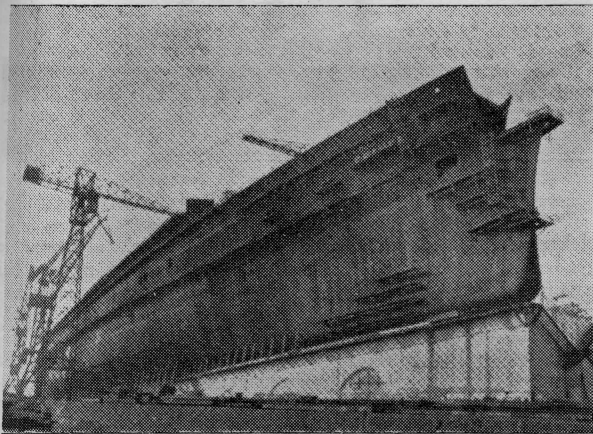


Novi »Ponos Francuske«

Ing. Mirko Posavec, Zagreb

Dne 11. maja o. g., nakon obimnih priprema, u brodogradilištu Saint Nazaire porinut je novi francuski putnički liner »France«, kome je kumovala supruga predsjednika De Gaulea. Ovaj brod od 68.000 brt nije najveći, ali je zato najduži brod na svijetu. Dug je 315,5 a širok 33,70 metara, dok mu gaz iznosi 10 metara. On je duži od obiju britanskih »kraljica« pa i od američkog »United States«. Iako je manji od nekadanje »Normadie«, on po svojoj veličini predstavlja, kako Francuzi kažu, »dva broda u jednom«. I kao što je pred 26 godina »Normandie«, izgrađena na ovom istom navozu u Saint Nazaireu, bila nazvana »ponosom Francuske«, tako je taj nadimak već sada preuzeo novi orijaš »France«.



31 tonu težak »nos« broda »France« bio je postavljen na svoje mjesto za 17 minuta uz pomoć 10 ljudi

U času porinuća »France« je imao izgrađeno čitavo nadgrađe zajedno s mostom, derićima i radarskim jarbolom. Dimnjaci nisu bili montirani. Oni će se postaviti na svoja mjesta nekoliko mjeseci prije predaje broda u promet. Same pripreme za porinuća nisu prošle bez uzbuđenja. Tako je drager, koji je imao zadatak da produbi more iza navoza kako bi 35.000 tona težak golijat (u času porinuća za 7.000 tona teži od »Normandie« jer je bio

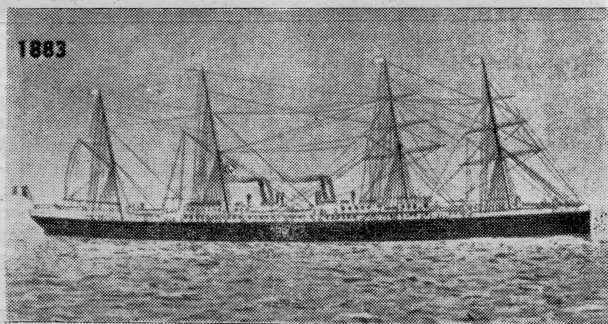


Prvi »France«

više dogotavljen) mogao lako skliznuti u svoj elemenat, u toku svog rada izvadilo 400.000 m³ mulja iz mora kao i — 8 neeksplozivnih bombi. Jedna od njih težila je čak 1 tonu i imala potpuno ispravan detonator. Čitav trup broda bio je prije porinuća obojen sa 6 slojeva antikorozijskih boja za što je utrošeno 29 tona boje!

U redovnom putničkom prijevozu preko Atlantika Francuzi su se polovinom prošlog stoljeća pojavili kao treći takmaci, nakon Amerikanaca i Britanaca. God. 1864. pojavio se njihov prvi putnički transatlantik »Washington« koji je plovio do 1899. Odmah nakon njega ušla su u tu službu još dva takva blizanca od po 3.000 tona i

brzine 12 milja. Iduće godine pojavljuje se prvi »France«. Otada se nižu imena sve većih, brzih i ljepših brodova, vlasništvo najveće francuske putničke broderske kompanije »Compagnie Général Transatlantik« poznate po kratlici »CGT«, kojoj pripada i današnji »France«.

