

Mali sanjar i njegova teška željezna mora

Priredio: kap. Ivo Dujmović

VII

Barnumovo osoblje sastojalo se od iskusnih ljudi: pregleдача karata, redara, dobavljača živežnih namirnica i zabavnog osoblja, dočim Gooch nije imao nikoga tako da je izlet na »Great Easternu« do rta May bio kompletan neuspjeh.

Na brodu su se okupili »boys« (derani) koji su ubrzo pokazali svoje umijeće. Čim je brod isplovio iz rijeke u more, pripita rulja počela se boksati golim šakama, kockati lažnim kockama, razbijati glazbene instrumente muzike koju je Gooch unajmio.

Kad se oglasila truba da je vrijeme objedu, rulja je nahrupila u veliki salon da izjede i popije engleska kulinarska umijeća.

Gooch je pripremio zalihe hrane za 2.000 osoba, ali je u glavnoj brodskoj smočnici pukla vodovodna cijev, koja je oštetila polovinu živežnih namirnica. Izletnici su navalili i borili se noževima i viljuškama da ugrabe komad dvopeka ili upljuvanog od muha komad suhog mesa ili slane govedine, a nigdje nije bilo ni vina ni piva, a još manje hladne vode.

Pojedine ulaznice bile su prodane za iste ležaje. Nigdje nisu mogli naći sobara, jer su svi bili pijani.

Pronašlo se i to da je Gooch prodao 2.000 ležaja, a imao ih je samo 300, dakle napravio je lijep profit za sebe.

Pijanci su izvlačili ženske iz kreveta i zauzimali njihova mjesta. Po stepenicama su odzvanjali krici. Sam Gooch bio je dignut iz svoje kabine i izbačen napolje od nasrtljivih putnika. Konobari su rasprodali tvrde travnate madrace po 50 centi. Jedino su ženske sobarice donekle smjestile žene s malom djecom u pristojne prostorije.

Veliki parobrod plovio je kroz noć, čađa je sukljala iz dimnjaka na mnoštvo zaspalih osoba na palubi. Časnik je izgubio orijentaciju i lutajući bezglavo našao se 100 milja daleko od obale. Kad je kiša počela padati na čađave ljude po palubi, posrćući su se uputili ispod palube da se očiste, ali nije bilo tople vode, dok su morali plaćati po jedan dolar za čisti ručnik. Doručka, naravno, nije bilo.

Na zapovjedničkom mostu ispravljali su grešku navigacije i kasno poslije podne ugledali su kopno, a naravno ručka na brodu nije bilo. Kad stigoše na sidrište Virginija, 7.000 ljudi okružilo brod čamcima, koji su doputovali specijalnim izletničkim vlakom da vide »Great Eastern« za 50 centi. Gooch nije dozvolio znatiželjnicima pristup dok ne nabavi živežne namirnice za putnike od kojih njih 70 ostave brod krenuvši vlakom za New-York.

Gooch je u jutarnjim novinama imao što čitati. Napadi su osvanuli preko prvih stranica. »Tajms« je napisao, da je uprava »Great Easterna« naumila poduzeti još jedan izlet, ali i upozorava: »nemojte ići«. Gooch je otputovao brodom za Englesku ispraćen kiselim »Sretan put« što mu je zaželio »Harper's Weekly«.

U proljeće 1851. godine »Great Eastern« poduzeo je svoje drugo putovanje za New-York. Grad je bio uzrujan građanskim ratom i putovanje je bilo skoro sasvim zapostavljeno. Treće je putovanje podiglo malo nade, da će engleska vlada preuzeti brod i spasiti brodovlasnika.

Britansko ministarstvo rata unajmilo je »Great Eastern« za prijevoz pojačanja kanadskom garnizonu. Pojačanje se sastojalo od 2.144 vojnika, 122 konja i 173 žene s djecom.

Pomamno grabljenje novca na Sjevernom Atlantiku bilo je suprotno snu čovjeka koji je izgradio i dao život »Great Easternu«.

Brod je bio plivajući rudnik s radijusom od 22.000 morskih milja. Prvi brod s većim plovnom dometom izgrađen je tek nakon jednog stoljeća i to je nuklearna podmornica »Nautilus«.

Istočna trgovina, za koju je Brunel stvorio taj veliki parobrod, bila je monopolizirana malim brodovima društva »Pensular & Orient Line« dok se »Great Eastern« borio po

Atlantiku, ali I. K. Brunel je bio mrtav te je jedini privržen i odani mu Gooch vodio brod.

