

Vladimir Isaić\*

# UZ OBLJETNICU BRODOLOMA P/B SREBRENO

## Drama nasukanog broda

### *On the anniversary of s/s "Srebreno" shipwreck*

### *The disaster of stranded vessel*

ISSN 0469-6255  
(228-231)

Parobrod Srebreno, teretni brod slobodne plovidbe, pripadao je akcionarskom društvu «Dubrovačka parobrodarska plovidba» koji je bio cjelokupni vlasnik svih 24 karata, kako se tada označavalo vlasništvo i suvlasništvo brodova. Društvo je utemeljeno još 1909. godine, a 1939./40. raspolagalo je s 23 broda. Njihova ukupna tonaža iznosila je 50.708 brutotona, odnosno 80.123 tone nosivosti.

Prema godišnjaku »Anuario marittimo« brod je sagrađen 1901. u South Shields - Velika Britanija. U austrougarsku trgovačku monaricu uveden je 1902. godine pod imenom LEOPOLDINA i upisan u luci Dubrovnik. Brod je bio vlasništvo Ivana Račića. Prvi zapovjednik broda bio je kapetan Mateo Krnjajević, a poslije njega zapovjednik je postao Ivan Kastropil. U vlasništvu Ivana Račića brod je do 1910., a sljedeće je godine upisan na novog vlasnika Ivana Jelića zajedno sa 125 suvlasnika (compropieta). U 1913. godini, uz Jelića i suvlasnike, javlja se kao vlasnik i prvi zapovjednik broda Krnjajević. Poslije Prvog svjetskog rata brod je dobio novo ime - SREBRENO.

Brod sagrađen od čelika, imao je zapremninu 3304 brt (2070 neto) i nosivost od 5780 tona, dužinu 102 m, širinu 13,9 m (visina 7 m) i gaz 6,8 metara. Parni stapni stroj od 1200 KS omogućavao je brzinu od 8,8 čvorova. Imao je jedan propeler. Signal raspoznavanja bio je JRIV, a brodska radio stanica imala je pozivni znak UNAH, od 1933. YUEF. Posadu je činilo 30 pomoraca.

Do nasuka i nesreće p/b SREBRENO je punih 40 godina plovio po svjetskim morima prevozeći pretežno rasute terete.

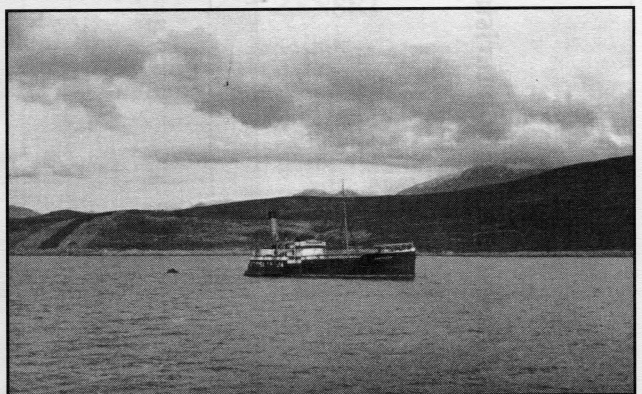
### Nasuk p/b SREBRENO

#### *Stranding of s/s Srebreno*

Na putovanje koje je završilo nesrećom SREBRENO je krenulo krajem 1940. godine. Brod je 16. prosinca otplivio prazan iz Dubrovnika i zaputio se prema Turskoj

