

LJUDI, MORE, BRODOVI I NJIHOVI PUTOVI (II.)

People, Sea, Vessels and Their Routes (II.)

Plovidba „Dubravom“ na relaciji Jadran – Crno i Azovsko more *Voyage in “Dubrava“ on her Route the Adriatic – the Black Sea and the Sea of Azov*

UDK 656.61

„Povijest moreplovstva je povijest čovječjeg mučeništva, a mučilišta, gdje su oni, koji prkosiše Bogovima Prostora i Vremena bili osuđeni da trpe svoju kaznu, nazvana su 'brodovima!'“

Henrik van Loon¹

Opći podatci i sustav gradnje „Dubrave“ *General Data and System of Building of “Dubrava“*

Parobrod „Dubrava“ (bivši „Egton“) bio je prvi kupljeni rabljeni brod koji je „Atlantska plovidba“ uvrstila u svoju flotu krajem svibnja 1957.

Primopredaja je izvršena u luci Hull a tvrtka je bila Rowland & Marwoods' Steamship Co. Ltd. iz Whitby, zastava UK.

Izgrađen je u brodogradilištu W. Pickersgill & Sons Ltd. u Sunderlandu, UK, godine 1938. Tonaža: BT 4.340² i NT 2.586, a nosivost 7.401 t, duljina 125,63, širina 16,39 i visina 8 m. Teret se krcao u pet skladišta. Stambene prostorije bile u prednjem nadgrađu broda - za časnike palube, radiotelegrafista, kadete i I. konobara.



**Slika 1. „Dubrava“ u plovidbi ispod gradskih mira
*Figure 1. “Dubrava“ sailing under city walls***

Vide se stijena na „Buži“.

Snimio autor.

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

¹ Henrik van Loon, *Brodovi i njihovi putevi*, preveo Josip Torbarina, Minerva, Zagreb, 1937, str. 7.

² BT, bruto-tonaža broda, i NT, neto-tonaža broda: engleski: GT (*gross tonnage*), i NT (*net tonnage*). Prije 16. 7. 1994. bio je i pridjev „registarska“ – BRT, bruto registarska tonaža, i NRT, neto registarska tonaža. To su mjere koje se odnosi na zapreminu broda. 1 RT = 100 cft (kubnih stopa) = 2,832 m³.



Slika 2. Fogisti (ložači) dobro su zakurili.

Figure 2. Firemen set fire.

Iako nije bilo uobičajeno da ovako dime parni brodovi loženi naftom, ipak je bilo i takvih trenutaka, posebno pri čišćenju plamenika komore i plamenih cijevi.

Tu je bio i salon i posebna prostorija u kojoj se posluživao doručak a služila je i za druženje časnika (novine, šah, karte i čakule). Časnici stroja bili su smješteni u srednjem nadgrađu poviše strojarnice a tu je bila i kuhinja, okrenuta prema pramčanom dijelu. Na krmenom nadgrađu (kasaru) stanovala je ostala posada, i tamo je bila blagovaonica, ujedno i društvena prostorija za tamo smještene članove posade (kormilare, mornare, mazače i ložače).

Brod je pokretao parni stroj trostruke ekspanzije s pogonom na naftu, snage od 1.066 kW (1.450 KS) i brzine od oko 9 čv³. Nije imao žiro-kompasa, već samo



Slika 3. „Dubrava“ – pogled sa zapovjedničkog mosta
Figure 3. „Dubrava“ – a view from navigating bridge

magnetski - glavni (na krovu kormilarnice), kormilarski (u kormilarnici) i rezervni (rezervno kormilarsko mjesto na krmu, slika 9.), a prijenos je bio hidraulični. Ostali su uređaji radiogoniometar i ultrazvučni dubinomjer, patentni brzinomjer gotovo da se i nije upotrebljavao zbog nepraktičnoga rukovanja, a radar tipa Sperry - mali ekran, rijetko se upotrebljavao osim u izvanrednim prilikama slabe vidljivosti. Tako da se je pozicija broda, poglavito u obalnoj navigaciji, određivala preko glavnoga magnetskog kompasa snimajući alhidadom obalne objekte. To uvijek nije baš bilo lako s obzirom na nepovoljne vremenske prilike - kišu, snijeg, vjetar, valjanje i posrtanje broda i slično. Kako je „Dubrava“ uglavnom plovila uz obalu Grčke, pozicija se određivala prema obalnim objektima. U plovidbi Crnim morem, bilo da se plovi prema lukama istočne obale, ili prema Ijičevsku ili Odesi, uvijek se plovilo otvorenim morem daleko od obale tako da se je tu brodska pozicija određivala s pomoću nebeskih tijela.

Gotovo svakodnevno, kad bi to omogućavale vremenske prilike, određivala bi se devijacija magnetskog kompasa s pomoću amplitude sunčeva izlaska ili zalaska, a manje smjeranjem pokrivenoga smjera dvaju obalnih objekata. Radiogoniometar gotovo da se i nije upotrebljavao osim u Crnome moru kad se plovilo prema jugozapadnom rtu Krima. U to doba bila je uzrečica da „Dubrava“ sama zna svoj put na relaciji Jadran – Crno more.

Brod je građen po sustavu otvorene zaštitne palube (engl. *open shelter deck ship*), a u takvu načinu gradnje ta paluba ne smije biti nepropusna i mora imati otvore, koji se ne smiju i ne mogu nepropusno zatvoriti. Ona se uvijek nalazi iznad neke donje nepropusne i neprekinute palube. A obično je to paluba nadvođa. Budući da je ta paluba na nižoj razini, izložena je udaru valova; najviše

³ čv – čvor, mjerna jedinica za brzinu broda (1.852 m/h).

grotlo skladišta br. 1 i 5 (slika 4. i 5.), pa se zato može postaviti pitanje zašto su se gradili takvi brodovi. Odgovor je u činjenici da prostor ispod zaštitne palube (međupalubje⁴ nad srednjim skladištima) pri baždarenju nije ulazio u brodsku tonažu. U biti, to je bila špekulacija brodovlasnika. Oni su se koristili tim prostorom, a za to ne bi plaćali raznovrsne takse (pilotažu, prolazak kroz kanale itd.).

Na brodovima sa zatvorenom zaštitnom palubom (engl. *closed shelter deck ships*), kao što su bili „Beograd“, ex „Federiko Glavić“, ili Gruž“, ex „Indian City“, i zaštitna je paluba nepropusna i nema tonažnih otvora. Osnovna razlika između tih dvaju brodskih sustava je u tomu što brod sa zatvorenom zaštitnom palubom ima bolja sigurnosna svojstva jer su grotla skladišta više udaljena od morske razine (veće nadvođe) i udara valova, a uz to imaju i veći opseg stabiliteta.

Uzmimo za primjer parobrod „Daksu“, koja je 26. siječnja 1930. potonula negdje u blizini rta Finistere na ulazu u Biskajski zaljev i sa sobom u mračne morske dubine odnijela svih 38 članova posade. Ona je bila upravo građena s otvorenom (prekinutom) zaštitnom palubom pa su valovi otvorili skladište br. 1 i time su uzrokovali potonuće broda.⁵ Teško je danas reći bi li došlo do nesreće da je „Daksa“ bila građena sa zatvorenom zaštitnom palubom (vjerojatno bi postojale veće šanse da katastrofe ne bude), ali se zna da je upravo radi sigurnosti posade na takvim brodovima 1963. organizacija IMCO (*Intergovernment Maritime Consultative Organization*) poduzela akciju koja je završila međunarodnom konferencijom u Londonu od 27. 5. do 23. 6. 1969. Pritom je donesena „Međunarodna konvencija o baždarenju brodova 1969.“ Između ostaloga Konvencijom je odlučeno da se više ne grade tipovi brodova s otvorenom zaštitnom palubom.



Slika 4. Pituravanje derića. Na skalici kormilar Stanko.

Figure 4. Painting the derrick. Wheelman Stanko on ladder.



Slika 5. Ovo je „Dubrava“ – nije podmornica.

Figure 5. This is „Dubrava“ – not submarine.

Brodovi s otvorenom zaštitnom palubom, kao što je bila „Dubrava“ (a i „Daksa“, potonula 1930.), imali su malo nadvođe na pramčanom i krmenom skladištu, pa su i manji valovi nalijevali taj prostor. Postojala je potencijalna opasnost da more prodre u skladište.

⁴ Prostor između dvije palube

⁵ O tome sam napisao članak „U povodu sedamdesete obljetnice pogibije pomoraca p/b 'Daksa'“, Naše more, 1-2, 2000, 68-75.



Slika 6. Pripreme za paturavanje ciminijere

Figure 6. Preparation for funnel painting

Kad se završi bojenje dimnjaka, običaj je bio da barba počasti bocom žestokoga pića, obično viskijem ili konjakom (1965.).

Posadi na takvim brodovima kao što je bila „Dubrava“ osim manje sigurnosti značilo je to i dodatne poslove i „neugodnosti“. Na mjestima gdje je prekinuta zaštitna paluba a to je nad skladištima br. 1 i 5, postavlja se pokretni most učinjen od drva i željeza da bi ljudi lakše komunicirali s pramčanim dijelom - osobito s krmenim kasarom⁶ jer su tamo bile stambene prostorije dijela posade. U luci su se ti mostovi skidali radi manipulacije teretom pri ukrcaju ili iskrcaju, i na taj je način ljudima bilo otežano kretanje. Trebalo se spuštati stubama s jedne palube i penjati se na drugu da bi se došlo do cilja, a to uvijek nije bilo jednostavno.

Slika 4. prikazuje dio mosta za prolazak posadi, a na slici 3. na njezinoj desnoj strani vidi se čitav most. Da je brod bio građen sa zatvorenom zaštitnom palubom, ona bi prolazila upravo na visini toga pokretnog mosta (označeno strelicom), a ne bi bila na mjestu gdje su uprte ljestve - na njima je kormilar Stanko, koji se priprema

bojiti *derić*⁷ (u ruci drži valjak /rodul/). Slika 5. upravo prikazuje da je taj prostor izložen i manjim valovima i opasnosti - stječe se dojam kao da je to podmornica.

Plovidbena ruta „Dubrava“

Sailing Route of “Dubrava“

„Dubrava“ je bila uvrštena u trampersku službu iako je od početka pa do kraja šezdesetih godina, gotovo cijeli svoj radni vijek, plovila na određenoj relaciji od Ploča, Splita ili Šibenika do crnomorskih luka SSSR-a - Odese, Iličevska, Tuapsa, ali najfrekventnija je bila azovska luka Ždanov. Zato bi se prije moglo govoriti o tome da je „Dubrava“ obavljala zapravo neku vrstu linijske plovidbe jer je cijelo vremensko razdoblje, više od deset godina, prevozila iz tih luka ugljen za potrebe Željezare u Zenici ili za tvornice cementa u Kaštelanskom zaljevu.

Na relaciji iz jadranskih luka do Crnoga i Azovskog mora brod je plovio u balastu. Bunkeralo se na sidrištu otoka Sirosa u Jonskomu moru, ponekad na Kithiri ili na sidrištu prostranog zaljeva luke Pilos u Jonskome moru na Peloponezu. Tamo bi se pristalo uz neki odsluženi tanker, iz kojega bi se crpilo gorivo.