Usprkos svim nedaćama genijalnost »Malog gorostasa« preživjela je na tom velikom parobrodu. On je predvidio spasavajuća sredstva, nepropusne transverzalne pregrade i dvostruko dno broda, koji su izdržali svoj teški ispit u septembru 1861. godine na putovanju iz Liverpoola za New-York sa 400 putnika među kojima se nalazio i jedan Amerikanac — inženjer Hamilton E. Towie. Tri dana po odlasku, na oko 300 milja od Irske, »Great Eastern« je zahvaćen teškom olujom. Valovi poput brda uspinjali su se preko desnog boka i brod se počeo puniti morem. Novi zapovjednik broda i to peti po redu James Walker, unajmljen od »Cunard Line« za ovo putovanje, istrči s lijeve strane lebdećeg zapovjedničkog mosta a brod ga povuče dalje pa se našao u vodi. Kad se brod nagnuo na drugu stranu, opazi da su valovi iskrčili kotač i razbili njegove 18 stopa duge hrastove lopate. Kotač je strugao oplatu. Bojeći se da se ne otvori rupa na brodu, kapetan Walker dade zaustaviti strojeve kolosa. Oluja se pojačala do hurikanske snage, a brod nije mogao izdržati vožnju samim propelerom. Jedan po jedan čamci za spasavanje su zahvaćeni, otrgnuti od veza i odneseni u more. Tada i desni bok izroni iz mora, ali bez desnog kotača koji su valovi također raznijeli. Brod se valjao do 45 stupanja, teret i zalihe hrane ispod palube kotrljale su se po skladištima s jedne strane na drugu. Zapovjednik Walker odluči nastaviti vožnju svom brzinom naprijed samim propelerom da bi izveo brod iz doline smrti.

Osam ljudi posade s velikim koloturnikom borili su se oko kormila koje uskoro smanji svoje mahnito kretanje umirivši se potpuno. Prvi časnik Henry Machine, zbunjen nenadnim mirovanjem kormila, dok se brod i dalje valjao pođe u kormilarsku stanicu gdje opazi da je osovina kormila slomljena. Machin dade zaustaviti stroj i »Great Eastern« je plutao na uzavrelom moru.

Međutim, oluja je okrenula svoj pravac i počela nositi brod prema Irskoj. Putnici su preživljavali strahote i očekivali brodolom i propast. U velikom salonu bio je kaos, sve se sklizalo od jednog boka do drugog, uključujući i veliki glasovir. Jedna peć, projurivši niz salon razbila je staklenu oblogu dimnjaka ranivši konobare i putnike koji su pokušali da je zaustave i vežu. Veliki valovi su na palubi razbili štalu za blago i dvije krave doletjele su u veliki salon. Dvostruko dno jedino ostade pošteđeno ali se ipak napunilo morem koje je nadiralo kroz razbijene prozorčice. Uporno pumpanje mora parnom sisaljkom bio je jedini šum strojeva na brodu.

»Great Eastern« bio je 48 sati u stihiji. Njegovi časnici su bili u nemogućnosti da pronađu izlaz iz tog pakla.

Spomenuti američki inženjer Towle pošao je u kormilarnicu da razviti situaciju. Velika ploha kormila još se klatila i dirala bridove vijka. On je pošao do zapovjednika s planom, bio je potpomognut izaslanstvom putnika, ali je odbijen od glavnog strojara. Putnici prisiliše zapovjednika i Towleu su dodijeljeni ljudi i oruđe da pokuša spasavanje broda.

Mornari su prenosili teške lance u tijesnu kormilarnicu da bi obavili lanac oko razbijene osovine kormila. Radeći neprekidno 10 sati uspjeli su obaviti lanac tri puta oko osovine i krajeve zakačiti na dvije jake bitve tako da je stvoren jedan trokut sa osovinom kormila. Divlje kormilo bilo je smireno, a vijak je poslije 75 sati ponovo počeo da radi. Oluja se napokon stišavala. Dva lakša lanca bila su odvučena sa kormilarnice u odjeljenje kormila i spojene sa velikim uzdama omogućivši dosta prostora za manevriranje. Brod je za dalji put bio osposobljen.

»Great Eastern« upravi kurs prema Irskoj brzinom od 8 čvorova. Daniel Gooch primio je brzoplet zapovjednika Walkera u Queenstonu slijedećeg sadržaja: »Izgubivši oba kotača i glavu kormila u strašnoj oluji bio sam prisiljen vratiti se«.

Ova istinska epska borba na moru, otpornost velikog parobroda hurikanu, dosjetljivost i odvažnost putnika za Daniela nije predstavljala ništa drugo nego prvu teškoću. Društvo nije našlo za shodno ni da zahvali i nagradi inženjera Towleea. Kasnije je Amerikanac poveo parnicu i primio je sudskom presudom 10.000 dolara.

