

Putopis

LJUDI, MORE, BRODOVI I NJIHOVI PUTOVI

People, Sea, Vessels and Their Routes

UDK 886.2

„Imaju tri vrste ljudi:
oni koji su živi,
oni koji su mrtvi
i oni koji morem plove.“

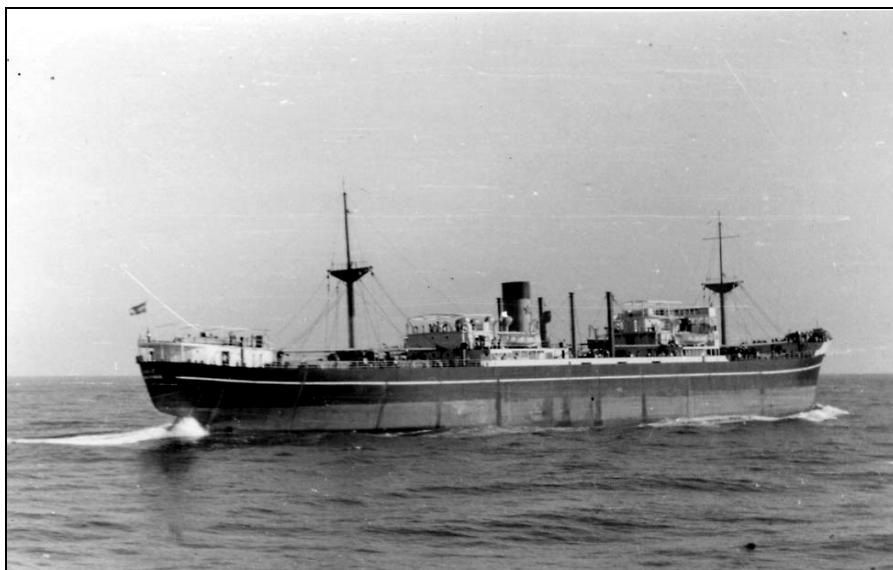
Filozof i moreplovac Anaharsis

Plovidba na parobrodu »Gruž«

Sailing Aboard Steamer »Gruž«

U Gružu sam se ukrcao na parobrod »Gruž« 14. listopada 1957. kao kadet – pripravnik poručnika trgovačke mornarice. Iako sam već bio »osjetio« brod i okus mora jer sam plovio po Jadranu na motornom jedrenjaku »Malinska«, nosivosti 320 tona, oko devet mjeseci i na ratnim brodovima oko tri mjeseca, »Gruž« je bio ipak nešto drugo. Kad sam došao na rivu, pričinio mi se gorostasom, pogotovo što je bio u balastu. Tad nije bilo *cruisera* kao danas, pa je to uistinu bio velik brod,

najveći koji je dotad imala »Atlantska plovidba«, a malo je takvih i dolazilo u grušku luku. Stigao je iz Venecije radi dopune posade i opskrbe raznim potrepštinama i hranom. To mu je bilo drugo uplovljenje u matičnu luku, za vrlo kratko vrijeme – kad je na putu do Venecije pristao prvi put u matičnu luku, tom je prigodom održana posebna svečanost. Brod je prije plovio pod zastavom Velike Britanije i pod imenom »Indian City«, bio je građen u tijeku Drugoga svjetskog rata, u brodogradilištu Bartram & Sons Ltd. u Sunderlandu. Tipa je bio kanadskog *libertyja*, tipičan dvopalubni brod kakva je u ono doba bila većina njih. Osnovna razlika između američkog i kanadskog tipa *libertyja* prvenstveno je bila u tomu što su limovi oplata američkoga zavareni i to je bila novina u brodogradnji, a kanadskoga zakivani. Brod je služio za prijevoz generalnoga i rasutog tereta. Nosivost mu je bila 10.319 long tona, brt 7.079 i nrt 4.335, imao je stapni parni stroj trostruke ekspanzije s pogonom na naftu, snage od 2.500 KS (1.839 kW). Brzina u balastu bila je oko 10 čv, u teretu oko 9 čv.



Slika 1. »Gruž« u plovidbi

Figure 1. »Gruž« while sailing

Snimio autor s parobroda »Dubrave« 1967.

* dr. sc. Antun Ničetić, prof., kap. d. pl., Sveučilište u Dubrovniku



Slika 2. Barba Božo u razgovoru s gostima pri prvom dolasku »Gruža« u Gruž

Figure 2. Božo in his talk with the guests on the first visit of »Gruž« in Gruž

Na slici slijeva nadesno: Antun Zec, Marijo Golušić, Edvard Kardelj, Ivica Šuljak i zapovjednik kap. Božidar Margaretić, kojeg sam dobro poznao (s p/b „Livna“) i cijenio. Zato bih dodao i kratak komentar ovoj slici: barba Božo srdačno nasmijava Edvarda Kardelja nekom svojom dosjetkom, kojih je on uvijek imao na repertoaru, ali ponekad su one bile i na račun sugovornika. Drugo, razgovor je prisnan iako su se tek maloprije upoznali, što očito govori o njegovoj sposobnosti da uspostavi dijalog. Sve to, smješajući se, osluškuje Ivica Šuljak, dok su druga dvojica zaokupljena svojim mislima (snimak nepoznatoga autora, potkraj rujna 1957.)¹.

Već se bilo smračilo kad smo isplovili iz Gruža prema Novorosijsku, luci u Crnome moru. Ispraćaj je bio svečan. Počevši od hotela Bellevue pa sve do Sv. Jakova na mnogim su mjestima paljene baklje, vjerojatno od novina, u znak pozdrava. Mi smo neprestano trubili, s po tri duga zvižduka brodske sirene. Osobito su nas srdačno pozdravljali s »Buže« - tamo su se skupili moja obitelj, susjedi i prijatelji. Zatim su slijedili pozdravi s Porporele i s mnogih prozora na Pločama i u Sv. Jakovu - palila su se i gasila svjetla u sobama. Velika su to bila uzbuđenja i nezaboravni događaji u životu pomorca. Trenutci su to za

pamćenje, ali i uz probuđenu veliku želju da se vratiš u Grad, među svoje najdraže. Bio je to uvijek nanovo onaj »magnet« koji neprestano sve jače privlači.

Te prve večeri, zaokupljeni svaki svojim mislima o proteklom danu i ispraćaju, pospremali smo ukrance potrepštine do kasno u noć. Na putu u Crno more prolazi se Dardanelima, Mramornim morem i Bosporom. Na početku jugozapadnoga dijela Mramornoga mora je otok Marmara. Tu se vadio mramor i u ono vrijeme kad je Dubrovnik priznao bizantsku vlast, pa se taj kamen s toga otoka ugrađivao i u neke dubrovačke građevine. Na sjeveroistočnom dijelu Mramornoga mora su Bosporski prolaz i Istanbul, smješten na dva kontinenta. Tijekom svojega dugog postojanja mijenjao je vladare i ime: Byzantion, pa Konstantinopolis, a najviše je u nas poznat kao Carigrad. Bio je prijestolnica Istočnog Rimskog Carstva pa zatim Bizanta.

Zbog jakih struja koje teku prema Crnomu moru uz europski dio Istanbula, a u suprotnom smjeru uz azijski dio - vrijedi pravilo plovidbe lijevom stranom, i to tik uz obalu, pa se stječe dojam kao da si skupa s automobilima dio gradske vreve. Gust je promet mnogobrojnih brodica što prelaze s jedne obale grada na drugu. Danas je to nešto manje otkad je izgrađen most koji spaja dva dijela grada, dva kontinenta. Tu su i poznate građevine, kao Crkva sv. Sofije, danas okružena minaretima, zatim zidine, tvrđave i drugo. Prolazak Bosporom uvijek je iznenađenje, i čovjeka obuzima i znatiželja i radost (prošao sam tuda približno stotinu puta u razdoblju od 1957. do 1979.). Na izlazu iz Bospora u Crno more nailazi se na mnoge ribarske brodice, pa treba paziti da koju od njih ne »pokupiš«.



Slika 3. Pozdrav Gradu, rodbini i prijateljima

Figure 3. Greetings to Old City, relatives and friends

Velika i nezaboravna su to uzbuđenja i doživljaj (1969.).

¹ Fotografije u ovom članku snimljene 1958. i 1959. poglavito su Ivica Vlakija i autora ovog članka. Fotografije nastale 1969. samo su autorove, pa ih ne potpisujem.

U Novorosijsku smo krcali cement za Rangoon (Burma). Te godine rano je započela zima; dok smo boravili u luci oko desetak dana, dobro je zahladnjelo - ona je poznata po jakoj buri, dosta hladnijoj od naše. U to vrijeme vladala je epidemija azijske gripe pa nas se većina posade razboljela.

Nakon hladnoga Novorosijska brzo smo se našli u toplom Port Saidu. Bilo je problema pri prolasku Sueskim kanalom jer je još vladala gripa, pa je tako mladić palube bio na kormilu. Iscrpljenima gripom nije nam pogodovao nagli prelazak iz hladnih u tople krajeve.



Slika 4. Prolazak Bosporom (1969.)
Figure 4. Passage through Bospor (1969.)

Sueski kanal – vrata Istoka

Sueski kanal – the Door to the East

Sueski kanal doživio sam kao vrata u jedan novi svijet. Svijet Istoka, gdje žive ljudi drukčije civilizacije, religije, boje kože, odijevanja, i gdje je i priroda umnogome posebna.

Po dolasku na sidrište Port Saida, na brod se osim predstavnika vlasti, pilota, ukrcava posada s dvije barke za vez u kanalu i veliki reflektor koji se postavi na vrh pramca, ali dolazi i mnoštvo trgovaca koji po palubi izlože ono što prodaju. Najviše galanterijsku i odjevnu robu. Stječe se dojam da su Arapi kao stvoreni za trgovinu. Dakako da treba biti oprezan ako kupuješ neki vrjedniji predmet, pa je naš mladić sobe kupio sat i on je bio ispravan samo toliko koliko je njegov prodavač uspio sići s broda. Bez cjenkanja nema trgovine. Tako sam jednom drugom prigodom, kad sam bio u Egiptu, gipsanu Tutankamonovu statuu, koju su mi nudili za 25 \$, dobio za svega četiri. Je li ona i toliko vrijedila? Ne znam, ali užitak je bio cjenkati se, a i to treba platiti. Taj kipić mi se nadasve svidio, i dandanas mi je u polici među knjigama i podsjeća me na te događaje.

