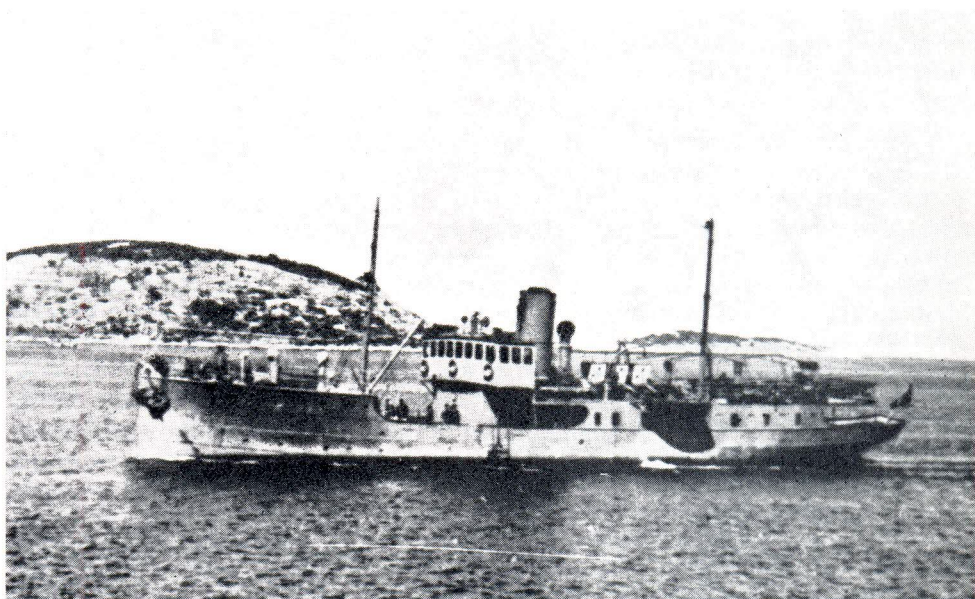


Ante Sapunar:

»BAKAR« — BROD KOJI UMIRE OD STIDA



*P/B »Bakar« 1943. u luci Vis*

Kad bi se tražio spomenik kulture o čijoj se sudbini najviše pisalo jadikovalo, iznalazilo raznih ideja i planova i tražilo investitora za njegovo očuvanje, onda bi to izvan svake sumnje bio brod »Bakar«.

Ali, pođimo fragmentarno tragom njegove herojske prošlosti i, na žalost, kasnije nezavidne sudbine koju je nezasluženo doživio do konačne neizvjesnosti što će se s njim dogoditi nakon 47 godina.

Kronologija zbivanja s njim i oko njega to najbolje potvrđuje. Ali pođimo od početka.

Brod je sagrađen u engleskom brodogradilištu EAST COWESU još 1931. godine, dug je 46,5 širok 7,5 i visok 3,5 metra s 346 BRT, a mogao je primiti oko 450 putnika i ukrcati 85 tona robe.

Pripadao je »Jadranskoj plovidbi« u Sušaku i obavljao vezu između obalnih mjesta i otoka. Od početka rata do kapitulacije Italije održavao je vezu između Splita, Visa i Lastova. Osmoga rujna kada je potpisana predaja talijanske vojske, brod se zatekao u Splitu. Tek osnovani Odsjek pomorskog saobraćaja naređuje 13. rujna da brod preuzmu mornari borci NOV-e.

Posada je brojala sedam članova a za prvog zapovjednika postavljen je Anton Matešić. Uveče tog dana brod isplovljava iz splitske luke da bi se iste noći i slijedećeg dana sklonio od njemačkih aviona u uvalu Bobovišća na otoku Braču. Mještani i posada maskiraju brod granama da ga ne zapaze njemački avioni, a dvije mještanke su pronašle platno, izradile zastavu i poklonile je posadi. Istoga dana 14. rujna 1943. u 11<sup>15</sup> podignuta je prvi put na jarbol, uza sve propisane počasti, jugoslavenska zastava s crvenom petokrakom zvijezdom. To je bio prvi put da se na jednom brodu trgovačke mornarice, koji je sudjelovao u ratnim zadacima zavijorila jugoslavenska zastava s petokrakom zvijezdom, a brod »Bakar« ušao u povijest našega pomorstva i revolucije.