Luka Pilos poznatija je kao Navarin. Tu se pred njom 20. listopada 1827. odigrala pomorska bitka udruženoga brodovlja Velike Britanije, Francuske i Rusije protiv turske i egipatske flote. Pri tome je tursko-egipatska flota potpuno poražena, i time je bio omogućen konačan ishod borbe Grka za oslobođenje od turske okupacije. Za spomen na tu poznatu pomorsku bitku podignut je u luci spomenik s poprsjima triju admirala: Codringtona (Velika Britanija), Deydena (Rusija) i Rignya (Francuska). Pilos sam posjetio s obitelji kao turist u petnaestodnevnom obilasku Grčke (1979.). Slika. 7. prikazuje dio spomenika i mjesta.



Slika 7. Navarin (Pilos) – uz spomenik na spomen pobjede udruženoga brodovlja Velike Britanije, Francuske i Rusije nad Turcima. Navarin, 1979.

Figure 7. Navarin (Pilos) – near monument of the victory of joined vessels of Great Britain, France, Russia over Turks, Navarin 1978

⁶ Kasar (arapski), izdvojeno zatvoreno krmeno nadgrađe iznad gornje palube.

⁷ Samarica (derić) – čelična cijev promjenljiva promjera - služi za podizanje tereta.



Slika 8. Uplovljavanje „Dubrave“ u luku Tripoli (Libija). U pripremi posada određena za pramčani vez broda. Travanj 1969.

Figure 8. “Dubrava” inward the port of Tripolis (Libia). The crew prepared for bow berth of a vessel. April 1969

Najfrekventnija je luka, s 26 naših pristajanja, bila Ždanov (Ukrajina) u Azovskom moru. Ona leži na ušću rijeke Kal'mius na sjeverozapadnom dijelu Taganrogskoga zaljeva, u koji utječe rijeka Don. Budući da udaljenost od Ždanova do Splita približno iznosi 1.500 M, za cijelo vrijeme moje plovidbe na toj relaciji ukupno je prevaljeno 78.000 M (144.456 km).

Ako se tomu pridodaju putovanja prema drugim destinacijama - Iljičevskom, Novorossijsku i Tuapseu - tad bi tom iznosu trebalo pribrojiti još približno 12.000 M, što bi ukupno bilo 90.000 M, ili oko 166.680 km. Ako se ta udaljenost usporedi sa zemaljskim ekvatorom (40.076,6 km), tad sam na „Dubravi“ prevalilo oko 4,2 zemaljska ekvatora.

Zbog velike količine vode koju donose spomenute i neke druge manje rijeke, slanost Azovskoga mora svega je oko 10‰ (Jadransko more 38‰). Zbog toga se ono leđi od mjeseca siječnja do kraja ožujka, i tad se nijeme ne plovi. Tako smo 2. siječnja 1965. stigli u Ždanov kao jedini i posljednji brod koji je uplovio tad u luku. Temperatura zraka bila je -27 °C. U razgovoru s pilotom doznao sam da se preko noći zna more zalediti. Zato se požurilo s ukračajem ugljena, i već smo sljedećega dana isplovili.

Bilo je uistinu hladno, nadasve nama koji smo bili na pramčanom vezu. Bio sam dobro odjeven i povrh svega navukao sam bundu. U jednom trenutku, kad sam posegnuo rukom u džep da izvadim *faculet*, osjetio sam nešto kruto - bio se zaledio!

Jednom drugom zgodom - 2. travnja 1969., na putu do Ždanova prošli smo bili Kerčkim kanalom i uplovili u Azovsko more. Ali, ubrzo smo se vratili jer je bilo mnoštvo malih ledenih santa – one, doduše, nisu ometale plovidbu, ali, kako je brod bio u balastu a dio je vijka bio izvan vode, postojala je opasnost da ga gromade leda oštete. Tako je naša „Dubrava“ skrenula sa svoje redovite rute i prosljedila put Novorossijska. Tu smo ukrkali teret cementa za Tripoli (vidi slike 14., 15. i 16.), pa tek onda natrag u balastu do Ždanova po ugljen.

Treba naglasiti da je Azovsko more dosta plitko; najveća mu je dubina do 14 m. Ono je spojeno s Crnim morem Kerčkim vratima (kanalom), morskim prolazom između Kerčkoga i Tamanskog poluotoka, dugim oko 22 M i širokim oko 2 do 8 M. Međutim, samo je uski dio toga prolaza plovani, i označen je plutačama, a istaknute su i oznake na kopnu. Plovani je za brodove s gazom do 7,3 m. Zato je „Dubrava“ godinama plovila do Ždanova jer je zbog svojega maksimalnog gaza od 25,5 stope (približno 7,7 m) bila najprikladnija od svih brodova „Atlantske plovidbe“ – mogla je gotovo iskoristiti cjelokupnu svoju nosivost. Dakako, nešto se ipak manje krcalo jer je specifična težina bočate vode u Azovskom moru 1,005 (a u Crnom i Jadranu 1,026).

Pritom je obvezna pilotaza. Pilot se ukrca na početku kanala u Crnome moru i ostaje na brodu do dolaska u luku Ždanov. Tu bi se ukrcao lučki pilot. Od izlaska iz Kerčkoga kanala do Ždanova približno je 120 M. Dakako da piloti nisu cijelo to vrijeme boravili na mostu. To su bili stručni i simpatični ljudi, a odnos među nama bio je dosta prisan i kolegijalan. Iako su dobro vladali engleskim, razgovore smo vodili na ruskom jeziku, i to o svemu i svačemu. Jedan stariji pilot bio je opsjednut Aleksom (pravo ime Toma) Dundićem, Hrvatom iz Grabovca kraj Imotskoga, herojem građanskog rata u Rusiji. On bi nadugo i široko pričao o mnogim akcijama toga legendarnog zapovjednika konjičkog puka Crvene armije (24 puta ranjen, poginuo 8. 7. 1920. kod Rovna u Ukrajini). Darovao mi je i značku s njegovim likom.



**Slika 9. Familija u posjetu
Figure 9. Family visit**

Autorova supruga Stella sa sinovima pokraj rezervnoga kormilarskog uređaja na krmi. Za kormilom Oleg (danas znanstvenik) i Igor (danas zapovjednik broda).
Luka Ploče, 1969.

Neke od pilota više sam puta susretao, pa bismo se vladali kao već stari poznanici. Poneki bi donio kavijara (neobrađenoga, u komadu) a voljeli su našu lozovaču i

travaricu, pa da bi razgovor bolje tekao, „zamezilo“ bi se i malo zalilo (ali ne previše).

Luka Ždanov važna je za izvoz ugljena iz Doneckog ugljenog bazena. Ukrcaj ugljena potpuno je mehaniziran. Grabilice kapaciteta od oko 10 tona grabe ugljen iz vagona (kapaciteta 92 do 120 t) i dizalicom prebacuju u brod. U brod se zbog poravnavanja ugljena u skladište postavi velik „lijevak“ kapaciteta od oko 20 tona u koji se ubacuje ugljen. Na njegovu je dnu pomična traka kojom upravlja jedan radnik i tako zapuni sve dijelove skladišta. Da se nakrca „Dubrava“, bila su potrebna od 2 do 4 dana ovisno o pritjecanju vagona. Lučka organizacija i njihova suradnja osobito s prvim časnikom bili su više nego korektni i nikada nije bilo nikakvih problema. Dobro sam poznao neke vođe smjena. Oni bi mi rekli da pođem u grad prošetati i da se ništa ne brinem za ukrcaj tereta. Zvali su me *starši*, što na ruskom znači prvi časnik.

Jedne noći u Ždanovu, kad sam se vraćao na brod, bilo je dosta hladno, oko -20 °C. Do ulaznih vrata u luku stigao sam taksijem, ali od njih do broda trebalo je propješačiti petnaestak minuta. Cesta smrznuta, oko nje veće hrpe, gotovo brežuljci ugljena; iz ponekih se pušio nekakav dim, ili vodena para. U toj mračnoj i hladnoj noći u jednom su mi trenutku odlutale misli, i sjetio sam se likova s poštanskih maraka (bavim se filatelijom) na kojima su bili hrvatski legionari koji su ratovali u Drugomu svjetskom ratu na Donu i Azovu. O njima sam čuo i u pučkoj školi, i tu smo učili i neke (legionarske) pjesme. I tako, našavši se u toj ledenoj noći, upravo na tim prostorima, zaključio sam da tim ljudima iz naših toplih krajeva nije ništa drugo preostalo nego preživjeti nekako tu hladnoću. Velika većina njih (nekoliko tisuća) ipak je zauvijek ostala u tuđini daleko od svog doma na tim hladnim prostranstvima. Ima uzrečica koja bi se upravo mogla odnositi na njih: „Kud ih je pas nosio?“ Dakako, nije pas, već promašena politika.



Slika 10. Autor uz utvrde na Bosporu (1965.)

Figure 10. The author near the fort of Bosphorus (1965)



Slika 11. Vjerni pratitelj

Figure 11. Faithful companion

Ukrcaj tereta vrlo je često završavao noću, što je bilo dodatno opterećenje posadi palube. Trebalo je zatvoriti skladišta i spustiti deriće. Grotla skladišta zatvarala su se tako da se postave na svoja mjesta pokretne sponje (*bimovi*) a na njih drveni poklopci, preko kojih su se postavljali pokrivači (*cerade*) od jedrenine (platno od prirodnog vlakna). Na svako skladište postavljala su se tri pokrivača. Kako je pokrivač bio dosta velik, trebala su za to četiri čovjeka (na svakom uglu po jedan). Prekrivač se učvršćivao sa strane grotla željeznim letvicama a one drvenim kunjima. Preko skladišta se postavljao konop u obliku mreže da bi zaštitio prekrivač od vjetrova i valova. Kunje je postavljao (inkunjavao) meštar. Za sve te radnje uvježbanoj posadi (četiri čovjeka) trebalo je oko 45 minuta, ponekad i više, po jednom skladištu.

Plovidba Dardanelama i Bosporom

Voyage through Dardanelles and the Bosphorus

Plovidba Dardanelama, a posebno Bosporom, bila je zanimljiva jer se tad prolazi kroz Carigrad (Istanbul). Taj prolazak značio je i poseban događaj, osobito ako se plovilo danju (slika 10.).⁸ I pri uplovljavanju u Dardanele podsjetio bih se na drevnu Troju i desantnu operaciju na Galipolje (Gelibolu). Troja je smještena na brežuljku jugoistočno od ulaza a ispred pramca lijevo vidi se velik spomenik poginulim savezničkim vojnicima u neuspješnoj desantnoj operaciji u Prvom svjetskom ratu. Dosta je visok tako da se izdaleka vidi i služi danju za orijentaciju. Tu je stradao i veći broj australskih vojnika, oko 9.000 njih. Boraveći u Australiji (oko osam mjeseci) primijetio sam da su u naseljima koje sam posjetio izgrađeni spomenici za uspomenu na te žrtve, a dan 25. travnja 1915., kad je započeta ta neuspjela akcija, obilježava se tamo kao državni praznik, ANZAC Day (slika 12.). Ujutro rano na izlasku sunca posjećuju se spomenici i tu se obavlja prigodna komemoracija za poginule, uz mimohod veterana. Kako više nema živih iz tog razdoblja, u mimohodu su sudionici Drugoga svjetskog rata, Korejskoga i Vijetnamskog.

⁸ Da se ne bih ponavljao, o tome sam više pisao u članku „Plovidba na parobrodu 'Gruž'“, Naše more, 5-6/2006, 263-279.