Nudi se i hašiš i kovani novac iz doba faraona. Stvara se čitav spektakl oko toga. Zapravo, prodavač lovi u mutnome ne bi li uspio prevariti i zaraditi novac za potpuno bezvrijedne predmete. Dakako, samo naivan čovjek nasjedne na sve te priče. Naš su dinar vrlo rijetko i nerado primali. To smo znali, pa smo im ga ipak nudili da se malo našalimo. Odgovor bi bio uvijek isti: »Tito, Nasser, sava sava. Tito buono, Jugoslavo buona, moneta no buona.« Osim trgovaca dođe pokoji obrtnik. Postolar, brijač na primjer. Mora se dobro pripaziti da te

brico ne počne šišati dok ti prolaziš palubom, jer ako on započne, tad mora i završiti.

Egipćani ukrcani na brod sa svojih brodica u Port Saidu, u vrijeme molitve klanjaju okrenuti prema Meki pojačavajući dojam nečega što mi malo poznajemo.

Plovidba je Suezom zanimljiva iako se naizgled nema što vidjeti, osim pustinskoga pijeska. Upravo je taj prolazak pustinjom fascinantan.

Poseban je doživljaj kad se čeka u kanalu da prođu brodovi iz suprotnoga smjera. Svečana »karavana« prolaze pustinjom kao na nekoj reviji. Nadasve su dojmivi tankeri grčkih brodovlasnika Onassisa i Niarkosa, iako je njihova nosivost bila samo nešto veća od 40.000 tona, što je neusporedivo s današnjim tankerima. Noću je taj prizor još romantičniji dok brodovi jakim reflektorima svijetle s *prova* kao da traže prolazak kroz pustinju. Ponekad se javi i pustinska lisica a katkad zaikre i njezine sjajne oči, slične onima u mačke. One lutaju uokolo nastojeći nešto ukrasti; možda neku kokoš, iz manjih beduinskih šatorskih naselja. U pustinji su nekako i zvijezde sjajnije, i čine se bliže, na dohvata ruke, a to je, svakako, zbog vedrih noći s manjim postotkom vlage u zraku.



Slika 5. Kormilarnica »Gruža«
Figure 5. Wheelhouse of »Gruž«

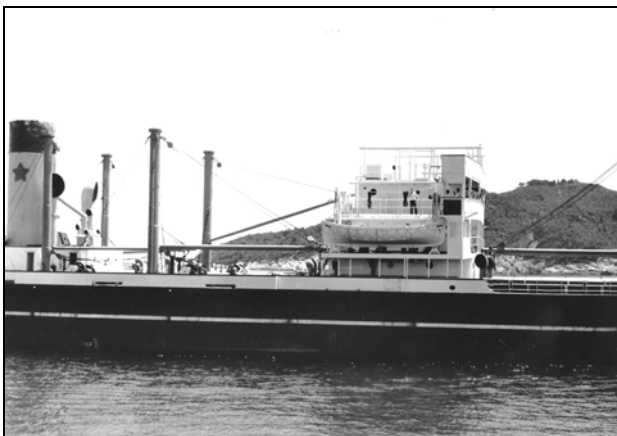
Kormilar Antun Primić. Kormilarski je uređaj hidraulički. Desno je ponavljač žiro-kompasa, a lijevo magnetski kompas (1969.).

Plovidba Crvenim morem započinje uz brdovit i kamenit, bez raslinja, Sinajski poluotok izraženih visokih vrhunaca. Crvenome moru bolji bi bio naziv - žarko more. Jer, okolno se kopno danju jako zagrije i temperatura zraka doseže visoke vrijednosti. I brodsko se željezo dobro ugrije na žarkom suncu, a brod tad nije imao klimatski uređaj, pa je u kabinama postajalo nesnosno. Da bi se ublažio pogubni sunčev utjecaj, nad stambenim prostorijama postavljale su se tende i polijevale morem. Donekle su pomagale nekakve »puhalice« za cirkulaciju zraka, ali su i one ubacivale izvanjski topli zrak. Pomagale su tako da ih usmjeriš izravno u tijelo dok spavaš. Dio posade, posebno oni koji su spavali na krmi ispod palube, premjestili bi se na skladište br. 5, koje bi prekrili tendom postavivši je između dviju samarica da se zaštiti od rose.

Sve te vrućine ne mogu se usporediti s onima u stroju. Tomu su najviše bili izloženi mazači, koji su ručno podmazivali stroj. Posebno se dojmilo podmazivanje stapa u gibanju dok je pištala para unaokolo. Ti ljudi stalno su se znojili a na dnu zračnika visjela je „bardaka“ (posuda s vodom), i oni bi u gvardiji popili najmanje po četiri litre vode. Držali su ručnik („štracu“) oko vrata kojim su brisali znoj s lica. Ložać ispred kotlova bio je manje izložen toplini. Kad bi me katkad *nostromo* poslao u stroj, tad bih osjetio što znači paklenska vrućina. Nisi se mogao držati rukohvata kad si se spuštao na *pajol*, koliko je bio zagrijan. Kad se iziđe kroz prolaz Bab al Mandab i uplovi se u Indijski ocean, već je ugodnije - lakše se diše.

Za plovidbu u tropskim predjelima dobivao se je dodatak na plaću od 12,5% i pojačana hrana a po dolasku u Sueski kanal posada palube dobila bi tropski šešir. Svakoga mjeseca dobivala bi se i litra ruma, a on se trebao piti pomalo, uljevajući ga u čaj koji smo svakoga dana pili. Zapravo, mi bismo taj rum brzo popili družeći se navečer u zajedničkim prostorijama što smo ih mi kadeti i asistenti imali; još bi se tu našao pokoji mlađi član posade, i rumu bi brzo došao kraj.

Bunkeralo se u luci Aden, koja je nešto istočnije od izlaza iz Crvenoga mora. I u toj je luci živa trgovina kao u Suez. Palube se zatrpaju svakojakom robom kao u nas na sajmu za Feste sv. Vlaha.



Slika 6. »Gruž« i Lokrum

Figure 6. »Gruž« and Lokrum

Posljednji brod „Atlantske plovidbe“ koji nije imao radar, a brodice za spašavanje izrađena je od drva preklapnim načinom gradnje. Za određivanje pozicije broda u obalnoj navigaciji služio je kompas (magnetski i žiro), a u magli radiogoniometar ako je na tim prostorima bilo radiobeacon i na otvorenom moru s pomoću nebeskih tijela koristeći se sekstantom, kronometrom, nautičkim godišnjakom i raznim nautičkim tablicama. Danas je nezamisliv takav način određivanja brodske pozicije osobito u obalnoj navigaciji. Radiogoniometar „otišao“ je s broda prije desetak godina, a smjeranjem obalnih objekata preko kompasa da bi se odredila brodska pozicija koristi se u rijetkim prilikama, ako svi radio-uređaji i radar zataje, a to je uistinu vrlo mala vjerojatnost. (Snimio autor, ljeto 1961.)

Od Adena do Rangoona udaljenost je oko 3.310 M a za to je parobrodu »Gruž« trebalo ploviti približno 15 dana. Prevladavao je u to doba zimski monsun, pa je i vrijeme bilo povoljno. Sjeveroistočni vjetar dolazi s kopna i ne stvara velike valove, već je umjerene jakosti, kao u nas



Slika 7. »Gruž« uz Bastion svete Margarite

Figure 7. Gruž near st Margarita's column

(Snimio autor, 1961.)

pojačani maestral, s pretežno vedrim nebom i niskom relativnom vlagom, za razliku od ljetnoga monsun, s vjetrom i s velikim valovima iz smjera jugozapada, s otvorenih prostranstava Indijskoga oceana i gotovo 100%-tnom relativnom vlagom. Mnogo godina poslije tog putovanja ukrcao sam se u luci Karachi na m/b »Plitvice«. Kolegu (1. časnika) kojeg sam zamijenio na toj dužnosti nisam ni vidio jer je bio u bolnici. Doživio je bio frakturu ruke kao posljedicu udara vala preko palube na sidrištu ispred luke Karachi.

Boravak u lukama Rangoonu i Colombu

Stay in the Ports of Rangoon and Colombo

Na sidrištu Rangoona, koje je na otvorenom moru, ostali smo iznenađeni kad smo ugledali žuto more. Rangoon leži na lijevoj obali rukava Rangoon u delti rijeke Irrawaddy, koja u more donosi dosta lapora i mulja.

Pristali smo uz drvenu obalu poduprtu gredama. Odmah tijekom pristajanja primijetili smo, na nekih 150 m ispred naše *prove*, da neki ljudi u bijelim odorama pale lomaču. Naknadno smo zaključili da je to nečiji pokop jer su pepeo bacili u rijeku.

U luci je velika razlika između niske i visoke vode - oko 6 m, tako da smo na povratku trebali »tražiti« brod. Iznenađenje je bilo kad je za vrijeme niske vode paluba došla ispod razine drvene obale, pa su se tu mogli vidjeti brojni štakori. Pobjegli smo se da ne dođu na brod, ali, srećom, bili smo pošteđeni njihova posjeta.

Nakon što je dio tereta iskrčan na obalu, prešli smo na vez na plutačama, što donosi dodatne poslove jer se *prova* veže sidrenim lancima za *bovu* a tad treba osloboditi sidra i vezati ih čelik-čelom da vise. Vez lancima potreban je jer su jaka strujanja, čemu su uzrok velike razlike između niskih i visokih voda a što je još pojačano i riječnim protjecanjem

Iskrcaj se cementa obavlja brodskim samaricama. Tako, kad se spusti paleta s vrećama cementa na obalu, radnici vreće nose na leđima u neko daleko skladište. Oni rade gotovo goli, samo s malim povezom oko struka, a tako su mršavi pa im se najviše ističu tanke noge - ponekad smo se čudili kako mogu nositi 50 kg. Zato su ponekad u pauzi zagledali mišiće na rukama i tijelu

mojega kolege Mata Silića, koji je bio najrazvijeniji od nas.