gdje ga je čekao teret za američku luku Philadelphiju. Vrijeme je bilo prohladno, nebo oblačno, a meteorološke prognoze nagovještavale su loše vrijeme. Zbog opasnosti od mina i rizika plovidbe kroz ratno područje južnog Jadrana, plovidba prema Otrantskim vratima bila je dijelom uz jugoslavensku obalu. Pred Otrantskim vratima orkansko je nevrijeme zahvatilo p/b SREBRENO pa je brod krenuo nazad prema Boki dok se nevrijeme ne smiri. Ploveći uz obalu brod se nekoliko sati zadržao u zaljevu Trašte ispred Boke kotorske. Nastavljajući put p/b SREBRENO je u mrkloj noći oko 4 sata izjutra lijevim bokom naišao na hrid koja se nalazila tek malo ispod površine. Brod je bio u vožnji pa je udar točno ispod strojarnice bio vrlo snažan. Brodski trup je bio probijen i u unutrašnjost se uglavila kamena gromada grebena. Voda je počela prodirati u brod. Posadu je zahvatila panika jer je u prvi trenutak izgledalo da je brod torpediran, ili da je naišao na minu. Drugi časnik kapetan Kosović koji je bio u straži odmah je naredio napuštanje broda.

Brod je naleteo na greben Kamenik (Kalafat) južno



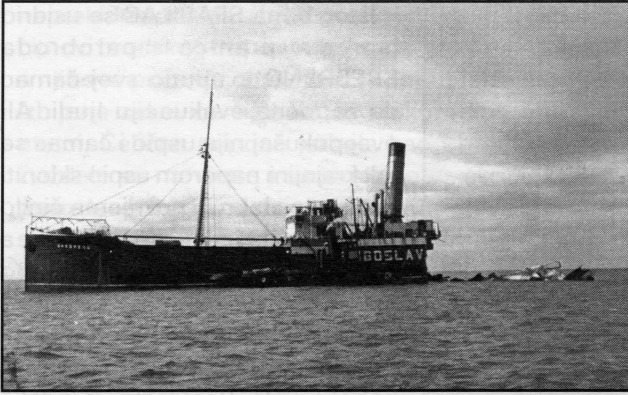
Slika 1. Poslije oluje.

Dok je krmena polovica nestala u valovima, pramčana je ostala čvrsto nasukana. Pogled prema obali.

Fig. 1. After the storm.

*While the stern part disappeared in the waves, the forward part remained firmly grounded. A view to the shore.*

\* Dr.sc. Vladimir Isaić, Šimićeva 6, 21000 Split



**Slika 2. Pramčana polovica. Pogled prema utihloj pučini.**

*Fig. 2. Forward part. A view to the calmed open sea.*

od zaljeva Trašte, a ispred male uvale Žukovac. Greben se nalazio tek pola metra ispod površine mora dok je svuda okolo dubina dosegala do 50 i više metara. U prvom je trenutku izgledalo da nema veće štete i da će se brod i sam moći odsukati. More je kroz pukotinu u trupu prodiralo u brod, ali su brodske pumpe uspješno odolijevale. Među posadom nije bilo povrijeđenih.

Panika je ubrzo prestala jer se utvrdilo da ne postoji neposredna opasnost za brod. Zapovjednik, kapetan Božo Derikosa je pokušao odsukati brod vlastitom snagom. O havariji je radijski obavještena uprava poduzeća u Dubrovniku. Istog dana, 19. prosinca parobrodom LAPAD doplovila je i tehnička komisija društva kako bi utvrdila razmjere havarije. Na mjesto nasukanja došao je i kapetan Jandro Čižek, jedan od

direktora Dubrovačke plovidbe. Zaključeno je da se brod može odsukati, te da se uputi u brodogradilište u Splitu. Uprava je zatražila i pomoć od arsenala Ratne mornarice u Tivtu. Oko podne 19. prosinca na mjesto nasukanja je doplovio brod ratne mornarice SPASILAC. Ali uspjeha u odsukanju nije bilo jer je SREBRENO čvrsto nasjeo na greben.

Novi način spašavanja bi se prema odluci stručnjaka obavio podmorskim miniranjem grebena na kojem je SREBRENO ležalo. Kad se visina gromade smanji SPASILAC bi nasukani brod jednostavno "skinuo" s grebena. Ovim su postupkom naši stručnjaci još 1936. «skinuli» talijanski motorni brod BIRMANIA koji se nasukao na otočić Mrdulja u Splitskim vratima.

