

Legenda o Perastu

Perast je bio brod s dušom. Kažu: "Bia je ka čovik." Nevjerojatna akcija spašavanja ranjenog broda Perast odvijala se u dubrovačkom akvatoriju 19. studenog 1991., dan nakon pada Vukovara



Tihomir Luković-Luka, zapovjednik pomorskih diverzanata HRM-a, fotografiran nakon što su Anto Ondini, Robert Kramarić i ostali diverzanti iz njegove skupine spasili brod Perast

Perast je bio motorni brod koji je u travnju 1963. izgrađen u brodogradilištu u Malom Lošinju. Iste godine postaje dio Jadrolinijine flote pa do 1971. spaja Vis, Lastovo i Velu Luku, a od 1971. do 1991. vozi od Dubrovnika preko Elafita do Mljeta i nazad.

I tako dvadeset godina: jedna pruga dnevno, brodske propele zabrundaju pa zapjene more još za noći ili u svitanje, već u četiri, pa počne putovanje iz Polače u mjesne luke, dalje do Elafita pa prema Dubrovniku da bi se tamo stiglo po voznom redu, u osam ujutro. I svako popodne natrag. Ljeto ili zima, bonace ili nevere, u školu, na posao, s posla, doktoru – nije bilo drugog broda ni druge veze s kopnom, ljudi su s Perastom i zahvaljujući Perastu živjeli, na rivi ga čekali ili još dugo za njim dok je odlazio mahali, mnogo ih je koji su se nekim dijelom života zauvijek za taj svoj Perast vezali. A po svemu što se kasnije s tim brodom događalo, bit će da se i Perast za svoje ljude zauvijek vezao. Oni koji znaju, na tom dijelu priče kratko zamuknu, uzdahnu pa tiho mrmljaju kako svaki brod ima dušu, ali Perast... “Perast je bio poseban,” zamišljeno klima glavom Milo Sršen, njegov kapetan.

Krajem ljeta 1991. kapetan Sršen i njegov Perast bili su mladi, i jaki, i nerazdvojni. “To je bio odličan brod, brod koji je dobro slušao. Jedinstven!” prisjeća se Sršen, koji je zajedno s posadom i Perastom, odlukom dubrovačkog Kriznog stožera u kolovozu 1991. uključen u obrambene pripreme za područje Dubrovnika, Elafita i Mljeta. Brod Perast postaje strateški važna veza između Dubrovnika i otoka dubrovačkog akvatorija, a težište je bilo na odvoženju obrambene opreme i tehnike iz Dubrovnika na otoke, dostavi oružja i streljiva, prebacivanju radiostanica koje su kasnije, pokazalo se, bile osnova komunikacijske uvezanosti obrane. Održavajući svoju redovnu liniju i istodobno sudjelujući u pripremama za obranu, Perast je često bio motren, zaustavljan ili pretresan od patrolnih čamaca i ratnih brodova JRM-a koji su se koncentrirali u dubrovačkom akvatoriju. Ubrzo je postalo jasno zašto to rade: 1. listopada 1991. u šest ujutro počeo je opći napad na Dubrovnik iz zraka, s kopna i mora, a istodobno je uspostavljena blokada dubrovačkog akvatorija koja će potrajati više od dva mjeseca.



Na dan općeg napada na Dubrovnik, u skladu s tadašnjom situacijom i nedovoljno jasnim informacijama, dva sata prije početka napada Perast u četiri ujutro pokreće motore i iz polazne luke Polače kreće na rutu koja je prethodnih dana zbog pritiska JRM-a nešto izmijenjena i kreće se od Mljeta do Šipanske Luke, a završava u Slanom, odakle bi se putnici trebali autobusima prebaciti za Dubrovnik. Tog dana zapovijedanje brodom preuzima kapetan Muhamed Čerimagić-Hamo koji po standardnim pravilima, nakon odrađene devedesetodnevne smjene zamjenjuje kapetana Milu Sršena. Uz njega se na brodu tog dana nalazi Pero Sršen-Šupica (upravitelj stroja), Nikola Zvjerković (vođa stroja), Antun Matić-Tonko (motorist), Niko Nodilo-Ribić (kormilar), Stjepo Dabelić-Grego (kormilar), Srećko Vlašić (časnik palube), Ivo Lazo-Tein (mornar), Slobodan Dovjanić (mornar), Josip Usmijani (konobar) i Miljenko Kinkela (kuhar).

Bilo je to posljednje Perastovo isplivljavanje iz Polače.