**Slika 12. Spomenik na žrtve pale u Bitki kod Galipolja (Dardanele)
Richmond, Australija, 1999.**

Figure 12. Monument to the victims of the battle of Galipoli (Dardanelles)

Dardanele su morski tjesnac između Europe i Male Azije koji spaja Egejsko i Mramorno more; dug je 40 M⁹, širok od 0,7 do 10,2 M. Tim prolazom plovili smo bez pilota, dok bismo ga ispred Carigrada ukrcali za plovidbu Bosporom. Bospor je međunarodni morski tjesnac između Europe i Azije: povezuje Crno i Mramorno more; dug je 17,6 M, širok od 0,37 do 2,5 M. Bilo da plovimo prema Crnom moru, ili obrnuto, pilot bi nam donio poštu službeno ili od obitelji, pa je to bio posebno radostan trenutak.

Usput da rečem koliko je to imalo presudnog značenja za dio posade tankera „Petar Zoranić“ (BT 16.300 i nosivosti 25.000 t). On je, prevozeći benzin (oko 12.000 t) i dizelsko gorivo (11.330 t) iz Tuapsa u Hamburg, doživio sudar na sjevernom dijelu Bospora 14. 12. 1960. oko 2 sata. Tom prilikom nastala je strahovita eksplozija i požar je trajao 55 dana. Naime, ukrcali su bili pilota iza ponoći na ulazu u Bospor i on im je donio poštu. Zato, u trenutku sudara (a udario ih je grčki tanker u balastu) većina je posade bila budna i čitala je pisma, pa su se svi oni na krmenom dijelu uspjeli spasiti: od ukupno 50 članova posade i dvije žene spasilo ih se njih 27 i te dvije putnice. Stradali su oni na mostu i prednjem nadgrađu. U toj nesreći moj školski kolega, a bili smo skupa i u vojsci, Ado Grdaković bio je na mostu u gvardiji¹⁰ drugoga časnika, i on je bio žrtva nesretne kobi. Nekoliko godina brodska se podrtna vidjela na istočnoj maloazijskoj strani kanala. I kad bismo prolazili danju, odali bismo počast stradalima.

Jednoga ranog jutra početkom ljeta (1963.) ukrcali smo pilota ispred Carigrada i nastavili ploviti Bosporom, ali ubrzo se je zamaglilo. Vidljivost je bila sve manja, pa smo se usidrili u kanalu. Nakon kratkog vremena pokraj nas je prošao neki brod. Nismo ga vidjeli, ali smo čuli

njegove motore. I nedugo zatim velik tresak. Kad se je oko 10 sati digla magla, vidjeli smo brod nasukan na obalu. To ne bi bila tolika tragedija da tom prilikom on nije urušio kuću i ubio nekoliko ljudi na spavanju. Bio je teretni, vjerojatno nosivosti od oko 20.000 t. Zastava SSSR-a. Na palubi je imao više raketa prekrivenih platnom. Koja mu je bila destinacija? Možda Kuba. Nebitno je. Takvi su brodovi Bosporom plovili bez pilota. Opasni – i za sebe i za druge.

Kad sam vidio sve to, sjetio sam se svojega nastavnika kap. Mila (Antuna) Marića, toliko dragoga svim generacijama nautikaša. Bio je nastavnik mornarskih vještina (veslanje, jedrenje i izradba raznih uzlova i upletki) i signalizacije. On nam je pričao svakojake priče i dogodovštine, i pri tome bi dodao malo „piture“. Tako je bila priča o jednom jedrenjaku koji je plovio Bosporom i udario kosnikom¹¹ u prozor haremske zgrade. Kad se brod izvukao, na kosniku mu je bila ostala zgodna djevojka diskretno odjevena. Dakako, nismo mu povjerovali u tu domišljatu priču. Ali, ovaj moj susret s brodom koji je „izletio“ na obalu, srušio kuću i ubio nekoliko njezinih stanara – nevjerojatna je, ali ipak istinita priča s tragičnim posljedicama. Ljepša je ipak bila ona romantična kap. Mila!

Još jedna „priča“ dogodila se u vrijeme „Pražkog proljeća“ i intervencije postrojba Varšavskog ugovora 20. kolovoza 1968. Toga dana plovili smo prema luci Ždanovu. Na povratku, 25. kolovoza našli smo se pred ulazom u Bospor udaljeni kojih desetak milja.



**Slika 13. Mornarski pozdrav „Dubrave“ i „Gruža“
Figure 13. Sailors greeting of „Dubrava“ and „Gruž“**

Snimak s „Dubrave“. Na „Gružu“ se primjećuje bijeli dim (para). Brodovi se pozdravljaju na ovaj način: kad u plovidbi dođu paralelno jedan uz drugi, pozdravlja prvi onaj brod koji dolazi iz domovine ili, ako se točno zna, prvi pozdravlja mlađi zapovjednik. Pozdravlja se s tri duga zvučna signala, zatim odzdravlja drugi brod na isti način, pa se tad prvi brod javlja jednom kratko i drugi brod odgovara na isti način. U istom trenutku pozdravlja se zastavama. Prvo spušta lagano zastavu do pola koplja brod koji prvi otpočne pozdrav, zatim drugi brod uradi isto i podigne zastavu na vrh, a to učini i drugi brod.

Zvono (na fotografiji) označavalo je sate, kao „Maro i Baro“ na gradskom zvoniku. O tome vidi opširnije u članku „Plovidba na parobrodu 'Gruž'“, Naše more, 5-6/2006.

⁹ M – nautička milja (1.852 m).

¹⁰ Služba – traje četiri sata na mostu ili u strojarnici.

¹¹ Kosnik - drvena oblica koja ide izvan pramca jedrenjaka.



**Slika 14. Iskrcaj tereta cementa.
Tripoli, travanj 1969.**

**Figure 14. Discharge of the cargo of cement, Tripolis,
April 1969**

Bilo je oko 17 sati kad su odjednom počeli pucati topovi s obje strane bosporskog tjesnaca. Vidljivost je bila dobra i dim tih topovskih plotuna bio je više nego stvaran a čula se i eksplozija. Prva pomisao bila nam je da su Turci zapriječili prolazak Bosporom, zbog situacije u Čehoslovačkoj. Ipak, nije bilo tako. Uspostavljena je radioveza i doznali smo da su to bile vježbe gađanja. Istodobno smo vidjeli i remorker koji je vukao metu i granate koje su padale unaokolo. Zaustavili smo brod i nakon te vježbe prosljedili smo prema Bosporu. Dakako, naš je radiotelegrafist bio propustio primiti obavijest o tom događaju. U ono doba nije bilo radiofonije na mostu, a mnogi brodovi, pa tako ni „Dubrava“, nisu imali ni radiostanicu.

Prisjećam se i vijesti o smjeni na vrhu SSSR-a i o odlasku Nikite Hruščova 24. listopada 1964. i dolasku Leonida Brežnjeva. Primiti smo je upravo u prolasku kroz Bospor.

Plovidba Crnim morem u vrijeme ptičje seobe

Voyage through the Black Sea during the Move of the Birds

U vrijeme ptičje seobe preko Crnoga mora bili smo, nažalost, svjedoci stradavanja raznih vrsta ptica. One noću udare o jarbole ili o čeličnu užad na njima razapetu. Vjerojatno ih je privlačila svjetlost navigacijskih *ferala* postavljenih visoko na jarbolima. Služba na mostu čula bi poneki njihov pad na palubu. Jedno jutro kadet Slobodan Simonović napunio je pun *bujol* (kantu) uginulih ptica, više od stotinu. Dakako da bi se tad napravila marenda, a posebno je bio dobar gulaš od drozdova i prepelica. Lastavice su manje stradavale.

Ponekad bi ptice i danju sletjele na kraći odmor. Jednom je bilo dosta vjetrova i kiše. Kad sam navečer došao u kupaonicu, a jedan je *finjestrin* bio otvoren, lastavice su se bile tu sklonile i poslagale jedna uz drugu na dva konopca rastegnuta za sušenje rublja. Kad sam upalio svjetlo, nisu se uplašile. Ipak, brzo sam ga ugasio i

otišao da ih ne prestrašim. Ujutro je vrijeme bilo povoljnije, i one su odletjele.

Ponekad bi koji drozd bio samo malo ošamućen, pa bismo ga ostavili na brodu da se malo oporavi. Kad bismo pustili takvu pticu kojoj je jato već nekud odletjelo, brzo bi stradavala. Odněkud bi se tad pojavili galebovi i ona bi ubrzo postala njihov plijen. Galeb, naizgled mirna ptica, zapravo je prava grabljivica.

Više su puta na brodu boravile neke grabljivice, vjerojatno sokoli. One bi negdje s vrha jarbola vrebale i napadale manje ptice. Jednom sam promatrao kako neka mala ptica grabljivica čerupa lastavicu. Iznenadila me je ta ptica ne veća od te lastavice.

Susretalo se seljenje ptica i u zapadnom Sredozemlju i dijelu Atlantika uz obale Pirenejskoga poluotoka. Jednom smo bili „bijesni“ na nekog orla (vjerojatno je bila ta vrsta ptice) koji je dobro tamanio manje ptice. Kako je kadet Aleksandar kupio malokalibarsku pušku (*flobert*) u Emdenu, tako sam ja uzeo pušku, naciljao i opalio. Pticu sam očito ranio jer je poletjela, ali se brzo opet vratila na brod. Dolejtela je na sidro, i tu se negdje sklonila. Dakako, bilo mi je žao. Nisam se smio miješati u njezin život. Male ptice koje je ona pojela bile su njezin prehrambeni lanac, ona je na to imala pravo. Bila je to jedina i posljednja ptica na koju sam pucao.



**Slika 15. Prekrcaj cementa s broda na kamion;
Tripoli, 1969.**

**Figure 15. Transshipment of cement from vessel into
a truck, Tripolis, 1969**

O posadi broda i đacima Pomorske škole *On the Vessel's Crew and Pupils from Nautical School*

„Dubrava“ je tijekom ljeta bila i „školski brod“. Na svakom putovanju, a ono je trajalo nešto manje od mjesec dana, mijenjale bi se skupine učenika dubrovačke srednje pomorske škole. „Dubrava“ je zato imala

posebne prostorije, na prednjem nadgrađu, za šest učenika. I na nekim drugim brodovima, npr. p/b „Livnu“ i p/b „Koločepu“, ljeti su boravili učenici trećih razreda. Kad su nestali ti brodovi, a ovi novi i veći lutali su dalekim morima i nisu dolazili u domaće luke, i taj je lijepi običaj napušten.



Slika 16. Radnici na djelu. Tripoli, travanj 1969.

Figure 16. Workers at work. Tripoli, April 1969

Učenici bi se za vrijeme plovidbe obučavali u navigaciji, mornarskim vještinama i radovima na palubi. Kako su se ti mladići prvi put upoznavali s brodom, trebalo je usmjeriti pozornost na njihovu sigurnost, osobito za vrijeme broda na vezu.

Posada „Dubrave“ bila je brojna, oko 35 članova, i povrh toga ljeti još i učenici. Sve skupa više od 40 ljudi. Bilo je dosta bučno i veselo. Kako u domaćim, tako i u crnomorskim lukama i Ždanovu. Tamo posebno uz šampanjac. Jednom je *nostromo* stroja Petar izjavio: „Ovo su baš lijepa putovanja. Napiješ se u Splitu, do Rusije se otriježniš, a kad se u Ždanovu napiješ, do doma si trijezan.“

I još jedna anegdota iz luke Ploče. Došla su tako dva nova člana posade stroja. I kako je bio red, javili su se prvom strojaru gosparu Vlahu. Oni su mu se predstavili sa: „Šteta, Boca“ (tako im je bilo prezime), a gospar Vlaho im je odgovorio: „Nemojte vi mene z...ati!“ Inače, bio je on vrlo dobar čovjek, strojar i pomorac, a plovio je u savezničkim konvojima preko Atlantika u Drugomu svjetskom ratu.

