

Inž. MIRKO POSAVEC
Zagreb

Posvojeni brodovi

Gotovo svakog tjedna na britanske škole poštar donosi pisma iz raznih dijelova svijeta. Ta pisma sadrže razne zanimljivosti, opise dugačkih putovanja i neobičnih tereta kao zanimljivih običaja dalekih naroda. Ponekad su ta pisma popraćena fotografijama, filmovima, magnetofonskim vrpčama, izvancima iz brodskog dnevnika i raznim drugim dokumentima. Ta pisma šalju oficiri i mornari s britanskih putničkih linera, trampera, linijskih brodova, tankera, ribarskih i meteoroloških brodova i brodova polagača kablova. Svi su oni suradnici jednog neobičnog britanskog društva: Društva za posvajanje brodova koje danas putem pisama, posjeta i darova učenicima u oko 700 britanskih škola, održava kontakt s oko 800 brodova.

Uspjeh tog društva, osnovanog godine 1934. u prosvjetne svrhe i samo sa dvije veze, dokaz utjecaja koji još i danas ima more na Britance, napose na školsku omladinu. Školskom djeci želina očekivana pisma iz inozemstva, posjeti predavanja oficira i mornara »niegova« broda, a možda i razgledavanje tog »niegovog« broda, koji vrši istovar u luci, daju sliku važnosti koju za njegovu zemlju ima njena velika trgovačka mornarica. Na taj se način suhoparna mjesta iz atlasa pretvaraju u nešto stvarno, a dosadne brojke izvoza i uvoza postaju shvatljivije kad dijete promatra istovar pravih tereta.

Ovo jedinstveno društvo veoma je zaposleno jer danomice mora voditi računa o kretanju brodova, a šalje poštu u dva smjera, organizira posjete, sakuplja dijapozitive u koloru i magnetofonske snimke poslane sa brodova pa potom priprema dokumentarne prikaze za škole, kao i uređuje ilustrirani bilten »Naši trgovački brodovi«.

Pedagozi su ustanovili da učenici u takvim školama, koje održavaju veze s brodovima, obično pokazuju natprosječan uspjeh u jezičnim sastavima, rukopisu, sposobnostima izražava-

nja svojih misli kao i širenju općeg znanja i razumijevanja za svjetska pitanja i prilike. Najviše koristi od tih veza ima izučavanje zemljopisa i engleskog jezika.

Satovi matematike postaju zanimljiviji kad se zadaci povežu s pojedinim momentima iz složene brodske organizacije. Nastavniku fizike pomaže niz nautičkih predmeta od meteoroloških izvještaja do echosoundera i radara. Pismo s nekog broda može biti temelj za obradu nekog geografskog programa, proučavanje pojedinih područja, klima i raslinstva, kao i sa privrednog i etičkog aspekta. Želja da bude uključen u školsku poštu može potaknuti daka da se više posveti učenju materinjeg jezika. Škole obično izdaju svoj šapirografiran časopis sa sastavima svojih učenika i po nekoliko primjeraka šalju na svoj brod. Pokazalo se da posade pokazuju veliko zanimanje za te listove.

Program dopisivanja je raznolik. Jedna škola šalje svakih 6 tjedana poštansku pošiljku koja se sastoji od 4 dijela: pisma, školskog »Biltena« s vjestima od reportera svake dobi, pitanja i odgovora te pisma jednog člana iz nastavničkog kolektiva.

Posade mnogih brodova pokazuju izvanredno oduševljenje i književnu vještinu. S jednog su broda redovito pisala petorica: kapetan, šef stroja, radiotelegrafist, drugi strojar i sobar. Pisma nadzornika stroja bila su prava književna djela, puna sjajnih opisa i zapažanja, a njegovi su odgovori na pitanja bili redovito ilustrirani dijagramima u boji. Škola je održavala vezu s njim unatoč tome što je nekoliko puta bio premješten na drugi brod, pa ta veza postoji još i danas, nakon punih 10 godina.

