

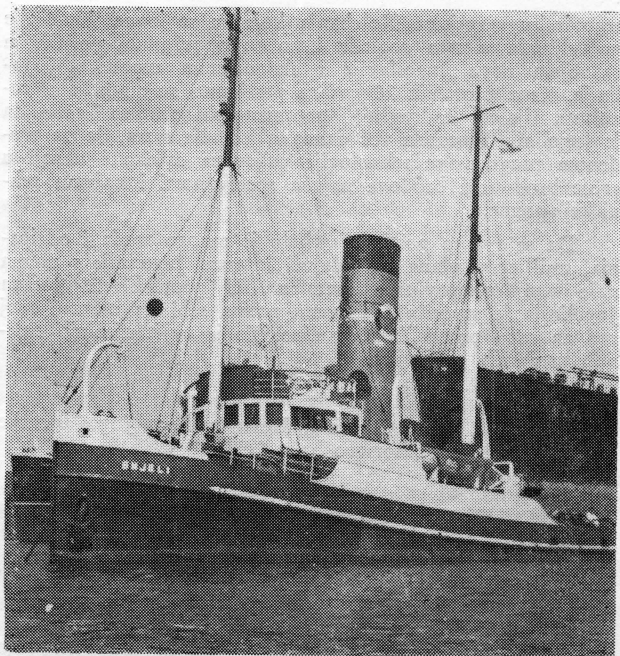
## *Povodom dvadesetogodišnjice »Brodospasa«*

Tegljenje plovnih objekata i spašavanje nastradalih brodova u širem organiziranom smislu u nas je relativno novijeg datuma. U poslijeratnom razdoblju počelo je permanentno djelovati poduzeće »Brodospas« i u to vrijeme bavilo se pretežno vađenjem potonulih brodova duž Jadrana i po našim lukama, gdje su takve podrtine kočile normalan pomorski promet i onemogućavale korištenje inače oskudnih dijelova operativne obale. Neki od izvađenih brodova kasnije su uspješno rekonstruirani i pušteni ponovno u eksploataciju, dok su drugi, znatno više oštećeni kasirani na mjestu potonuća ili otegljeni u rezalište poduzeća u Sv. Kaju. Danas je dakako već skoro svaki upotrebljiv komad željeza dignut s morskog dna, pa je ta djelatnost gotovo sasvim utrnula. »Brodospas« je isto tako u produžetku čišćenja naših obala stigao i do susjednih talijanskih i grčkih voda, gdje je s istim intenzitetom izvršio veliki broj dizanja brodskih ostataka. Specijalizacija u tom poslu donijela je »Brodospasu« zapažena priznanja mnogo godina kasnije, prilikom čišćenja Sueskog kanala u vrijeme već zaboravljene Sueske krize, kad je u kanalu potapanjem nekih jedinica bio izvršen takozvani »embargo za nuždu«, a

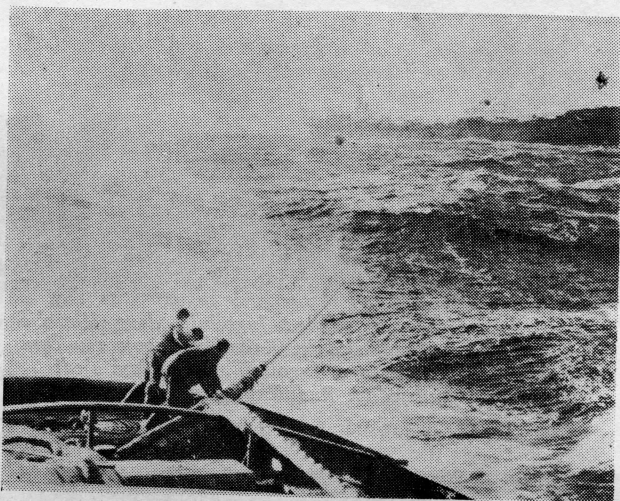
steklo je i druga priznanja na ostalim samostalnim akcijama u inozemstvu gdje su potonuli brodovi ili privremeno nasukani na plovnom putu predstavljali ozbiljnu opasnost za regularnu plovidbu.

