

Kap. Nikša KRSTELJ
Dubrovnik

U nedjelju, 10 kolovoza 1628. godine u luci Stockholm bilo je slavlje. Hiljade stanovnika glavnog grada Švedske sieglo se na obalu da prisustvuje nesvakidašnjem prizoru. Taj dan je bio predviđen da VASA, novi i najveći švedski ratni brod, isplovi iz luke na svoje prvo putovanje. Brod je bio okičen zastavama, posada uzbuđena i razuragana. Imao je 1400 tona, tipa galeon. Broj članova posade je bio 133, a na brodu, za ovo svečano putovanje, imao je još žena i djece i oko 300 vojnika. Brod je imao tri jarbola sa po tri križna jedra, a naoružanje mu se sastojalo od 64 brončana topa, po 32 sa svake strane, u dva reda. Trup broda je bio dug oko 82 metra, a bio je građen od hrastovine. Bio je ponos švedske ratne mornarice.

U predviđeno vrijeme zapovjednik je dao nalog i konopi su se otpustili s kraja. U isto vrijeme su se razapinjala jedra, pa se brod počeo pomalo kretati. Prisutni svijet na obali ga je pozdravljao želeći mu sretan put. Vrijeme je bilo vjetrovito. Svi topovski otvori, s obje strane, radi veće parade, su bili otvoreni, pa su se topovska žvala svijetlila. Sva su raspoloživa jedra veća bila razapeta i Vasa je jedrila u pravcu izlaska iz luke. Vika i pozdravljanje prisutnih gledalaca nije prestajala.

Na oko jedne milje udaljenosti od mjesta polaska naletio je jedan nagli udar vjetrova, kad se Vasa naglo nagnula na lijevu stranu. Kroz donji red topovskih otvora more je naglo ušlo u međupalublje, što ga je još više nagnulo. Brod se sve više nagninjao, pa je more doseglo do topovskih otvora gornjeg reda. Na brodu je nastala opća panika i nikakav manevar s jedrima da se brod postavi na vjetar, nije više bio moguć. Voda je ulazila i kroz gornji red topovskih otvora i brod se sve to više nagninjao, dok i gornja paluba nije zahvatila more. Više nije bilo pomoći i VASA je počeo tonuti. Svijet koji ga je s kraja pozdravljao naglo je utihnuo. VASA je potonuo na dubini od 50 metara, ne ostavivši traga za sobom. U ovoj katastrofi bilo je oko 50 žrtava.

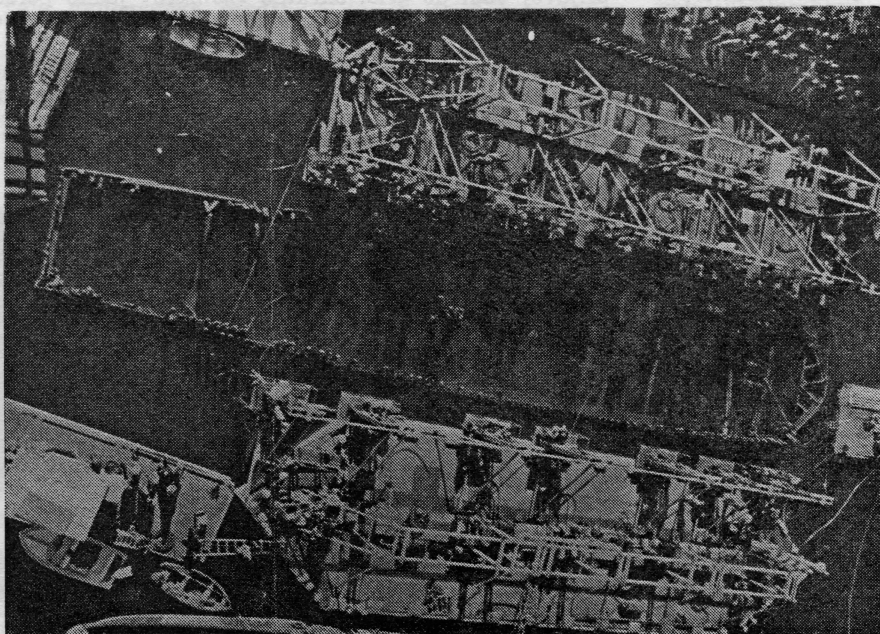
Tri dana nakon ove katastrofe sastalo se krunsko vijeće Švedske, s namjerom da se dogovore kako bi

se brod najbrže mogao izvaditi. Zadatak je bio povjeren jednom engleskom stručnjaku za ove poslove. Nakon nekouko pokušaja, na vrlo primitivan način, ova odluka je bila napuštena jer nikakva uspješna nije bilo. Nakon nekoliko godina ponovo se pokušalo, ali i ovaj pokušaj nije urodio plodom. Tek 1663. godine pokušalo se po treći put. Sada se upotrebilo i ronilacko zvono. Na ovaj način uspjelo im je izvaditi oko 50 topova, nakon što su prethodno pokidali veliki dio oplate gornje palube radi lakšeg prilaza u utrobu broda. O podizanju cijelog broda nije bilo ni govora. Nakon ovog pokušaja namjera vadenja je bila napuštena i VASA je praktično bila zaboravljena, kao i mjesto gdje je potonula. Događaj je ostao zabilježen samo u nekim kronikama, što su neki kasniji povijesničari samo usput spominjali.

