluge trajekata otpasti, no stvaranjem planirane paralelne druge otočne jadranske magistrale bi se veze uspostavile između Krka i Raba te Raba i Paga, i evo novog zaposlenja za ove svestrane jedinice!

I tako se u toj životnoj borbi za opstanak brodovi grčevito bore, prilagođuju se potrebama, mijenjaju karakter usluga, formu, veličinu i ukratko — ne daju se! Međutim, ipak se jedno može sa sigurnošću konstatirati: doba velikih linijskih

transatlantika nepovratno je prošlo. Stoga se i vjeruje da je »Queen Elizabeth II« posljednji Mohikanac klase orijaša. Naime, amortizacija takvog broda, čiji se eksploatacioni vijek računa na oko 20 godina iznosi oko 1,5 milijuna funti godišnje, a vjeruje se da ona neće biti dovoljna da pokrije troškove gradnje zamjenika. Avioni će, dakle, u redovnim linijama odnijeti potpunu pobjedu.

No, ipak postoji jedno područje prijevoza, neka kombinacija aviona i broda, koja ima veliku budućnost: lebdilice. Već je izgrađena velika lebdilica za vezu Britanije s Evropom koja može prevesti oko stotinu putnika brzinom od 70 milja na sat, a sada se radi na transatlantskim lebdilicama koje bi preko oceana mogle prevoziti i više stotina putnika brzinom od 160 milja na sat. One bi mogle konkurirati čak i avionima.

Pomorski stručnjaci vjeruju da će poslije 1980. godine velikim brodovima ostati samo područje krstarenja i još ponešto od prijevoza emigranata, osobito siromašnijeg svijeta. Atlantik i mnoga druga mora će u putničkom prometu nepovratno osvojiti avioni i lebdilice.