Na brodovima tada, kao i danas, slavili su se svi državni blagdani. Bio bi tad svečaniji objed, uz jednu litru vina, koju je dobivao svaki član posade uz tu prigodu. Bilo bi veselo a čula bi se i pjesma jer kakva bi bila svečanost bez nje. I ti svečani trenutci zbližavali su ljude i razbijali su monotoniju.

Kratka putovanja „Dubravom“ mnogima su odgovarala; često smo bili u domaćim lukama i u kontaktu s obitelji, što je za pomorca vrlo bitno.

Nešto o zapovjednicima „Dubrave“

Something on the Captains from „Dubrava“

Na „Dubravi“ sam boravio tri puta: kao drugi časnik 1963. (nešto manje od 4 mjeseca) i prvi časnik 1964./1965., pa ponovno zatim 1968./1969. Ukupno sam tim brodom plovio nešto više od 25 mjeseci. Tijekom toga razdoblja promijenila su se četiri zapovjednika. Ima uzrečica koja kaže da od glave riba smrdi. Tako je i na brodu. Ako je *barba* (zapovjednik broda) u redu i ako ne dođe do trzavica između njega i *kapa* (upravitelja stroja), tad na brodu vlada harmonija. Reče se i da ljudi čine brod, što opet znači da ako je i novosagrađen i komforan brod, a posada se na njemu ponaša kao „rogovi u vreći“, tada se najbolje maknuti s takva broda. Ili obratno, na tad nekom starom i ni izdaleka udobnom brodu bilo je ugodno ploviti jer su posade bile kao velika obitelj. Ploveći na „Dubravi“ s drugim barbom bilo je problema, o čemu će biti govora nešto poslije.

Prvi zapovjednik bio je kap. Luka Vojvoda. S njim sam najkraće plovio jer sam bio prekrčan na m/b „Gundulić“ na liniju oko svijeta. Bio sam drugi časnik. U to je doba njegova dužnost bila uz ostalo i obračun plaća i deviznoga dodatka za posadu. Bio je to velik posao jer nije bilo nikakvih kalkulatora, već je sve trebalo računati „pješke“, kako smo to tad zvali. Na „Dubravi“ je to bilo pogotovo otežano – gotovo se svakoga mjeseca mijenjao pokojni član posade, jer je brod dolazio u neku domaću luku. Drugi je časnik držao blagajnu i svakodnevno se nešto isplaćivalo, ponajviše akontacije na plaću. Moji kolege s Više pomorske škole - kap. Ivo Korunić, poznatiji po nadimku Bimbo, bio je prvi časnik, a Miho Kohn treći časnik. Oni bi ponekad pomogli u tom obračunavanju, ali i radiotelegrafist Veljko Kapetanović. I tako, na kraju bi meni njihova pomoć dobro došla. Usput



Slika 17. Nije plivačka ekipa, već trenutci opuštanja i hlađenja.

Figure 17. Not swimmers, but moments of leisure and cooling.

Slijeva-nadesno: Mato (Teo) Grabovac - 1. strojar, kap. Luka Vojvoda - zapovjednik, Ante (Toni) Pavlović - upravitelj stroja, i kap. Ivo (Bimbo) Korunić - 1. časnik. U to doba nije bilo klimatskih uređaja, pa je ovaj način hlađenja bio jedino moguć (ljetno 1963.)

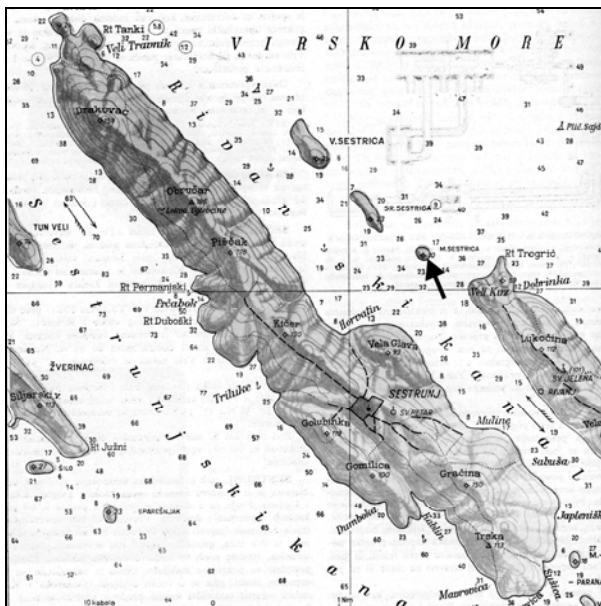
smo se i šalili – dakako, na moj račun. Smjestili bi se za jednim velikim stolom u prostoriji gdje smo se mi časnici družili. Tu bi bilo mnogo papira. Dao bih svakomu od njih nešto raditi, a Bimbo bi rekao: „Lijepo si ti ovo organizirao - mi radimo, a ti nadgledaš!“ Osim platne liste svakom članu posade unosila su se dinarska i valutna primanja u platnu knjižicu. Obavljao se i „obračun kapetana“ - tako se zvao obrazac u koji su ulazili svi prihodi, na lijevoj, i svi rashodi, na desnoj stranici. Kap. Luka bio je dosta (i previše) uredan i pedant, i sve bi stavke provjerio, što je bilo dobro jer si bio tad siguran da je sve u redu. Za taj rad dobivao se malen honorar. Mislim - 20 sati prekovremenoga rada na mjesec. Dakako, taj je rad zahtijevao puno više vremena.

U slobodno vrijeme u plovidbi zaigrala bi se briškula i treseta. Barba i Miho protiv Veljka i mene. Igra je bila vesela jer se barba često ljutio ako bi gubio, a reče se da ne valja igra ako se netko ne ljuti. Slika 17. prikazuje dio tadašnje posade.

Nepotrebno i nesmotreno nasukavanje na Sestricama

Useless and Awkward Grounding on „Sestrice“

Na „Dubravu“ sam se vratio nakon otprilike godinu dana na dužnost prvog časnika. Nije bilo više kap. Vojvode, već neki drugi, s kojim sam doživio i prvo i jedino nasukavanje.



Slika 18. Sestrunj i Tri sestrice

Figure 18. Sestrunj and Tri sestrice

U noći 10. rujna 1964. „Dubrava“ se nasukala na Male sestrice iz otočne skupine Tri sestrice. To je bilo drugo njezino nasukavanje. Prvo je bilo na Paklenim otocima (pokraj Hvara) 1958., kad je brod u punoj brzini udario o taj otočić i prednjim se dijelom uspeo na njega. To nasukavanje bilo je kudikamo teže nego ovo naše. Na slici strelica označava mjesto nasukavanja.

Nakon iskrcanoga ugljena u Šibeniku bio nam je zadatak odvesti „Dubravu“ u Rijeku u brodogradilište

„Viktor Lenac“ na otklanjanje posljedica havarije nastale na otoku Kithiri (Grčka) pri pristajanju uz tanker radi ukrcaja goriva. Brzina broda nije bila prilagođena, i zato je trebalo naglo voziti unatrag. Pritom, ne obazirući se na to da je po krmi bila plutača za vez, propelerom se udaralo o nju. Zbog oštećenja moralo se svratiti u Pirej, gdje je, nakon pregleda Lloydova vještaka, dopušteno nastaviti putovanje: ukrcaj ugljena u Ždanovu, iskrcaj u Šibeniku i zatim u brodogradilište u Rijeku na pregledu propelera i njegove osovine.

Nasukavanje se dogodilo u noći spomenutoga datuma. Dan je bilo lako upamtiti jer se u Šibeniku proslavio Dan mornarice i pomorstva. Oko 19 sati i 30 minuta iskrcali smo na izlazu iz Kanala sv. Ante pilota, mog poznanika iz dubrovačke nautike, kap. Nikolu Boticu i zaplovili u balastu put Rijeke.

Oko 19 sati i 45 minuta u *chartroomu* (navigacijska kabini) barba je ucrtavao rute do Rijeke. U tom trenutku drugi časnik (Željko Lasica) zatekao se tu i začuđeno ga je upitao: „Barba, zašto ćete tuda.“ On mu je odgovorio da je tuda već prolazio. Upitan je kojim brodom. Barba je odgovorio - remorkerom. Još su izmijenili pokoju riječ - ponajviše Željково uvjerenje da se ne plovi tom rutom.

Nisam dao nikakav komentar, jer - bio bi uzaludan, već sam otišao iz *chartrooma* u kormilarnicu paziti na plovidbu. Moja gvardija (prvog časnika) trajala je još kojih desetak minuta (do 20 sati), i u tom razdoblju vidio sam da će se ploviti Srednjim kanalom. Kako nije bilo trećega časnika, na toj je dužnosti bio kadet (Vlaho Ipšić). Predao sam mu službu; dakako, i barba je bio nazočan. Vrijeme je bilo idealno. More mirno, bez vjetera a vidljivost dobra. Reklo bi se - vrlo lijep rujanski dan.

Na odlasku s mosta zaključio sam da kad moja služba nastupi u 4 sata ujutro, prijeći ćemo zadarski arhipelag, pa meni ostaje proći kanalom Krušije (između Plavnika i Cresa). Tu nikakva problema ne bi trebalo biti a pogotovo što će se do tada razdaniti, i prije kraja moje gvardiji doplovit ćemo u Rijeku.

Spavao sam kad me je probudila neka vika, točnije rečeno urlik a ne trzaji broda (čovjek se privikne na lupanje po brodu pogotovo kad noću iskrcavaju ugljen grabilicom od 10 tona). Skočio sam iz postelje, pogledao sam na sat - bilo je točno 20 minuta do ponoći. Znači, nije još Željko u gvardiji, što mi je bilo neko olakšanje iako mi se pričinilo da je ono što sam čuo bio njegov glas - ipak, bio je barbin. Čim sam izašao na palubu, vidim svjetionik u neposrednoj blizini, brod je zaustavljen a u moru bezbroj ježeva na bijelim stijenama. Taj je dojam pojačavalo i svjetlo bočnih reflektora u mrkloj noći. Pomislio sam: dobro smo se „nabili na ježe“.

Nasukali smo se na *Tri sestrice*, tri otočića - Vela, Srednja i Mala sestrica. Smještene su sjeverozapadno od otoka Rivnja (otočje zadarskoga arhipelaga). Na Maloj sestrici je svjetionik (karakteristika: B BI 2 Gp sekt. C - 8-6 M), i do njega smo se nasukali. Prolaz između nje i sjeverozapadnoga dijela Rivnja širok je oko 700 m (kao otprilike između Lokruma i Grada). U taj prolaz prilazi se iz Rivanjskog kanala, koji je pod utjecajem jake morske struje. U knjizi *Peljar po Jadranu* upravo se naglašava da treba obratiti pozornost na vrlo jaku struju. Ona za

vrijeme živih morskih mijena doseže brzinu i do 4 čv, a što se upravo podudaralo s vremenom našeg prolaska jer je tad bio „mlačak“ („mladi mjesec“). Odmah je bilo jasno što se dogodilo. „Dubrava“ je pri okretu i uplovljavanju u taj prolaz bila izložena jakim udarom morske struje u desni bok, i tako je bačena lijevim bokom na otočić Malu sestricu. Takvo obrazloženije bio je i službeni stav „Atlantske plovidbe“ (slika 18.).