U najnovije doba i druge su zemlje osnovale takve veze »škola-brod«. To su: Norveška, Danska, Nizozemska, Sjedinjene Države i Republika Irska.

Posljednji jedrenjaci

Borba između pare i jedra započela je pred 155 godina kad je prvi parobrod zaplovio morem. Ona je završila pobjedom pare, odnosno motora. Jedno danas više ne pokreće velike brodove osim školskih, već male obalne lađe i sportske čamce, iako je bilo pokušaja da se ono opet uvede, makar i uz gubitke. Čak i danas jedan nemački konstruktor pokušava u život uvesti novi tip jedrenjaka.

Za komercijalno iskorištavanje jedrenjaka sudbonosna je bila godina 1939. To je bila posljednja godina njihove upotrebe. Mnogi od tih »posljednjih Mohikanaca« bili su finski brodovi pod zastavom brodovlasnika Eriksona iz Mariehamna.

Evo nekoliko njihovih posljednjih plovidbi.

Godine 1939. nemački je četverojarbolnjak »Padua« prevalio put od Valparaísa u Čileu do australske žirne luke Port Lincoln za 53 dana. Tu je ukrcao žito za Glasgow kamo je stigao za 96 dana. Izbijanje rata zateklo ga je u Hamburgu gdje je bio raspoređen.

Poznati finski četverojarbolnjak »Moshullu« previlo je put od Port Victorije u Australiji do Queenstowna u dobrom vremenu od 91 dana. Iz Glasgova je zatim u balastu za 15 dana stigao u Göteborg, odakle je za 61 dan stigao u Buenos Aires. Na povratku zaplijenili su ga Nijemci.

U toku 1939. »Pamir« je iz Australije u Falmouth stigao za 96 dana. Glasoviti »Pommarn« prevalio je taj put za 117 dana, a onda je otplovio u Mariehamn, gdje raspoređen leži još i danas, služeći kao memorijalni brod sjećajući na slavne dane alandskih jedrenjaka.

Stari jedrenjak »Olivebank« stigao je iz Port Victorije u Falmouth za 119 dana. Na putu za Mariehamn naišao je na minu i potonuo.

Švedski četverojarbolni bark »Abraham Rydberg« prevalio je put između Port Germeina i Ipswicka za 120 dana. Rekordno svoje putovanje, između Ipswicka i Göteborga obavio je za 6 dana. Ovaj izvanredan brod kupili su kasnije Portugalci i pretvorili ga u motorni brod pod imenom »Foz do doure«.

»Archibald Russell« stigao je iz Australije u Englesku za 121 dan, gdje je potom bio pretvoren u teglenicu nakon što su mu posječeni jarboli. Raskomadani je 1949.

Bijelo obojeni Viking za jednaki je put trebao dan više. Iskrcavši žito u Cardiffu, otplovio je za Mariehamn, gdje je stigao u sjajnom vremenu od 13 dana. Tu je ostao raspoređen za čitavo vrijeme rata. Sada je usidren kao školski brod u Göteborgu.

Stari »Lawhill« stigao je iz Port Victorije u Falmouth u veoma dugom vremenu od 140 dana. Danas je on podrtina u luci Lawrence Marques.

Željezni bark-veteran »Alastor« stigao je iz Hermesanda u London za 22 dana, a za povratak je trebao 12 dana. On je kasnije postao ploveći restoran »Bounty« i najzad prodan u staro željezo.

Drveni bark »Elakoon« prevezao je teret drva iz Kemi u Esbjerg, a po povratku raspoređen je u Mariehamnu. Najzad je pretvoren u motorni brod.

Gubitak 4-jarbolnog broda »Omega« bio je posljednji udarac dugoj jedrenjačkoj plovidbi. Poslije rata Nijemci su pokušali jedrenjake »Pamir« i »Passat« iskoristiti kao mješovite školsko-trgovačke brodove, ali je i taj pokušaj — nakon katastrofe »Pamira« — propao. Para i nafta definitivno su pobijedili jedro.