

dana, četrnaest sati drugog dana; ukupno 24 sata službe u dva kalendarska dana.

Na tom prvom putovanju putuju bez kronometra. Kapetan to registrira potpisom na početku dnevnika. Kronometar se nabavlja tek 23. lipnja 1869. u Engleskoj, kao što je naknadno uneseno.

U podacima za točku broda upisuje se procijenjena geografska duljina, osim kod obalne plovidbe. Prvi put je nakon odlaska iz domaćih voda postignuta korisna brzina od 6 milja na sat, tek ispod Sicilije, kroz čitav dan 10. na 11. travnja. Prema osamljenoj Pantellariji, te dalje, ima stalno na vidiku mnoštvo brodova. Kod Rta Bon na afričkoj obali ugledalo se na udaljenosti od oko osam milja od kopna lošinjski bark **Minerva**, s kapetanom iz porodice Ivancić. Pozdravlja ga se zastavom. Drugog dana, s povoljnim vjetrovima i svim jedrima vani, nastaje prava utrka s **Minervom** kroz čitavi dan, brodovi postižu 8 do 9 i pol čvorova. I nema drugih brodova uokolo. Lijepe brzine, no zatim, zbog nepovoljna vjetra i tišina, sljedećeg se dana postiže ukupno samo 59 milja, da nakon toga nastupe dva lijena dana sa 66 milja i sa svim jedrima tijesno uz vjetar (si stringe al vento). Sa slabim vjetrovima jedri se i 17. travnja bez drugih brodova u vidu. Jedino se na svu daljinu gleda neku fregatu na putu prema Barbariji — afričkom kopnu. Popodne tog dana mornari prenose s pramca na krmu sidra kao i još neke teške predmete. S tim postupkom ustanovljeno je da brod olakšanog pramca bolje upravlja kormilom.

Povečer su na vidiku otoka Majorke. Svakodnevno docuri u kaljužu do 4 palca mora. Jedra se zatvaraju i otvaraju prema nahodjenju vođe straže. To se radi često, mornari su uvijek u pokretu, ima ih se na oku, u vježbi su, i na potrebi. Često su poimence spomenuta vršna i sljemena jedra, košnjače gornje i donje, glavna velika jedra, šošnjača, letna jedra — sve. Na jednom mjestu stoji napomena za košnjaču da su na jarbolima po dvije — gornja i donja umjesto jedne velike od prije. Novost, da se jedno košno jedro raspolovi u dva manja, uvedena je tek pred koju godinu istog desetljeća, inovacijom Nizozemaca, da olakšaju rad.

Dvadesetog popodne na vidiku je španjolska obala u provinciji Valencia. Slabo se napreduje; 14 milja u dvanaest sati. Nemajući kronometra geografska duljina na otvorenom moru je po procjeni.

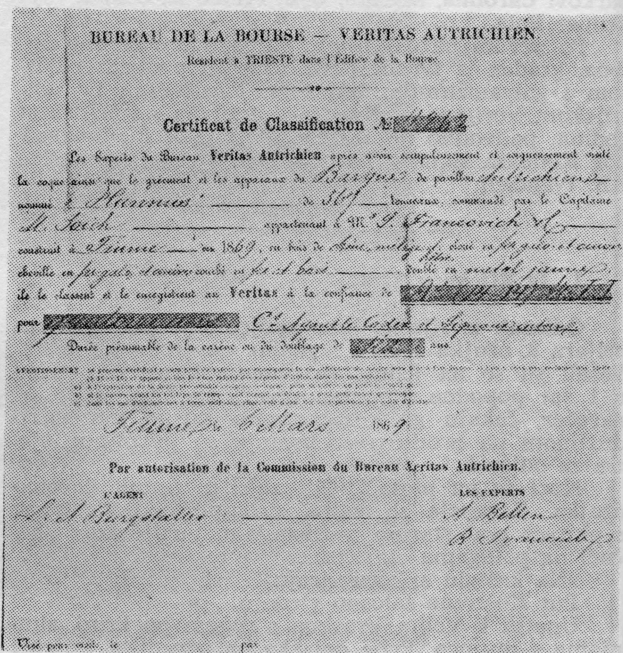
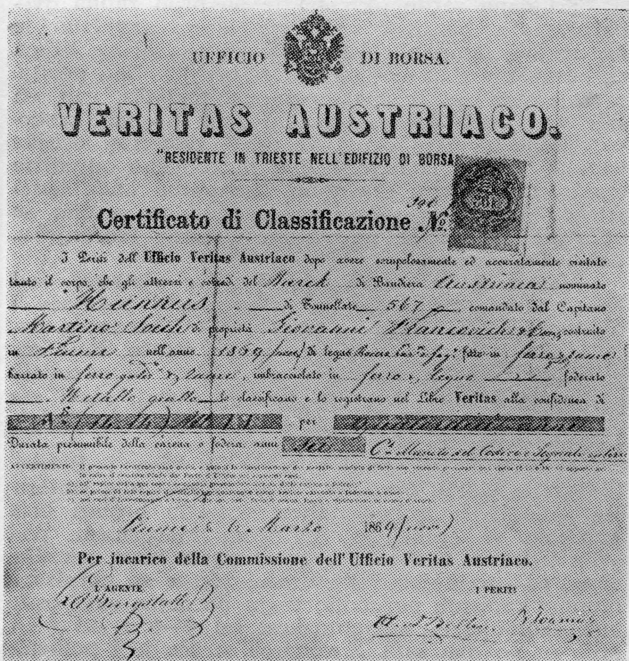
Trideset milja u sljedećih 12 sati. Pored meteoroloških opažanja ili rada na jedrilju uvijek su u blizini kopna zabilješke kroz dnevnik: in vista di terra ben conosciuta — na vidiku dobro poznatog kopna.