Slika 19. Kratki predah. Ivan Beroš, kormilar (1969.)

Figure 19. Short break. Ivan Beroš, wheelman, 1969

Je li se u tom trenutku to moglo izbjeći? Vjerojatno bi da se je plovilo vrlo blizu sjeverozapadnoj obali otoka Rivnja (tamo nije bilo svjetionika). Ali, do nezgode ne bi ni došlo - posve je jasno - da se plovilo vanjskom rutom iz Šibenika put Rijeke, kako priliči većim brodovima. Tu je prekršeno osnovno pravilo navigacijske struke - najkraći je put onaj najsigurniji, a ne najkraći. Danas se ne bi moglo ploviti tom rutom jer je zakonodavac odredio kuda brod mora ploviti, i to svakako nije onaj put kojim smo mi tada prošli.

Daljnji tijek događaja bio je da se, nakon utvrđenja položaja broda na stijeni, u jutarnjim satima pokušao odsukati, ali bez uspjeha. Drugi pokušaj uslijedio je nešto prije podne. Tad se ipak brod maknuo sa stijene bez strane pomoći, i zaplovili smo prema Rijeci. U tim radnjama barba nije sudjelovao.

Epilog tom nepromišljenom i, u najmanju ruku, neodgovornom činu bio je da smo oko 38 dana bili u doku brodogradilišta „Viktor Lenac“ u Rijeci. Tu su se mijenjali ili ravnali oštećeni limovi i neki konstrukcijski dijelovi dvodna, a iz prethodne havarije (nastale u Grčkoj) sanirano je i oštećenje propelera uz pregled i njegove osovine.

Još pamtim jednu loše procijenjenu odluku toga zapovjednika. Bila je subota, 27. ožujka, i po starom dobrom običaju zapuhala je „marčana“ bura. Bilo je nekako oko večere a mi smo trebali otputovati iz splitske Sjeverne luke, nakon iskrcaja ugljena, put luke Ždanova. Došao je pilot kap. Branko Drušković, moj kolega iz nautike. Bio je vrlo sposoban pomorac, Račišćanin, a postao je poslije i direktor poduzeća „Brodospas“ iz

Splita. Savjetovao je barbi da uzme dva remorkera jer je bura gotovo okomito puhala u bok našem brodu.

On je odbio taj prijedlog i uzeo je jednoga. Kad smo se uspjeli odalečiti od obale kojih stotinjak metara, zapuhao je u tom trenutku jak udar bure i „Dubravu“ u balastu vratio je uz obalu. Jedan remorker nije nam bio dovoljan i mi smo dobro udarili bokom u obalu i djelomično ga oštetili. Ta oštećenja smo do ponedjeljka otklonili tako što smo na tim mjestima postavili blok od betona (cementa i *pržine*). Dakako, dobro smo se pri tome namučili jer nam je nedostajalo materijala, a bila je nedjelja, i nismo mogli nabaviti *pržine*, nego smo je skupili po obali. U ponedjeljak nam je te radove pregledao Lloydov vještak i oko podneva smo napokon otputovali. Bio je lijep dan, bura je prestala, bilo je tiho, i tad smo uzeli - dva remorkera, kad nam je bio dovoljan samo jedan.

Osim svih tih peripetija što smo ih imali sa zapovjednikom, koji nas je, iz čista mira, nasukao, bilo je s njim još i problema koji su se očitovali u međuljudskim odnosima. Uspjeh ili neuspjeh broda i posade ovisi, u prvom redu, o zapovjednikovoj sposobnosti.

Barba koji je volio pjesme Toma Jonesa

Old Man who Loved Songs of Tom Jones

Kad se napokon taj barba iskrcao, došao je na brod zapovjednik poznat kao *fighter* ili, kako bi se još naši reklo - volio se potući. Neki su me kolege upozorili da ću sigurno doći brzo u sukob s njim, da će biti fizičkoga obračuna. Odmah ću reći - toga nije bilo, i mi smo imali vrlo korektnu i fer odnose zapovjednika i prvoga časnika.



Slika 20. Kratki predah, kadet Ivo Brbora, 1957. (posuđena fotografija)

Figure 20. Short break, cadet Ivo Brbora, 1957 (borrowed photo)

Bio je vrstan pomorac, nasuprot prethodnomu, a i odnosi s posadom bili su korektni i prisni. E, pa zašto su me onda upozoravali na mogući fizički obračun? Vjerojatno se nisu bili stvorili uvjeti za takvo nešto. Ipak, bio je jedan fizički obračun u splitskoj sjevernoj luci, ali ne s članom posade, već s činovnikom „Brodokomerca“.



Slika 21. Petrolejka iz salona „Dubrave“

Figure 21. Petrol lamp from saloon

Salon je bio obložen tikovinom. Prostrani drveni stol zaokružen je na rubovima. Drveni stolci s dvije strane stola bili su pričvršćeni za pod da ne popadaju za vrijeme valjanja broda, a uz preostale dvije strane stola bilo je tapecirano sjedište (kauč). Bočni električni lusteri davali su dovoljno svjetlosti a na sredini stropa visjela je ova predivna petrolejka. Ti saloni uistinu su imali dušu. Tako je na p/b „Gružu“ bila je velika uljena slika na platnu panorame Gruža, rad akademskog slikara Eugena Krstulovića.

Evo i opisa tog sukoba. Barba je ujutro otišao u Split u agenciju razgovarati telefonom s „Atlantskom“. Takav je to onda bio običaj kad nije bilo mobitela. Vratio se nešto iza 12 sati. Ja sam već bio objedovao kad je on došao, i ostao sam u salonu činiti mu društvo. U tom trenutku došao je predstavnik *shipsandera* „Brodokomerca“ s računima da mu ih barba potpiše. Kako je on upravo započeo objed, taj mu je čovjek nekoliko puta turao papire „pod nos“ na potpis. Barba je i dalje smireno jeo i ponudio je i njemu jelo. Ali, on je to odbio i, ne znam zašto, u jednom je trenutku rekao: „Nemojte vi mene zaj...ati!“ I tad je nastala eksplozija. Taj dotad mirni i vrlo pristojni čovjek, skočio je sa stolca, zgrabio je za leđa toga oko 20 godina mlađega i fizički jakog čovjeka, i tako ga je izbacio s broda. Uistinu je bio snažan. Taj, kad je bio na obali, doviknuo je: „Stari, dođi dole!“ Dakako, da nije bilo mene, koji sam spriječio barbu, taj bi se boksa-meč bio dogodio. Što reći nego da je taj čovjek, uistinu, u najmanju ruku bio nepristojan i ne treba se čuditi takvu barbinu postupku. O tom incidentu čulo se i u Splitu, pa je „Brodokomerc“ poslao nekoga drugog službenika s računima.

Na tomu našem prvom zajedničkom putovanju, iz Ploča do Ždanova, bolje sam upoznao tog zapovjednika i zaključio da nije sam kriv za neke sukobe, pogotovo one fizičke.

Dakako, imao je on i mana, koje bi se u ono doba mogle donekle i zanemariti. Pri dolasku u luku, on bi vrlo uljudno primio i počastio lučke vlasti. Ali, poslije njihova odlaska, osobito u domaćoj luci, nastavio bi piti viski, i to bi potrajalo dan-dva, a ponekad i više. Tad se i do tjeđan dana boravilo u luci, pa je i za takve stvari bilo vremena. Volio je viski a taj „obred“ odvijao se u prostoriji njegova salona. Nisam dotada, ali ni poslije, vidio čovjeka koji je mogao popiti tako velike količine toga pića. Odmah da naglasim - u plovidbi nije pio, rijetko da bi popio i čašu vina za vrijeme objeda ili večere. Sasvim drugi čovjek.

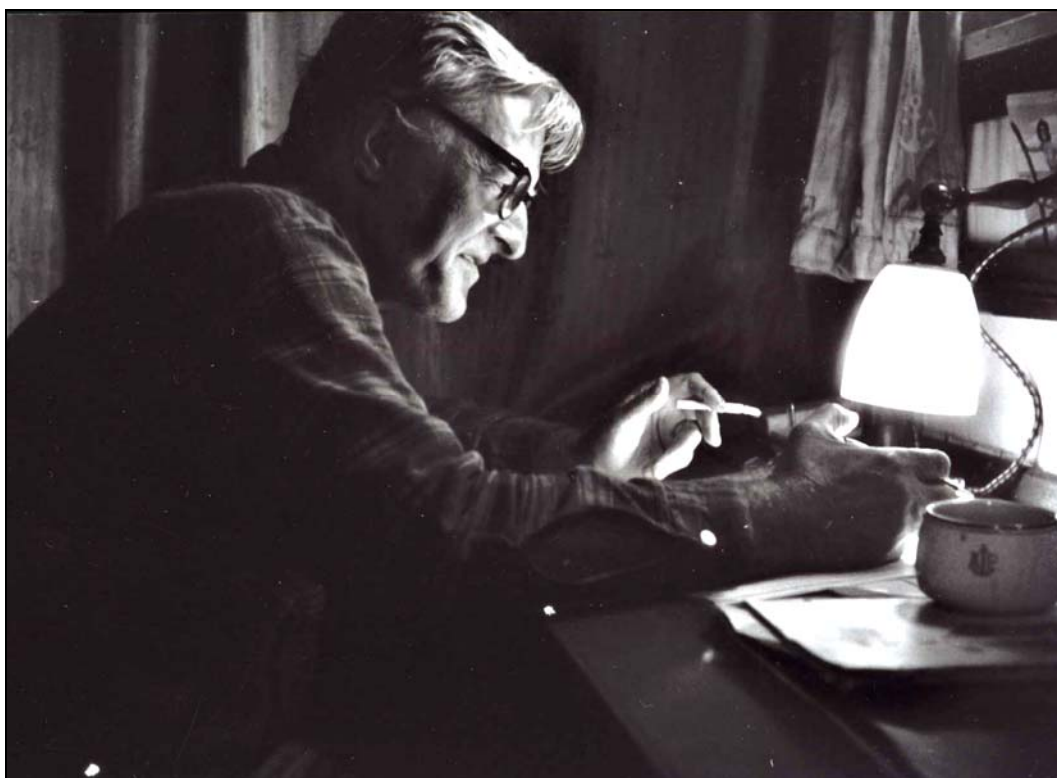
Već sam rekao da bi se to njegovo piće moglo zanemariti s obzirom na to što je to bilo u luci jer se nije upletao u poslove. Mi bismo izvršavali svakodnevne radne zadatke, i zato nam nije i bila potrebna zapovjednikova tutorska potpora. Njegova se „odsutnost“ nije ni zapažala.

Kako sam pri dolasku u svoju kabinu i odlasku iz nje prolazio ispred njegova salona, često bi me pozvao na piće. Svratio bih i zahvalio rekavši da imam posla (jer se radilo i noću), ali ipak, ponekad bih ostao - na jedno piće i čašicu razgovora. Razgovarali bismo o svemu i svačemu. Najviše je on pričao, i to o životu u vrijeme plovidbe na norveškom tankeru i o prijevozu nafte iz SSSR-a ili Rumunjske za republikanske španjolske borbe, o boksu u ringu za novac, ali i za zabavu. Ipak, bio je on nadasve sentimentalna duša. To mu se vidjelo u očima i blagom osmijehu.



Slika 22. Vinčman u luci Tripoli. Travanj 1969.