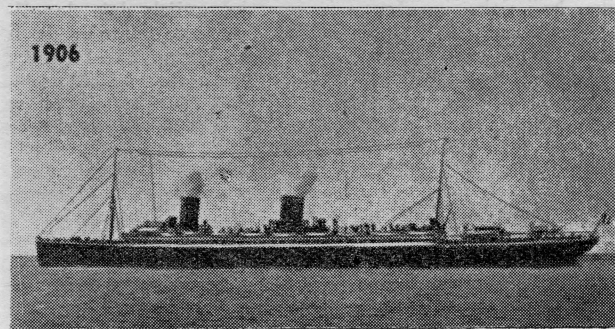


Prva »Normandie«

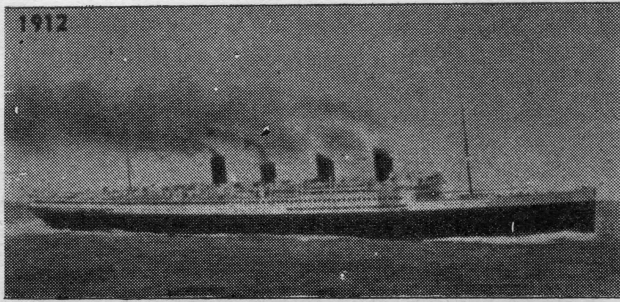
God. 1883. pojavljuje se i prva »Normandie« od 5.962 brt i dužine 143 metra i brzine 16 milja. Njena je gradnja stajala 6 milijardi franaka. Nju slijedi 1886. »Champagne« pa »Bourgogne«, »Gascogne« i »Bretagne«. Ovi brodovi već imaju strojeve od 9.000 Ks i brzinu od 17,5 milja na sat. To su posljednji brodovi s križnim jedrima, ali po svom obliku već podsjećaju na moderne putničke transatlantike.

Slijedi niz novih brodova kao »Touraine«, »Lorraine« i »La Savoie« i tada, 1906., ulazi u službu naročito lijep brod, modernog izgleda, »Provence«. Imao je 13.752 brt i snagu od 30.000 konja što mu je omogućavalo brzinu od 21,5 milja na sat. Za vrijeme Prvog svjetskog rata služio je za prijevoz trupa i torpediran je 1916. Iza njega ušli su u službu još »Chicago« i »Rochambeau«. 1912. porinut je »France«, drugi putnički brod tog imena. Imao je 22.666 brt i strojeve od 45.000 Ks. Dug je bio 219 metara, a plovio je brzinom od 22,8 milja na sat. Zbog svog izvanredno raskošnog uređaja dobio je nadimak »dvorac na Atlantiku«. On se može smatrati prvim »ponosom Francuske«. 1934. završio je u starom željezu. God. 1921. njemu se pridružio novi transatlantik »Paris« od 34.569 tona, dug 233 metra, dakle nešto veći od tadanjeg »France«, ali malo sporiji. Izgorio je 1939. u Havreu.

1927. u brodogradilištu Penhoet porinut je orijaš »Ile de France«, dug 241 metar. Imao je 43.153 tone, strojevu snagu 48.000 KS i brzinu od 23 milje. Ovaj je brod ušao u povijest i to je drugi »ponos Francuske«. Za prošlog je rata prevozio trupe a nakon rata veoma je raskošno bio uređen i ukrašen mnogim umjetničkim djelima, kao skulpturama Gaumonta, slikama Brayera, Bezombesa, Souverbiea, tapiserijom Saint Saensa itd. Naročito se odlikovao tim što je bezbroj puta pritekao u pomoć ugroženim brodovima i njihovim posadama. Posljednji put pritekao je u



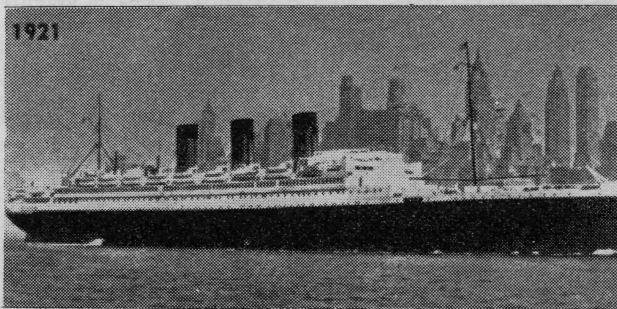
»Provence«



»France« - Dvorac na Atlantiku

pomoć nastradalom »Andrea Doriji«. Za ta je svoja djela njegov komandant odlikovan a brod je dobio nadimak »Bernardinac Atlantika«. Iako je stekao velike zasluge završio je žalosno: u japanskom kasralištu brodova. Ipak, umjetnine pokućstvo, dekoracije i drugi važniji predmeti vezani za njegovu historiju sačuvani su i izloženi u dvorcu Sceaux pod imenom »Ile de France« — povijest jednog broda.

