

Spasavanja na moru

Kap. A. Botrić

U ovom članku se ne tretira pitanje spasavanja s međunarodno pravnog gledišta, već spasavanje upotrebom tehničkih sredstava, sa odgovarajućim uputstvima za postupak i manevriranje, u suvremenim uslovima pomorskog i zračnog saobraćaja.

Spasavanje na moru zacijelo je staro isto toliko, koliko i pomorska plovidba uopće, te ono prelazi granicu zabilježene pomorske historije. Ponavlja se u toku vjekova u nebrojenim slučajevima pomorskih nezgoda sve do danas i nužno će se nastaviti ubuduće, kao i sama plovidba po moru. A što da se kaže o znanim i neznanim pomorskim tragedijama, koje su se desile u nevremenima i zbog drugih elementarnih fenomena, u kojim nastradali nisu mogli poslati obavijest i tražiti pomoć, pa su takove tragedije ostale bez živih svjedoka, jedini su im svjedoci bili razbješnjeli valovi i rijetki plutajući ostaci nastradalog broda. Sjetimo se teške nesreće našeg preookeanskog parobroda »Daksa«, koja se desila 26. januara 1930. g. kod rta Finistere, na pomolu Biskajskog zaliva. S brodom je izgubila živote cijela posada, jer je tražena pomoć bila opozvana, a i da je stigla pitanje je, bi li bila efikasna. Tako danas, osim uzroka tragedije, nijesu objašnjene okolnosti ni detalji o potonuću broda, jer nema preživjelih svjedoka. A koliko je naših brodova nastradalo u konvojima i van njih, u Drugom svjetskom ratu, a da im nije mogla biti pružena neposredna pomoć. Neke od posada i ovih brodova nastradale su u cjelini (slučaj p/b »Vojvoda Putnik« i »Talas«) te i među njima nije bilo preživjelih. Zanimljivo je i začuđujuće, da i u najnovije doba bez traga i glasa nestaju veliki moderni brodovi, opremljeni suvremenim radio-navigacijskim sredstvima. Dubrovački časopis »Naše more« br. 1 (1955.) iznosi da su 1948. godine tako nestali parobrodi »Samkey« (7219 BRT) i »Hopestar« (5267 BRT), a 1952. godine njemački brod »Melanie Schulte« (6170 BRT), dok je nedavno proglašen nestalim argentinski brod »General San Martin« od 9589 BRT. Ovaj

posljednji je ujedno i dosad najveći brod, koji je nestao na ovako misteriozan način.

Svaki brod dužan je pružiti pomoć na moru drugom brodu, bez obzira na zastavu i narodnost i bez pitanja i odlaganja. To je samo dio svijetle tradicije ukorijenjene u pomoračku svijest svakog pomorca, a što najsnažnije odražava međusobnu povezanost i univerzalnost pomorskog života svih nacija. To je uostalom postala i međunarodna obaveza.

Spasavanje u današnjim uslovima

Današnji stepen razvitka spasavanja na moru je toliko visok i kompliciran da zasjenjuje ranije oblike i opsege spasavanja, počev od spasavanja jednog ili dva čovjeka ili prekrcavanje bolesnog mornara s broda na brod, sve do spasavanja čitavih posada, putnika i samih brodova, kako u daljoj, tako i u bližoj prošlosti. Jer, prije Drugog svjetskog rata pitanje spasavanja na moru nije bilo tako teško, a ni problem tako kompliciran kao danas, kada se svjetski promet odvija u znaku zamašnog porasta trgovačkog brodovlja, preookeanskih zračnih linija i ribarske flote. Preookeanski letovi su još do nekoliko godina prije početka Drugog svjetskog rata predstavljali rijetke herojske podvige, a danas se računa da se oceani godišnje prelete više od 200.000 puta. Ta cifra, pak, danomice raste, a da u njoj nisu uračunate brojne letačke vježbe ratnih zrakoplovstava svijeta nad morskim prostorima. Sve to uvećava i komplicira problem spasavanja na moru. Dok su nesreće na moru i ranije zadavale dosta posla specijalnim centrima i brodovima za spasavanje, dotle je rapidan poslijeratni porast preookeanskih zračnih letova nametnuo tim centrima i njihovim brodovima, kao i svim ostalim brodovima, koji se nađu na datom području pomorske nezgode, nove i sve teže probleme spasavanja. Iskustva stečena od strane trgovačkih brodova pri spasavanju na moru u današnje vrijeme, trebalo bi da se češće i efikasnije objavljuju u pomorskoj štampi, jer od