Zaustavljan tog jutra od patrolnih čamaca JRM-a, Perast je ipak uspio uploviti u Slano. Dubrovnik se tresao od detonacija, repetitor na Srđu bio je raketiran, neprijatelj je svom žestinom nadirao s istoka, a već od podneva i Slano je postalo meta neprijateljske artiljerije, topovnjača i aviona. Tog dana posada Perasta pokušava u 14 sati, po plovodbenom redu isplivati iz Slanog i vratiti se putem kojim su ujutro prošli, no prijetnjama i otvorenom vatrom po vaporu u kojem su se tad nalazili i putnici, neprijatelj ih prisiljava da se vrate u Slano.

Slano, posljednje pristanište

Idućih su dana trajale borbe oko Slanog. Neprijatelj je udarao sa svih strana, branitelja je bilo nedovoljno i morali su se povući, počelo je izvlačenje civila prema Stonu i u noći s 3. na 4. listopada obrana Slanog je slomljena. Te noći kad je Slano gorjelo kao baklja, Perast je vezan u luci, a posada, koja je jedno vrijeme provela u potpalublju prisiljena je izvlačiti se te se konačno okuplja u skloništu na istočnom dijelu slanske uvale i 4. listopada donosi odluku o izvlačenju. Antun Matić, Niko Nodilo i Pero Sršen po noći će preplivati na zapadnu stranu uvale i dalje pješice nastaviti prema Pelješcu, dok će se druga grupa pokušati probiti kroz šumu.

Vezan uz rivu u napuštenom i spaljenom Slanom, izrešetan strojnicama i gelerima, na Perast je 8. listopada upala horda rezervista koji su prolazeći kroz Slano palili, gazili, kidali, rušili i krali slaveći svoju pobjedu. Po Perastovoj su utrobi pucali, lomili i spaljivali, razbijali, a onda su presjekli njegove cime kako bi se odmakao od obale i zatvoren u slanskoj uvali plutao dok ga oni gađaju artiljerijom. Danima je to trajalo. Ujutro 11. listopada tenk T-55 naciljao je Perast koji je stajao nasred uvale, čelom okrenut prema tenkovskoj cijevi promjera 100 mm. Tad ispaljena granata odvalila je Perastu komandni most, urušila ga, a onda je u zrak suknula vatra koja se dan i noć nije gasila.



“Perast je bio poseban,” zamišljeno klima glavom Milo Sršen, njegov kapetan

Silvio Market jedan je od onih koji su se davno, još u djetinjstvu neraskidivim životnim konopima vezali za Perast. Tijekom rata bio je branitelj, a nakon rata nastavio je proučavati, skupljati građu i sjećanja ljudi o Perastu. Tako je nastala njegova knjiga Vapor s dušom, a u njoj o tom danu i ranjenom Perastu Market piše: “Zbog siline udara granate u nadgrađe i morskih struja, Perast se pomaknuo ulijevo i zaljevom doplutao do same morske obale, na istok, ispod brda Kamenica, pa više nije bio na direktnom udaru pomahnitih divljaka. Tu je prenoćio, kao da je bio privezan nekim nevidljivim konopom za obalu. Sljedećeg jutra je počela padati kiša koja je uspjela ugasiti kompletan požar na brodu (...).” A 20. listopada Perast je pogodila topnička granata, probila mu oplatu i potpuno uništila pramčano potpalublje. I opet je Perast ostao na površini: od udara granata poskočio je i stresao se, pa se drhteći i goreći još dugo vrtio oko svoje osi plutajući nasred slanske uvale. A sljedećeg jutra zapuhala je bura koja je brod usmjerila pramcem prema izlaznim vratima uvale. Market piše: “Na čuđenje malobrojnih mještana Slanog koji su to gledali, Perast je prošao i izašao u Koločepski kanal kao da je plovio vođen svom svojom posadom.”

Otići sam nije znao, a potopiti se nije dao

Perast je, tako pričaju ljudi, nastavio plutati Koločepskim kanalom još tjednima – bez cilja, bez sidra, nošen vjetrovima, neprestano gađan i dalje ranjavan. Otići tako sam nije znao – ni kamo ni s kim, a potopiti se nije dao. Trajalo je to do 19. studenog 1991.

