

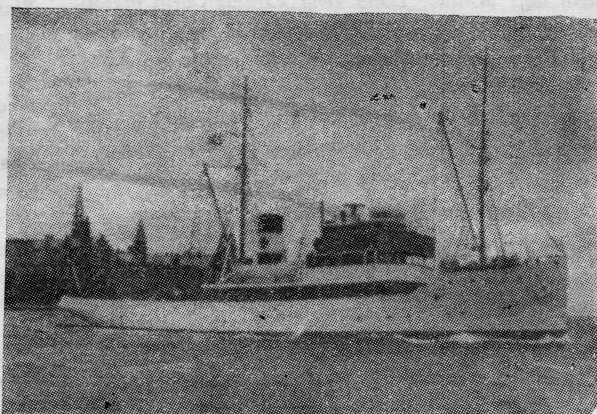


## Spasavaoci brodova

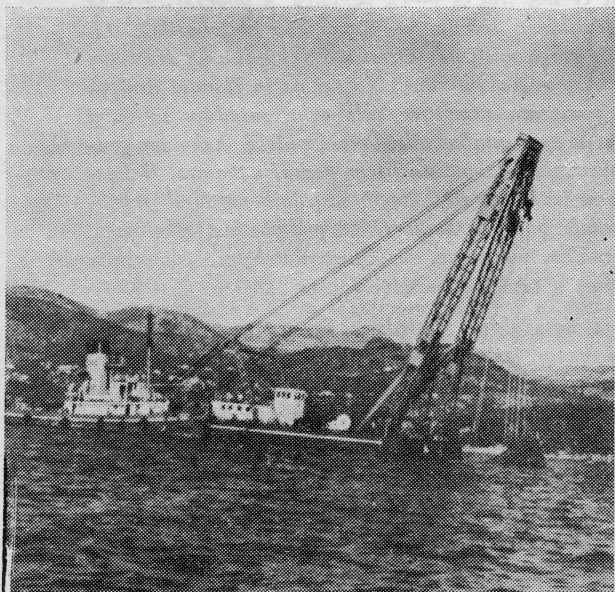
Ing. Mirko Posavec, Zagreb

Prilično se rano uvidjelo da nije unosno dizati sa morskog dna samo razno potopljeno blago, jer pripreme obično stoje više nego što iznosi vrijednost nadenog blaga, već da i sami brodovi predstavljaju vrijednost. Mnoge su se podrtine dale popraviti i ponovno staviti u eksploataciju. Kad su se pojavili željezni brodovi i razvila metalurgija, oni brodovi koji se nisu dali popraviti predstavljali su sirovinu za dobivanje željeznih limova za nove jedinice. Tako je već u prošlom vijeku nastalo u raznim zemljama nekoliko poduzeća koja su se isključivo bavila spasavanjem nastradalih i vađenjem potonulih brodova. Pionir u tome je danska firma »Svitzer« koju je istoimeni trgovac osnovao pred 125 godina. To je najstarija firma ove vrste u svijetu. Među prva poduzeća ove vrste spada i holandska firma »Smit«. Nakon prošlog rata u našoj je zemlji osnovan »Brodospas« koji je ubrzo stekao veliki ugled u svijetu. Nije ni čudo, jer je u samih 10 godina opstanka podigao sa morskog dna 123 plovne jedinice, spasio 30 nastradalih brodova i našim željezarama dao preko 100.000 tona željeza na preradu. Mnogi od spasenih brodova danas se ponovno nalaze u sklopu naše trgovačke mornarice kao na primjer »Partizanka«, »Proleterka«, »Učka« i t. d., dok je »Galeb« postao školski brod JRM. Brodospasovi su roniaci radili na 70 metara ispod morske površine, a samo poduzeće bilo je pozvano da pomogne pri čišćenju Sueskog kanala poslije anglo-francuskog napada 1956. Slično društvo imaju i naši susjedi Talijani imenom »Salvatogena« koja je nakon rata u raznim dijelovima svijeta podigla sa dna 50 raznih brodova.