Istovremeno s navedenim pothvatima odstranjivanja brodskih ostataka granala se i djelatnost tegljenja uzduž naše obale, a otvoren je i redovit zaobilazni put tegljačima, koji su vukli novosagrađene plovne objekte najrazličitijih namjena do Crnog mora i dalje uzvodno Dunavom do Beograda kao i na drugim relacijama do krajnjih luka u Crvenom moru.

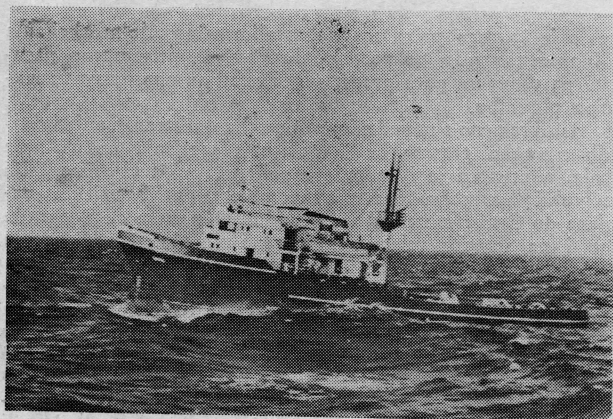
Služba spašavanja s vremenom također se potpuno afirmirala u dugom nizu uspješnih akcija uslovljenih stihijom u kojoj su u dobroj mjeri podjednako stradali naši brodovi kao i oni stranih zastava. U većim pothvatima takve vrsti obično sudjeluje više pogona integralno, kad se pored tegljača stavljaju u akciju plovne dizalice i efikasni zračni cilindri, ronilačke ekipe i adaptirani pomoćni brodovi, a ponekad radi izviđanja i pronalaženja brodova u pogibelji i vrlo funkcionalni helikopteri. Ukratko, radi se o kapacitetima koji danas



Ovo je oceanski tegljač »Smjeli«, čija brabra posada skoro na svakom putovanju sudjeluje na takvim zadacima kojima pisana riječ možda nije dorasla



Tegljenje tankera »Kobad« iz Port Etienne (Mauritanija) do Rezališta u Splitu predstavljalo je za »Brodospas« poseban napor



Prvi oceanski tegljač »Junak« od 2000 KS izgrađen u domaćem brodogradilištu

premašuju opremljenost svake druge slične službe na Mediteranu. Zato »Brodospas« konstantno ulaže velike napore da isključivo vlastitim sredstvima ostvari brzu i efikasnu intervenciju kod spašavanja s naglašenom intencijom da u našem pomorstvu zauzme ono mjesto koje jedna takva nužno potrebna služba ima svugdje po svijetu.

Integracija lučkog tegljenja i asistiranja također je od velikog značaja za brze intervencije spašavanja u lučkim sektorima, pa ovo poduzeće svojim dobro opremljenim objektima i stručnim posadama danas pokriva sve luke od Kopra do Bara, osim Rijeke.

Nagli razvitak tegljenja u svijetu i jačanje stranih kompanija te namjene kao što su engleske United Towing Company, Island tug and Barge Ltd, Foundation Maritime Ltd iz Kanade, čuveni Smith, Wijsmuller i Doeksen iz Holandije, zatim Panfido i Tripcovich tu pored nas u Italiji ili Nicolas E. Vernicos u Pireju — dalo je poticaja i splitskom »Brodospasu« da u relativno skromnim razmjerima pojača tu specifičnu djelatnost na moru uz mnoga odricanja na drugoj strani, zavisno od nestalnih usluga i rizika, koje sobom donosi svaki pomorski pothvat.