Šesti zapovjednik broda bio je 37-godišnji Škot Walter Paton. On je sredio brodsku posadu, uzdigao časnstvo do dostojne visine i postigao rekord putovanja preko Atlantika. On je privukao putnike i energične trgovačke agente koji su krali sve veće količine raznog tereta.

Na putovanju jula mjeseca 1862. godine bilo je na brodu 500 putnika i 8.000 tona žita i brašna — najveći teret što ga je jedan brod do tada ukrao. Na povratku za Liverpool imao je na brodu 1.530 putnika što je najveći do tada putnički promet. Brod je s teretom gazio 30 stopa i Paton je odlučio da ne reskira prolaz preko spruda Sandy Hooka nego da brodom prođe kroz tjesnac Long Island Pound. U tom prolazu su grebeni, jedan je bio naznačen i na kartama sa 36 stopa ispod površine, ali je brodski peljar potcijenio opasnost te je povećanom brzinom prelazio preko grebena. Brod je udario o greben i nagnuo se par stopa na lijevu stranu, ali je nastavio put prema Flushingu. Pilot je izjavio da je brod dotakao jedan gibljivi pješćani sprud. Nije propuštao vodu, ali je već drugog dana »Great Eastern« ležao u Flusing Bayu s istaknutim nagibom na desni bok. Zapovjednik Paton pošalje ronika da ispita dno broda. Ronilac je izvijestio da brod na vanjskoj oplati ima rupu 83 stope dugu i 9 stopa široku, ali zahvaljujući Brunelovom dvostrukom dnu brod nije potonuo.

»Great Eastern« je tako otkrio nepoznati podvodni greben blizu Montauka, na 24 stope ispod površine, a nije bio naznačen u pomorskim kartama i bio je odmah nazvan Great Eastern Rock.

Nije bilo na svijetu ni suhog ni plivajućeg doka koji bi bio tako velik da primi Brunelov Brod. Prije bi brod bio nasukan na »Grid Iron« (roštilj — gradele) na morskoj plaži radi čišćenja dna i bojenja, ali pukotina je bila na plosnatom dnu, koje nije bilo moguće doseći s roštilja.

To je bila katastrofa slična nasukanju »Great Britaina« u Dundrum Bayu, ali nije bilo više Brunela da opravi brod i napravi novi podvig.

Njujorški skoro slijepi inženjer Edward Renwick ponudio se da će popraviti korito broda na klasičnoj bazi »No cure — no pay« (neučinjeno — neplaćeno). Vlasnici broda nijesu imali drugu alternativu nego prihvatiti tu ponudu.

Pukotina je bila u blizini okuke gdje se nalazi kobilica valjanja. Kad je brod bio prazan pukotina se nalazila 27 stopa ispod mora. Renwick je naumio učiniti jedan nepropustiv sanduk za ronjenje ispod mora koji će priljubiti uz bok broda i pustiti radnike u taj keson, te obnoviti rastrganu oplatu korita broda. Taj keson izgrađen je iz drva u jednom brodogradilištu uz cijenu od 50.000 dolara, bio je dotegljen do »Great Easterna« i otežan teškim lancima spušten je uz bok broda. Ronioci su ga namjestili poviše rastrganog dna, obložili mu strane starim sagovima i kućinom da ne propušta vodu. Pošto su satima crpli vodu iz kesona Renwick opazi da voda u njemu raste i da nije hermetički zatvoren.

Edward Renwick osjeti dio tjeskobe koju je i Brunel osjećao pri porinuću broda, ali Amerikanac kao da je bio istog mentaliteta kao i »Mali gorostas« pa nije mario da razne rugalice i ismijavanje već je naredio da se keson dignu na površinu. Pozvao je grupu drvodjelaca i poslao je ljude po 300 stopa dugu i najdeblju pamučnu vatrogasnu cijev. Drvodjelci su na kesonu izdubili duboki žlijeb okolo njegovih priljubnih strana. Opet mu postaviše stare sagove u zglobove i poviše toga vatrogasnu cijev. Potopili su opet keson preko podrtine, okovali su ga lancima uz brod i Renwick je dao pumpati vodu pod stanovitim pritiskom u vatrogasnu cijev. Tako je postigao savršeno sljubljenje kesona uz oplatu broda. Keson ostade suh. Tada se Renwick obrati na sve strane radi dobrih željeznih limova od 3/4 palca debljine, ali sve ljevaonice su bile zaposlene u izvršavanju narudžaba za građanski rat. Slijepi inženjer bio je nekad kovački majstor. Pošao je lično u ljevaonicu i organizirao je vezin rad. Izradio je 400 željeznih limova a nije narušio narudžbe i potrebe vojske. Debljina tih limova nije bila jednaka Brunelovim originalnim limovima, ali Renwick je garantirao da će vrlo dobro

poslužiti svrsi. Kad se brod vratio natrag u Englesku prvak izdrži inspekciju »Board of Trade« (Povjereništvo trgovine) izdržao je do tragikomičnog svršetka »Great Easterna«.

