

S pomoćnim brodovima JRM na raznim zadacima

Por. b. b. Dušan Vesić, Split

Tog dana i prethodne noći duvalo je jako južno, zapravo onako, kako to samo u predjelu Boke Kotorske zna biti. Veliki valovi kretali su se u području Oštrog rta i navaljivali na Bokokotorska vrata. Teško je bilo i vidjeti otočić Mamulu po tako lošem vremenu. Brodovi Jadranske linijske plovidbe pokušavali su se probiti prema Baru i Dubrovniku, ali more nije dozvoljavalo. Morali su i oni da se vrate natrag u luku.

Brod se pri namjeri da skrene u protivkurs, naglo nagnuo na jednu stranu i upravio svoj visoki pramac prema kopnu . . .

— Kvar kormila! — raznijelo se odmah po brodu.

I svi su po borbenom rasporedu za tren oka zauzeli svoja mjesta. Više nitko nije osjetio ni kišu, ni vjetar, ni more . . .

Trebalo je tada biti na brodu i vidjeti posadu kako izvršava svoje zadatke. Svi kao jedan!

Komandant je pokušao manevriranjem upravititi brod u željenom kursu, ali uzalud . . . Muke su vidjeli mornari i starješine V. boračkog odreda u manevru mašine. Iako je davno prošlo vrijeme smjeni, mornar Dragan Vujić radio je u mašinskom prostoru, kao da je tek stupio na dužnost. Znoj je lio niz lice i grudi pod visokom temperaturom . . .

— Pripremi ručno kormilo! — čuo se glas komandanta kroz doglasnu cijev.

I svi, određeni po rasporedu, dali su se na spremanje uređaja za ručno kormilarenje.

— Sad je sve u redu . . . jedva je izgovorio od

umora kroz kišu i fijuk jakog vjetro mornar-brodarac Pavao Dujic i sada već zadovoljno gleda, kako brod okreće već u neposrednoj blizini obale prema pčini.

Ljudstvo, brod, teret — sve je bilo spašeno prisebnošću komandanta i zahvaljujući naporu cjelokupne posade.

Nekoliko brojki

Koliko pomoćni brodovi jedne jedinice prevale nautičkih milja svakog sata, svakog dana i mjeseca — o tome zna samo onaj podoficir, koji vodi evidenciju. Preko pedesetpet hiljada nautičkih milja prešli su ovi brodovi u vožnji kraj naše obale ove zime ticajući usput luke i garnizone od krajnjeg sjevera do naše južne granice, između otoka i poluotoka, na ušća rijeka i u velikim zaljevima. To predstavlja daljinu puta približno toliku, koliko je 4 puta duža vožnja od Splita do Ranguana i natrag.

U jednom izvještaju, piše, da je u kratkom vremenskom periodu bilo zaključeno, da se preveze 4700 tona goriva, a ta cifra se praktično povisila na 6572 tone i zadatak je izvršen sa 140 posto.

Sada još i nije »kriza«, jer zimi ima dosta kiše u Dalmaciji. Ali kad dođe ljeto, onda vodonosci ne znaju ni za kakav kvar, a posade za umor. Koliko otočana i naših jedinica očekuju tih dana, da se pojavi brod za oznakom »PV«. To su vodonosci.

Garnizon na otoku ostao je bez nekih prehrambenih artikala.

— Hitno pošaljite!

— Brod je pošao iz baze — odgovor je slijedio . . . Nije se moglo drugo učiniti, već sačekati da brod stigne. A za to vrijeme nitko nije ni u snu mislio, kako se posada bori, da sačuva brod od velike iznenadne bure, koja ga je uhvatila nasred kanala. Ljudi su radili do iznemoglosti, i ipak — navrijeme stigli s hranom.

Požar na pramcu

Obično se kaže, onako u šali među mornarima: »Miner samo jednom može da pogriješi . . .« misleći na to, da u slučaju griješke dolazi do eksplozije mine. Na tankerima, koji prevoze benzin i tečno gorivo, stvar je slična.

Dovoljno je samo toliko neopreznosti, da neki mornar ispusti svoj čelični nožić na metalnu palubu prostorije, koja se neposredno graniči s tankom benzina i jedna iskra može da zapali paru, koje svugdje ima dovoljno u zraku, i da izazove požar s teškim posljedicama. Štete bi bile milijunske. A opet, to nije ništa prema ljudskim žrtvama, koje su nenadoknadive.

Jednom je ušao u pumpni prostor mornar Ivan Nižetić s metalnim kablčićem u ruci, da bi sakupio benzin, koji je iscurio iz tanka.

Kad je pošao da sakupljeni benzin ulije u tank, Nižetić je spustio kablčić na pod, da zatvori kapak. Oštra limena ivica kablčića udarila je o pod, tako da se pojavila iskra, i . . .