Sasvim je razumljivo da su sva ostala društva i udruženja u tom pogledu daleko ispred nas, ako imamo u vidu da samo holandski Smith posjeduje zavidnu flotu od dvadeset oceanskih tegljača, koji uključuju skoro polovinu jedinica od 4.000 KS i nedavno sagrađen najjači tegljač na svim morima od 9.000 KS. A kompanija Wijsmuller iz Ijmuidena samo je u 1965. godini desetak puta obišla svijet s objektima u teglju. Posebno impresionira s kakvom se lakoćom danas tegle preko oceana čitavi »majmunski otoci« — gigantske platforme i tornjevi za bušenje nafte na otvorenom moru ili nakaradni nosači aviona s kojima su se dosad u nekoliko navrata otiskivali na pučinu čak i poljski oceanski tegljači »Jantar« i »Coral« od svega 3.600 KS.

Paralelno s razvitkom pomorstva u našoj zemlji i potrebama industrije za starim željezom javila se i potreba za većim tegljačima za vuču rashodovanih brodova, a isto tako povećanjem nacionalne tonaže javljalo se povremeno i više havarija na našim brodovima, koje je u svakom slučaju bilo znatno korisnije tegliti vlastitim tegljačima. Krajem 1962. godine poduzeće »Brodospas« je nabavilo prvi oceanski tegljač »Smjeli« u vrijeme kad je došlo do fuzije brodarkih poduzeća i kad je transportne brodove ustupilo Jadranskoj slobodnoj plovidbi iz Splita. »Smjeli« je ranije pripadao United Towing kompaniji iz Hulla i spadao je u klasu tegljača do 2.000 KS. Za vrijeme rata bio je u službi spašavanja torpednih brodova, a nakon toga izvršio je čitav niz tegljenja po čitavom svijetu, pa je dvaput pod engleskom zastavom vukao i naše brodove »Lošinj« i »Crnu Goru«. Odmah po dolasku u našu vlasnost bio je angažiran tegljenjem dotrajalih brodova uglavnom tankera za naše rezalište u Splitu i na svim drugim akcijama tegljenja raznih plovinih objekata, posebno vlastitih plovinih dizalica, zračnih cilindara, barži i tome slično. Ovim tegljačem poduzeće je proširilo svoju djelatnost i izvan Mediterana do Burme i Indonezije na jednoj i do obala zapadne Afrike na drugoj strani.

U međuvremenu prešlo se i na neke druge specifične poslove u kojima su i tegljači i plovne dizalice »Dvainka« i »Veli Jože« odigrale podjednako važnu ulogu. To su u prvom redu bila putovanja iz Jadrana u Dunav izvršena u zajedničkom konvoju s transportnim brodovima radi iskrcavanja teških koleta, gradnja luka u Bugarskoj i montiranje teških mostnih konstrukcija duž Jadranske magistrale. Međutim, tegljenje plutajućeg doka iz splitskog Brodogradilišta u talijansku luku Taranto radi dokovanja i povećanja kapaciteta dodatnim dionicama u odsutnosti »Smjelog« izvršili su »Borac«, »Proleter« i »Pomgrad« tri manja tegljača od 600 KS u zimskom periodu, što je predstavljalo jedan od najsmionijih pothvata dotada.