Vremenske su prilike bile povoljne pa su intenzivni radovi odmah započeti. Oko broda je radila čitava ekipa inženjera, tehničara i ronilaca, stručna ekipa tegljača JAKI i pomoćnog broda SPASILAC. More je bilo mirno pa su radovi dobro napredovali. Bila je to bitka s vremenom koje je u zimskim mjesecima bilo veoma promjenjivo. Računalo se da će miniranje grebena biti završeno do kraja prosinca i brod oslobođen. Da bi se brod olakšao odlučeno je iskrcati i oko 800 tona ugljena čime bi se dijelom i sam podigao s grebena. Za iskrcavanje ugljena dotegljena je uz brod teglenica nosivosti 200 tona, a za pretovar je angažirano 26 radnika. Sada je na brodu bilo ukupno 49 ljudi – 23 člana posade i 26 radnika. Prognoze spašavanja broda bile su vrlo optimističke.

Ali lijepo vrijeme nije dugo potrajalo. Iskrčavanje ugljena bilo je još u tijeku kad se krajem prosinca vrijeme naglo pogoršalo. Radovi na miniranju grebena



**Slika 3. Brod se očito prelomio u predjelu strojarnice.**

*Fig. 3. The vessel was evidently broken in the engine room space.*



Slika 4. Posjet olupini uz pomoć tegljača i drvenog kaića.

Fig. 4. The visit to the wreck with the assistance of the tug and small wooden boat.

su prekinuti, a zaprijetila je opasnost da nastradaju radnici i posada na brodu. Vrijeme je postajalo sve lošije. Nošeni orkanskim vjetrom valovi visoki i do 8 metara udarali su u nasukani brod. Na palubi se više nije moglo kretati bez opasnosti pa je čitav rad na spašavanju i iskrcavanju ugljena bio prekinut. Oluja je prekinula čelično uže kojim je teglenica bila vezana uz brod i bacila je prema kopnu. Brodovi koji su bili uz SREBRENO morali su se skloniti. S njima se sklonio i zapovjednik kapetan Derikosa sa osam mornara iz posade. Nevrijeme nije popuštalo više dana i nitko se nije mogao približiti nasukanom brodu. Parobrod SREBRENO je došao u kritičan položaj i izgubljena je svaka nada. A bilo je potrebno još samo dva dana da se miniranje završi i brod «skine» s grebena.

No tada je zaprijetila opasnost preostalim ljudima na brodu. Na brodu ih je preostalo još 35 - 26 radnika i 9 članova posade.

## Spašavanje ljudi *Rescue of the crew*

Nevrijeme se nije stišavalo. Osobito su u strahu bili radnici nenavikli na more. Od Ratne mornarice ponovno je zatražena pomoć pa je na mjesto nesreće opet upućen pomoćni brod SPASILAC koji se radi nevremena sklonio u Boku. Po orkanskom jugu SPASILAC je 31. prosinca doplovio do nasukanog broda s kojim se tijekom plovidbe stalno održavala radioveza.

Zapovjednik broda, kapetan fregate Janko Kregar, primio je podatke o broju ljudi na SREBRENOM, položaju broda i mogućnostima spašavanja pa je pripremio plan pružanja pomoći u spašavanja ljudi.

Ali unatoč nastojanju da se spašavanje obavi istog dana to se zbog vremenskih prilika nije moglo obaviti. Vjetar je puhao brzinom od preko 100 km/h, a valovi su neprekidno prelijevali palubu. Kako bi se ljudima ulilo hrabrosti, SPASILAC je ostao u blizini i cijele noći reflektorom osvjetljavao nasukani brod.