Brod naoružan topom od 40 mm, dvama teškim mitraljezima i dvama puškomitraljezima nastavlja svoj ratni put i 30. rujna u Starom Gradu ukrcava ranjenike i članove prve vojne misije NOV-e u Italiji dra Sergija Machieda i ing. Adama Armandu. Po ovlaštenju Štaba Četvrtre operativne zone na brodu su obavljene sve pripreme za putovanje u Italiju. Brod je isplovio u noći 1. listopada 1943. iz viške luke (iz uvale Stončice). Tamo su ukrcani novi ranjenici i Jevreji koji su se vraćali u Italiju iz logora na Rabu. Na taj način »Bakar« je bio prvi brod koji je sa zastavom nove Jugoslavije uplovio u međunarodne vode i koji se usidrio u nekoj stranoj luci. U luku Barija stigao je 2. listopada, a požrtvovnošću i hrabrošću posade »Bakra« omogućeno je da se u Italiju pošalje prva naša vojna misija. Bio je to važan događaj jer se u to vrijeme vodila borba i za međunarodno priznanje nove Jugoslavije. Sam dolazak broda u Italiju predstavljao je veliko iznenađenje za savezničku vojsku i upravu. Iz tog razloga, prije nego što je »Bakar« trebao da isplovi 15. listopada, iz luke Bari upućen je ratni brod »Gal« radi izviđanja jer saveznici nisu htjeli dozvoliti isplovljenje dok se prethodno ne uvjere da je otok Vis još uvijek u našim rukama. S prvim teretom različite hrane i materijala za našu vojsku doplovio je slijedećeg dana u višku luku. Od tog vremena brod stalno prevozi ranjenike i zbjeg u Italiju, a na povratku hranu, lijekove, i opremu za narodnooslobodilačku vojsku i stanovništvo na otocima. Danju bi bio kamufliran u zabachenim uvalama otoka Visa a po noći održavao stalnu vezu između dvije obale Na tim putovanjima doživljavao je i teške situacije u kojima je posada pokazala krajnji heroizam. Posada je pokazala hrabrost kad su talijanske vlasti insistirale da brod promijeni zastavu isto kao i kod bombardiranja luke u Bariju. Njemački avioni su u jakim formacijama napali 2. XII 1943. luku u Bariju, potopivši pri tome 18 brodova. »Bakar«

je bio jedini od njih koji se uspio neoštećen izvući iz luke i s 300 boraca Prve prekomorske brigade doploviti do Visa. Čitavo vrijeme rata nje- mački avioni vrebali su na brod »Bakar«, ali ga nisu mogli otkriti. U redovima boraca i u narodu uspjeh broda u teškim zadacima dočekivan je s radošću i poštovanjem.

Kraj rata »Bakar« je dočekao neoštećen i u lipnju 1945. bio predan Direkciji pomorske plovidbe u Splitu.

Za zasluge u ratu brodu je iskazana jedinstvena počast, predsjednik Tito je 27. srpnja 1964, prilikom proslave 20. obljetnice dolaska Vrhovnog štaba i druga Tita na Vis, odlikovao »Bakar« Ordenom narodnog oslobođenja. Sudjelujući u svečanostima brod je prevezao uzvanike na otok Vis.

Međutim kasnije su »Bakru« kao i ostalim parnim brodovima bili odbrojani dani. Jadrolinija iz Rijeke, u čijem se sastavu nalazio brod, rashodovala je »Bakar« i skinuvši neke uređaje prodala ga »Brodospasu« za sumu od 10 miliona starih dinara. Na taj način načinjena je neoprostiva greška što je »Jadrolinija« rashodovala brod prije nego se konzultirala s konzervatorima i time mu prouzrokovala sve moguće neprilike koje traju do danas.

U odluci o njegovom povlačenju prevagnuo je ekonomski faktor, iako mu fizički vijek trajanja nije bio takav da ga je trebalo eliminirati iz prometa.

I dok je brod privezan uz Barbarinac čekao da bude raskomadani, na apel Društva za proučavanje i unapređivanje pomorstva Jugoslavije, Zavod za zaštitu spomenika kulture u Splitu donio je 1. II 1966. pod brojem 148/25—66 rješenje o upisu broda »Bakar« u registar spomenika kulture. Od tog vremena rađaju se sve nove i nove ideje na koji način sačuvati isluženog heroja, dok u međuvremenu brod sve više propada i doživljava svoju mirnodopsku Odiseju.

Antun Matešić, njegov prvi partizanski komandant, predlaže da »Bakar« postane školski brod za potrebe praktičnog rada srednjih i viših pomorskih škola.

Skupština općine Split ne prihvaća pismeno traženje Zavoda za zaštitu spomenika da otkupi brod za 10 milijuna starih dinara i ustupili ga Pomorskoj školi. Još 1968. posuđuju se od Jugoregistra brodova u Splitu nacrti za potrebe Brodoprojekta u Rijeci. U Rijeci se osniva fond za sakupljanje novca kojim će se otkupiti i urediti brod kao spomen-muzej. Ferijalni savez 1969. također traži nacрте za neke svoje planove. Za to vrijeme nakon izvršenog dokovanja broda u brodogradilištu »J. Lozovina Mosor« bio je privezan u trogirskoj luci i ostavljen bez nadzora a aranžman da se obnovi kao školski brod i prema prilikama za nautički turizam otpada.

Tek osnovani Klub pomoraca 1970. odlučio je da za potrebe društvenih prostorija djelomično preuredi brod u kome bi se nalazio i spomen-muzej.

