

## Samuel Plimsol i njegovo djelo

Kap. Nikša Krstelj

Mnogi današnji pomorci niti ne znaju, dok u svome poslu izgovaraju ime »Plimsol Mark«, odakle dolazi ta riječ, koji je njezin značaj i koliko važnosti ona ima baš za one ljude koji krstare raznim morima i oceanima svijeta. Svaki pomorac danas zna, da svaki brod na svojim bokovima sa vanjske strane ima oznaku do koje mjere se njegov brod može najviše nakrcati, u raznim lukama svijeta i u raznim godišnjim dobima. Sve države svijeta su kroz svoja zakonodavstva ozakonile nadvođe na svojim brodovima, te prema tome i crtu najvećeg uronuća do kojeg brod može ići kod krcanja tereta. Danas je sve to svakome jasno, određeno i na zakonu osnovano. Ali tako nije uvijek bilo.

Ni u jednoj historiji pomorskih zemalja nema znakova da su njihovi brodovi imali neku određenu mjeru do koje su mogli krcati svoje terete. Jedini podatak o tome nalazi se u historiji Venecije, gdje su njezini brodovi, u ranom srednjem vijeku imali na svojim bokovima neku crtu do koje su zapovjednici ondašnjih brodova običavali krcati svoje brodove. To krcanje u ono vrijeme nije bilo osnovano na računu zapremine broda, već se to određivalo empirički, kako se, ko-me sviđjelo.

Sa promjenom tipova broda kroz vjekove, i ova empirički označena crta je nestala sa brodova i zapovjednici su krcali svoje brodove prema njihovom nahođenju, praksi i snalažljivosti. Ova je praksa bila uvriježena na čitavom svijetu i to je tako trajalo sve do početka druge polovine devetnaestog vijeka.

Pojava pare, koja je odmah sa velikim zamahom bila iskorištena u industrijske svrhe, povukla je za sobom i veliki izvoz ugljena iz Engleske. Engleska, koja je bogata sa ovom sirovinom, izvažala je ugljen u velikim količinama. Ovaj posao se dobro plaćao, pa su njezini brodovlasnici to iskorištavali u punoj mjeri.

U ovo vrijeme, gradnja brodova od željeza je tek počela hvatati jače korijene, ali još ne u tolikoj mjeri, da su ovi novi željezni brodovi mogli konkurirati jedrenjacima, koji su još bili gospodari na svim morima. Među ovima je bilo dosta i starih brodova starijeg tipa. U dobroj konjunkturi izvoza ugljena, brodovlasnici su ih nastojali iskoristiti do maksimuma. U ovoj raboti se pojavila i razna spekulacija i to na taj način što su brodovlasnici ove stare brodove, koje su u velikoj većini upotrebljavali za prevoz ugljena, preko svake mjere osiguravali. Zapovjednici sa svoje strane su nastojali da ukrcaju što više tereta, u čemu su obično išli preko mogućnosti broda, pa se na ovaj način mnogi od ovih brodova nije vratilo sa svog putovanja. To nijesu bili rijetki slučajevi. Brodovlasnicima je ova rabota išla u prilog, jer su ubirali vrlo velika osiguranja za nevaljale brodove. Zrtava topljenja je bilo mnogo. Udovice su ostajale nezaštićene i siročad neopskrbljena. Ova pojava je uzimala sve to većeg maha, pa je javnost počela o tome mnogo govoriti i povremeno je bilo jakih novinskih protesta protiv ovakvog načina poslovanja. Ovi brodovi su čak dobili i svoj naziv, pa ih je narod zvao »mrtvački sanduci«.

Godine 1824. rodio se u Bristolu Samuel Plimsol, dijete iz male činovničke porodice. Kao mlad, radio je kao pomoćnik jednog trgovca sa ugljenom, u kojem poslu je stekao dovoljno iskustva pa se u zrelim godinama i sam bavio tim poslom, većinom dostavljajući ugljen u industrijske krajeve Engleske. Po svojoj prirodi blizak radnome narodu počeo se dosta rano zanimati pitanjem i pratiti način kako brodovlasnici zloupotrebljavaju granice krcanja svojih brodova. Njegovo je zanimanje za ovu stvar bilo veliko pa je povodom toga napisao i knjigu, kojoj je dao ime »Our Seamen« (Naši pomorci) koja je bila štampana 1873. godine. Ova je knjiga izazvala i podigla veliku prašinu, pa je Samuel Plimsol sa njom navukao na sebe veliku mržnju ljudi, sa čijim se interesima ona kosila. U isto vrijeme on se pomalo počeo baviti i politikom, u čemu je kod radnog naroda imao dosta uspjeha, pa je go-

dine 1868. bio izabran i postao je član parlamenta za okrug Derby.