God. 1932. na moru se pojavljuje brod kakav do tada još nije zaplovio: treći »ponos Francuske« — druga »Normandie«. Izgrađena je u istom brodogradilištu gdje i »Ile de France«. Duga je bila 313,75 m, a imala je 83.423 brt. Snaga joj je iznosila 160.000 konja, a brzina 30 uzlo-



»Paris«

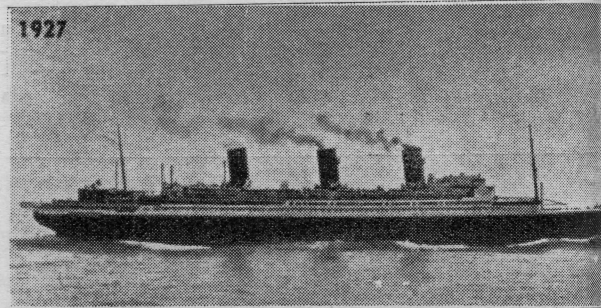
va. To je prvi službeni francuski nosilac »Modre vrpce«, koju je po prvi put osvojila u junu 1935. prešavši Atlantik prosječnom brzinom od 30,31 milje na sat. 1936. trofej u joj preotimlje »Queen Mary« ploveći brzinom 30,99 milja na sat. 1938. »Normandie«, postigavši brzinu 31,20 milje, vraća izgublenu trofej, ali za kratko jer još iste godine »Queen Mary« postiže 31,69 milja na sat. Ubrzo izbija rat i takmičenje prestaje a tada 10. februara 1942. požar uništava ovaj treći »ponos Francuske« u njujorškoj luci.

Po završetku rata Francuskoj ostaju samo »Ile de France« i »De Grasse«, ali ubrzo dobiva od Nijemaca u ime reparacija njihov liner »Europa« kome Francuzi daju ime »Liberté«. 1953. izgrađen je i »Flandre« od 20.469 tona, ali situacija je postala težom. »Ile de France« i »De Grasse« su prodani, »Liberté« je dotrajavao a sam »Flandre« nije u mogućnosti da svlada putnički promet preko Atlantika, koji, iako ugrožen avionima, još uvijek daje dovoljno posla putničkoj floti. Nastalo je tada pitanje: da li graditi dvije jedinice po 35.000 tona, brzine 23—24 milje i kapaciteta po 1000 putnika ili jednu od 68.000 tona, brzine 29—30 milja i kapaciteta 2.000 putnika. Cijena je bila jednaka, ali je prednost imao velik brod radi veće mogućnosti prijevoza uz manje troškove. Tako je stvorena parola: dva broda u jednom. 1957. počela je njegoa gradnja.

Novi »France« duži je od »Normandie« za 1,75 metara, ali je uži za 0,70 m. U brutotonaži lakši je za 15.000 tona što je posljedica široke upotrebe aluminijskih legura za izgradnju nadgrađa i primjene nove vrste strojeva lakših od Normandijinih za 3.000 tona. To su 4 parne turbine na 8 kotlova dok ih je »Normandie« imala 29. Strojevi »Normandie« imali su snagu od 160.000 konja, dok je snaga »France« samo za 10.000 konja slabija. Njegovi su strojevi montirani tako da se u danom času mogu zamijeniti

nuklearnim pogonom. Para će imati pritisak od 65 kg po jednom cm² i temperaturu od 480 °C. Parni stroj i evaporator težit će zajedno 8.000 tona, prema 11.000 tona kod »Normandie«, gdje je para imala pritisak od 28 kg i temperaturu od 350. °C. No, najvažnije je pritom da će »France« trošiti za 40% manje goriva od »Normandie«, a imat će za dvije milje veću brzinu. On će sa 8.700 tona mazuta moći preploviti Atlantik u oba smjera, tjeran sa 4 vijka.