Brodogradilište »Brodograditelj« iz Korčule dalo je i ponudu za obnovu u dvije varijante, ovisno o tome da li ga obnoviti na vlastiti

pogon ili bez vlastitog pogona. Za to vrijeme brodu je u vranjičkom brodogradilištu izvađen kotao, glavni i pomoćni strojevi, a poduzeće »Otpad« plaća Zavodu 2 milijuna starih dinara za prodani stroj. Isto poduzeće kasnije će preuzeti prepeler, osovinu i pumpe.

Te godine brod se prebacuje u Velu Luku gdje je izvučen na navoz, a rješenjem Općinske skupštine brod postaje osnovno sredstvo Zavoda za zaštitu spomenika kulture u Splitu. Zavod muku muči kako sačuvati brod od propadanja. Šalje okružnicu za pomoć širom Jugoslavije, na 70 adresa brodarskih, pomorskih i drugih organizacija da upute sredstva na žiro-račun Fonda za obnovu i održavanje p/b »Bakar«. Međutim mnogi, koji to nisu smjeli, oglašuju se na ovaj apel, a Zavod ima većih izdataka oko njegovog očuvanja nego što ima u fondu na raspolaganju. Sva dosadašnja nastojanja Skupštine općine Split i drugih zainteresiranih institucija u ovom gradu da se preko republičkih i saveznih organa, privrednih i drugih organizacija namaknu sredstva za spašavanje broda ostala su bezuspješna. U toku svih tih akcija prikupljeno je 26 milijuna starih dinara, jedva koliko je bilo potrebno da se brod otkupi od »Brodospasa«, dokuje i održava.

Privredno poduzeće »Primošten« 1971. traži da mu se preda »Bakar« za potrebe buduće marine u uvali Paleš, uz obećanje da će poštivati njegov spomenički značaj, obnoviti ga i urediti muzejsku postavu u putničkom salonu. Tada je zaključeno da se »Bakar« kao osnovno sredstvo Zavoda sporazumno prenese bez naknade u korist Privrednog poduzeća »Primošten«, a dr Oliver Fio, na traženje istog poduzeća, izrađuje iscrpnu programsku studiju. U tu svrhu brod je iz Vele Luke otegljen na novu lokaciju u lučicu Paleš, nažalost i u novo propadanje. Ta ideja s primoštenskom marinom ne samo da nije donijela brodu ništa dobro već je bio nasukan i s njega odneseno sve što je još bilo preostalo da se odnese. Otpao je i aranžman da se brod pretvori u ugostiteljsko-turistički objekt. Splitsko ugostiteljstvo namjeravalo ga je pretvoriti u ploveći restoran, ali za to nije dobilo kredit. Bio je zainteresiran i zagrebački »Interplet«, ali uspješan aranžman nije proveden od kraja kao ni svi oni prethodni.

U nemogućnosti da se dotadašnjim nastojanjima brod spasi i osiguraju sredstva za održavanje bilo je zaključeno da se spase samo neki dijelovi, kao komandni most, sidro, dio s oznakom imena, ali to izaziva revolt s raznih strana i želju da se brod sačuva u cijelosti kao plovni objekat.

Međutim brod je napušten, potkradan, ostavljen na milost i nemilost moru koje ga i potapa. Zračak nade se javlja u inicijativi »Vjesnika«, Republičkog odbora za spasavanje i obnovu broda te pomoći JRM i »Inkobroda« čijom je zaslugom brod spašen od potpunog uništenja i sklonjen u korčulansko brodogradilište gdje se nalazi i sada. Izvršno vijeće Sabora SRH donijelo je odluku da se brod obnovi, što je pozdravila i Republička konferencija SSRNH.

U tu svrhu naručen je i nacrt za obnovu »Bakra« u splitskom brodogradilištu. Prema nacrtu što su ga izradili arhitekti Ante Katunarić i Sloven Škrinjar prostor skladišta i dio strojarnice bit će nami-

jenjen za stalne i povremene izložbe, dok će salon, kormilarnica i šetna paluba biti vraćeni u prvobitno stanje. Parni stroj će se uzeti s nekog vojnog remorkera. Naručeni nacrt završen je još svibnja 1975, ali obnova nikako da krene. Od nekadašnjeg broda ostaje još korodirana oplata.

Završavajući ovaj napis može se jedino još navesti da je u slučaju broda »Bakar« društvena svijest zatajila i da je izvršenim osakaćivanjima izgubio cjelinu kako spomenika kulture tako memorijalnu i tehničku.

Brod »Bakar« svojom izvanrednom ulogom u ustanku i stvaranju nove Jugoslavije zaslužio je da bude dolično sačuvan, a ujedno je mogao predstavljati uzorak tehničkog razvojnog dostignuća koji se više ne primjenjuje.

Ostaje pitanje hoće li odluka Izvršnog vijeća sabora Hrvatske i Republička zajednica za zaštitu spomenika kulture prekinuti sve daljnje peripetije i konačno privesti kraju njegovu obnovu?

Međutim, treba ostaviti žalopojke jer je krajnje vrijeme da se spasi što se daje spasiti. Brod heroj treba da mladim generacijama predstavlja simbol borbe za našu slobodu i naše more.