njih pomorci mogu imati neocjenjive koristi kad dođu u priliku da pomognu nastradalim brodovima i zrakoplovima. A specijalni centri i ustanove, koje se isključivo bave spasavanjima na moru, veoma mnogo doprinose usavršavanju ovog pitanja, kada — kao što to rade u nekim velikim pomorskim zemljama — objavljuju svoje studije i iskustva u vezi sa primjenom sredstava za spasavanje u navedenim današnjim uslovima svjetskog saobraćaja, koji, kao što je rečeno, nameću neuporedivo teže probleme spasavanja.

Uzroci nezgoda sa nekoliko primjera

Razni su uzroci, koji mogu dovesti do nezgode na moru. Najčešći je možda nevrijeme i olujno more, ali nisu rijetki ni požari, sudari i nasukanja u magli ili vlastite mane broda i pri lijepom vremenu. Smatram da neće biti na odmet ako se to prikaže sa nekoliko tipičnih primjera, iz dogledne prošlosti, od kojih se neki odnose na naše brodove.

Prvim primjerom želim osvježiti sjećanje naših starijih pomoraca na herojski podvig posade našeg preoceanskog parobroda »Izabran« (sada »Ljubljana«). Dana 5. septembra 1926. g; američki skuner »Albert W. Robinson« onesposobljen u strahovitoj oluji, koja je bješnjela na zapadnom dijelu sjevernog Atlantika, očekivao je najavljenju pomoć od strane specijalnih brodova »U. S. Coast Guarda« (američki centar za paroliranje i spasavanje), dok mu se u blizini nalazio »Izabran«. Nesebičnom i odlučnom akcijom nekolicine dobrovoljaca među posadom našeg broda spašena je čitava posada američkog skunera prije nego joj je stigla tražena pomoć. Za taj podvig tadašnji predsjednik SAD, Coolidge odao je priznanje komandantu broda kapetanu Nikolu Radošu i trima članovima posade, podarivši komandanta ukrašenim durbinom, a ostale zlatnom medaljom. Poznata mi je medalja, kojom je odlikovan moj mještatin, tada kormilar Gracija Vujović. Na poledini medalje urezan je slijedeći natpis:

»To Gracija Vujovitch steerman of the Jugoslav steamship »Izabran« in recognition of his heroic services in effecting the rescue at sea on september 5th 1926 of the crew of the American schooner »Albert W. Robinson«.

Iz vlastite navigacijske prakse navodim slijedeća dva slučaja, koja su se desila pri relativno povoljnim atmosferskim prilikama:

Bivši jugoslavenski parobrod »Anton Ivović« (na kojemu sam tada bio II. oficir palube) naišao je dana 27. februara 1931. g. na poziciji oko 150 Nm sjverno od Mesinskog tjesnaca, u Tirenskom moru, na talijanski motorni brod »Maria Grazia«, koji je buktio u plamenu, dok se nedaleko broda, u čamcu za spasavanje, nalazilo 11 članova posade, očekujući spas.

Posada se već 6 sati nalazila u čamcu, nakon što je uzaludno pokušavši na sve načine da spriječi

požar, morala konačno napustiti brod zbog nepodnosive temperature ugrijanog brodskeg željeza. Spasili smo posadu na svoj brod, i nakon kratkog vremena predali je jednom grčkom parobrodu, koji je naišao pravcem za Napulj. Podrtinu broda, koja je ipak ostala plivajući, odteglio je u Messinu dan kasnije, jedan talijanski brod za spasavanje. Oko 9 sati na večer (t. j. oko 7 sati nakon što smo spasili posadu nastradalog broda) dostigla nas je jedna talijanska torpiljarka (koja je vjerovatno došla iz La Spezie) te nam je tražila poziciju nastradalog broda, ali kao što se vidi, njena pomoć nije više bila potrebna.