Rangoon je dosta napučen grad, i na ulicama i trgovima mnoštvo je ljudi. Tu se trguje, a prodaje se i hrana, da se usput nešto založi. Izbjegavali smo sirovu hranu, osim pržene. Tako sam tu prvi put pojeo i pečene banane. Žene i muškarci nose suknje. Razlika je samo u tomu što muškarci obično imaju i košulju, a žene suknju do preko grudi, s otvorenim leđima. Tako se one na ulici tuširaju polijevajući se vodom po glavi, a zatim se presvuku u suhu haljinu preko one mokre, koja sklizne niz noge. Ulica je mnogima i spavaonica, pa ponekad treba dobro pripaziti kad se noću vraćaš na brod da koga ne probudiš. Oni koji imaju nekakvu obuću, uredno je slože.

U gradu se susreću budistički hramovi pagode, među kojima je najpoznatiji sakralni objekt za čitavu Burmu - Shwe Dagon pagoda. Vrlo impresivna i bogata građevina. Kad tamo čovjek svrati nakon gradske vreve, osjeća mir i tišinu što je povremeno narušava ugodni zvuk gonga.



Slika 8. Posada parobroda »Gruž« i susjedi s Buže
Figure 8. Crew of the steamer »Gruž« and neighbours from Buža

Kad se čuje trubljenje broda, mnogi građani trče na Porporelu, na »Bužu« i drugdje da pozdrave pomorce bez obzira na to imaju li na njemu poznatih ili ne.

Zapovjednik broda bio je kap. Miško Zuanić, a prvi časnik kap. Petar Čumbelić. Ovo je bio, po mojoj ocjeni, najbliži prolazak broda mimo Grada. Snimak učinjen s »Buže« 1961.

U trećoj dekadi mjeseca prosinca bila su dva blagdana, koja smo dosta veselo proslavili. Dana 22. prosinca naša je ambasada upriličila prijem uz Dan Armije i 24. prosinca, Badnji dan, slavili smo u Klubu pomoraca »Stella maris«.

Ambasador Štambuk ugostio je strane uzvanike i tom je prigodom pozvao je i posade našega broda i Jugolinijine »Romanije«. Prijem je organiziran u prekrasnomu i velikom vrtu s mnoštvom tropskog zelenila, uz obilje hrane i pića. Nakon službenoga dijela, kad su strani gosti otišli, i ostali samo domaćini i mi s brodova, nastalo je opuštanje i izmijenio se jelovnik. Nudila se domaća hrana - grah, kobasice i slično. A to smo upravo mi bili darovali nekoliko dana prije službenicima ambasade kad su neki od njih došli na naš brod i izrazili želju za domaćim jelima.

Poslije te gozbe bilo je pjesme a poneki su malo pretjerali s alkoholom. Tako se zapovjednik »Romanije« kap. Đanko Bendiš, naš sugrađanin, ljutio na svojega kapa, koji se opio.

I na Badnji dan u katoličkom Klubu pomoraca »Stella maris« bilo je živo i veselo. Svečano i prigodno okićene prostorije bile su prepune pomoraca iz mnogih krajeva svijeta. Za velikim stolom do nas su bili Japanci. Izgleda da im se svidjela naša pjesma, pa su i pljeskali. Mojoj solističkom točki - pjevao sam talijansku pjesmu Core ingrato uz aplauz priključili su se i njihovi povici: »Bravo, Mario Lanza!« Bit će obostrano djelovao alkohol kad sam ja solo pjevao a Japanci skandirali.

Nakon Rangoona otplovili smo prema luci Mormugao, tad u sastavu portugalske kolonije Goa, na zapadnoj obali Indije. Na tom putu, na Staru godinu uplovili smo u Kolombo na Cejlonu radi dopune goriva. Već na dolasku na peljarsku stanicu došlo je do neugodnog nesporazuma. Naime, mi smo na pramčani jarbol istaknuli zastavu Velike Britanije, umjesto Cejlona, na što je lučki pilot još iz pilotske brodice ljutito mahao rukama dajući nam do znanja da imamo pogrešnu zastavu.

U Kolombu smo veselo dočekali Novu godinu. Usput rečeno, osam godina nakon toga ponovno sam doplovio u Kolombo, i to brodom »Beograd«. Tad je agent pozvao na večeru zapovjednika kap. Kolju Bogića i mene (1. časnik). U razgovoru rekao mi je da me poznaje. Odgovorio sam mu da je to nemoguće. Tad mi je spomenuo taj doček Nove godine na kojemu je i on bio nazočan. Ostao sam iznenađen, pa sam se, osjetivši da sam ga uvrijedio, ispričao. Nisam mogao vjerovati da poslije toliko godina može netko zapamtiti fizionomiju čovjeka koji je tu bio samo slučajni prolaznik. Usprkos neugodi zbog toga nesporazuma, tu smo se večer ugodno družili s domaćinom.



Slika 9. Nadgrađe »Gruž«, pogled sa zapovjedničkog mosta (1969.)
Figure 9. Superstructure of »Gruž«, view from the bridge

U Kolombu osim građevina, ulica i trgova, kao u svakom europskom gradu, postoje predjeli, osobito uz pješčanu obalu, gdje su kuće od bambusa i hasure, koje smo zvali »bambus house«. Tu stanuju poglavito ribari jer na plažama su brojne ribarske brodice.

Život se odvija na ulici, a na brodskoj palubi - trgovina - jednako kao i u arapskom svijetu. Trguje se čajevima i mirodijama, ali i vrlo lijepo izrađenim predmetima od tikovine i ebanovine - ponajviše slonovim figurama.

Posjetili smo i zoološki vrt. Gotovo su sve životinje u prirodnom ambijentu, što stvara dojam njihove slobode a čovjek se tim prostorima ugodno kreće. Prolazeći pokraj papiga moj kolega Antun Vlašić pozvao me je pojačanim glasom: »Niger« (moj nadimak), na što je jedna papiga ponavljala to više puta. Tako su u šali govorili da me i papige poznaju.

Odlazak iz Kolomba bio je nezaboravan. Pljuštala je tako jaka topla tropska kiša da nas je ne samo smočila do kože nego sam imao osjećaj kao da plivam, a ne hodam kroz te kapi, kroz tu vodu. Ipak, ne znam kad mi je prije, ali i poslije tog pljusk, kiša upriličila takav užitak i takvo zadovoljstvo kao tada.

Nakon što je brod isplovio, otišao sam u kabinu. Intenzivno je mirisala po ananasu i banani. Kad te plodove kupujemo u Europi, ne mogu se osjetiti mirisi kao tu gdje ih kupuješ zrele i ubrane neposredno na stablima. Nevjerojatni su ta snaga i bogatstvo prirode na Cejlonu. Kad ploviš daleko od njegove obale tridesetak i više milja i kad je vjetar s kopna, intenzivni se miris raznovrsnoga raslinja, pomiješan s mirisom zemlje nakon kiše, osjeti na dalekoj pučini.

Mormugao luka, u kojoj su Dubrovčani boravili već u 16. stoljeću

Mormugao, the Port in which the Citizens of Dubrovnik Arrived as early as in the 16th Century

Usidrili smo se ispred luke Mormugao. Ona je imala vrlo malu zidanu obalu a dubina je bila 4,2 m. Zato je na sidrištu obavljen ukrcaj željezne rudače određene za luku Rotterdam. I to na vrlo primitivan način. Rudača se dovozi maonama uz brod, a radnici, bosonogi i vrlo oskudno odjeveni, lopatama i rukama bacaju rudu na platnene brage i brodskim samaricama ubacuju teret u brodska skladišta. Vrlo je težak to posao. Pogotovo što ljudi rade bosonogi, pa su česte ozljede stopala.

Kad smo se bili usidrili, vrijeme je bilo lijepo a more mirno i bistro kao u nas na Lokrumu, pa smo mi kadeti poskakali u more. Ali nedugo zatim primijetili smo da se vrte morski psi, pa smo brzo odustali od kupanja.

Na obalu smo se prebacivali nekim manjim plovilom. Luka je mala, ali dosta slikovita s brojnim tropskim biljkama. Kao i u drugim lukama Indije koje sam posjetio, dosta je sirotinje. Tako, kad sam izišao na kopno, pojavio se odnekud neki dječak. Mogao je imati oko deset godina. I redovito se pojavljivao uz svaki moj izlazak. Siromašak, svaki put bih mu dao poneki novčić. On bi odmah kupio nešto hrane i pojeo. Tako je jednom kupio kokos i učio me je kako se on otvara. Prvo se

popije tekućina, a zatim se pojede bijeli, sočni dio unutar kore. Jednom mi je pružio ruku, kao što bi to dijete ocu učinilo, želeći da tako hodamo. Nisam mu to odbio. Drugoga sam dana opazio neke kraste na njegovim rukama, i bilo mi ga je žao - nekako sam suosjećao i s tim još jednim njegovim problemom.

Vjerojatno me je taj dečko podsjetio na moje djetinstvo i teških i gladnih godina tijekom Drugog svjetskog rata kad bih pri odlasku u školu pošao Ulicom Miha Pracata, gdje je bila Kulišićeva pekarna. Gospar Miho bi nam u svoj toj neimaštini vrlo često davao komadić kruha. I to bi puno puta bilo jedino što bismo pojeli za doručak prije odlaska u školu, a kad bi završila nastava, išlo bi se u pučku kuhinju za učenike. Tu bi se dobivala *kačica* rijetke kaše od palente ili graha.



Slika 10. Vjerni pratioci

Figure 10. Faithful companions

Iako se reče - gdje su galebi, tu je blizu i kopno, ipak to pravilo ne vrijedi uvijek jer se daleko na oceanskim prostranstvima susreću jata galebova. Oni više dana prate brod. Čim svane, već su poviše broda, i tako sve do mraka. Dakako, oni i noću prate brod, samo ih ne vidimo. Kad se prelazi Atlantik, tad je do Azora jedna vrsta, a iza Azora do Bermuda druga vrsta, pa se smjenjuju pokraj tog otočja. Poslije ručka i večere ostatci hrane bacaju se u more. Tad je i galebovima prava gozba. (Snimio autor, 1969.)