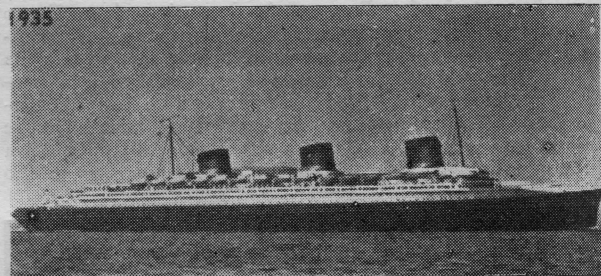
Trup broda bit će dvostruk i podijeljen na odjeljke, tj. na 14 klijetki. Pogonski strojevi i evaporator smješteni su u dvije odvojene klijetke, tako da u slučaju prodora vode u jednu od njih, brod može zadržati sposobnost plovidbe i s pola svojih pogonskih organa. Dvije brodske



»Ile-de-France«

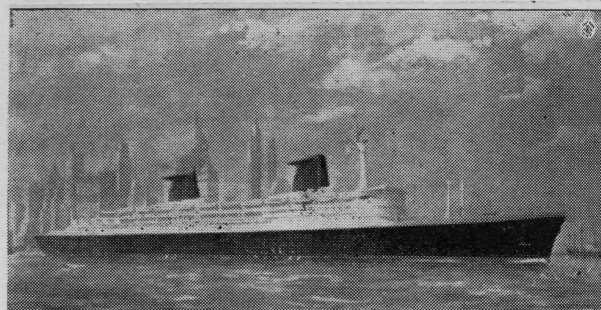
elektrocentrale davat će 12.000 kW struje. »France« je građen sistemom predfabrikacije tako da su na navozu bili zajedno montirani dijelovi teški i do 50 tona. Stoga je njegova gradnja trajala kraće od gradnje »Normandie«. Prednost pak većeg trupa jest u tome da će on moći lakše prelaziti preko kreste triju valova, a da ne bude ponirao. Za odstranjenje valjanja, pak, montirani su mu stabilizeri tipa Denny-Brown. Maksimalna brzina predviđena je na 34 milje ali će on ploviti komercijalnom brzinom koja je za tri milje manja.

Uz 1.100 oficira i mornara na 11 brodskih paluba ima mjesta za 500 putnika prvog i 1.500 putnika turističkog razreda. Oni se mogu smjestiti u 940 dvo — i trokrevetnih



»Normandie«

kabina, providenih sa svim sanitarnim uređajima i klimatizacijom. Obje su klase potpuno odijeljene: turistička na pramcu i krmu, a prva u središnjem dijelu broda. Svaka ima svoju palubu, šetališta, liftove i stubišta tako da se njihovi putnici praktički nikako ne mogu sresti. Na brodu će biti i kazališna dvorana sa 600 sjedala, plesaona, bazeni



»France«

za kupanje, igrališta i druga zabavišta. Kazališna i kinodvorana sa cinemaskopom su tako sagrađene da se i tu putnici dviju klasa ne miješaju.

Baš zbog toga što je prošle godine po prvi put u povijesti manje ljudi prešlo Atlantik brodovima nego avionima, Francuzi se zabrinuto pitaju nije li »France« njihov posljednji orijaški transatlantik.

Jer konkurencija aviona postaje danomice sve opasnija. Oni su 1959. preko Atlantika prevezli 1,3 milijuna putnika, dok su brodovi prevezli samo 960.000. No, unatoč tome promet je brodovima još uvijek za 80% veći od predratnog, kad je u službi bilo više transatlantika. Još uvijek ima ljudi koji udobnost predpostavljaju brzini, a osim toga brodovi su i jeftiniji. Prije 1952. razlika između

prosječne tarife za prijevoz preko Atlantika avionom i najniže cijene za isti prijevoz brodom bila je 245 dolara u korist potonjeg. Još danas ta razlika iznosi 100 dolara, a svi su izgledi da se ona neće smanjivati već rasti. Lekciju će dati »Savannah« na atomski pogon ili možda brodovlasnici Cantor i Denviler sa svojim superbrodovima. Obzirom na to da je »France« tako građen da se može uvesti atomski pogon, njegova je budućnost izgleda osigurana.

Početakom 1962, ovaj brod, čija će gradnja stajati preko 30 milijardi franaka, ući će u službu na liniji Le Havre-New York. Možda ćemo već za prvih njegovih vožnji postati svjedoci nove trke za »Modrom vrpcom« koju od 1952. drži američki brod »United States«. Čini se da će »France« biti sposoban da ovu trofejnu vrati svojoj zemlji.