

# Kod ekipe „Brodospasa“ na otoku Koločepu

Tekla Palčok

Ekipa »Brodospasa« radila je na Koločepu cijelo ljeto i jesen na vađenju talijanskog broda »Spativento« za staro željezo. Ovaj brod je bio potopljen na jugoistočnoj strani otoka i kad su se radovi približavali kraju posjetili smo ekipu »Brodospasa«.

More je nemirno udaralo o bokove motornog čamca Lučke kapetanije — Gruž, kad sam u pratnji kapetana Miška Zuanića krenula na Koločep. Dobila sam zadatak poći u luku Koločep-Donji, tamo se dijelovi izvađenog broda ukravaju u maonu, i tamo je ekipa »Brodospasa« sa cijelom svojom raznovrsnom flotilom. Susreli smo motorni ronilački čamac »Tornado«.

— »Nedjelja je, ide posada u grad«... rekao mi je kapetan Zuanić, ali nije uspio dovršiti misao, jer je našu pažnju privukao ploveći grad na

moru. Remorkeri, brodovi, maone, dizalice, izgledaju u daljini na ravnoj morskoj površini kao bušilice na prostranim petrolejskim poljima. Živ jesenji pejzaž luke Koločep-Donji, upotpunjuje sliku. Prilika za slikare. Mjestance Koločep, malo i tiho, u oprečnoj je suprotnosti s brektanjem motora ovih raznovrsnih plovni objekata. Naša najveća dizalica, a ujedno i najveća dizalica na Mediteranu, upravo je dizala pramac broda »Spartivento« i polagala ga na maonu. Nedaleko nje, u plićaku, stršio je iz mora vijak broda i ogroman dio trupa s topom, koji više slični ostatke nekog gorostasa raspuklog prilikom nedavne eksplozije, nego na brodsku trupinu, koja je bila pod morem desetak godina.

Pristali smo uz matični brod »Labin«, gdje nas je dočeka kapetan Jerko Tamfara, zapovjednik ovog broda i rukovodilac svih radova.

— »Ako ne vidite sve, ne ćete moći ništa napisati — rekao je evo, barke i s njom ćemo obići čitavo područje naše djelatnosti. Još uvijek ronionci rade pod morem«.

Brod »Spartivento« bio je potopljen na jugoistočnoj strani otoka na dubini od 27 m. Potopljen je za vrijeme kapitulacije Italije i kroz proteklih 12 godina na njemu se nataložio mulj, pijesak, a bio je naterećen ugljenom. Posao vadenja bio je time znatno otežan. Trebalo je izdubiti prave tunele za odstraniti ugljen, kako bi se mogao rezati brod, pojedine komade vezati debelom čeličnom užadi i dovući ih dvije milje do luke Koločep.

— »Prve radove vršili smo mamut sisaljkama — rekao je kapetan Tamfara. Pomoću njih smo ugljenu prašinu odstranili s broda. Ronionci su nekad išli pojedinačno, a nekad skupno. Imamo ih deset. Mjesto, gdje se nalazio brod izloženo je nevremenu, jer je na otvorenom moru. Kako je ovog ljeta bilo dosta jugovine, to su radovi sporo napredovali. To nam je produžilo i radove do jeseni, ali sad su svi dijelovi dovedeni u luku Koločep, gdje vršimo radove pod vodom električnim aparatima. Naime, tih 15 dijelova, na koje smo brod izrezali na onom mjestu, gdje je potopljen, sada režemo u još manje dijelove«.

Obilazeći te velike dijelove broda, smještene u plićacima luke, naišli smo na ronioce, koji su električnim aparatima kao da je od kartona rezali željezo stare trupine. Prvi ronilac na kojeg



Ronilac Gović uz asidenta Delale i Bosnića na dužnosti

smo se namjerali bio je Nikola Jaram. U ronilačkoj opremi, cipelama teškim 7 kg, povezan gumenim crijevom s ronilačkim motornim čamcem »Oštro« radio je pod morem. Vatra, koja je sijevala u dubini, izbacivala je na morsku površinu topli mlaz mora i paru kao gejzir. Radio je tri-desetak minuta, zatim je javio, da mu ne dolazi kisik.

A kad je naredba izvršena — uzburkalo se more iznad ronioaca, koji je bušio velike rupe na trupini broda i vezivao čelične lance, da bi dizalica »Veli Jože« zavezani komad mogla prenijeti u maonu »Ma 6«.

Takvi su se radovi odvijali na nekoliko mjesta. Bušenja vršena iznad vode izbacivala su na sve strane varnice, a varnice su padale u more, kao kakav vatromet.

»Lijep vatromet u slavu svršetka radova« — primjetio je mlad ronilac, koji je s nama obilazio radove.

Obišli smo cijelu flotilu »Brodospasa«; Matični brod »Labin«, ronilačke motorne čamce »Tornado«, »Tajfun« i »Oštro«, parne remorkere »Proleter« i »Borac«, motorne remorkere »Kamenica« i »Svilana«. Svakako su najimpozantnije dizalice »Veli Jože« i »Dvainka«.