U toj luci prvi sam put vidio djevojku s neakvom alkrom provučenom kroz nos, i pomislio sam da je to obilježje egzotičnoga, ali i sasvim nekoga drugog svijeta. Danas ne treba putovati u Indiju da bi se to vidjelo. Danas je to moda. Dovoljno je poći na Stradun ili proći hodnikom sveučilišne zgrade i nagledati se probijenih nosova, usana, uši i drugih dijelova lica i tijela!

Budući da me je mučila zubobolja, potražio sam zubara. Nije ga bilo u luci, već u nedalekom mjestu Panjim. Pošao sam taksijem. Vozili smo se nekom vijugavom cestom koja se uzdizala nad morem a oko nje je raslo bujno tropsko raslinje. Posebno se isticalo široko zeleno lišće banane. Zubar je bio vrlo simpatičan mlađi čovjek, Indijac, školovan u Lisabonu. On me je tad upozorio da je u mjestu Crkva sv. Vlaha (Sao Braz), i da su je izgradili Dubrovčani u 16. stoljeću. Bio sam ugodno



Slika 11. Dolazak oluje u jesen 1969.

Figure 11. The approaching storm, autumn 1969.

iznenađen tom spoznajom a ujedno ponosan da sam pomorac iz grada tako bogate pomorske prošlosti. Po svojem obliku crkva podsjeća na našu Crkvu sv. Spasa, a na zvonu je lik sv. Vlaha. Povijesna je činjenica da su Dubrovčani skupa s Portugalcima tu došli u 16. stoljeću, a Portugalci su taj dio Indije napustili 1961. godine.

Putovanje Mormugao – Rotterdam i povratak u Jadran

Voyage Mormugao – Rotterdam and Return to the Adriatic

Iz luke Mormugao isplovili smo put Rotterdamu, udaljenoga 6.350 M, i putovali oko 30 dana. Plovili smo »utabanim stazama« Arapskim i Crvenim morem te Sueskim kanalom. Iz Port Saida isplovili smo sredinom mjeseca veljače.

Bila je nedjelja. Nakon isplovljenja brodski je vez ostao na *provi* (*kaštelu*) jer je *nostromu* rečeno da će se sutra to raspoređiti. Uzrok je tomu bila, po svoj prilici, namjera da se izbjegne platiti nekolicini kadeta prekovremeni rad.

Sljedećeg jutra konopi su »trčali« po palubi a mi smo ih lovili i nastojali ih vezati za bitve da ih valovi ne odnesu u more. Sreća je u svemu tomu bila što nitko od nas nije zaplivaao u to već jako uzburkano more. Ipak, po desnom *provenom* kvartiru prebacio je veliki val preko jarbolne kućice, gdje se u blizini na palubi našao naš kolega Mate Silić. Val ga je dohvatio, ali on, spretan i jak i uz puno sreće, uhvatio se za ljestvice koje vode na jarbol, i tako je, za dlaku, ostao.

Ta avantura nije prošla samo s tim lovljenjem konopa već nam je more nalilo i lančanik („oči“ mu nismo zatvorili i cementirali), a kako nije bila ispravna pumpa, mi smo kadeti, u vrlo nepovoljnim uvjetima, nekoliko dana tu vodu vadili.

To je bilo prvo moje pravo nevrijeme, i nekolicina nas doživjela je tu i prvo »krštenje«, uz gorak okus soli, *mokrine od mora* popraćene nekom hladnoćom koja seže do srži tijela i duše, a tu je još i škripanje limova zbog naprezanja brodske konstrukcije, što dodatno pridonosi osjećaju nelagode i nemoći pred stihijom uzburkanoga mora. Vjetar i more dolazili su iz smjera N-NE. O tom danu živa su mi sjećanja na »crne galebove«. Dakako, bio je to privid nastao u tom sivilu neba s crnim oblacima na uzburkanomu moru gdje su galebovi lebdjeli, nošeni jakim vjetrom, tik povrh kresta valova, pa su izgledali posve crni. I to je, prema sjećanju ponekih starijih kormilara, bio znak crnih slutnja. Ipak, sve se dobro završilo.

Uz taj događaj pamtim još i jedan drugi oko godinu dana nakon toga, kad smo iz Bostona s teretom pšenice isplovili, a da još nisu sva skladišta bila zatvorena. Bilo je jako hladno, i kad smo isplovili iz luke, odmah nas je počelo polijevati ledeno more (temperature +4 °C). Posao smo dobro obavili, mokri i prozeblili do kože. Sutradan sam osjećao jaku glavobolju, pa sam želio ostati u kabini.

Ali, *chief* je rekao da zabušavam i naredio da toga dana radim neke besmislene poslove ispod *prove*. Naime, vrijeme nije bilo povoljno za bilo što drugo, korisnije.

Tako, ta dva zapravo negativna iskustva odredila su mnoga moja buduća gledišta i ponašanje u radu i životu. Prvo, uvijek sam sve radove oko pripreme broda za plovidbu obavljao na vrijeme i u luci, i tomu sam učio i studente buduće časnike i, drugo, ljudima na brodu, a poslije učenicima i studentima, potpuno sam vjerovao. Vjerojatno me je pritom netko i slagao, ali time se nisam opterećivao jer to ide na njegovu savjest, a moja je, u svakom slučaju, ostala čista. U krajnjoj liniji, bolje je da te netko i prevari nego da povrijediš čestita čovjeka. Uza sve te činjenice - ako igraš *fer* s ljudima, i oni će ti ponajviše tako i uzvratiti.



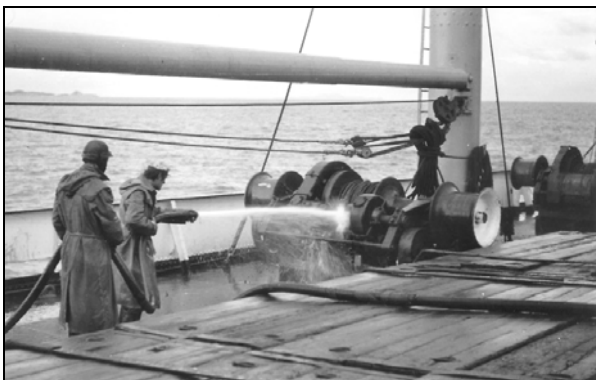
Slika 12. Pituravanje jarbola
Figure 12. Painting of the mast

Na zadatku Niko Kralj, mladić palube (1958.), poslije *nostramo* (vođa palube).

Kako poslije nevremena uvijek dođe lijepo vrijeme, i mi smo se izvukli iz te oluje i tih »crnih galebova«, i sretno smo poslije nekoliko dana uplovili u luku Alžir radi ukrcaja goriva. Tad je još bio pod francuskom upravom. Govorilo se da je taj grad mali Pariz. Je li to tako ili ne, nebitno je, ali da je on uistinu lijep - u to nema sumnje. Prostire se uz samo more. Prostrane ulice i trgovci. Noću se doima čarobnim, kao iz priče »1001 noć«, a danju blješti na toplomu mediteranskom suncu.

Nakon Alžira slijede dvije poznate europske i svjetske luke - nizozemski Rotterdam i belgijski Antwerpen (francuski naziv Anvers). Rotterdam je vrlo ugodan grad. Sve je uredno i čisto, a ljudi nekako tihi i mirni kao da im se nikamo ne žuri. Robne su kuće lijepo uređene i bogato opremljene. Tako smo svi ponešto kupili. Iako je bila zima, žene su nosile mini suknje, što nam je bilo veliko iznenađenje i novost jer dotada to nismo nigdje vidjeli.

Uz dobru organizaciju rada i tešku mehanizaciju vrlo je brzo iskrcan teret željezne rude, i nakon toga se prosljedilo prema obližnjem Antwerpenu. Zbog blizine tih luka trebalo je danonoćno raditi na pripremi skladišta radi ukrcaja umjetnoga gnojiva za Split.



Slika 13. Pranje palube
Figure 13. Washing the deck

Na slici se uočavaju parne dizalice i drveni poklopci grotala (*bokaporte*). Brod je u balastu. Crno more, 1969.

Oko pet mjeseci bili smo izvan Jadrana, i napokon smo ugledali tako dugo očekivani Rt Santa Maria di Leuca na Otrantskim vratima. Uzbuđenja su bila velika. Ali i svakoga sljedećeg puta kad se dolazilo u Jadran, posada je bila »uznemirena«. Vrlo je vjerojatno da su ta uzbuđenja uvijek rezultat osjećaja da se bliži susret sa svojima najbližim.

Jadran nas nije baš lijepo dočekao. Puhao je jaki šilok i tijekom dana okrenuo na lebić. Pitali smo se hoće li barba odlučiti proći ispred Grada po takvu nevremenu. Gledali smo zato u to uznemireno more, ali se ono ipak u kasno poslijepodne toga pro hladnog dana na kraju zime - ponešto smirilo. Našli smo se ispod gradskih *mira!* Valovi su još dobro udarali o stijene, sve do zidina, koje su toga hladnoga i mokrog dana bile olovno sive kao i oblačno nebo nad nama. I u tom sivilu, svi smo ipak bili radosni. Trubili smo u znak pozdrava, ali je slab bio odziv jer su Porporela i »Buža« bili na udaru valova, pa



Slika 14. Ovako se to nekad radilo
Figure 14. It used to be done in this way

Veliko pospremanje kabine i pranje rublja, kad je bilo pogodno vrijeme, običavalo se je u nedjelju. Katkad bi i *chief* došao u obilazak da se uvjeri drže li kadeti uredno svoje prostorije. U nedjelju prijepodne održavale bi se i protupožarne vježbe i vježba napuštanja broda.

(Sredozemlje, jednoga lijepog rujanskog dana 1958.)

je svega nekoliko upornih, među kojima je i bio i moj brat Mladen, mahalo s vrata na Sv. Mariji, koja su visoko nad morem.