Isti parobrod »Anton Ivović« je u ponoći između 6. i 7. decembra 1931. g. izgubio vijak, na poziciji oko 20 Nm jugoistočno od rta Bon, na Tuniskoj obali. U to doba nije bilo obavezno da brodovi koji plove Sredozemnim morem imaju radio-davač, pa smo bili prisiljeni da tražimo pomoć jedino putem raznih propisanih optičkih signala. Ali kroz puna tri dana nitko se nije pojavio na našem horizontu, a brod je u tom međuvremenu, uz pogoršane atmosferske prilike bio bačen blizu obale kod rta Bon, gdje smo uspjeli usidriti se na dubini od 60 metara. Istom treći dan oko pola noći naišao je, na putu iz Sousse za Tunis, francuski putničko-teretni parobrod »Caïd«, koji je opazivši naše optičke signale, skrenuo s rute i zaustavio se kod nas usidrivši se također. Vrijeme se sve više pogoršavalo, a valovi postajali jači, tako da smo uz teži napor ipak uspjeli spustiti čamce u more i dodati »Caïdu« naše gumine za tegljenje. Istom nakon gotovo gvosatnog napornog rada oko natezanja gumina, i utanačenog ugovora za spasavanje, oba broda su, po ugovorenom signalu jednovremeno podigla sidra i počelo je tegljenje. Slijedećeg jutra u zoru stigli smo na sidrište Tunisa, gdje se u kratko vrijeme po našem dolasku razmahala strahovita oluja, u kojoj su jedva izdržala naša sidra. Da smo ostali na mjestu nezgode, bili bi s obzirom na strmu i kršovitu obalu onog predjela sigurno izgubili brod i živote. Pomoć nam je stigla u dvanaestom času.

Početkom ljeta 1951. g. portugalski ribarski skuner »Gaspar« nalazio se u orkanskom nevremenu, ali je spašen skupa sa 40 ljudi njegove posade nakon uspješnog traženja i pružene pomoći, koju su zajednički dali: američki trg. parobrod »William Johnson«, francuski parobrod »Wisconsin«, jedna krstarica američke ratne mornarice, jedan kuter »Coast Guarda« i tri zrakoplova. Spomenuti trgovački brodovi su, usprkos vladajućem orkanu na području gdje je trebalo pružiti pomoć, na primljeni poziv bez odlaganja skrenuli sa svoje rute.

Istovremeno, dva druga trg. broda: argentinski parobrod »Tropero« i američki parobrod »Cecil N. Bean« požrtvovno su i naporno radili na spasavanju posade potonulog britanskog parobroda »Leicester«, i to u toku većeg dijela protekle noći i dotičnog dana. Ali im je uloženi trud bio okrunjen spasavanjem 38 ljudi posade spomenutog potonulog britanskog parobroda. Tako

je, u dva dana, uglavnom uz pretežnu pomoć trgovačkih brodova, spašeno od očite smrti na moru 78 ljudskih života.

Razumljivo je, da su to iznimni događaji, koji ne moraju da se ponavljaju svaka dva dana, ali uzevši u obzir da se na ogromnim prostranstvima svjetskih mora nesumljivo svaki dan događa po neka nezgoda, lako je zamisliti do koje se nevjerovatno visoke cifre popeo broj nezgoda i spasavanja na moru do danas, i kako ta cifra svakim danom raste.