Figure 22. Winchman in the port of Tripolis, April 1969



Slika 23. Razmišljanje
Figure 23. Contemplation

Kapo (upravitelj stroja) Ljubomir (Ljubo) Bjedov (1969.)

Jedne večeri u luci Ždanovu zamolio me je da mu posudim gramofon i ploču s pjesmama koje je pjevao Tom Jones. Najomiljenija mu je pjesma bila „Dilajla“ (Delilah). Te večeri, slobodno se može reći, bezbroj puta se čula ta pjesma. I danas, kad tu pjesmu čujem, ugodno se sjetim te noći i barbe s „Dubrave“. Jer, evo čudne priče koju mi je on tu večer ispričao. Prije rata upoznao je neku djevojku u luci Constanti (Rumunjska). Kad je nakon rata bio ponovno u toj luci, vozio se tramvajem u namjeri da posjeti ulicu u kojoj je ona stanovala. U tramvaju sjedne do neke žene i upita je za tu ulicu. Ona mu odgovori da baš tu stanuje. Zato je upitao pozna li tu djevojku. Odgovorila mu je da su one bile prijateljice, i da je nju Gestapo strijeljao za odmazdu, uz još nekoliko ljudi iz te njihove ulice. Je li to možda bila Dilajla ili neka druga? Tko zna?

Vratimo se opet u stvarnost, na našu „Dubravu“. Evo i događaja kad je naš barba mirno spavao, a ja ga, u noći, polio kantom vode. Naime, negdje upravo prije večere eksplodirao je parni bojler u barbinoj kupaonici. Dobra je bila detonacija i srećom da u blizini nikoga nije bilo. Tom prilikom popucale su neke cijevi, pa je prije spavanja barba zapazio da mu kapa voda s plafona upravo na postelju. Upitao me je što se može učiniti. Ja sam pošao u *dispensu*, odvio kuku na kojoj je visjela šalica, zavio sam je u plafon gdje je kapala voda i na tu kvaku sam objesio kantu. Tijekom noći se u kanti nakupilo toliko vode da je otpala kuka i kanta je pala na krevet. Bila je

još mrkla noć, negdje oko pet sati ujutro. Zimsko doba. Bili smo u Otrantskim vratima u plovidbi prema Jonskom moru. Puhao je vrlo jak šilok tako da je „Dubrava“ u balastu jedva plovila naprijed i održavala zadani kurs. Tad me je preko dojavne cijevi barba pozvao. Spustio sam se kat niže i, kad sam došao u njegovu kabinu, on je sjedio na krevetu mokat, s kantom koja ga je dobro okupala. Bio je tih, miran i nije se ljutio zbog toga što mu se dogodilo. Prizor je bio komičan. Izgledao je kao pokisla kokoš. Predložio sam mu da prijeđe spavati u pilotovu kabinu, preko puta njegove, i on je to odmah uradio. Osjećao sam se sukrivcem za taj nemili događaj, no barba je rekao da mu je jasno kako to nisam namjerno napravio. Dakako - da je posumnjao - bilo bi tučnjave.

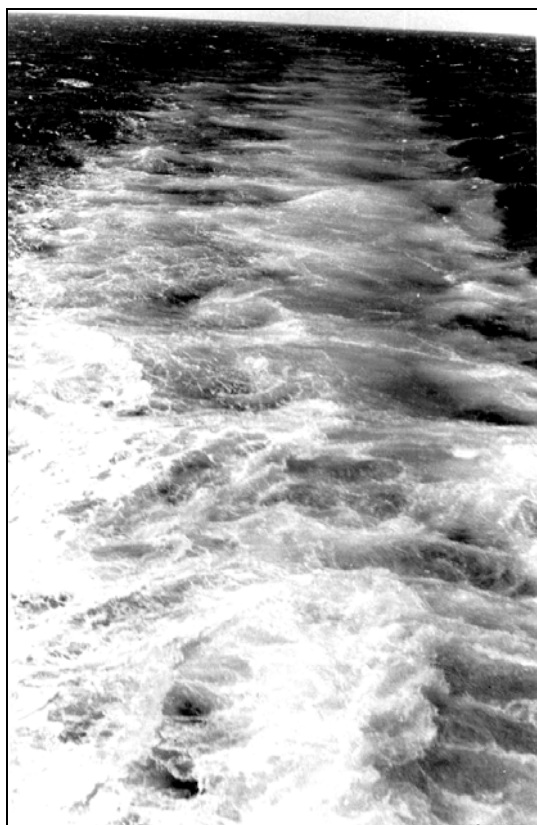
Crno more nije baš tako crno kako mu sam naziv govori. Njime sam plovio oko stotinjak puta (uz „Dubravu“ i „Gružem“, „Beogradom“ i „Plitvicama“), i moglo bi se reći da sam poznavao prilike na tim morskim prostranstvima.

Vrijeme nije uvijek bilo idealno, ali, moglo bi se reći, bilo je snošljivo, a u ljetnim mjesecima dosta povoljno. Ipak, jednom nije bilo tako. Vraćali smo se iz Ždanova s teretom ugljena i stigli smo u ranim jutarnjim satima kojih tridesetak milja ispred ulaza u Bospor. Pojačao je sjeverozapadnjak koji je puhao cijele noći. Valovi su točno udarali u desni bok „Dubrave“ tako da smo morali okrenuti brod pramcem na valove i nešto smanjili brzinu. Kako je u nekom trenutku izgledalo da je more nešto manje valovito, a bili smo nadomak Bosporu, sugerirao

sam barbi da bismo mogli okrenuti. I on je jednako zaključio, i vratio je brod u prvobitan kurs prema Bosporu. Nakon kraćega vremena udario je snažan val u bok, dobro nas je prodrla i prelio preko broda. Vratili smo brod ponovno u kurs pramcem na valove. Barba se pobojao da bi nam moglo razbiti brodicu za spašavanje (*lifeboat*). I tek predvečer, kad se je more malo smirilo, neoštećeni smo uplovili u Bospor.

Kad smo prošli Bospor, Mramorno more, Dardanele i Egejsko more i plovili prema rtu Malea, jugoistočnom rtu Peloponeza, puhala je dosta jaka bura u smjeru gregotramontane tako da su valovi dolazili s desnoga krmenog boka. Bilo je oko sedam sati ujutro i već se potpuno razdanilo. U jednom trenutku barba je otvorio vrata mosta prema buri (*sopra vento*) i valovima i počeo je vikati: „Evo ti ga na!“ praveći, što bi se reklo, od šake do lakta nekoliko puta. Kad je ušao u kormilarnicu, upitao sam ga što je bilo. Odgovorio mi je: „Jeste li ih vidjeli?“ Začudeno sam ga upitao: „Koga?“ „Demone!“ odgovorio je. „Oni su nas htjeli povući.“ Je li bio premoren, pa je tako reagirao, ili su to bili napetost i strah, ili nešto drugo? Ne znam. O tome tad nisam puno razmišljao. Naime, taj njegov postupak mogao se opravdati time što smo bili vrlo blizu Maleje a za koji trenutak smo u mirnijim vodama i tada nam ni „demoni“ ne mogu ništa nauditi. Mi smo dalje nastavili sasvim normalnu konverzaciju, i za koji trenutak okrenuli brod na Maleji prema rtu Matapanu.

Bile su to dogodovštine koje sam doživio s barbom, čestitim čovjekom i dobrim pomorcem. Poslije nekoliko godina kolege su mi rekly da je prestao piti viski, i da je propagirao vodu. Ona da je najbolje piće.

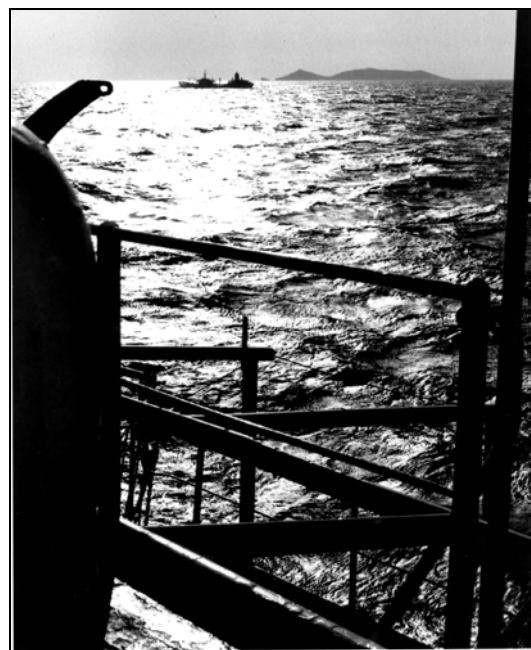


Slika 24. Brazda „Dubrave“ u balastu, 1969.
Figure 24. The wake of „Dubrava“ in ballast 1969

Olujno nevrijeme u uvali Karistosu

Stormy Weather in the Bay of Karistos

Treće moje ukrcavanje na „Dubravu“ bilo je u Pločama 14. lipnja 1968. Zapovjednik je bio kap. Kolja Bogić. S njim sam već plovio 1966./1967. na p/b „Beograd“ kao prvi časnik. Uspostavili smo bili izvrsne odnose – i one radne i one kolegijalne i prijateljske. Uveo je i održavao vrlo lijep običaj da gotovo svakodnevno *kapo* i prvi časnik palube dođu k njemu oko 10 sati na *kafu*. I tad bi se razgovaralo o poslu i o svemu i svačemu drugom.



Slika 25. Sunčev odsjaj na laganoj buri

Figure 25. Sun beams on gentle breeze

U pozadini grčki otok Mandhili, Egejsko more. Tu ponekad dobro „zakuha“ bura, kao što je to bilo u ranim jutarnjim satima početkom veljače 1969. (Snimak iz 1968.)

Na jednom putovanju iz Splita put Iličevska bilo je dosta problematično. Jednoga hladnog i vjetrovitog jutra početkom veljače 1969., negdje oko pet sati ujutro, prošli smo svjetionik Mandili (slika 25.) i našli se u Dora - kanalu, širokomu oko 6 M, između jugoistočnog dijela otoka Eubeje i sjeverozapadnog dijela otoka Androsa. Pred nama je Egejsko more. Dočekalo nas je sa žestokom burom. Uz vjetar bili su i veliki valovi. Brod u balastu plovio je u sjeveroistočnom kursu prema Dardanelama. I što je više ulazio u kanal, to su i vjetar i valovi bivali sve žešći. Osjećao si se kao da si u nekom uzburkanom lijevku. S cijeloga tog širokog prostora Egejskoga mora vjetar i valovi ulazili su u taj uski prostor. Bio sam na mostu, u *gvardiji* prvoga časnika (od 4 do 8 sati). Zbog olujnoga vjetra i uzburkanog mora brod se dosta valjao i posrtao, i gubio je na brzini, pa kormilo više nije „slušalo“. Kolika je bila brzina? U puno povoljnim situacijama brod bi u četiri sata prevalio 15 M, a tada zasigurno puno manje. Kad spominjem brzinu, tad se neupućen može zapitati što znači da kormilo ne sluša. To znači da se postavi potpuno na jednu stranu, a brod ide na suprotnu. „Dubrava“ je imala samo ručno kormilarenje

(a ne automatsko), pa me je kormilar izvještavao o nemogućnosti da održava zadani kurs. Uistinu, brod bi „pobjegao“ i teško se vraćao. Trzaji su bili sve jači jer se postavljao okomito na vjetar i valove. Ipak, nakon nekoliko neuspješnih pokušaja da održimo brod u kursu obavijestio sam nešto prije 6 sati barbu, i on je odredio da je najbolje poći u *pođadu* dok bura ne popusti. Odabrali smo uvalu Karistos na otoku Eubeji, udaljenu kojih dvanaestak milja od pozicije okreta broda. U uvalu smo brzo stigli s vjetrom u krmu i tu se je bilo već sklonilo nekoliko brodova. Vjetar je bio umjeren a more relativno mirno. Nad uvalom nadvilo se vrlo visoko brdo - 1.397 m. Usidrili smo se sasvim blizu obale u smjeru bure, dvama sidrima.