Kako su valovi povremeno bacali na palubu, ostavili su bijele tragove od soli. To je odmah obezvrijedilo naš višemjesečni trud da uredimo brod: paluba je u cijelosti bila očišćena od hrđe i *piturana*, a drveno je nadgrađe očišćeno i *vernizano*. Reklo bi se - brod nam je sličio jahti, a ne parnom teretnjaku. Zato smo ujutro, pri dolasku u Split, mi kadeti dobili zadatak da te mrlje od soli operemo vodom.

Nakon što je odobren slobodan pristup brodu, u splitskoj sjevernoj luci nastala je prava invazija žena, a bilo je i djece i prijatelja. Malobrojni su bili oni kojima nije nitko došao. Tako se kormilar Boško za izlazak s broda bio lijepo dotjerao. Novi *trenškot* kupljen u Rotterdamu. Međutim, na povratku je bio bez njega. Kad sam ga o tome upitao, sretno se i blaženo smiješio, i to je bio dostatan odgovor.

Nakon iskrcanoga umjetnoga gnojiva u Splitu, otplovili smo put Rijeke, gdje se ukrcavao kukuruz za Veliku Britaniju. Zbog nedostatka vremena, žitne su pregrade gradili lučki radnici. Ukrcavalo se izravno iz vagona u *baje* a zatim brodskim samaricama u skladišta, jer Rijeka tad nije imala silosa. Danas je nezamisliv tako spori ukrcaj žitarica.

Prva plovidba preko Atlantika

First Crossing of the Atlantic

Iz Rijeke smo otputovali put luke Hull. Stigli smo tamo za približno dva tjedna plovidbe i prevalili 3.045 M. Luka je oko 35 km od mora, na rijeci Humber. Opskrbljena je silosom, pa se iskrcaj brzo obavljao. Moj prvi susret s Engleskom bio je dojmljiv. Kad sam sišao s broda, dočekali su me prostrani zeleni travnjaci po kojima se ljudi slobodno kreću, izležavaju i odmaraju na travi.

Iz Hulla smo otplovili prema luci Port Arthuru u Texasu, u Meksičkom zaljevu; ona leži na zapadnoj obali Sabineskog jezera. Do Port Arthura trebalo je približno prevaliti 5.014 M, ili 23 dana plovidbe. To mi je bio prvi prijelaz preko Atlantika pa do Novoga svijeta. Vrijeme je bilo proljetno i relativno smo brzo doplovili do Azora, pa zatim južno od njih, u pojas pasata. Jedne noći, dok smo prolazili pokraj toga otočja, nastala je erupcija vulkana na otoku Faial i dobro se vidjela u mrkloj noći.

Tijekom plovidbe uređivali smo žitne pregrade što su nam ih na brzinu skleпали riječki radnici. Budući da kormilari uvijek ponešto ogovaraju kadete, tako je bilo i ovoga puta. Sporo su išli radovi na žitnim pregradama, pa tko će zato biti kriv nego kadeti. Zato smo mi jednoga jutra tražili da dobijemo svoju štitu za rad. Na kraju dana mi smo završili svoj dio posla, dok u susjednom skladištu to nije bilo tako. Inače, radovi na žitnim pregradama bili su dosta teški i opasni pa je trebalo biti oprezan. Naime, radovi s teškim daskama obavljaju se na otvorenom moru - dok brod uvijek skakuće na valovima - kad je prazno skladište, pa postoji opasnost od pada, što bi uistinu bilo pogibeljno.

U Port Arthuru krcali smo pšenicu za Rijeku. Luka je nesigurna utoliko što naglo dođe plimni val, i treba biti oprezan da ne popucaju vezovi.

Od Port Arthura do Rijeke plovili smo 28 dana na putu dugom 6.310 M. Bunker smo obavili u Gibraltaru. Kako se u Rijeci pšenica iskrcavala dizalicom, morali smo skinuti dio žitnih pregrada, ali smo ih zatim ponovno vratili radi ukrcaja kukuruza za Veliku Britaniju.

Iz Rijeke smo isplovili put Hulla i škotske luke Leith, a zaustavili smo se jedan dan u Dubrovniku radi opskrbe. Bilo je ljeto, i kad smo prolazili mimo zidina Grada i Lokruma, svugdje je bilo puno kupača. Izmjenjivali su se pozdravi a u trenutku me je nenadno obuzela želja da skočim u more i isplivam na stijene. Ipak, *valja hoditi - valja brodit*.

Nakon iskrcanog dijela tereta u Hullu, prosljedili smo u Leith. To je luka Edinburgha a on je vrlo lijepi grad s više kulturno-povijesnih spomenika. Bio je središtem škotskih kraljeva, o čemu ostatci i danas svjedoče: kašteli, dvorci i zidine. U središtu je grada veličanstven spomenik Walteru Scottu, pjesniku i romanopiscu, rođenomu u tom gradu. Ima i nekoliko velikih knjižnica.

Nakon Leitha slijedio je prolazak Kilskim kanalom put poljske luke Gdynije. Kanal povezuje Kiski zaljev u Baltičkome moru s ušćem Labe u Sjevernomu moru, i dug je 98 km. Prolazili smo njime danju, a bilo je pred kraj ljeta. Dan sunčan, tako da su se još vidjeli kupači iako je za naše južnjačke pojmove bilo pro hladno. Ipak, Kiel je 12° sjevernije od Dubrovnika. Priroda je lijepa. Sve je bilo u zelenilu. Mnoštvo stabala, livade i žuta, pokošena polja. Sasvim je suprotno pustinjском ugođaju Sueskoga kanala.



Slika 15. Kilskim kanalom put Gdynije (1958.)

Figure 15. Keel Chanel towards Gdynia

Snimio Ivica Vljaki.

U Gdynji se krcao ugljen za Italiju. Suvremeni način ukrcaja elevatorom, ali se trimovanje obavljalo ljudskom radnom snagom i lopatom, a posada je broda nadzirala rad da sav teret stane u brodska skladišta. Naime, ugljen u komadima zauzima dosta brodske prostora.

Za vrijeme boravka u Gdynji posjetili smo luku Gdansk, gdje je boravila «Petka», novosagrađeni brod u splitskom brodogradilištu. Prvi dojmovi o novom brodu bili su izvrsni. Prvi brod s dizelskim motorom, brzine veće od 15 čv, a nosivosti od 12.000 tona - bio je i najveći brod »Atlantske plovidbe«. Uz to bio je vrlo komforan u

usporedbi s dotadašnjim parnjacima: cjelokupna je posada smještena na sredini broda. Nedostatak su pokrovi grotla, još uvijek drveni.

Iz Gdynje otplovili smo put talijanskih luka La Spezije i Livorna. U ta dobra stara vremena u većini talijanskih luka radilo se u jednoj smjeni, od 8 do 12 i od 13 do 17 sati. Iskrcaj tereta obavljao se brodskim samaricama. Zato se više vremena provodilo u lukama, a posade su mogle i svoje slobodno vrijeme iskoristiti za različite aktivnosti - razgledanje kulturno-povijesnih spomenika, šetnju po gradu i kupnju ili posjet restoranu, kafiću a bilo je i sportskih aktivnosti, napose nogometa ako je u blizini broda bilo slobodnog prostor. Dakako, nogomet se igrao i u brodskom skladištu kad je brod plovio u balastu na dužim putovanjima.



Slika 16. Bačve s vinom spremne su za gambužu

Figure 16. Barrels with wine ready for storage

Svaki član posade dobivao je pola litre vina dnevno, a u vrijeme praznika i dvostruko više. Ložači na parobrodima na ugljen dobivali su dnevno litru vina.

Upravo gdje stoji Stanko kormilar bilo je omiljeno mjesto gdje bismo mi kadeti došli poslije večere za vrijeme dugih tropskih putovanja na *čakulu* s gosparom Perom (Šoletić), prvim konobarom, rodnom s Kalamote. On je volio pričati kako je *navego* na »Kraljici Mariji«. Mi bismo ga pomno slušali, a on bi nas uvijek počastio čašom vina, i ona bi nam uistinu poslije obilate večere dobro došla. Tako je to bilo kao da sjedimo uz neki šank u prvorazrednoj gostionici, a ne na grotlu skladišta br. 3. Naime, prostor (gdje se vidi *nostromo* Blaž Šarin u bijeloj košulji) bila je *dispensa*, gdje se donosila hrana iz kuhinje za dnevne obroke časnicima a gospar Pero bi je uredno odnosio u salon i posluživao, i „mali“ bi prao posuđe. *Gambuža* je bila ispod te prostorije i u nju se ulazilo kad bi se u podu podigla *parrela*, a bačve bi se spuštale *parankom* koji je visio o plafonu.

Na slici su uz Stanka kormilara Ivica Vlajki, kadet, i Duško Linčić, asistent - Italija, 1958.



Slika 17. Kadeti u obilasku kulturno-povijesnih znamenitosti Pise

Figure 17. Cadets on sightseeing Pisa's monuments

Slijeva autor i Ivica Vlajki, 1958.

Boravak u La Speziji bio je ugodan. U toj godini Domenico Modugno dobio je prvu nagradu na festivalu u San Remu s kompozicijom *Volare* a u kinu smo gledali film »Most na rijeci Kway«. Tako je Modugno dominirao na radiju, a mi smo se, zviždukujući melodiju iz filma, veselo nakon predstave noću vraćali na brod.

Nedaleko od La Spezije su Livorno i Pisa, te smo posjetili i ta mjesta. Dakako da je najvažniji bio posjet Katedrali i Kosom tornju u Pisi. S njegova se vrha pruža divan pogled na cjelokupni povijesni kompleks Grada. Fotografijom smo ovjekovječili taj veličanstveni prizor.

Plovidba oko Rta Dobre nade

Sailing around Cape of Good Hope

Iz La Spezije krenili smo na dugo putovanje - Casablanca, Dakar, Beira, Durban, Dakar i Liverpool. Dakar je bio usputna luka, gdje se uzelo gorivo. Na tom putovanju prevaljeno je oko 15.005 M.