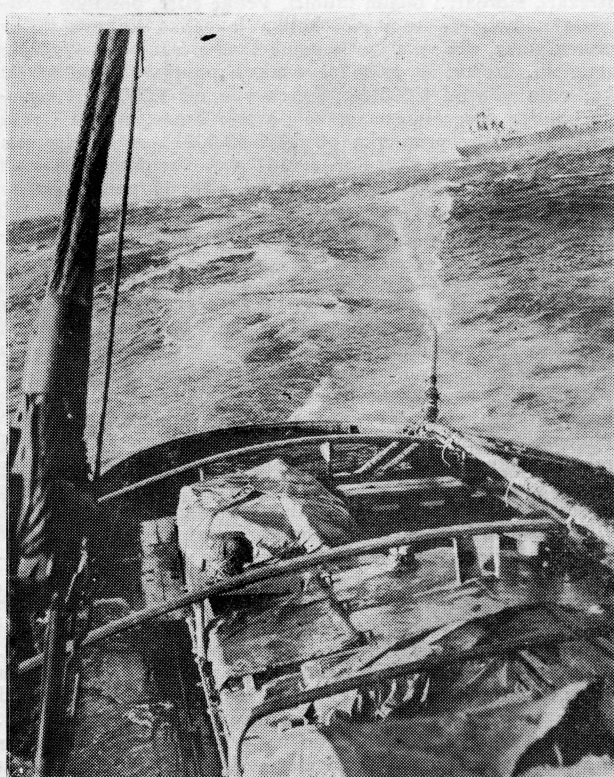
Često se dešava da su naši tegljači duže vremena prepušteni zavjetrini luke kad je relativno teško naći posao za njih u međunarodnoj konkurenciji, ali ponekad opet dolazi do ponuda i angažiranosti na više strana istovremeno i tada tegljači i dizalice naprosto imaju pune ruke posla koji treba efikasno obaviti. Osim toga rezalište poduzeća »Brodospas« koje je vrlo suvremeno opremljeno i koristi najnovije metode brzog rezanja brodova danomice otprema znatne količine starog željeza u dugim nizovima vagona za potrebe želje-

zara u unutrašnjosti. Neki brodovi onako simpatični i zardali obično imaju još toliko snage da se na vlastiti pogon dovuku do tog posljednjeg poživališta, ali daleko je veći broj onih olupina kojima je neizbježno potrebna intervencija tegljača. Povremeno u rezalište se dopremi i kakav relativno novi brod čije je trajanje bilo prekinuto požarom ili sudarom, koji ga je do te mjere oštetio da nije bilo ekonomično izvršiti popravak radi daljnje eksploatacije. Među ostalima česti su i oni brodovi — preostaci nekadašnje ratne slave: isluženi »liberty« — brodovi i tankeri »T2« i svi drugi ras-klimani trgovački i vojno-pomorski veterani koji su možda nakon pedeset godina upornog korištenja sasvim sazreli za staro željezo.

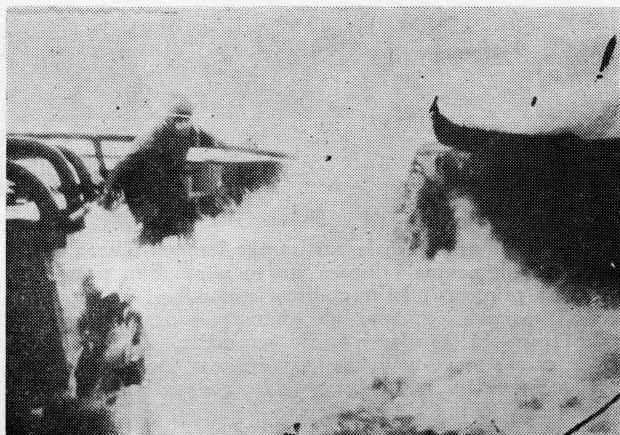
Ali potrebe pomorske privrede često puta tako su dimen-zionirane da iziskuju tegljenje većih teglenih objekata, kojima tegljači »Brodospasa« nisu uvijek dorasli. Tako se još uvijek dešava, mada samo povremeno, da taj posao preuzimaju strane kompanije iako se radi o transportu i vuči morem s odredištima ili za interese iz naše zemlje. Ta praznina u kapacitetima osjetila se nepovoljno i nakon aktiviranja »Smjelog«, što je dalo konačni poticaj ranijoj inicijativi (1960) da se u nas sagradi prvi oceanski tegljač »Junak«. Investitor »Brodospas« i kreativni realizator brodogradilište »Jozo Lo-zovina — Mosor« iz Trogira išli su na vrlo suvremenu reali-zaciju koja je na kraju dala zadovoljavajuće rezultate. Po-sebno treba naglasiti da se postigla primjerna vučna snaga tog tegljača koja dosiže 30 tona s motorima jačine 2.160 KS. Nakon dugotrajnih probnih vožnji koje su dale zadovolja-vajuće rezultate motorni tegljač »Junak« započeo je u 1965. svoje prve akcije na već ustaljenim relacijama spašavanja brodova na Jadranu, na relacijama Crnog mora, imajući svaki put u teglju čitav roj barži, koje je poduzeće »Brodospas« od Mađara bilo preuzelo u tegalj od ušća Dunava do Nila kao i znatan broj rashodovanih brodova, koje je uspješno doteglo u splitsko rezalište. Uostalom, nabranjanju nikad kraja. Krajem iste godine ovaj tegljač za visoko more do-