Koordinacija rada pri spasavanju

Duž obala velikih pomorskih država postoje specijalne ustanove: centri i brodovi za patroliranje i za spasavanje nastradalih brodova i zrakoplova, kao na pr.: »U. S. Coast Guard« i »U. S. Air Force Air Rescue Service« u SAD. Ali uza sve to, praktično je nemoguće, da služba takvih ustanova obuhvati sva ogromna morska prostranstva i područja pustih obala u svrhu brzog i efikasnog pružanja pomoći u svim slučajevima pomorskih nezgoda.

Stoga je potrebno, da, na polju spasavanja na moru, postoji koordinacija rada između ustanova, kojima je spasavanje zadatak i primarna dužnost i koje imaju zato specijalna sredstva i naročito obučene kadrove, — te ustanova i organizacija, kojima je to samo djelomična dužnost i koje imaju samo djelomično obučeno ljudstvo u pitanju spasavanja. To su na pr.: ratne mornarice i zrakoplovstva, trgovačke mornarice i njihove ustanove, civilna aeronautička poduzeća, obalne radio-službe za pomorski saobraćaj i t. sl.

Civilna aeronautička služba i trgovački brodovi vjerojatno najviše doprinose spasavanju na moru. Zrakoplovi često izvještavaju o brodovima, koje susretnu i koji im pokazuju signale o nezgodi i traže pomoć; oni tim brodovima često bacaju lijekove kada se radi o kritičnim slučajevima oboljenja na brodu, zatim prenose dalje poziv za pomoć, te pomažu u istraživanju nastradalih brodova i zrakoplova i u pružanju pomoći nastradalima. Trgovački brodovi, pak, premda sami najčešće trebaju pomoć ipak baš oni u najvećoj mjeri doprinose spasavanju drugih brodova i zrakoplova, jer nastradali ljudi sa brodova i prekooceanskih zrakoplova najprije traže relativno čvrsto tlo, t. j. palubu spasavajućeg

broda, a zatim mogu da prime i sredstva za liječenje i ljekarsku pomoć, ako im je potrebna. Naprotiv, zrakoplov za spasavanje može se spustiti i uzletjeti s mora samo pri najpovoljnijem vremenu i stanju mora, a samo bacanje lijekova iz zrakoplova ne rješava problem u potpunosti.

Organizacija rada u centru za spasavanje

Kada se sa nastradalog broda ili zrakoplova primi signal SOS, u koordinacionom centru za spasavanje stavlja se odmah u pogon čitav niz sredstava:

— Upućuje se radiogram »Svim brodovima«, da se o nezgodi obavijeste svi oni brodovi, koji su u stanju da pruže pomoć;

— radio-službe se obavještavaju o frekvencijama, na kojima se daju ili prenosi vijest o nezgodi;

— stavlja se u pogon sva raspoloživa sredstva za smjerenje i radio-sredstva za određivanje pozicije pomoću dvostrukih smjerova;

— upućuju se na lice mjesta, u krajnjim granicama mogućnosti, specijalni brodovi za spasavanje i zrakoplovi;

— na specijalnoj karti pozicija brodova koji plove, određuje se koji su brodovi najbliži nastradalom brodu i koji bi mu najuspješnije i najekonomičnije mogli pružiti pomoć. Ako se nađe za potrebno da neki brod skrene sa svoje rute radi pružanja pomoći, obavještava se o tome njegov brodovlasnik;

— od ratne mornarice se zatraže pozicije onih ratnih brodova, koji se možda nalaze na području nezgode, a nijesu uneseni u spomenutu specijalnu kartu pozicija;

— obavještava se i služba spasavanja pri ratnom zrakoplovstvu, radi eventualnog pružanja pomoći pri spasavanju;

— ako se predviđa da bi rad na istraživanju i spašavanju mogao biti naročito težak, onda se nastoji hitno objediniti više brodova i zrakoplova, ako postoje;

— meteorološka služba izdaje odmah momentano i buduće stanje mora na dotičnom području, kako bi se mogla odrediti vrsta i veličina sredstva za spasavanje, ovisno o trajanju i teškoćama spasavanja.

Prema članku u »Pilot Chart North Atlantic Ocean« — Aug. 1951.