Nasukanje na Great Eastern Rocku i Renwickov smjeli popravak broda bacili su u stečaj (treći po redu) rukovođeće društvo. Brod je prodan 1864. godine na javnoj dražbi pri »Liverpool Cotton Exchange« (Pamučna burza u Liverpoolu) za najvišu ponudu od 150.000 dolara. Nitko drugi nije se natjecao do sam Danijel Gooch, koji se nije htio rastati s brodom. On je telegrafirao kupnju u London nekom Amerikancu, svom prijatelju koji je bio začaran »Great Easternom još od njegova građenja na Isle of Dogs na Temzi.

Amerikanac se zvao Cyrus Field, a progonila ga je ideja da bi se jedan telegrafski kabel mogao položiti na dno Atlantika između Evrope i Amerike. U vrijeme kad je Field posjećivao brodogradilište Brunel mu reče: »Ovo je brod koji će položiti Vaš kabel, Mr. Field«. Field je još 1858. uspješno položio prvi kabel. Poslije tri sedmice kabel je misteriozno otkazao službu, a Fieldovo društvo izgubilo je dva i po milijuna dolara, ali Field nije izgubio nadu niti iznevjerio svoju ideju.

Gooch je ponudio brod Fieldu za polaganje kabela na bazi poznate klauzule »No cure — no pay«. Godine 1866. položio je prvi atlantski podmorski kabel.

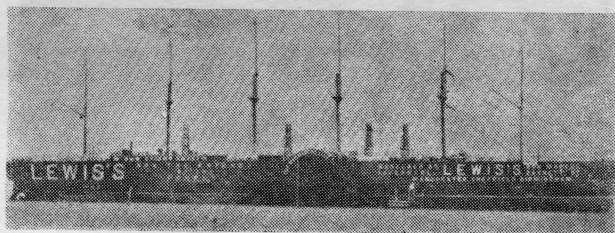
U 1874. godini ponukana iskustvom velikog parobroda »Telegraph Construction Company« u Londonu porinula je prvi specijalno sagrađeni parobrod, polagač kabela »Faraday«. »Great Eastern« vezan u Milford Havenu bio je još uvijek najveći brod na svijetu. Neki Londonac, kojem je smrdjela Temza zbog kanalizacije milijunskog grada, htio je da ga pretvori u sabiralište smeća, koje će prenositi na otvoreno more. Drugi su predlagali da se preuredi u bolnicu kužnih bolesti. Jedan egzaltirani radikalni Englez »predlagao je« da se »Great Eastern« potopi na pučini sa cijelom engleskom aristokracijom koju će prethodno ukrcati na brod. Neka grupa iz Luisane (USA) željela je dovesti brod u New Orleans da posluži kao hotel i hazardna igraonica. Ali se ništa nije obistinilo.

Godine 1885. je »Great Eastern« ponovo prodan na javnoj dražbi za 140.000 dolara jednom trgovcu ugljena, koje je htio od njega učiniti skladište uglja u Gibraltar, ali je odmah iznajmio brod liverpulskei trgovačkoj kući »Levis« kojoj nijedan plan reklame nije bio dosta velik. David Levis naredi da se dotegli stari »Great Eastern« iz Havena do rijeke Mersey i kod obale New Fryy veže. Na dugačkim stranama broda s jedne strane napisano je bilo slovima od 30 stopa: »Levis's are the Friends of the People« (Levisovi su prijatelji naroda) što su čitali ljudi dolazeći sa strane Princes Landing Stage iz Liverpoola. Oni koji su dolazili iz Birkenheada čitali su s druge strane broda: »Ladies shoul't visit Levis's Bon Marche Church Street« (Gospođe moraju posjetiti Levisovu radnju Bon Marche u Crkvenoj ulici).

Brod je pretvoren u karneval. Pola milijuna ljudi »platilo je ulaznicu da vidi umirućeg gorostasa »Great Easterna« koji je bio dvostruko dulji od tada, najvećeg broda, Cunardovog novog liner »Etruria« koji je dolazio i odlazio iz rijeke Mersey dok je Brunelov brod postao cirkusko zabavište.

Godine 1887. brod je bio po peti put stavljen na javnu dražbu i za 80.000 dolara je prodan jednom rezaču starih brodova, kojemu su trebale dvije godine da Brunelovo remek djelo rasparča, a bio je ujedno i posljednji vlasnik koji je izgubio novac sa »Great Easternom«.

Prvi oceanski liner veći od Brunelovog broda bio je porinut u more 1906. godine za »Cunard Line«, a to je brod »Lusitania«.



»Great Eastern«