Prva luka na tom putu bila je Casablanca, i tu se obavljao ukrcaj fosfata za Beiru. Casablanca je jedna od najvažnijih luka za izvoz fosfata. Ukrcaj se brzo obavljao silosom. Srećom, čekao se red za ukrcaj pa smo uspjeli prošetati gradom. On je konglomerat moderne arhitekture nastale pod utjecajem Francuza i stare muhamedanske arhitekture. Na ulicama se mogu susresti najnoviji tipovi automobila, ali i kola s konjskom ili magarećom zapregom.

Na tom putu plovili smo Kanarskim otocima, imali bunker u Dakru i prešli smo ekvator, i tom prilikom kršteni su *kantom* vode svi oni kojima je to bilo prvi put. Poneki se zbog toga i ljute, ali običaj se ne smije iznevjeriti. Na tim širokim oceanskim prostranstvima uvijek su i galebovi, vrijedni pratitelji brodova. Kad se doplovi do južne hemisfere, tad ih zamijene albatrosi. Njihova veličina (raspon krila do 4 m) i pojava uistinu fasciniraju. Tako mirno i dostojanstveno lete - bolje rečeno, lebde površ samoga nadgrađa i promatraju što se zbiva na brodu. Na samom jugu Afrike opet neka druga vrsta galebova, gdje je veliko jato njih naišlo na ribu, i s visine od kojih tridesetak metara skupljenih su se krila obrušavali u more.

Rt Dobre nade prošli smo po dosta oblačnom vremenu, pa mi i fotografiranje nije baš bilo uspješno. Ipak, bilo je uzbudljivo promatrati taj dio juga Afrike i podsjetiti se naših davnih i slavnih dubrovačkih pomoraca kad su na jedra plovili ovim prostorima na putu do Indije. Taj rt nisu baš slučajno nazvali Rtom Dobre nade. Kako on nije najjužniji rt Afrike, već je to Rt Agulhas, još se plovi u južnom kursu kojih stotinjak milja, i onda se skreće prema istoku i dalje prema sjeveroistoku do Beire, luke na ušću rijeke Pungoe, u Mozambiku na Indijskom oceanu. Na tim prostorima dominira Agulhaška struja.

U Beiri smo osjetili što znači žarka Afrika kad ti sunce u podne dođe površ glave. Bila je sredina studenoga, a Beira je na 19° južne širine. Na otvorenomu je moru snošljivo, ali kad se uđe u luku, i to usred dana! Dok smo pristajali uz obalu, i bili zaposleni oko veza, još nas je grijala i para koja je pokretala vitlo. Kad smo drugoga dana oko podne pošli na kupanje, zaključili smo da se ti ljudi ne kupaju jer nije bilo nikoga na plaži. Ipak smo pogriješili jer je oko pet sati poslijepodne bilo puno kupaća. Oko plaže su kućice od hasure i bambusa pa lagani vjetar s mora stvara prirodnu cirkulaciju i uz hladno piće vrlo je ugodno.



Slika 18. Na plažama Mozambika

Figure 18. On the beaches of Mozambique

Očito je fotografija snimljena oko podne u tropima jer je na pijesku sjena do samih nogu a sunce je površ glave u zenitu. Na fotografiji slijeva nadesno: autor članka, Nenad Nizeteo, radiotelegrafist, i Duško Linčić, asistent stroja – Beira, studeni 1958.

Nakon što je iskrčan teret fosfata, isplovili smo iz Beire put Durbana, luke i grada u provinciji Natal u Južnoafričkoj Republici. Tamo smo krali nerafinirani šećer u rasutom stanju za Veliku Britaniju. Ukrcaj se obavlja brodskim samaricama, a radi se u jednoj smjeni, pa smo u luci ostali oko petnaestak dana.

Luka je izgrađena u laguni koju štiti od udara valova Indijskog oceana pješčani rt The Point. Uz vrlo dugu pješčanu plažu izgrađeni su hoteli s otvorenim bazenima u ambijentu bogate subtropske vegetacije. Kupanje je vrlo ugodno, uz valove što se razbijaju o pješčanu obalu a pojavljuje se i morska strujanja, zbog čega je to ipak samo za dobre plivače. Na plažama je uvijek živo, osobito noću. U mnogobrojnim restoranima i kafićima na otvorenim prostorima mnoštvo je ljudi. Tu smo provodili slobodno vrijeme. Upoznali smo neke naše doseljenike rodom iz Metkovića, i oni su nam bili ugodno društvo.



Slika 19. Koliba u Mozambiku

Figure 19. Cottage in Mozambique

Dva dječaka ispred svoje kolibe, uz koje su slijeva nadesno: Nenad, Niko, Duško i autor članka - predgrađe Beire, studeni 1958.

Iz Durbana isplovili smo 12. prosinca put Liverpoola preko Rta Dobre nade, na plovidbu dugu oko 6.850 M; putovanje je trajalo 31 dan. Bunker se obavio u luci Dakar. Na putu smo prošli ekvator nešto prije Nove godine, koju smo veselo dočekali. Vrijeme je bilo pogodno jer je to područje pasatnih vjetrova. Engleska i Liverpool nisu nam upriličili dobrodošlicu. Zbog nevremena luka je bila zatvorena, pa smo više od jednog dana plovili nastojeći izbjeći bočni udar valova. Kad je drugoga dana došao pilot, vrijeme još nije bilo pogodno, ali ti vrlo vješti pomorci, nevjerojatnom spretnošću i sigurnošću, jednostavno ulete u brod.

Nakon Liverpoola slijedi London, gdje se uz obalu Fordove tvornice krcaju automobili za luke na atlantskoj obali SAD-a - Savannah u saveznoj državi Georgiji i Charleston u South Carolini. Iako »Gruž« nije brod za prijevoz automobila, ipak je ukrcano u skladišta oko 470 osobnih automobila i traktora.

Ovoga puta Atlantik nam nije bio blagonaklon, već je, odmah nakon izlaska iz Engleskog kanala, pokazao svoju varljivu ćud. Puhao je dosta jak SW-W vjetar s uzburkanim morem. Brod se valjao i posrtao, i gubio je na brzini.



Slika 20. Sretna Nova 1959. godina!

Figure 20. Happy New 1959.

Atlantik oko ekvatora na putovanju Durban – Liverpool.

Čuče slijeva nadesno: Ivan Beroš, Ivo Botica, Ivica Vlajki; prvi red: Stanko, (kormilar, ne znam ime), Marin Gazde, Šime Hromin, Blaž Šarin, (ne znam ime), Đuro Lončarica, zatim Nenad Nizeteo, Niko Kralj i na vrhu autor članka.

Takvo nas se vrijeme pratilo do blizu Azora. Kako je brod bio u balastu s malo tereta, dosta se trzao na valovima, pa je trebalo svakodnevno provjeravati vez za automobile da ne dođe do lomova. Sve je bilo dobro pričvršćeno i nije bilo pomicanja - samo se čulo škripanje konopa. Od Azora spustili smo se do Bermuda i dalje do luke Savannah. Tako smo zbog toga nevremena koje nas je pratilo do Azora izgubili tri dana i trebalo nam je 20 dana da se prijeđe 3.900 M, na drugu stranu Atlantika, za što bi inače na toj relaciji bilo dovoljno 17 dana.

Nakon što su se iskrkali automobili u Savannahu i Charlestonu, prosljedilo se u balastu do Bostona (Massachusetts). Na toj plovidbi prošao se Rt Hateras južno od New Yorka. Ime toga rta, kao i obližnjih Indijanaca (Hateras Indians), pretpostavlja se da bi moglo dolaziti od riječi Hrvat, ali to bez svake sumnje vrijedi za mjesto Croaton. Obližnja močvara nosi naziv

Lowrey po Gjuru Lovriću (*George Lowrey*). Vrlo se vjerojatno jedrenjak Dubrovačke Republike 1541. razbio u nevremenu pokraj toga rta.

Kad smo prolazili na otprilike geografskoj širini New Yorka, zapazili smo meteorološku pojavu nazvanu vrenje mora. Bilo je oko ništice, a more toplo, s 23 °C, zbog djelovanja Golfske struje. I tad more počinje »kuhati«, kao u loncu juha. Takvu sam pojavu doživio, ali ne tako intenzivno, i u Crnomu moru pred ulazak u Kerč kanal. More je tad bilo na 9 °C, a zrak oko -15 °C.

Nakon toploga ispred New Yorka, drugog nas je dana dočekalo hladno more u bostonskoj luci, prekriveno tankim slojem leda i s temperaturom od oko 4 °C. Padao je gust snijeg. Boston je pod utjecajem hladne Labradorске struje, ali i hladnih vjetrova sa sjevera Amerike. Na jednakoj je geografskoj širini kao Dubrovnik, a tako su velike klimatske razlike! Usprkos hladnoći, posjetio sam grad.



Slika 21. Durban, prosinac 1958.

Figure 21. Durban, December 1958.

Ivica, Niko, Neno i Duško



Slika 22. Vesela posada

Figure 22. Cheerfull crue

Marin Gazde, autor, „Karamazov“, Niko Kralj, Ivan Botica, donji red: Miho, Emil Foškulo, Ivica Vlajki, Emil Peršić, (ne znam ime) – u tropskim predjelima Atlantika, siječanj 1958.

Neposredno pred odlazak iz Bostona, a bilo je predvečer, čistač stroja Miho počeo mi je govoriti da će ostati u Bostonu, i mene je počeo nagovarati da i ja tako učinim. Nisam ga baš shvaćao ozbiljno jer je bio lagano pod utjecajem alkohola. Kad smo isplovili iz Bostona, uvidjeli smo da Miho nije na brodu. To je bio prvi a i posljednji član posade koji je emigrirao za vrijeme dok sam plovio. Mišljenja sam da pomorci, čvrsto vezani uz svoj dom i zavičaj, ne napuštaju olako brod. Oni lutaju svijetom, ali se rado vraćaju svojem domu. Miho je bio vrlo mlad čovjek (oko 21 godinu) iz jednoga sela u Dubrovačkom primorju. Već je godinu dana bio na brodu, nije ima nikakve škole ni zanata, i vjerojatno je uvidio da kao čistač neće puno postići. Vidio sam ga prije dvadesetak godina u Gradu. Srdačno smo se pozdravili i rekao mi je da u Americi ima soboslikarsku radionicu.