Poslijepodne nedaleko od broda na nekoliko se mjesta pojavio vrtlog, šijun, ali malih razmjera, nekoliko metara od morske površine (slika 26.). Ta je pojava kratko trajala. Nastupio sam u *gvardiju* u 16 sati, pa do 20 sati kad sam predao dužnost trećem časniku. Tijekom toga vremena nije se događalo ništa neobično. Vjetar je bio umjerene jakosti, more relativno mirno, a sidra su dobro držala.

Kad sam sišao s mosta, u salonu su me čekali barba i *kapo* na partiju preferansa. Dok sam svlačio dolamicu, nešto se odjedanput počelo čudno događati; šum i udar vjetra o nadgrađe začuli su se iznenada. Odmah smo otrčali na most, a *kapo* u stroj. U tren oka našli smo se u strašnom uraganu bure koja se sručila s onoga visokog brda. Stroj je bio u pripremi pa smo odmah vozili svom snagom naprijed, a brod je sa svim sidrima išao natrag.

Otrčao sam po momčad palube. Dio ljudi poslao sam u skladište br. 5 da otvaraju *portele* od tanka dvodna kako bi na taj način punili skladište morem do visine tunela osovinskoga voda (nešto više od 2 m) i tako smanjili nadvođe, a povećali učinak propelera i kormila. Svim parnim brodovima u balastu dio kormila i propelera je nad morem. S *nostromom* sam nekako uspio, hodajući pognuto i štiteći se soljerima grotala skladišta 1 i 2, doći do spremišta ispod *prove*. Tamo smo uzeli dvije velike željezne poluge i ubacili ih u kariku svakoga sidrenog lanca da tako pojačamo osiguranje sidra.



Slika 26. Vrtlog, šijun – uvala Karistos, veljača 1969.

Figure 26. Whirlwind – the bay of Karistos, February 1969

Vratio sam se na most i obavijestio barbu o učinjenomu kad je neposredno zatim, u jednom trenutku, uslijedio jak udar vjetra pa smo uz vožnju naprijed izgubili desno sidro s cijelim sidrenim lancem. Nije pomogla ni ona poluga koju smo s teškom mukom prije nekoliko trenutaka uspjeli ubaciti kao osiguranje. Kako je bila mrkla noć, poluga i ostatak lanca uz veliku su buku istjecali, i pritom su vrcale iskre pa se stjecao dojam kao da netko nešto zavaruje, ili je vatromet.



Slika 27. „Kažot“ – zaštićeni prostor na krajnjim dijelovima mosta, Iljičevsk, ožujak 1969.

Figure 27. „Kažot“ – protected area at aft parts of the bridge, Iljičevsk, 1969

Kako je zapovjednički most bio drven i poduprt željeznim uporama, tako je zbog jakoga udara vjetra nešto pošao unatrag, pa se poluga telegrafa za komande strojem nije mogla upotrijebiti. Zato sam nasilu morao zaokrenuti ručku za 90°. Držali smo se sredine mosta jer smo se bojali da će vjetar odnijeti bokove na kojima su bili *kažoti* – male drvene kućice – promatračnice (slika 27.).

Radio Atena obavještavao je da puše bura 195 km na sat. Vjerujem da su pojedini udari bili puno jači. Nešto poslije ponoći kazaljka se barometra smirila, a dotad je stalno išla lijevo-desno. Nikad dotad, ali ni poslije, nisam vidio da barometar tako titra. I s neba su počeli nestajati oni mračni oblaci, pa se pojavljuje pokoja zvijezda. Prvo zvijezde Oriona i Velikog i malog psa sa zvijezdama Sirius i Procyon. Koliko sam puta s divljenjem promatrao ta zvijezda i te zvijezde - i tad, u tom nevremenu, bile su veličanstvene i nekako, promatrajući ih, na trenutak se osjetiš da se nalaziš na nekom drugom, sasvim sigurnom i romantičnom mjestu, a ne u ovom paklu zaljeva Karistos. Tik uz jarbole proletjele su neke manje ptice i nekoliko galebova. Zapravo, nosio ih je vjetar, ali poznajući galebove kao ptice grabljivice koje dobro vladaju vjetrom i prostorom, gotovo sam bio uvjeren da će jadne male bespomoćne ptice, nošene snažnim vjetrom, postati njihov plijen. I to je borba za opstanak, kao i ova naša u tom trenutku te olujne noći.

Poslije naporne i neprospavane noći, ujutro nam je *kogo* (kuhar) na most poslao marendu - sendvič s biftekom. Toliko mi je godio da se i danas njega sjećam. I još nečega. Kad sam došao u kabinu i pogledao se u zrcalo, bio sam bijel kao da sam izišao iz mlina. Moja plava dolamica i šubara bili su potpuno bijeli od soli a na obrvama i trepavicama naslagali su se sitni kristali. Kad sam dirnuo oči, „proplakao“ sam i tad sam brzo oprao lice vodom.

Gotovo do zore stalno smo se održavali uz pomoć stroja na tom jednom sidru. Kad se vjetar ponešto smirio, a puhao je još kojih stotinjak kilometara na sat, oko podne bilo smo u mogućnosti *izvirati* sidro. Trebalo je biti oprezan da pritom ne dođe do loma na vitlu. Od pozicije gdje smo se usidrili pa do one gdje smo digli sidro, „orali“ smo oko 2,6 M.

Trebalo se boriti uz velik oprez i umješnost. Jer da smo izgubili sidro, imali bismo male izgleda da se izvučemo. Brodom u balastu po takvu vjetru teško bismo mogli vladati. Moglo se ploviti vjetrom u krmu, ali takvom plovidbom brzo bismo završili na obližnjim stijenama.

Sa sidrišta *partili* smo put Pireja oko podne, gdje smo stigli navečer. Tu smo doznali da je nekoliko brodova doživjelo havariju a neki su bili uputili poziv SOS, signal koji brod šalje kad je u opasnosti.

Zov u ponoć - stihovi nepoznatoga „pjesnika“

Call at Midnight – Rhyme by unkown „Poet“

Toga dana na listu papira istrgnutomu iz zadačnice netko mi je dao ovaj zapis (danas sam zaboravio tko). Znam da je bio zaposlen u strojarnici. Začudio sam se autorovu razmišljanju kad sam pročitao tu pjesmicu. Objektivno je ocijenio događaje te kobne noći, i zapisao ih je na tom listiću papira. Nismo ni on ni ja ni u snu sanjali da ću ja to jednoga dana objaviti. Pjesmu je nazvao *Zov u ponoć*.

„Zov u ponoć

Kada, gotovo ne pamtim.
Znam da nije davno
jer brod je posrtao u noći.
Naša „Dubrava“ stara
bila je na sidru tada
kad je orkanska bura
htjela da je svlada.
Budni svi bili smo tada,
bdjeli na svakoj stvari
jer i samo mala greška
mogla je sve da pokvari.

Kako bi prošli tada?

Ne, ne želim da maštam.

Znam, bilo bi i suviše strašno...

Da li bi išli u smrt -

to nije nam jasno.

A i SOS davati tada,

znam, bilo bi prekasno.

Da odoli vjetru, vjetru i moru,

Mučio se stroj, mučili ljudi.

A more i vjetar

kao da su tražili našu žrtvu.

Da, našli su i zauvijek oteli.

Oteli našu ljubav – naše sidro.

Zar smiju ljudi klonuti duhom

u tom trenutku, u tom užasu,

kada more odnosi sve,

sve što volimo?

Ne, mornari, nikad ne činite to

jer znajte da, kao i uvijek poslije zime,

ponovno dolazi to predivno proljeće,

doba novih ljubavi.

Pa zašto da ne očekujemo

i ponovno – mirno more i lahor...

Partili za Pirej“

Da nije bilo te pjesmice, ne bih ni opisao taj događaj. Ovako će ipak čitatelj bolje razumjeti stihove, potpuno izvorno, kako je napisano. Ne treba ništa dodavati ni oduzimati. Plod je to bio trenutka užasa, izišao iz srca i duše autorove.

U Pireju smo ostali tri dana dok smo pronašli odgovarajući lanac (rabljeni) za rezervno sidro i tako osposobili brod za nastavak putovanja.

Iako sam već prije boravio u Pireju i posjetio atensku akropolu, to sam s nekoliko kolega i toga puta uradio. Biti u Pireju, a ne popeti se na brežuljak na kojemu je smještena akropola, taj svjetski povijesno-kulturni spomenik, bio bi velik propust. Ujedno, to je bilo i pravo mjesto za odmoriti duh i prikupiti nove snage za nastavak plovidbe.

Lutali smo pritom ulicama Pireja, toga velikog grčkog lučkog grada, i ponešto smo prizalogajili s roštilja, uz grčku salatu, i zalili *rezinom*, specifičnim grčkim vinom (s okusom borove smole). A i aperitiv nije mogao bez *ouza* (rakija, slična našoj anizeti). Sve je to bilo oplemenjeno glazbom *buzukija* i plesom *sirtaki*, koji smo i mi, u dobrom raspoloženju, pokušali plesati.



Slika 28. Br... zima! Vinči (teretna vitla)
Figure 28. Too cold! Winches (cargo windlass)

Prisjetio sam se i popularne pjesme Mikisa Theodorakisa „Djeca Pireja“, s kraja pedesetih godina, koju je pjevala Melina Mercuri. Lijepa je to pjesma, samo gdje bi se i kad mogla susresti djeca u Pireju kad su tim vijugavim lučkim ulicama ponajviše šetale samo neke već „odrasle djevojčice“.

Tako smo se uz svakodnevne obveze ipak u Pireju tih nekoliko dana dobro odmorili, i tu smo, „očekujući mirno more i lahor“, kako je zapisao naš „pjesnik“, isplovili put luke Iljičevsk, udaljene oko 680 M, i do nje smo plovili nešto više od tri dana.

Topla Bachova glazba na hladnim lamarinima „Dubrave“

Warm Music by Bach on Icy Dubrava

U Iljičevsku smo ugodno provodili dane. Ponekad bismo se uputili do Odese, udaljene oko 20 km. Jednom smo tako u veselom društvu pošli taksijem, ali nas je bilo preko broja. Taksist se bojavao da ne bude prekršajno kažnjen, pa je krenuo nekim sporednim vrlo uskim putem. Bilo je zabavno. Na dijelu puta ispriječila se je magla (*tuman*, kako kažu Rusi), pa bi vozač svako nekoliko zaustavljao i izlazio iz auta da vidi gdje se nalazimo. Zapjevali smo mu tad popularnu rusku pjesmu „Tumani maji rastunani“ (slobodnim hrvatskim prijevodom glasilu bi: Maglo moja, razidi se). Ipak smo sretno i veselo stigli u Odesu.

