

# Mali sanjar i njegova teška željezna mora

Priredio: Kap. Ivo Dujmović

## III

Brunelovi neuspjesi osim za atmosfersku željeznicu nijesu bile greške njegovih ideja i namjera. Temzin tunel ismijan poslije prvobinog neuspjeha bio je napokon ostvaren od njegova oca Sir Marc Brunela i danas 117 godina kasnije tunel je suh, solidan i zaposlen. Parobrodi »Great Western« i »Great Britain« bili su izvanredni uspjesi dekadama unaprijed ovog vremena, ali za profitere bili su fatalna zapreka radi slabog financiranja i još slabijeg vođenja poslovanja društva.

Druga polovica XIX stoljeća počela je sa širokom i dramatičnom afirmacijom sudionika slave vremena. Velika izložba od 1857 godine u Londonu bila je arena za nove odgojene heroje inženjera, koji su tada bili uzdignuti u javnom mijenju na nivo pjesnika, vojnika i državnika.

Graditelji željeznica, mostova, tvorci čelika — koji su uvedeni u novo doba prokopali su Englesku kanalima, polaganjem tračnica pokvarili su industrijske gradove. Njihove tračnice pobrkale kontinent a njihovi brodovi oceane, koji su pripremali rijeke za prenos tvorničkih i poljoprivrednih dobara.

Među ostalim četrdesetpetgodišnji Isambard Kingdom Brunel, jedan od hvastavaca inženjerskog panteona na velikoj izložbi, malo odebljao i njegove crne kose bile su razrijeđene po tjemenu, ali njegove pronicljive oči i sarkastičan govor bili su oštri kao uvijek. Izabrao je priliku za jednu od svojih zavodljivo jednostavnih objava. Tada reče: »Često sam zauzet mišlju za izgradnju broda proporcionalnih dimenzija potrebnih za prenos sopstvenog bunkera (zaliha ugljena na brodu) za putovanje iz Engleske do Trincomalie (Ceylon) i natrag to jest za 22.000 milja putovanja. On je vidio u mašti jedan parobrod pet puta veći od najvećeg broda što ga je svijet ikad vidio. Njegov deplasman morao bi biti 22.500 tona, dužina 700 stopa i sposoban na može ukrcati 10.000 tona velikog uglja i 4.000 putnika. Brod će biti »čudo mora«, veličanstvena zgrada, pravi plivajući grad. Brunel mu dadne ime »Leviathan« (u knjizi Joba u bibliji nazvana je tim imenom morskā neman ili neman pramora) a prešlo je u govor kao značenje neke gorostasne i ujedno strašne grdosije.

Finansijeri koji su prvi poduprli gradnju tog ogromnog broda bili su predvođeni Charlesom Edvardom Hopeom vlasnikom čuvenog »Hope Diamant«. Brunelovi drugovi inženjeri preuzeli su izradu dijelova broda.

Na blatnjavoj zavojnici Temze u istočnom Londonu na mjestu Isle of Dogs (Otok pasa) Brunel položi oplatu kobilice golemog broda i to paralelno uz rijeku Temzu, da ga može porinuti bokom, jer Temza nije bila dovoljno široka za porinuće broda pramcem. 1.500 radnika bilo je zaposleno na izgradnji korita. Dizali su strašnu i zaglušnu buku pri zakivanju golim rukama 3.000.000 zakovica od 1 palca dijametra u 30.000 željeznih limova. Kroz cijelu Englesku dimile su kovačnice, talionice i lijevaonice koje su izgrađivale kolosalne dijelove broda.

Brunel je do tada izgradio brodove na kotače i brodove na vijak. Njegovo novo čudo imat će oba sistema pogona, nezavisne jedno od drugoga. Lopatasta kola od 60 stopa dijametra i 36 tona teški željezni vijak (propeler) od 24 stope dijametra — najveći vijak koji je bio postavljen na jedan brod i danas predstavlja rekord u veličini. Sama osovinā vijka bila je 150 stopa duga. Strojevi za okretanje kotača i za okretanje vijka mogli su ukupno proizvesti 11.000 KS.

»Čudo stoljeća« privlačilo je velike skupine posjetilaca na gradilište. Skoro tako velik kao i »Leviathan« gomilao se brijeg štampe, slaveći gorostasni brod s novinskim pripovijestima, plakatima i pamfletima i litografijama. Čuveni američki pjesnik Longfellow Henry Wadsworth (1807—1882) napisao je jednu pjesmu o tom čudu. Također i Herman Melville (1819—1891) angloamerički romanopisac o južnim morima došao je u London da vidi brod.