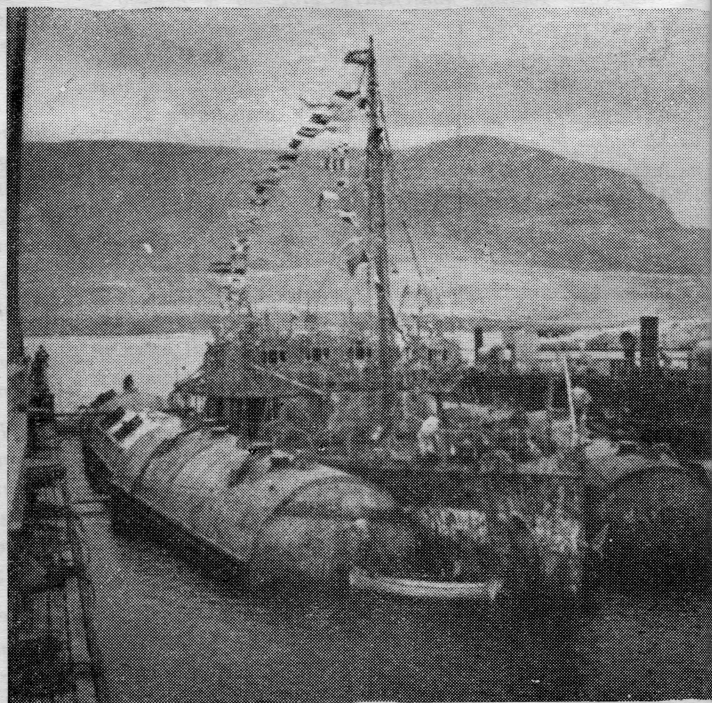
Zanimljivo je razmotriti razvoj Svitzerove firme. U doba njena osnutka nije još bilo ronilačkog odijela, plovnih dizalica, zvona ni drugog pribora koji je danas u upotrebi. Nije bilo ni pomoćnih brodova koji bi pomogli podizanju potonule jedinice. Pa ipak Svitzer je sve spasavalačke pothvate uspješno svršavao pomoću instrumenata koji danas izgledaju neobični i neodgovarajući pa čak i



Brod za spasavanje »Svitzer« stacioniran u Adenu

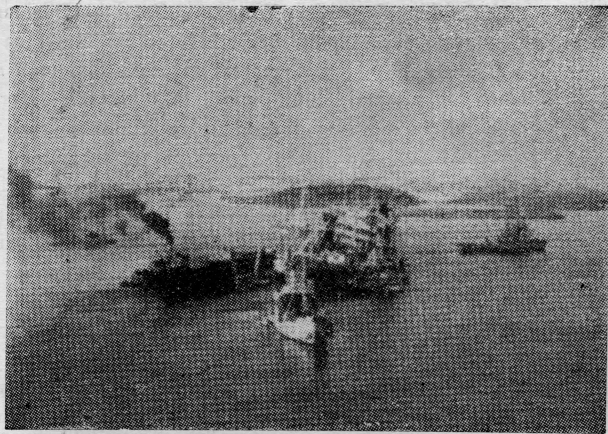


Naša dizalica »Veli Jože« radi na vađenju potopljenih brodova u uvali otoka Koločepa



Današnji p/b »Proleterka« nakon vađenja s morskog dna od strane naših spasioaca

smiješni. Ne samo to, on je radio samo sa jednom starom jahtom, jolom i lakim čamcem sa 6 pari vesala. Potonji nije upotrebljavao za samo spasavanje, već da bi se ugroženom brodu približio najvećim opreznostima. Samo spasavanje vršio bi pomoću jahte i jole. S tako ograničenim i neprikladnim sredstvima ali potpomognut s urođenom dan-



Brodovi za spasavanje »Sterkodder«, »Salvator«, »Parat« i »Ula« spasavaju norveški brod »Topeka« od 4.721 tonu

skom ustrajnošću i odlučnošću Svitzer je spasavanja izvršavao uspješno i sa profitom. Uskoro su se kao konkurenti pojavile i druge kompanije, nastalo je oštro takmičenje koje traje još i danas. U njemu se nakon rata osim Danaca, Holanđana, Britanaca i Talijana, pojavljuju Jugoslaveni i Poljaci i to veoma uspješno.

Svitzerovo se spasavalačko poduzeće naglo razvilo nakon pronalaska ronilačkog odijela koje je izumio Englez August Siebe. Tada Svitzer uvodi u posao i jedan parobrod da mu pomaže u radovima koji su se još uvijek ograničavali na danske vode. Otada operacije i metode spasavanja poprimaju oblik kakav imaju i danas. Pomoću novog parobroda Svitzer je uspio po prvi put dići brod od 100 tona sa dubine od 10 metara i iz gliba dubokog 3 metra.

Spasavalačka poduzeća danas rjeđe sama po sebi poduzimaju akcije spasavanja, jer je ponekad to riskantan posao. Obično to čine za račun osiguravajućih društava ili pak za račun vlada. Naravno da tu odlučujuću ulogu igra stanje potonulog ili nastradalog broda. Po dugogodišnjoj praksi takvim se radovima najviše okoriste osiguratelji, koji često izigravaju spasavaoce. Pa ipak oni jedni bez drugih ne mogu. Svake godine spasavaoci na cijelom svijetu spase brodova u vrijednosti od nekoliko milijardi dinara. Podrtine se kasiraju i odlaze u talionice a očuvaniji brodovi popravljaju se i ponovno odlaze na plavu pučinu.