Istog dana SPASILAC se usidrio ispred pramca parobroda SREBRENO i uputio svoj čamac da započne evakuaciju ljudi. Ali ovaj pokušaj nije uspio i čamac se tek krajnjim naporom uspio skloniti na kopno. Jako je nevrjeme činilo spašavanje izuzetno teškim, a napore spasilaca su otežavali i grebeni koji su bili velika opasnost spasilačkom brodu. Ni drugog se dana vremenske prilike nisu poboljšavale. Barometar je i dalje «padao» što je nagovještavalo daljnje pogoršanje vremena. Ali valjalo je požuriti jer je primljena radioporučka da je brod napukao po sredini i da se cijela desna strana trupa počela urušavati. Odmah je naređeno da se pokuša novi način spašavanja pomoću brodskih

čamaca. S p/b SREBRENO je bačen konop vezan za balvan koji bi se učvrstio na obali i po njemu čamci povlačili na kopno. Ni ovaj pokušaj nije uspio. Čamac s drugim časnikom Kosovićem i četiri mornara se prevrnuo, a posada SPASIOCA je tek krajnjim naporima uspjela brodolomce izvući iz vode.

Novi pokušaj bio je pomoću "letećih košara" primjenjivan kod najtežih slučajeva spašavanja. Sa SPASIOCA je dobačen tanki konop - "bacalo", za koji je bio vezan deblji konop i na njemu košara. Jedan kraj debljeg konopa vezan je za jarbol na parobrodu SREBRENO dok je drugi kraj vezan za jarbol na SPASIOCU. Košara bi se kretala između dva broda spašavajući jednog po jednog čovjeka. Ali ni ovaj način nije bio uspješan. Spašavanje su onemogućavali snažni vjetar i visoki valovi koji su prelijevali brodove, razapeti konop i "leteću košaru".

U međuvremenu se opće stanje nasukanog broda sve više pogoršavalo. Valovi su nesmanjenom snagom



Slika 5. Zapovjednički most.

Samo su krila mosta natkrivena - kormilarilo se na otvorenom.

Fig. 5. Navigating bridge.

Only wing of the bridge are covered - the wheel was not sheltered.

neprekidno udarali u brod izazivajući daljnja oštećenja. Limovi brodske trupa savijali su se kao da su od papira, a njihovo pucanje odjekivalo je poput jakih eksplozija. Izbijene zakovice fijukale su zrakom kao mitraljeski metci. Čelične pripone jarbola kao i brodske antene zviždale su na vjetru i sudarale se uz škripu i fijuk. U razuzdanom orkanu miješala se rika volova iz brodskih skladišta koji su bili ukrcani za hranu posadi na putovanju. Oni kao da su predosjećali svoj skori kraj u razuzdanom moru. Visoki valovi su padali na palubu noseći sve ispred sebe. Izbeumljeni od straha, ljudi su zapomažući dozivali pomoć. Na brodu su se pojavili znaci panike.

Noć između 1. i 2. siječnja 1941. godine bila je druga noć spašavanja. I pored izuzetnih napora spašavanje ljudi je bilo vrlo teško pa je zapovjednik SPASIOCA radioputem zatražio pomoć iz arsenala u Tivtu. Ali zbog nevremena u pomoć nije mogao krenuti niti jedan brod pa je upućena jedino podmornica HRABRI. Na parobrodu SREBRENO pak ljudi nisu više vjerovali u spas. Panika je osobito zahvatila radnike jer je između njih 26 bilo čak 23 neplivača. U tim kritičnim trenucima brodski časnici koji su ostali na brodu – upravitelj stroja Dane Gržen, drugi strojar Antun Gršac i radiotelegrafist Julio Pester, preuzeli su komandu na brodu. Da bi se ljude ohrabrio i primirilo neprekidno su davane obavijesti sa SPASIOCA o mjerama koje se poduzimaju za spašavanje. No panika je poprimila opasne razmjere pa su sva trojica oficira u jednom trenutku čak i sjekirama sprječavali izbeumljene ljude da skaču u more. Sa SPASIOCA je pak SREBRENO i dalje bilo osvjetljavano reflektorom cijele noći.