Vladari i visoko plemstvo Evrope dolazili su na Isle of Dogs da se dive toj gradnji. Dok je svijet buljio očima, mali Brunel je naporno radio. Njegov brod ne samo da je naprezao maštu nego je preopteretio i samu tehniku tog doba. Njegov kolos rođen je pola vijeka ranije od svog pravog doba. On je izjavio: »Ako brod propadne, nema dvojbe ja ću snositi sam tešku pogrešku i prijekor«. On je izgrađivao najtežu metalnu konstrukciju što je čovjek ikada poduzeo i to baš na mekanoj obali rijeke Temze koja je prije provalila u njegov tunel. Radnici su se trudili sa svojim teškim maljima na zakovicama punih i dugih 5 godina. Puzali su u vrlo usko odjeljenje dvostrukog dna, da bi zabijali zakovice. Visjeli su na njegovim 58 stopa visokim bokovima radeći 12 sati dnevno. Korito broda koštalo je 3.000.000 dolara investiranih u 3.000 dionica. Društvo se približilo stečaju još prije nego je bio porinut. Radi uštede novca direktori društva otpustili su Brunela sa položaja glavnog inženjera. »Mali čovjek« bio je kao opsjednut i radio je i dalje besplatno.

12.000 tona teški željezni brod bio je sagrađen na 2.000 piona usađenih 30 stopa kroz blato na šljunkasto dno Temze. Ležao je na dvije drvene klizaljke položene na željeznim valjcima povrh 160 šina koje će ga spustiti u Temzu.

Zadnja od golemih oplata korita bila je prikovana ljeti 1857. godine. Tisuće ljudi bučno su tražili ulaznice za svečanost porinuća. Brunel, prezaposlen radom na porinuću broda, nije mogao zaustaviti ohole i tašte direktore da prodaju 30.000 ulaznica za taj znameniti dan niti je mogao kontrolirati podjednako ohole zakivače koji su doveli čopore prijatelja i obitelji na gradilište.

U izmaglici pred svanuće mnoštvo se skupilo stojeći na vidilicama podignutim na krovovima, malim čamcima na Temzi i tapkajući po blatnjavom gradilištu pored gorostasnog korita. Stotine njih bili su direktno zaposleni radovima oko porinuća. Brunel je postavio dvije hidraulične pumpe na obali za potiskivanje broda, vitlove za potezanje i motovila za obuzdavanje sklizanja s debelim lancima. Tegljači na rijeci imali su u pripremi debele lance za tegljenje »Leviathana«. Svjetina je još pridolazila, a Brunel »se vukao« okolo i ispod broda i van na čamcima pregledavajući spremu za porinuće. On je procijenio da će operacija porinuća trajati osam sati. 100.000 promatrača bilo je stisnuto na gradilištu u času podnevne plime kad je Brunel planirao da porine brod.

Popeo se na palubu visoko na pramcu broda sa crvenom i bijelom signalnom zastavicom kojom će dirigitirati. Galama i buka bila je tako velika, da nitko nije mogao čuti zapovjedi. On je vrlo ljutito pogledao dolje na beskrajnu skupinu, ali se više nije moglo uzmaći. Bila je najviša jesenska plima i on je morao maknuti brod. Prije nego što je mogao zamahnuti svojim signalnim zastavicama direktori društva s njihovim elegantno odjevenim gospođama uspjeli su se do pramca broda. Gospodin Hope pročitao je spisak namijenjenih imena za brod i oni za polaskati Brunelu odlučili su se za ime »Leviathan«, a Brunel ljutito reče »Možete ga nazvati »Tom Thumb« ako želite!«

Plima je nadolazila. Bila je u punom jeku. On je gubio dragocjeno vrijeme u ceremoniji. Predsjednikova kćerka pošla je naprijed i rekla: »Ja te krstim »Leviathan«. Bio je to nepotrebnī gest, svjetina ga je još prije vremena nazvala »Great Eastern« i pod tim imenom bit će uvijek poznat.

Gromovna vika pozdravila je krštenje, direktori i njihovo elitno društvo lagano su silazili sa podija. Brunel zamahnu bijelom signalnom zastavicom, davši time znak da se odriješe pramčani i krmeni lanci i da se popuste lanci na obim vitlima, koja su morala usporavati prebrzo spuštanje broda. Porinuće je započelo.

(Nastavit će se)