Baš sada počinje njegova prava borba sa kojom je tražio od engleskog parlamenta da se zakonitim putem odredi mjera do koje brodovi mogu biti krcani. Ova njegova borba je bila dosta teška. Neprijatelja je bilo mnogo i sa svih strana, ali isto tako je bilo i ljudi koji su u svemu podržavali njegove principe i težnje. Neprijatelji su bili izvoznici ugljena i brodovlasnici, koji su od ovoga imali najveće profite. Putem svojih veza, ovi su u parlamentu imali svoje zagovornike, koji su branili njihovu stvar i nastojali da parlamenat ne prihvati prijedloge Samuela Plimsola. Ova se borba otezala dosta dugo.

Sa druge strane, osiguratelji su nastojali da se ova stvar dobro dokrajči, i oni su isto tako nastojali svojim vezama da se kroz parlamenat ova stvar prihvati. Javno mijenje u ovoj stvari igralo je vrlo važnu ulogu, novine su napadale i pisci članaka su bili na strani Samuela Plimsola. On je postao pojam za sve engleske pomorce onoga vremena i oni su ga, iz milja nazivali »Prijatelj mornara« (Sailors friend). Londonski i Liverpoolski i ostali lučki radnici su ga vrlo rado htjeli u svojem društvu, gdje je bio vrlo omiljen i kojima je često znao govoriti o svojim nastojanjima i ciljem za kojim teži, bez svog interesa u tome.

Sada je tek nastala prava bura među brodovlasnicima. Engleska vlada je kontrolu nad krcanjem brodova dala svojem ministarstvu trgovine. Ova kontrola je bila praktično nemoguća, provođenje iste u punoj mjeri, kao što je to novi zakon propisivao, jednostavno zbog toga, što ministarstvo nije imalo u svim lukama svoje ljude koji bi to vršili na zadovoljavajući način.

Da bi stvar išla onako kako je to novi zakon zahtijevao, ministarstvo trgovine, je kontrolu nad ovim dalo Lloyd Registeru, koji je imao svoje ljude u skoro svim lukama Engleske i bilo mu je mnogo lakše da to vrši.

Ali sa novim zakonom, pojavila se i nova praksa. Lloyd Register je usljed toga morao mijenjati neka svoja pravila koja su se odnosila na klasifikaciju brodova, a što nikako nije išlo u prilog ondašnjim brodovlasnicima, naročito onima koji su imali u svom posjedu stare brodove. Morale su se izvršiti neke preinake u samoj konstrukciji, što je iziskivalo stanoviti trošak, a pri tome, prema novim pravilima Lloyd Registra, krcanje im je sada bilo ograničeno. Nastali su razni protesti, optuživanja, traženja naknade šteta itd., ali sve to nije ništa pomoglo, jer je po novom pravilu Lloyd Registra svaki engleski brod, od jedne male stanovite tonaže pa na više, morao imati na svojim bokovima utisnutu oznaku LR i crtu preko toga, preko koje brod nije smio utonuti, kada je bio najviše nakrcan. Osiguratelji su ovo primili sa velikim zadovoljstvom. Ranije visoke premije koje su morali naplaćivati radi velikih rizika kojima su bili izloženi stari drveni brodovi, bili su povod neskrupuloznosti brodovlasnika kod krcanja svojih brodova. Sa novim pravilima Lloyd Registra, brodovi su pri slabom vremenu, iako nakrcani, bili mnogo sigurniji, i još k tome što je njihova nadgradnja bila ili preinačena ili na novo sagrađena prema novim Lloydovim pravilima. Na ovaj način su i osiguratelji bili sigurniji, pa su njihove premije za osiguranje bile usljed toga snižene.

Ovaj zakon je zahvatio odmah u Engleskoj velikog maha, i velike su kazne bile za one kapetane, koji su nastojali da prekrcaju svoje brodove. Ova praksa i danas u Engleskoj traje.

Tokom vremena sve civilizovane zemlje, koje su imale svoje brodove i trgovačku mornaricu, postupile su u istom smislu i odredile zakone svojih zemalja do koje granice se mogu njihovi brodovi krcati. Danas je to svakome jasno i svaki pomorac zna što znači ona oznaka na bokovima njegovog broda. Ali međutim nema ih baš puno koji znaju da djelomičnu sigurnost svojih brodova u plovidbi i u slabom vremenu duguju jednom nepomorcju, koji je velik dio svoga života posvetio radu za dobrobit drugih.