Jedan mladi inženjer, zaposlen u Admiralitetu Švedske ratne mornarice, bio je zadužen za ispitivanje uzoraka morskog dna u Stockholmskoj luci. Radeći na ovom poslu jednog je dana izvukao iz mora jedan oveći komad već crne hrastovine. Ovaj komad je bio neodređenog oblika, ponešto dug i na krajevima slomljen. Drvo nije bilo crvotočeno, a na sebi je imao neku rupu koja je izrazito govorila da je tuda prolazilo neko gvožđe. To mu je bilo čudnovato odakle bi to moglo potjecati, pa se interesirao kod raznih muzealaca i drugih stručnjaka koji bi mu o tome nešto mogli reći, kao i u samom Admiralitetu. Prolistao je nekoliko starih požutjelih arhivskih dokumenata u kojima je našao nekoliko zanimljivih podataka koji su govorili o Vasi, mjestu potonuća, dubini mora na tom mjestu, nastradalim ljudima, itd. Ovi podaci potakli su mladog čovjeka da se pozabavi idejom o vadenju Vase.

Kao prvo, obratio se Admiralitetu švedske ratne mornarice za tehničku pomoć u roniocima. Ovi su morali ispitati da li zbilja postoji još brod, ako postoji, kakvo mu je stanje, položaj na dnu i druge pojedinosti. Izvještaji koje su poslali prvi ronionci bili su vrlo povoljni. Brod je ležao na dnu sasvim uspravno, oštećenja na bokovima nije bilo vidljivih, jarbola nije bilo, gornja paluba pretežno oštećena.

Prema ovim izvještajima imalo je smisla vaditi brod, ali morala su se nabaviti novčana sredstva,



»VASA« opet na površini među pontonima na putu za dok

koja su, prema predračunu, za ovaj poduhvat, bila velika. U tu svrhu formirano je poduzeće »Vasa«, u čiji sastav su ušla velika poduzeća iz cijele Švedske, kako bi svojim novčanim doprinosima pomogla ovom poslu. Odaziv je bio velik. Ratna mornarica je dala ronioce, velike maone, dizalice i drugi skupi potrebni tehnički materijal.

Nakon više puta ponovljenog ispitivanja o stanju broda, komisija koja je bila zadužena za vadenje broda je zaključila, da je najbolji način za dovesti brod na površinu, ako se ispod korita broda, kroz mulj na kojem je brod ležao, probiju tuneli i kroz njih provedu jaka čelik čela, koja bi na površini bila pričvršćena za maone. Ovaj posao provlačenja čelik čela ispod broda iziskivao je veliku žrtvu i napor sa strane ronioaca, koji su radili pod dosta nepovoljnim okolnostima. Dubina je bila dosta velika, a oni su imali teška ronilačka odijela, starog tipa, a zrak su dobivali putem gumenih cijevi. Ali pošto su svi ljudi koji su bili uposleni oko vadenja broda bili opsjednuti entuzijazmom, i ovaj, skoro najteži posao bio je prebrođen i podizanje broda je moglo početi. Tehničko vodstvo je bilo dosta zabrinuto, kako će se brod podnijeti u času kad sva čelik čela (bilo ih je šest, a brod je bio duboko ukopan u mulju) budu zategnuta i kad se brod bude morao odlijepiti od muljnog korita, u kojem je ležao preko tri stotine godina. Da li će puknuti, da li će čelik čela moći izdržati i još mnogo drugih nepoznanica postavljalo se pred komisiju.

Kad je sve bilo spremno maone-pontoni su bili potopljeni do predviđene razine. Sada je nastupio najodlučniji čas. Kako će se brod podnijeti kad crpke počnu izbacivati vodu iz pontona i kad njihov hidrostatski uzgon bude sve to jače natezao čelik čela. Kad su ova došla pod opterećenje, prestalo se sa crpkama i poslana je ekipa ronilaca na dno da vide stanje. Prva izviđanja su bila povoljna i nastavilo se s izbacivanjem vode iz pontona. Pošto su i slijedeća izviđanja ronilaca bila povoljna, posao se nastavio. Kod ovakvog podizanja brod je uvijek bio teglen prema kraju. Posao se tako nastavio i u 27 dana bilo je izvršeno 18 podizanja, sve dok brod nije bio doveden na oko 22 metra dubine mora.

Radovi oko daljnjeg vadenja su bili prekinuti, jer je komisija smatrala da se brod mora, još pod mo-

rem, što bolje moguće, osposobiti na vlastito plivanje. U tu svrhu su bile zatvorene mnoge rupe, kao i cijela krmena oplata, koja je bila mnogo oštećena. Ovaj posao je trajao dva ljetna perioda. Da bi brod dobio što više vlastite snage za plutanje, pod kobilicu su bila postavljena, po dva sa svake strane, gumena nepromoćiva velika balona, crijevnog oblika. Kad je sve bilo pripremljeno pristupilo se direktnom podizanju broda, što je potpuno uspjelo bez ikakvih poteškoća.

Nakon ove operacije brod je bio postavljen u suhi dok radi daljnjeg popravka i konzervacije.

M O R E

More...

Ta buktinja plava
što se životima mladim
okrutno poigrava.
Vali...

Te divlje zvijeri
koliko su doprinijeli
ženinoj nevjeri
Brodovi...

Te krtitje stare
kolikima su sreću
iz srca iščupale.
Mornari...

Ti vukovi smjeli
koliko su sreći
ljudskoj doprinijeli.
More...

Ta buktinja plava
što se životima mladim
okrutno poigrava.

Nada BOKŠIĆ
Potomje, pol. Pelješac