Nakon nekoliko ugodnih dana, i u Iljičevsku su nastali neki novi problemi, ali ipak ni izdaleka kao u uvali Karistos. Naime, upravo kad smo završili ukrcaj ugljena i odvezali brod u nadi da ćemo krenuti prema Jadranu, luka se zaledila i mi smo zapeli na njezinoj sredini. I tu smo, okovani ledom, ostali nekih dvadesetak dana. Vrijeme je sporo odmicalo. U toj hladnoći nije se baš ništa pametno moglo raditi. Zaledili su se cjevovodi tako da nije bilo tuširanja - samo je radila jedna ručna pumpa, i tu si mogao uzet *bujol* (kantu) vode za dnevnu upotrebu. Problem su bili i zahodi: i oni su se zaledili. Budući da na parnim brodovima para pokreće *vinčeve* (teretna vitla) i *munivel* (vitla za vez i sidrenje), morali su neprekidno raditi pramčani i krmeni *munivel* radi cirkulacije kako ne bi došlo do zaledivanja, dok se *vinčima derića* iz cilindara ispuštala voda i ventili su bili otvoreni (slika 28.).

Sjećam se - bio je prvi ožujka. Slušao sam neku radioemisiju i spiker (na ruskom) je rekao da je stiglo proljeće. Lijep je taj dolazak proljeća u ovakvoj hladnoći na brodu okovanom ledom.

Kako smo neočekivano dugo ostali u luci, pa se potrošnja vode povećala zbog neprekidnog rada vitala, vodonosac nas je opskrbio vodom (vidi sliku 33.). Nakon nekoliko dana nije bilo ni one dnevne pola litre vina po članu posade. Popile su se i osobne tajne zalihe pića. Takvo stanje pogodilo je, nadasve, prvoga konobara. Jednog dana počeo je tjerat „prajce“ (svinje) jer da su ga povremeno okruživali. Zato smo ga odlučili odvesti k liječniku. Nekako nam je prišla brodice, i ja sam pošao s njim. U bolnici su nas uputili u neku sobu u kojoj nas je dočekala vrlo zgodna liječnica (*vrač* - kako kažu Rusi). Upitala me je (na ruskom): „Što je tom čovjeku?“ Odgovorio sam joj: „Boli ga duša.“ Ona me s čuđenjem pogledala. Budući da je bolnica bila na uzvisini, kroz prozor te sobe vidjela se cijela luka kao na dlanu. Pokazao sam joj naš brod rekavši: „Evo vidite, tamo je naš brod. Već dvadeset dana tu stojimo, nema pića ni djevojaka.“ Tad joj je bilo sve jasno. Dakako, poslije tih mojih uvodnih dosjetki prešli smo na ozbiljniji razgovor o stanju našega konobara. Dobio je nekakve lijekove i mi smo se vratili na brod.



Slika 29. Br... zima! (I.)
Iljičevsk, veljača 1969.

Figure 29. Too cold! (I.)
Iljičevsk, February 1969



Slika 30. Br... zima! (II.)
Ilijčevsk, ožujak 1969.
Figure 30. Too cold! (II.)
Ilijevsk, March 1969.

Tu me je dočekalo ugodno iznenađenje. Ušao sam u salon, zamračen. Upaljene su bile voštanice. Bachova glazba ispunjavala je prostor. Nekoliko kolega sjedilo je opuštено u toj čarobnoj atmosferi, odlutavši u mislima daleko od leda i „Dubrave“. Za mene je sve to bilo neočekivano. Gramofon i ploče bile su moje. Radiotelegrafist Neno Bulić s osmijehom mi je rekao da ih je on uzeo iz moje kabine. Bilo mi ih je drago vidjeti u tom za pomorce nesvakidašnjem ponašanju - i pomalo mi je bilo neugodno što sam im nakratko prekinuo taj užitak. Usput rečeno, više godina sam nosio gramofon

sa sobom na brod, a gramofonske sam ploče kupovao po lukama. Najviše sam ih nabavljao kad sam plovio na „Dubravi“, ali i na drugim brodovima kojima bih uplovio u neku crnomorsku luku SSSR-a.

U tom razdoblju boravka u Ilijevsku bila su dva pokušaja probijanja leda i izlaska iz luke, ali bez uspjeha. Pritom bi prvo ledolamac lomio led i onda bismo mi krenili svom snagom naprijed. Ali, „Dubrava“ bi se zaustavila, i ni pedlja dalje.

Nakon nekoliko dana bio je još jedan pokušaj, opet neuspješan. Rekao sam pilotu da to učinimo još jednom, i hvatajući zalet zapjevali smo jednu rusku pjesmu: „Ješčo raz, ješčo raz, ješčo mnogo, mnogo raz...!“ (Nekako bi na hrvatskom to glasilo: „Još jednom, još jednom, još mnogo puta...!“), Ipak, ni uz pjesmu brod se nije maknuo iz luke. Tek treći put, nakon otprilike ukupno više od 20 dana „zakovani“ ledom, uspjeli smo ploveći u brazdi velikoga bugarskog *bulk carrier*a doći napokon do mora. Možda je za nekoga malo nevjerojatno da se crnomorska luka Ilijevsk leđi. Ipak je to tako. Uzrok je tomu bočata voda. Luka naime leži na dnjestarskom limanu (laguni). Nalazi se 13 M jugozapadno od Odese.

Ilijevsk je, zapravo, bila nova i suvremena luka, otvorena 5. srpnja 1958. Tako smo prigodom jednoga od brojnih dolazaka, 27. listopada 1968., doznali i da je „Dubrava“ među prvim brodovima pristala u njoj. Upravo tada se obilježavala desetogodišnjica njezina postojanja i rada, pa nas je posjetila neka televizijska ekipa, i tad su to naglasili, a i mi smo im dali neke izjave.

U luku je moglo pristati odjednom tridesetak brodova uz operativnu obalu opskrbljenu mnogobrojnom lučkom mehanizacijom. Moderan je bio i novosagrađen grad,



Slika 31. Kratki predah. Mato (Teo) Grabovac, 1. strojar
Figure 31. Short break. Mato (Teo) Grabovac first engineer

Na *deriću* se suše tepisi. Kako se uglavnom samo prevozio ugljen, dalo bi se zaključiti da su i stambeni prostori bili prljavi. Naprotiv, bilo je dosta čisto i uredno zahvaljujući maru osoblja (1. konobara i njegovih pomoćnika). Nakon isplovljenja, ako su to dopustile vremenske prilike, nastupilo bi veliko pospremanje i pranje tepiha, a tad bi pomogla i posada palube jer je ona tad prala palubu.
 (Posuđena fotografija od gospođe Grabovac. Snimak 16. 10. 1959.)

nasuprot Ždanovu, gdje se susreću mnoge neuredne i stare građevine. U svakoj od tih luka postoji Inter klub, koji posjećuju pomorci, sličan onima na Zapadu - „Stella maris“. Za mojega dvadesetpetoga boravka u Ždanovu Inter klub mi je darovao komplet od osam gramofonskih ploča tad u svijetu vrlo poznatoga zbora Crvene armije pod ravnanjem Borisa Aleksandrova (više od 100 izvođača).

Suton dubrovačkoga parobrodarstva

Sunset of Dubrovnik Steamships

„Dubrava“ je, nakon što je 12 godina vjerno služila „Atlantskoj“, u studenom 1969. prodana poduzeću Co. Naviera General S.A. Mogadiscio, zastava Somalija, i dobila ime „Joker“.¹² U prosincu prodan je „Gruž“, na kojemu sam plovio 20 mjeseci, a 5. ožujka 1970. i „Beograd“, ex. „Federiko Glavić“, koji je nakon 45 godina uspješne plovidbe označio kraj jedne uspješne epohe, epohe dubrovačkog parobrodarstva koja je trajala 90 godina. Drago mi je da sam i na tom parobrodu plovio 12 mjeseci kao i na „Livnu“, ex. „Lucijana“, posljednjemu parobrodu s pogonom na ugljen – u rujnu 1961. izrezan je u Krapnju (i o tim brodovima i njihovim posadama može se puno toga lijepog napisati).

To su bili posljednji dubrovački parobrodi, kojima je označen suton dubrovačkoga parobrodarstva: ono je započeto 1880. s parobrodom „Dubrovnik“, od svega 310 tona nosivosti (BT 219 i NT 139) i nešto manje od 40 m duljine. Zlatno je doba bilo pred Drugi svjetski rat a uspješno je nastavljeno 15. prosinca 1955. osnivanjem „Atlantske plovidbe“. U tom vremenskom razdoblju najznačajnija poduzeća bila su: Dubrovačka parobrodarska plovidba - naziv iz 1938. Dubrovačka plovidba, pa Atlantska plovidba „Ivo Račić“; najuspješniji dubrovački brodovlasnici bili su Ivo Račić, Federiko Glavić, Božo Banac i drugi, a spomenimo i prvog direktora „Atlantske plovidbe“ kap. Špira Savina (starijeg), koji je uspješno nastavio tradiciju dubrovačkog brodarstva.

Na samom početku citirao sam jednu rečenicu iz knjige Henrika van Loona. Dakako da se ta rečenica odnosi na cjelokupnu povijest pomorstva. Ipak, parni stroj učinio je veliku prekretnicu u toj povijesti jer je parobrod neovisan o vjetru i veslima, dakle o ljudskoj snazi. Ta činjenica olakšala je posadi parobroda boravak i život na brodu iako su neki problemi ostali nepromjenjivi, a što se prvenstveno odnosi na odvojenost od doma i obitelji. Ta je konstanta i danas nepromijenjena iako su dosta skraćeni boravci na brodu. Nedavno sam, prije polaska u Kinu na novogradnju „Atlantske plovidbe“, razgovarao s jednim od zapovjednika, bivšim svojim studentom. Rekao mi je i naglasio da ni jedan dan neće ostati duže na brodu od ugovorenih četiri mjeseca. Zato je posadi „Dubrave“ bilo kudikamo lakše kad su znali da će gotovo svakoga mjeseca biti u jednoj domaćoj luci.



Slika 32. Autor u luci Iljičevsk – veljača 1969.

Figure 32. Author in the Port of Iljičevsk – February 1969

Poslije 25 mjeseci ukupnog boravka na p/b „Dubravi“ iskrcao sam se u Carigradu 11. svibnja 1969., ali ne po svojoj volji, već višom silom. Dobio sam vrlo visoku temperaturu. Barba se brinuo za moje zdravlje i u prolasku kroz Carigrad pozvao je liječnika. (Puno godina poslije toga događaja ispričao mi je detalje.) On me je iskrcao i poslao u bolnicu. Tamo sam ostao oko jednoga tjedna. Liječnici su posumnjali na tifus, ali, srećom, ta dijagnoza nije bila točna.

Svrha je ovoga članka, kao i prethodnoga gdje sam opisao plovidbu (oko 20 mjesec) na p/b „Gruž“, da riječju i fotografijom predočim barem ponešto od atmosfere života i rada pomorca na brodovima na kojima sam plovio i u lukama u kojima sam boravio („Malinska“, „Gruž“, „Livno“, „Travnik“, „Dubrava“, „Gundulić“, „Kućište“, „Beograd“, „Cavtat“, „Banija“, „Plitvice“ i „Miho Pracat“). Dakako, neminovno je bilo uz to iznijeti dosta autobiografskoga iako mi to nije bio cilj. Želio bih da mi se još pokoji aktivni ili umirovljeni pomorac pridruži svojim zapisima.



Slika 33. Br... zima! (III.)

Vodonosac (desno) i „Dubrava“ (lijevo)

Figure 33. Too cold! (III.)

Watercarrier (right) and Dubrava (left)

¹² Novom je vlasniku služila do 15. 3. 1976., kad je predana u rezalište Brodospada u Svetome Kaju.