

Jedan dokaz pomoćske nezgode

Luka predstavlja sigurno, izgrađeno, zaštićeno, uređeno i opremljeno sklonište za brodove koji u nju dolaze u cilju utovara i istovara tereta, ukrcavanja i iskrcavanja putnika, snabdjevanja sa pogonskim materijalom, namirnicama i vodom, opravki itd. i konačno i eventualno sklonište od prijetećih vremenskih nepogoda.

Postoje uglavnom dvije vrste luka — prirodne i vještačke. Prirodne su one luke koje su uvučene u kopno i nisu izložene pučini i njenim hirovima, prirodno zaštićene od valova i vjetrova. Nesumnjivo one imaju bolje kvalitete od vještačkih luka, mada su i one ponekad i u izvornoj mjeri izložene udarcima vjetrova koji također može da prouzrokuje štete brodovima u luci i da ometa rad i manevre.

Ove luke nemaju potrebe zaštitnih uređaja u onom obimu kao kod vještačkih luka i one imaju prednost ne samo u odnosu na sigurnost nego i obzirom što je i njihova izgradnja jeftinija. Vještačke su pak one luke koje su izgrađene na otvorenom moru i zaštićene su od uzburkanog mora na vještački način.

Ovakve luke, mada rijetko, pretrpe strahovite udarce valova i vjetra i tom prilikom bivaju nanijete ogromne štete, kako samoj luci, tako i brodovima u njima.

Dovoljno je spomenuti nedavnu katastrofu luke Denova koja se nalazi u istoimenom zalivu pa da se čovjek uvjeri, kakvu stravičnu snagu predstavljaju vjetar i valovi. Šteta koja je tada pricinjena luci, brodovima, građevinama, lučkim uređajima itd. iznosila je više milijardi lira. Ovo je slučaj koji je tada opisan i zabilježen kao jedinstven u analima pomorstva. Taj dan proglasila je italijanska vlada nacionalnom katastrofom.

Nije namjera ovog članka da to ponavlja, već da prikažem jedan dramatičan događaj u odnosu na vještačke luke, koji sam lično doživio u indijskoj luci Madras 1906. godine sa parobrodom »Ellenia« na kome sam plovio u svojstvu kadeta iz koga se također vidi kakvu bezbjednost u izvjesnim momentima pružaju vještačke luke.

Madras je velika indijska luka na koromandelskoj obali Bengalskog zaljeva, zaštićena moćnim lukobranom.

Događaj iznosim onako kako je zaveden u brodskom dnevniku spomenutog parobroda kao »Dokaz pomorske nezgode« (Prova di fortuna).

»Pojavljuje se u ovom Konzularnom uredu kap. Antun G. Skopinčić zapovjednik parobroda »Ellenia« od netto reg. t. 2726 registrovan u Trstu, sa prvim časnikom kapetanom Ivanom Mifka i mornarima Antunom Zorovićem i Ivanom Lencom i izjavljuju se kako slijedi:

Da je parobrod »Ellenia« otputovao iz Trsta natovaren raznom robom, u ispravnom stanju, sa potpunom posadom, za Kalkutu i usputne luke, dne 18. decembra 1905. godine.

Putovanje je praćeno jakim i suprotnim vjetrovima i uzburkanim morem, naročito u toku puta od Kolomba do Madrasa u dane 13., 14., 15. i 16. januara. Nепrekidne oluje iz prvog kvadranta sa jakim pljuskovima i uzburkanim morem čiji se valovi često silovito srućavaju na palubu, tako da je uslijed takvog stanja brzina broda bila usporena od 10 na 6 milja na sat.

Noću i jutrom 16. januara više puta zaustavljen je stroj da bi se izmjerila dubina i ustanovila na taj način udaljenost od obale obzirom da je gusta kiša sprječavala vidljivost svjetionika koji se inače vide pri lijepom vremenu.

Malo zatim u 6 sati pr. p. ugledasmo obalu, a u 7 sati 16. tek. mj. ugledasmo grad Madras. U 8 sati i 30 min. pr. p. ukrasmo lokalnog pilota i poslije ulaska u luku jednog drugog broda pokušasmo uzaludno u dva maha da uđemo u luku Madrasa. Ulazak je bio otežan zbog jako uzburkanog mora i struja koje su skretale brod često sa opasnošću da udari u lukobran. Konačno treći put uspjesmo ući u luku, ali iznenadeni provalom oblaka i jakim vjetrovom oprezno se usidrismo u sredinu luke u 10 sati pr. p.

Kad se je unekoliko ovo ne vrijeme stižalo digosmo sidro i smjestimo brod na mjesto određeno od Lučke kapetanije. Ukotvismo brod sa jednim sidrom i vezasmo pramac za plutaču sa jednom novom guminom i čeličnim užem. Na isti način uvezasmo i krmu broda.