maće proizvodnje zajedno s dizalicom »Veli Jože« i nekim pomoćnim brodovima formirao je vrlo efikasnu ekipu, koja se prihvatila rezanja i otklanjanja podrtine super-tankera »Luise« od 32.000 tona u Bandar-Mašuru (Perzijski zaljev). Pothvat je uspješno priveden kraju još u februaru 1966. go-dine i pred vitkim pramcem »Junaka« pružilo se more po-vratka, koje ga je odvelo na nove specijalizirane zadatke.

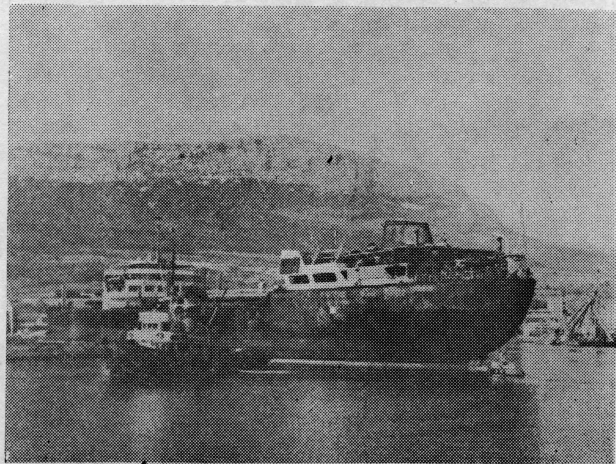
Najnoviji zadaci odveli su tegljače »Brodospasa« u dosad »nedirnuta područja«, pa je veći dio prošle godine »Smjeli« proveo u lukama Crvenog mora i u Španjolskoj gdje je diza-lica »Veli Jože« bila angažirana u iskrcaju teških nuklearnih koleta za prvu atomsku centralu nedaleko Madrida. A »Ju-nak« se upravo nalazi na svojem daleko najdužem tegljenju, za koje se već sada može konstatirati da neće tako skoro biti ponovljeno. Taj suvremeni tegljač, naime, vuče veliku ma-darsku dizalicu, koju je preuzeo od riječnih tegljača na ušću Dunava da bi s njom dosegao odredište u Šangaju. Prvi mje-sec u ovoj jubilarnoj godini ekipe »Brodospasa« provele su također u talijanskoj luci Mesini, gdje je »Veli Jože« podigao s morskog dna jedan manji prevrnuti brod, a »Smjeli« se upravo zaputio s nekoliko teglenih objekata prema Kuvajtu. U planu je i što skorije angažiranje ostalih objekata u lučka asistiranja po čitavom Jadranu, što bi ovome poduzeću ne-sumnjivo dalo primat u specijaliziranom pomorskom poslo-vanju.



Na visokome moru. Trenutak u kojem »Smjeli« tegli super-tanker »Michael« u splitsko Rezalište



U nevremenu more se prelijeva preko krme tegljača



Nakon prispjeća super-tankera »Ferneccast«, kojeg je iz Grčke doteglo »Junak«, manji tegljači smještaju u Rezalištu. Ovaj tanker bio je zahvaćen požarom koji mu je uništio samo krmu