Slika 23. Zasluženi snimak

Figure 23. Well – deserved photo

Nakon ulova i snimak: kormilar Ivo Botica i nostromo Blaž Šarin – u tropskim morima Atlantika. (Snimio I. Vlajki, 1959.)

Iskrcaj nakon plovidbe duge tri zemaljska ekvatora

Disembarkation after the voyage long three Equators of the Earth

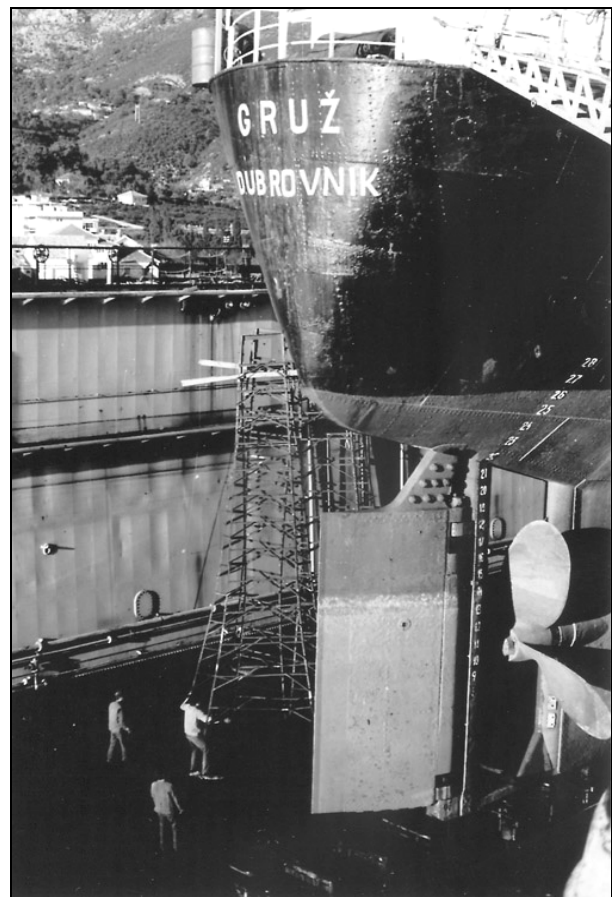
U Bostonu smo ukrkali pšenicu za Rijeku. I to mi je bilo posljednje putovanje kao kadetu, i nakon jedne godine, pet mjeseci i 17 dana iskrcao sam se u Rijeci 31. ožujka 1959. s »Gruža«. Ako se tomu doda oko jedne godine plovidbe po Jadranu, gdje sam dobro upoznao obalu istočnoga Jadrana ploveći od Pule do Ulcinja, i pristajući na mnogim otocima, tad sam u tom pripravničkom stažu, uobičajeno nazvanom kadeturo, proboravio na brodu oko dvije i pol godine. Danas je to našim studentima pomorskog usmjerenja nezamislivo - oni plove samo godinu dana, i taj staž većina ih prođe na dva broda. Ako to vrijeme kadeture koje sam proveo samo na »Gružu« prikažem u prevallenim miljama, tad sam tim brodom prešao približno 65.483 M, ili 121.275 km, pa ako se to usporedi sa Zemljinim ekvatorom, tad bi ta plovidba bila duga tri njegova opsega. Je li ta

vrijednost prevaljena puta velika ili mala? Velika je bila u eri parobrodarstva kad su brodovi išli sporije, a njihov boravak u luci bio je znatno duži. Zato će motorni brod duge plovidbe danas za to isto vrijeme prevaliti veću relaciju.

Iskrcaj s »Gruža« u Rijeci nije bio konačan oproštaj od tog broda. Opet sam mu se vratio poslije deset godina, kao prvi časnik. Dana 19. 9. 1969. ukrcao sam se na njega u Pločama. Ugodno sam se iznenadio kad sam tamo našao kap. Jakova Marunića, vrsnoga zapovjednika, Kostrenjanina, s kojim sam bio kao kadet oko jednu godinu. Nažalost, tad nismo dugo ostali na brodu jer je 3. prosinca on prodan. Barbu Jakova opet sam susreo u prosincu 1985. u hotelu »Libertas« kad je bila proslava 30. obljetnice »Atlantske plovidbe«. Njegov unuk bio mi je student.

Parobrod »Gruž« prodan je tvrtki Aurora Borealis Shipping Co. Ltd. Novo mu je ime bilo »Diamando«; vije ciparsku zastavu. I taj sam trenutak ovjekovječio fotografijom.

Nakon izvršene primopredaje broda, novi nas je vlasnik zamolio da ostanemo još koji dan jer avion s njegovom posadom nije mogao sletjeti u Čilipe zbog orkanske bure. Uistinu, toliko je bila jaka bura da smo maksimalno pojačali brodski vez kako ne bismo završili u Orsanu.



Slika 24. U doku Brodogradilišta u Bijeloj (1969.)

Figure 24. In the dock of the Shipyard of Bijela (1969.)



Slika 25. Kratki predah (I.)

Figure 25. Short break

Između podne i jednog sata je stanka za objed i kratki odmor. Uobičajeno je bilo za pogodnoga vremena sjediti na skladištu i očekivati kad će brodsko zvono označiti jedan sat (jedan dvostruki udarac u zvono), nastavak radnoga dana. Prvi je zdesna Božo Pehar, legendarni ložač parobroda na ugljen, drugomu sam zaboravio ime. Istočno Sredozemlje, 1969.

Vesela posada parobroda »Gruž«

Merry Crew of the Steamer »Gruž«

Posada »Gruž«, kao i sve tadanje brodske posade, bila je izrazito brojnija nego što je to danas. Dakle, osim zapovjednika i tri časnika palube bili su još: radiotelegrafist, tri do četiri kadeta, vođa palube, meštar, četiri kormilara, dva mornara, mladić palube, zatim upravitelj stroja i tri časnika stroja, dva asistenta, vođa stroja, mehaničar, tri mazača i tri ložača te dva čistača; u kuhinji dva kuhara i mladić te dva konobara i mladić sobe. Ukupno 36 do 37 članova posade.



Slika 26. Kratki predah (II.)

Figure 26. Short break

Čakula na bokaportama - Jozo Dundić, treći časnik palube, i Nenad Nizeteo, radiotelegrafist (tad su se popularno zvali – markonisti po Guglielmu Marconiju, osnivaču bežične telegrafije). Nenad nam je ponekad pričao, a mi smo ga pomno slušali, o dogodovštinama koje je doživio dok je plovio parobrodom »Sreća« na savezničkim konvojima preko Atlantika za vrijeme Drugog svjetskog rata. Inače, bio je vrstan radiotelegrafist, a u to vrijeme razgovor se obavljao samo Morseovim znakovima.

(Snimio Ivica Vlajki, 1959.)

»Gruž« je prvi parobrod »Atlantske plovidbe« koji je imao ugrađen žiro-kompas i automatsko kormilo, ali nije imao radar. Nažalost, za svih trinaest godina provedenih u plovidbi nije bio ugrađen taj vrijedni instrument. Zato se u vrijeme guste magle smanjivala brzina ili se sidrilo čekajući njezino dizanje.

Automatsko kormilo omogućilo je u to doba da u radu po palubi i skladištima pomažu i kormilari. Pritom, oni su bili nezadovoljni jer im je kormilarenje bilo lakše nego rad na palubi. Zato je autokormilo dobilo ime „Mujo“. Ipak, u to prvo vrijeme danju je jedan kormilar bio na mostu, a noću obadva.



Slika 27. Kratki predah (III.)

Figure 27. Short break

Nostramo (vođa palube), istočno Sredozemlje, 1969.

Iako je »Gruž« kad je došao u flotu s 13 godina starosti, bio tad u dobroj kondiciji, ipak je bio dosta zapušten. Tako smo tukli hrđu s cjelokupne palube, groćala skladišta pramčanog kaštela i krmenog kasara. Te radove najviše smo obavljali mi kadeti (Mate Silić, Antun Vlašić, Ivica Vlajki i ja) jer smo nas trojica radili na palubi i po skladištima cjelokupno radno vrijeme, dok je Mate radio četiri i četiri. To znači da je on pola radnoga vremena bio na mostu u gvardiji s prvim časnikom palube. U plovidbi bi kadet izračunavao poziciju broda opažanjem nebeskih tijela. Prvi časnik palube sekstantom bi mjerio visinu nebeskoga tijela a kadet bi gledao u kronometar određujući vrijeme opservacije. U obalnoj navigaciji smjerali bi se preko alhidade obalni objekti, i tako se određivala brodska pozicija. Uz to vježbali bi se i drugi navigacijski zadatci. U večernjim satima na otvorenom moru vježbala se svjetlosna signalizacija Morseovim znakovima. Tako bi se časnik na

mostu u mimoilaženju sporazumijevao s drugim brodom svjetlosnim signalima.

Kadetura je trajala dvije godine. Od toga je u prvoj godini cjelokupno radno vrijeme bio fizički rad, dok je druga bila, kako je već rečeno, četiri i četiri. Dakako, tako je bilo na moru, ali u luci to pravilo nije vrijedilo a jednako i kad je bila gužva oko čišćenja skladišta.



Slika 28. Kratki predah (IV.)

Figure 28. Short break

Chief (l. časnik palube) – autor, istočno Sredozemlje, 1969.

Gotovo trećina posade bili smo mi mladi ljudi - reklo bi se, dečki. Voljeli smo pjesmu pa nije bilo dana kad se nije pjevalo. Bila nam je omiljena tad pjesma Banana Boat Song, a pjevao ju je Harry Belafonte, a započinjala je: „Hey, Mister Tally man, tally me banana...“. Bilo je osmosatno radno vrijeme, a radilo se i subotom. Vrlo je rijetko u luci bila »sabata engleze«, što znači da se nije radilo poslijepodne. Dakako, poslije večere, koja je bila u 5 i pol sati, otišli bismo s broda, osim u dane kad smo bili „u trećini“, što bi značilo da je svaku večer trećina posade trebala ostati na brodu.