Za vrijeme ove rabote oko vezivanja broda iznenada smo bili zahvaćeni novim udarcima silovitog vjetrova i valova u luci kao i jakim pljuskom. Uzburkano more koje je prodiralo u luku sa strane lukobrana najednom je postalo opasno po brod, jer se uslijed sopstvenog gibanja i gibanja plutače pokidaše oba veza za plutaču. Brod je u tom momentu ostao nedovoljno osiguran, odnosno na nastalo ne vrijeme i prijetila je opasnost da bude bačen na nasip nekoliko metara po krmu, kao i da dođe do sudara sa njemačkim parobrodom »Rheinfels« koji je stajao uvezan sa lijeve strane »Ellenie«.

Bez odlaganja ponovno se uvezaše najbolja raspoloživa užad za plutaču. Za to vrijeme užad pretrpješete teška oštećenja ali uprkos tome, koristeći se kratkom pauzom nevremena uspješno se je vezati debeli sidreni lanac za plutaču i po nalazu lokalnog pilota brod je bio bezbjedno uvezan, a sve užad bila su omotana platnom i osigurana.

Uslijed prijetećeg nevremena brod je stalno bio pod parom kako bi se u svakom momentu moglo služiti strojem. Ujedno određena je služba kao za vrijeme putovanja.

Nastupom noći vrijeme se pogoršalo i morski talasi postaju sve silovitiji u tolikoj mjeri da smo u 10 sati p. p. bili alarmirani od jakog praska i istovremeno od povika straže sa zapovjedničkog mosta »*puko je lanac uvezan za plutaču*«.

Pozvan je sav brodski personal na palubu, istaknuta su dva crvena fenjera vertikalno na jarbolu, signal propisan lučkim pravilnikom kao znak da se brod nalazi u opasnosti, kako bi Lučka kapetanija uputila hitnu pomoć.

Svi uvjereni da brodu prijete velika opasnost, da se brod; poslije kidanja sidrenog lanca sa plutače neće moći sa jednim sidrom održati na mjestu i da će biti pomjeren, ne čekajući traženu pomoć preduzeto je sve da se izbjegnu posljedice nastale situacije. Obzirom da su vjetar i valovi promijenili pravac i prešli na desnu stranu broda, najprije su olakšani svi vezovi po krmu u tolikoj mjeri da je bilo omogućeno da brod zauzme položaj pramcem na vjetar i talse, ukoliko su dozvoljavale okolnosti, i u tamnoj noći pod udarcima vjetrova i kiše spušten je čamac u more i mornari Ivan Lenac i Antun Zorović dobrovoljno uđuše u čamac u cilju da uvežu užu za plutaču u zamjenu pokidanog lanca.

Za vrijeme ove nove operacije na spasavanju broda od očigledne katastrofe utvrđuje se da su vezovi uopće uveliko oštećeni a istovremeno se konstatuje da je i jedna bitva prelomljena. Sve ove štete bit će kasnije detaljisanе od strane vještaka.

Netom što je za plutaču uvezana gumina i debelo čelično užu brod je privučen kolikogod je to bilo pod navedenim okolnostima moguće, da se na taj način oslobodi sidro i lanac od ogromne napetosti izazvane težinom broda za vrijeme nevremena.

Utoliko pri kraju ovog rada t. j. u 2 sata i 30 min. pr. p. došao je na brod pilot sa devet članova pomoći, ali je u tom momentu brod bio gotovo potpuno uvezan ili u najmanju ruku van opasnosti. I doista pilot nije imao ništa drugo da uradi već da konstatuje da je sve potrebno urađeno za spas broda i tereta.

Na semaforu u luci primjećen je u međuvremenu signal ciklona.

Kapetan ovim činom protestuje protiv svih kojih se tiče za štete, troškove itd. prouzrokovane ovim nevremenom i pod zakletvom i svjedočenjem prisutnih članova brodske posade izjavljuje da sve štete na vezovima nijesu prouzrokovane, niti nehatom niti ičijom krivicom već jedino višom silom t. j. nevremenom ciklonskog karaktera, kako proizlazi iz brodskog dnevnika izdatog od Lučke kapetanije u Trstu dana 10. maja 1905. godine str. 110, 111, 112, 113 i 114.

Netom što se je u popodnevim časovima vrijeme poboljšalo uklonjen je signal sa semafora i kapetan je otišao u Konsulat u Madrasu u cilju prijave štete i po završenom istovaru tereta određenog za ovu luku, u 6 sati p. p. otputovali smo za Rangun.

U ovakvoj situaciji našli su se i drugi brodovi u luci što se je moglo zaključiti iz istaknutih signala kojima su tražili pomoć.