Dizalica »Veli Jože« je desna ruka poduzeća »Brodospas«. Ronionci kažu, da ih samo tri ovakve ima u Evropi. Dize 350 tona, a kupljena je u Holandiji. Zanimljiva je priča, kako je dizalica »Veli Jože« izvadila iz procjepa hridina putnički brod »Knin«. Od zapovjednika dizalice kapetana Ive Rušina pa do posljednjeg člana posade ove flotile — svi su ponosni na dizalicu i pričaju njene podvige.

— »Zabio se parobrod »Knin« svojim trupom u oštre hridi. Davno je to bilo još kad je »Veli Jože« bio nov. Nikakvim se sredstvom brod nije mogao izvući iz tog položaja. Došao je »Veli Jože«. U svoje hvataljke čvrsto je uhvatio brod i podigao ga s njegovog ležišta. Prekoračio je svoj maksimalni kapacitet dizanja, ali brod je bio spašen. Zatim ga je u svojim ogromnim hvataljkama prenio na popravak u Rijeku«.

Hvale »Veli Jože« ne čuje. On i dalje radi, a danas teško brekćući, uz pomoć »Dvainke«, grabi velike zardale komade starog potonulog Talijana i prenosi ih na ogromnu maonu.

A maona, kao veliko ploveće skladište, izdužila se posred luke, ispunjavajući je svojim ogromnim tijelom. Kad smo se k njoj približili, rekoše mi:

— »To je skladište starog željeza za naše željezare. Unutra se nema što vidjeti. Ali je zanimljiva historija maone »Ma 6«. To je bio luksuzni prekooceanski brod »Radnik«, koji je nakon oslobođenja više puta išao u Ameriku po iseljenike. Nakon što je svoje odslužio od trupa smo načinili maonu. Ona nema pogona, nju tegle remorkeri«.

Isluženi luksuzni brod izgleda iznutra kao razbojište nakon tenkovske bitke. Pun je starog željeza.

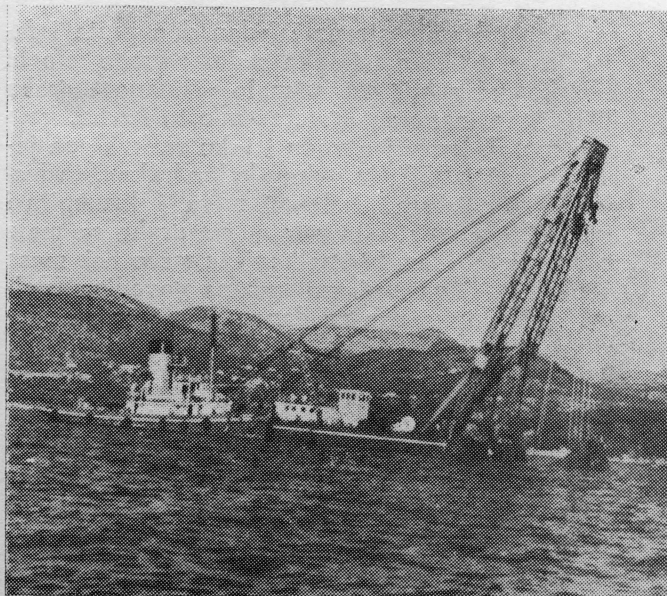
Kad sam se nakon obilaska flotile ponovno vratila na matični brod »Labin«, zapravo brodradionicu, već su svih 95 članova posade ove radne zajednice znali, da će se o njima pisati.

— »Zapišite, da jedemo iz tanjira, koji su trideset i više godina bili pod morem. Izvadili su ih naši ronionci«, — javio se konobar — tanjuri izgledaju kao novi, sa plavim su obrubom i na sebi imaju oznaku broda, kome su pripadali.

— »Iz njih se jede dvaput više, jer su s velike dubine«, — šalili su se ronionci, sve mladići od nešto preko dvadeset godina.

Brod »Labin« je opskrbljen sa visokotlačnim kompresorom za dubinsko ronjenje, preko kojeg ronionci mogu ići do 80 metara dubine. »Labin« ima i rekompresionu komoru za liječenje kesonske bolesti. Ovu bolest ronionci često dobivaju pri napornom radu u većim dubinama, i ovu rekompresionu komoru zovu jednostavno »bolnica«. Na brodu se nalazi s ronionicima 25 do 37 članova posade. Zapovjednik broda kapetan Jerko Tamfara i današnja posada izvršili su vađenje devet brodova, koji danas plove i 20 brodova za staro željezo. Da nije bilo ekipe »Brodospasa« ne bi još našim morem plovila »Partizanka«, »Proleterka«, »Istra«, »Hercegnovi«, »Argo«, »Borovnik«, »Herta«, »Pag«, nedavno spašeni M 303 i mnogi drugi.

Poduzeće »Brodospas«, prema riječima kapetana Tamfare, poduzet će izvidanje potopljenih brodova na dubini od 40 do 60 metara od



„Veli Joža“ u zaljevu Koločepa

Zadra prema Puli. Tu se nalaze većinom brodovi potopljeni za vrijeme prvog svjetskog rata. Već se otprilike zna, gdje je potopljena staro-austrijska krstarica »St. Ištvan«, »Sirius«, »Tibingen«. Barun Gauč i neki drugi brodovi. Ako ekipa »Labin« ustanovi, da se potopljeni brodovi nalaze na povoljnom položaju i da se isplati vaditi ih, radovima će se početi u sljedećoj sezoni.