Dan ranije objavljena je vijest o padu Vukovara. Od nje, ljudi su se zgrčili u bolu i jauku. Došla je ta vijest i do pomorskih diverzanata HRM-a koji su, pod zapovijedanjem Tihomira Lukovića-Luke, smješteni u Brocama, činili čuda kako bi danonoćno gumenim brodicama probijali blokadu Dubrovnika. Ujutro 19. studenog, za mrkla mraka i na valovima koje je podiglo jako jugo, dvojica diverzanata – Anto Ondini i Robert Kramarić – punom snagom gumenog čamca jure prema Perastu koji je bio blizu otočića Mišnjaka u Koločepskom kanalu. Prilaze mu, vežu ga konopcima tako da su zaštićeni trupom broda i počinju ga izvlačiti tegleći ga na sigurno. Ostali iz ekipe

diverzanata su tu, blizu su, spremni uskočiti i pomoći, ali Ondini i Kramarić uspijevaju sami. Ne vjerujući svojim očima da se uništeni Perast kreće, ne shvaćajući uopće što se događa, neprijatelj ne prestaje gađati i tući. Trebalo je osam sati izvlačenja da spasioci dovedu ranjeni Perast na sigurno, nadomak Broca, da ga usidre i da na njegov krmeni jarbol podignu hrvatsku zastavu.



Izmučen, razvaljen, spaljen ali i dalje uspravan, Perast je 20. siječnja 1992. dotegljen iz Stonskog kanala u brodogradilište Inkobrod na Korčuli. Trebao je biti popravljen, obnovljen, sanjali su da će poslije svega dalje ploviti, biti spomen na pobjede, pomorce, na duše koje se i u najružnijim vremenima potopiti ne daju.

Trebao je biti... ali nije. Zaključeno je da je nepopravljiv, neisplativ, nepotreban pa je u svibnju 2004. odvezen u Ploče, u rezalište.

Epilog

Ima ih koji znaju. Koji su gledali. Ima onih koji su čuli. Ima onih koji pričaju priču koju im je povjerio neki pripovjedač, a on ju je opet negdje od nekoga čuo – i svi koji o tome govore kunu se da je priča do srži istinita i da nikakva nego baš takva nije smjela ni mogla na kraju biti. U toj priči Perast, brod s dušom, treba krenuti na svoje posljednje modro more, u rezalište. Posljednji put se s navoza trebao spustiti u more. Povuku ga, pomakne se pa stane. Povuku drugi put, Perast opet stane. I tad mu Jure, najstariji i najmudriji među svima priđe, lagano položi ruku na pramac, obori glavu i ostanu tako gotovo minutu čelom uz čelo, čovjek i brod. Kad je nakon toga Jure podigao pogled i dao rukom znak da se ponovno otpusti brod, Perast je polako i krotko

kliznuo u more. Priča dalje kaže kako je godinama kasnije Jure rekao: “Perast ni tija u more oni dan, jer je bia ka čovik. Čovik koji triba nekoga da mu olakša dušu pri kraja. Pomolija san se zajedno šnjin za njih trojicu mornara... i tek tada je poša.”

Nije moglo nego jedino tako. Tamo gdje završava priča o Perastu i njegovim ljudima počinje legenda o velikim dušama.

Neizvjesnost i traganje

I dok su se ostali članovi posade Perasta uspjeli spasiti, upravitelj stroja Pero Sršen-Šupica, motorist Antun Matić-Tonko i kormilar Niko Nodilo-Ribić, koji su se naumili plivajući izvući iz Slanog su nestali. Kapetan Perasta Milo Sršen, čiji je brat Pero Sršen-Šupica bio među nestalima, sjeća se mučnog vremena neizvjesnosti, glasina i traganja za pomorcima. Istina se saznala 7. kolovoza 1992., kad je u Slanom, nakon odbijanja neprijatelja, obavljena ekshumacija i pronađena su tijela nestalih pomoraca s Perasta. Ustanovljeno je da su vjerojatno poginuli od direktnog pogotka granate ispaljene s broda JRM-a. Antun Matić-Tonko, Niko Nodilo-Ribić i Pero Sršen-Šupica pokopani su 13. kolovoza 1992. u obiteljskim grobnicama na Mljetu.



Facebook stranica – Perast, vapor s dušom

Posvećen Perastu i čuvanju sjećanja na njega, Silvio Market pokrenuo je 2011. godine Facebook stranicu <https://www.facebook.com/groups/290886910960264/>, koja je u kratkom vremenu okupila velik broj onih koji su se još od djetinjstva zaljubili u Perast, ali i nekih mladih, sasvim novih ljudi koji su se pridružili potaknuti pričom o čudesnom brodu. “Došli su stari, ali i novi ljudi, sakupljale su se fotografije, priče, sjećanja – i vedra, i tužna. 2016. smo zajednički, svi članovi grupe, napravili spomen-obilježje u Sobri – za brod, za stradale pomorce s Perasta, ali i za sve

stradale pomorce u Domovinskom ratu,” kaže Silvio Market, koji je svojom idejom i ljubavlju još jednom otrgao Perast zaboravu i iznova ga oživio.

Lada Puljizević

Foto: Lada Puljizević, osobna arhiva Silvio Market