— Požar, požar! — vikao je Nižetić, dok je plamen sve više zahvatio prostoriju. Potrčao je prema otvoru i dok se penjao uz stepenice plamen mu je zahvatio ruku. Ipak, bio je priseban i usput povukao ručicu aparata s metilbromidom.

Grozni dah otrovne pare lizao je Nižetićeve leđa. Tek kad su videli Nižetića, koji je izišao iz prostorije i pao u nesvijest, shvatili su, što se događa.

Na znak zvona za požar svi su shvatili opasnost i požar je za tren oka bio ugašen.

— Takvi su naši ljudi — reče mi komandant. — Kad treba onda su uporni i požrtvovalni do kraja, prevazilaze sami sebe.

Miljunske uštede

Obično, poslije određenog broja mjeseci ili sati vožnje, odnosno rada motora, brodovi odlaze na redovan remont. Brodske dizalice u brodogradilištu rade, motori »šute«, brod se ne kreće, ali . . . posada je uvijek na nogama. Radi se od jutra do mraka.

Starijeg vodnika Vjeka Grgasa, komandanta remorkera slabo tko poznaje, ali njegov brod »čuden« je postao kao tegljač. Bilo ljeta ili zima, dobro ili slabo vrijeme, tegli peniše bez motora ili brodove u kvaru, od mjesta do mjesta, čas prema jugu, pa opet na sjever.

Došao je red da i PR. 58 ode u brodogradilište. Kad je vodnik Božo Ivanov pripremio svoj motorni kompleks za reviziju, izašla je komisija, pregledala dio po dio i — nije pronašla nijedan nedostatak.

— Vodnika Ivanova predložit ćemo za nagradu zbog besprijekornog održavanja mašina u eksploataciji, — rekao je inženjer. — Ne treba ništa raditi na motoru.

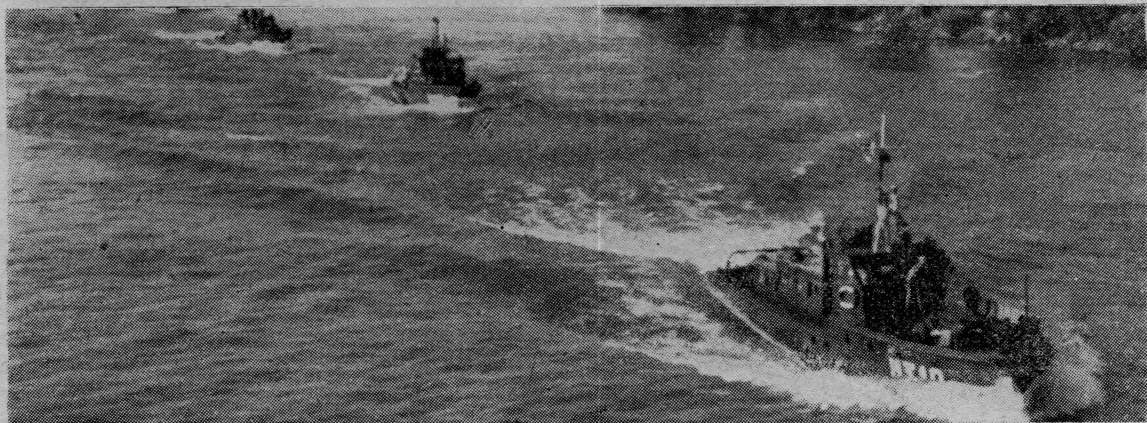
Tehnički referent iznosio je jedan po jedan izvještaj kontrolne komisije riječkog, pulskog, splitskog i tivatskog brodogradilišta, ali sve se nije moglo zapisati. Evo samo nekoliko podataka:

Kontrolna komisija JRM u brodogradilištu »Split« pohvaljuje poručnika korvete Čedu Đurića, »za primjerno rukovanje motorima« . . .

Rekli su mi: »Zapišite ime i potporučnika Nikole Malbaše. Brod mu je u raspremi, a obuku s ljudstvom vrši bolje, nego da je u normalnim uslovima. Vodi brigu o svemu i dobro vaspitava mornare njegovog boračkog odreda.

Razvodnika Draga Dunata pohvaljujemo za primjerno održavanje broda i pomoć u radu, koju je pružio brodogradilištu, da se radovi navrijeme završe« pisalo je u izvještaju kontrolne komisije brodogradilišta »3. Maj«.

Milijune uštede posade naših brodova svojim primjernim radom na održavanju brodova, požrtvovanju u plovidbi i izbjegavanju često teških slučajeva pri vožnji po slabom moru, prilikom kvara na motorima, kormilu ili bilo kojem drugom udesu.



Pomoćni brodovi u vožnji