Trećeg dana spašavanja, 3. siječnja, jutro je osvanulo tmurno i oblačno. Iz niskih tamnih oblaka padala je kiša. Vjetar i valovi se nisu smirivali. Taj je dan bio odlučujući za spašavanje brodolomaca. Bilo je već i krajnje vrijeme jer je oplata na parobrodu SREBRENO već opasno napukla. Valovi su još uvijek prelijevali brod i oko 9.30 bili su još uvijek visoki. Svaki novi val sručio bi na palubu nove tone morske vode, a zbog neprekidnih udara nasukani parobrod se zakrenuo za kojih 30 stupnjeva.

Ujutro je podmornica HRABRI na mjestu nasukanja isпустиła veću količinu ulja što je malo ublažilo valove. SPASILAC se približio pramcu nasukanog broda na 50 metara, ali ga je kod sidrenja vjetar bacio nazad na 350 metara. U novom pokušaju sidrenja, sada prema krmi, SPASILAC je došao na 20 m od krme p/b SREBRENO i uspio se usidriti na stotinjak metara od broda. Na SREBRENO je bačen konop i po njemu je upućen gumeni čamac s pojasevima za spašavanje.

Gumeni čamac s mogućnosti spašavanja 12 brodolomnika bio je zadnje sredstvo koje je na raspolaganju imao zapovjednik SPASIOCA.

Prvih pet ljudi je spašavano jedan po jedan, a potom su brodolomci prevoženi u grupama od 3-5 ljudi. Bio je to velik napor povlačiti se po konopu s broda na brod i probijati se kroz valove visoke kao brda koji su se poigrali s čamcem. Tijekom spašavanja čamac je 17 puta prešao s broda na brod. Ali i posada SPASIOCA je sve pripreme obavila temeljito. Brodolomci su bili vezani posebnim konopom za čamac i svaki od njih bio je opremljen s dva pojasa za spašavanje. Zadnji su spašeni Dane Gržen, Antun Gršac i Julio Pester. Oni su svojim hrabrim i odlučnim držanjem presudno utjecali da se obuzda panika i da se ljudi spase. A bilo je i trenutaka u kojima su neki zahvaćeni panikom htjeli u samoubilačkoj namjeri skakati s broda u more. Konačno, poslije izvanrednih napora, svi su ljudi s nasukanog broda bili na sigurnom.

## Potonuće *Sinking*

Na kraju, kad je spašavanje bilo završeno SPASILAC je tuleći svojim sirenama oplovio oko p/b SREBRENO. Bila je to mjera opreznosti za slučaj da je netko ostao zaboravljen na brodu, ali i časni pomorski oproštaj s brodom koji je tonuo.

Nekoliko sati kasnije agonija p/b SREBRENO je bila završena. Raspukline na brodskom trupu bile su sve veće i u jednom trenutku brod se prepolovio na dva dijela. Uz snažan prasak koji nastaje kod pucanja čelika krmeni se dio naglo odvojio i potonuo u dubinu koja je na tom mjestu bila 80 metara. Pramčani se dio držao još neko vrijeme na grebenu.

Tako je na samom početku 1941. godine završilo posljednje putovanje p/b SREBRENO. Razlog nasukanja i gubitka broda bile su ratne prilike pa je stoga brod neposredna žrtva Drugog svjetskog rata.

*Slike uz tekst vlasnost su Pomorskog muzeja u Dubrovniku, a njihovo objavljivanje omogućeno je dobrotom Điva Bašića.*

*The photos accompanying the text are owned by The Maritime Museum of Dubrovnik and the publication was assisted by kind benevolence of Đivo Bašić.*

Rukopis primljen: 9.10.2002.