Svakoga radnog dana bila je pauza za čaj u tri sata poslijepodne. Trajala je najviše pola sata, obično dvadesetak minuta, jer bi *noštromo* došao uredovati da idemo na *rabotu*. U tom vremenu gotovo da bi uvijek pala pjesma. Uz čaj jeli smo dosta kruh, a naš ga je drugi kuhar svaki dan pekao izvrsno. Ponekad bismo pretjerali i pojeli toliko kruha da bi glavni kuhar »poludio«, i morao bi ga hitno peći za večeru i noćnu gvardiju.

Ujutro oko 10 sati, kad je bila gotova juha za objed, *kogo* bi donio zdjelu s kostima obično na »side bunker« ili na skladište, i to bi se na brzinu *poglođalo*. Dakako, to nije bilo svakoga dana, a kad bi bilo, ne bi mogao svatko dobiti, već onaj tko bi se u to vrijeme tu našao. Nekad bi bila brža ekipa iz stroja, pa bi oni to „sredili“. U svakom slučaju, moglo bi se reći da je to svima ostalo u ugodnom sjećanju.

U tim nekim vremenima - vjerojatno je to trajalo do sredine sedamdesetih godina – brodsko je zvono označivalo sate, kao »Baro i Maro« na gradskom zvoniku. Svaka četiri sata u zvono se udaralo četiri puta (4, 8, 12, 16, 20 i 24 sata) u obje strane zvona (duplo) a to je bio znak da se smjenjuju službe (*gvardije*). Jedan udarac u zvono označivao je *kvarat*, tj. 15 minuta, do smjene službe. Budući da se u to vrijeme koristilo

patentnim brzinomjerom tipa W. Cherub log, kojega je pokazivač bio postavljen na krmenoj ogradi, a vijak je na uzici bio u moru, dužnost je kormilaru „od korve“ bila da, kad čuje jedan udarac, pogleda u pokazivač i pročita broj na njemu te ga priopći dežurnom časniku na mostu. On to upisuje u brodski dnevnik i, uspoređujući prethodni broj, doznaje prevaljeni put za četiri sata; iz te vrijednosti lako je bilo doznati brzinu broda.

Ujutro u sedam i pol sati zvonila su se tri dupla i jedan *unjuli*, što bi značilo da je vrijeme za doručak i pripremu za odlazak na posao. U osam sati bila su četiri dupla – znak da je započelo radno vrijeme onim članovima posade koji nisu imali *gvardiju*. Zatim su se zvonila u deset sati dva dupla, kad su se mijenjali kormilari, pa u 11 i pol sati tri dupla i jedan jednostruki označili bi objed za službu koja je nastupala u 12 sati, kad su se zvonila četiri dupla kao znak za ostalu posadu da je objed i odmor do 13 sati, kad se zvonilo jedno duplo.

Plaća se kadetu sastojala od dinarske, i to 7.100 dinara, i 21 US \$ deviznog dodatka kad brod plovi izvan domaćih teritorijalnih voda (treći časnik 36, drugi časnik 39, prvi časnik 42 i zapovjednik 45 US \$). Taj dodatak bio je kao nekakav džeparac, a s plaćom se moglo doma živjeti. Danas je taj iznos od 21 \$ naizgled smiješan i vrijedi nešto više od 130 kuna. Ali tad je to ipak bio dobar džeparac. Tako je prijevoz s broda na obalu u Rotterdamu stajao 1 gulden, ili oko 30 dolarskih centa, a dobar *trenškot* od 38 do 60 guldena, ili približno 12 do 20 \$. Cigarete kupljene u *shipschandlera* bile su jeftine: 5 kartona ili 50 kutija američkih filter cigareta za 3 \$ i 80 centi, a cigareta bez filtra za 3 \$ moglo se kupiti 50 kutija, ili 1.000 cigareta. U Indiji, Burmi i nekim drugim zemljama s niskim životnim standardom dolar je imao veliku vrijednost.



Slika 29. Kratki predah (V.)

Figure 29. Short break

Kadet Miro Skansi uz svoje pola litre vina (1969.)



**Slika 30. Novo ime - »Diamando«, uz stari naziv
»Gruž«**

**Figure 30. New name - »Diamando«, with old name
»Gruž«**

U Gružu, 3. prosinca 1969.



**Slika 31. Promjena zastave u Gružu, 3. prosinca
1969.**

**Figure 31. Exchange of the flag in Gruž on 3rd
December 1969.**

Dok se lagano spušta jugoslavenska, istodobno se podiže
ciparska zastava.

Unatoč možda naizgled malim primanjima, svakodnevnim teškim poslovima u tropskim vrućinama i hladnim predjelima te obveznim nevremenima, društvo je bilo uvijek veselo i optimistično. Bili smo većinom mladi ljudi, puni radosti i uz pjesmu smo svakodnevno išli na posao.

Kadetura, koja je trajala dvije godine, bila je dobar pripravnički staž za časnička zvanja. Je li bila dobro organizirana tijekom toga raspoloživog vremena, ovisilo je ponajviše o prvom časniku palube. Ali, sigurno je da se dobro upoznao brod i svaki njegov konstrukcijski dio. Reklo bi se: naučili smo se hodati po brodu. Nakon položenoga ispita za poručnika trgovačke mornarice, tek

se tad moglo upisati u višu pomorsku školu. Danas to više (nažalost) nije tako; poneki završe pomorski fakultet, a da ni jednog dana nisu boravili na brodu, što je uistinu apsurd. Usput rečeno, moja generacija uz još dvije prethodne išli smo nakon prvog razreda srednje škole (u dobi od petnaeste do šesnaeste godine) na brod jednu školsku godinu (od rujna do početka lipnja). Takvim načinom školovanja željelo se postići da mladi čovjek upozna još zarana život i rad pomorca, a ne kad završi (poneki) i fakultet pa da tek utvrdi da mu boravak i život na brodu ne odgovara. Nekima pak škodi more ili oni obrazovani za časnike stroja ne podnose miris (ili smrad) nafte.



Slika 32. »Malinska«

Figure 32. »Malinska«

Na m/j »Malinskoj«, nosivosti 320 t, autor je plovio oko 9 mjeseci (1951./52.). Oznaka m/j znači motorni jedrenjak, ali na fotografiji jedara nema. Došli neki »pomorci« kojima jedro nije služilo, no dok su bili oni pravi s otoka Ista, bila su tri jedra i bio je užitak jedriti na takvu brodu. (Snimio autor s m/b »Cavtata« u Brodogradilištu Bijeloj u proljeće 1970.)

Prilog

Približno prevaljeni put za vrijeme kadeture na „Gružu“

Dubrovnik – Novorossisk	1.340 M
Novorossisk – Rangoon	5.940 M
Rangoon – Colombo	1.256 M
Colombo - Mormugao	670 M
Mormugao – Rotterdam	6.350 M
Rotterdam – Antwerpen	150 M
Antwerpen – Split	2.854 M
Split – Rijeka	156 M
Rijeka – Hull	3.045 M
Hull – Port Arthur	5.014 M
Port Arthur – Rijeka	6.310 M
Rijeka – Hull	3.045 M
Hull – Leith	240 M
Leith – Gdynia	885 M
Gdynia – La Spezia	3.043 M
La Spezia – Casablanca	1.060 M
Casablanca – Beira	6.390 M
Beira – Durban	705 M
Durban – Liverpool	6.850 M
Liverpool – London	655 M
London – Savannah	3.900 M
Savannah – Charleston	100 M
Charleston - Boston	870 M
<u>Boston – Rijeka</u>	<u>4.655 M</u>
Ukupno	65.483 M
ili	121.275 km,
što iznosi nešto više od tri opsega ekvatora	
(3 x 40.076,59 km).	

Napomena

Nije mi bila svrha pisati historijat „Atlantske plovidbe“ jer to je obavljeno u monografiji povodom pedesete obljetnice njezina postojanja (2005.). Svoj doprinos dao sam prije u članku „Atlantska plovidba“ Dubrovnik 1955.-1995., s posebnim osvrtom na razdoblje linijskog poslovanja; *Naše more*, 5-6, 1995., 199-224. Taj članak bio je i jedini takve vrste koji se odnosio na obilježavanje te četrdesete obljetnice. Zatim, napisao sam vrlo opširan rad (182 stranice) „Linija Jadran – Zapadna obala Velike Britanije i Irske 'Atlantske plovidbe' Dubrovnik u novim uvjetima kontejnerskog poslovanja“. To je zapravo bio moj magistarski rad obranjen na Fakultetu za pomorstvo i saobraćaj u Rijeci 19. lipnja 1987. pred povjerenstvom u sastavu: prof. dr. sc. Josip Lovrić, prof. dr. sc. Branko Bonefačić i prof. dr. Boris Glavan.

Objavio sam i dva reportažna prikaza: „M/b 'Oluja' Svečano uplovila u matičnu luku“, *Naše more*, 5-6, 1996. 235-237. i „M/b 'Sveti Nikola I.' u matičnoj luci, *Naše more*, 3-4, 1997, 107-108. Zatim sam o brodovima s imenom „Dubrovnik“ objelodanio dva članka: „Brodovi s imenom 'Dubrovnik'“, *Naše more*, 1-2, 1997., 1-4. i „još o brodovima s imenom 'Dubrovnik'“, *Naše more*, 3-4, 1997., 192.

Dakle, svrha je ovoga članka (a i budućih ako ih objavim) da riječju i fotografijom predočim barem ponešto iz atmosfere života i rada pomoraca na brodovima na kojima sam plovio („Gruž“, „Livno“, „Travnik“, „Dubrava“, „Kućište“, „Beograd“, „Cavtat“, „Banija“, „Plitvice“ i „Miho Pracat“), a što nije učinjeno ni u monografiji iz 2005. ni u mojim ranijim radovima. Zato će i zajednički naslov svim člancima biti *Ljudi, more, brodovi i njihovi putovi*. Dakako, neminovno je bilo uz to iznijeti dosta autobiografskoga iako mi to nije bio cilj. Na drukčiji način to nisam mogao a niti znao napisati. Želja mi je da se još pokojni aktivni ili umirovljeni pomorac pridruži svojim zapisima.

Rukopis primljen: 16. 11. 2006.



Slika 33. Priručna petrolejka s »Gruža«

Figure 33. Paraffin lamp at hand