U srijedu 21. travnja prolazi se Rt Gata. Tu je skupina od dvadesetak brodova (legni). Plove većinom istim smjerom, prema Gibraltaru. Uz španjolsku obalu »provincije« Murcia dostižu austrijski bark **Czöernig**, s kapetanom Stjepanom Dujmićem, na putovanju iz Trsta za Bordeaux. On je iz Trsta isplovio 6 dana prije novog barka **Hunnus** kako se doznaje iz »razgovora« — parlamentiranja brodova u prolazu. Istog dana se vide s dva austrijska jedrenjaka Pelješkog Društva. Jedan je u istom, drugi u suprotnom smjeru. S obzirom na veliki promet noću, izlažu se bočna svjetla po propisima. Prolaze i dva parobroda u smjeru na zapad. Još im se nalazi blizu stari riječki bark građen u Pečinama 1851, kao i pelješki **Noe**, tek sagrađen u brodogradilištu San Rocco u Trstu. Na njemu je kapetan Frano Štuk. Pa uz obalu dosta obalnih brodiča.

Pri lijepom vremenu mornari bojadišu čamce i rade sve drugo što je potrebno. Bliže se gibraltarskom tjesnacu; parobrodi još uvijek u manjini, ali te »kafetijere« sigurnije u hod. Napuštaju se plovidbene bilješke uz navod da se ima lijepi vidik poznatog kopna. Dvadesetpetog travnja jedre gibraltarskim prolazom, koji se dostiže dvadesetpeti dan iz Trsta. Ali još nisu vani. Pedesetak je brodova oko njih. Ima ih pod austrijskom zastavom, poznatih, u blizini, nepoznatih u daljini. Kod tolikih opet prepoznaju **Elenu G**(iacovcich) s Medanićem, bark **Czöernig**, te brik **Erminia P**(esaresi), građen u Martinićici daleke 1844.

Prema okolnostima, još prije ulaza u ocean, kroz tjesnac nekad zavlauče (alla cappa), pa i potpuno »na zaustavi« (in panna), koju izvode sa samim košnim jedrima. No s promjenom vjetra, razbacani po križevima, idu naprijed sa svim jedrima vani. Od srijede na četvrtak 28. travnja plovi se također u skupini od oko 40 brodova. Neki su poznati od prije, među njima se provlači i jedna fregata nepoznate zastave.

Ipak, nepovoljni vjetar zadržava dio brodova pa ih se desetak sidri u jednoj uvali, zaštićeni od zapadnjaka s oceana. To je između same gibraltarske klisure i Rta Sardinias. Konačno, poslije bezus-



Dvojezična Svjedodžba klase barka »Hunnus«

pješnih pokušaja da se probiju i mnogih muka u visini, prisiljeni su i oni poći na sidro gdje će dovesti u red opremu na jedrilju. Pridružila se i **Elena G.**

Čim su nastupile bolje prilike, brodovi dižu sidra. Prolaze subočice Gibraltara drugog svibnja — tridesetdrugi dan iz Trsta.

I još nevolje ne prestaju. Iza Pearl Rocks, jedini od brodova koji se tog dana sasvim probio iz tjesnaca, bijaše jedan đenovski bark. Drugi su uspjeli konačno s treći na četvrti svibnja. Tad ih dohvaća povoljni vjetar kroz sve straže tog dana, pa sa svim jedrima postižu lijepu brzinu od 5 do 6 milja na sat. Poteškoće su im ne samo u tome što su bez kronometra, već se muče i s kompasom. Pri prolazu Rta Svetog Vicka stoji u dnevniku opaska da »se počinje ploviti s ispravljenim kompasom . . . odmaknuvši iglu s crte«.

Dan zatim naganjaju se u jugozapadnom vjetru s još većom brzinom, s 8 do 9 čvorova. U društvu su jednog škunera udaljenog od njih 3 milje, te se noću zbog jačeg vjetra moraju zatvarati sva gornja jedra. Kasnije, sa zorom novog dana, nova će ih straža opet razmotati. Tog su jutra susreli više brodova samo s donjim jedrima — oba velika (trevi) i donje košnjače (gabbie basse). Prevaljeni put u 24 sata prema meridijanskom računu sa suncem u podne je 193 milje — dobrih 8 milja na sat.

Zbog teškog mora s krme — blatni jugozapadnjak, gadna lebičada pred noć, ponovno se zatvaraju gornja jedra. Tih dana plove s preko 8 čvorova, njihove dnevne brzine po računu redom 187 i 181 milju. Naprotiv, nešto naprijed s promjenljivim slabim vjetrom, ali podvezanim vršnim jedrima glavnog jarbola, prevalilo se devetog svibnja samo 70 milja.

Na vidiku im je danju i noću dosta brodova. Za maglovitih noći u upotrebi je rog za maglu. Bližanjem k Engleskom kanalu brod se oko dva sata popodne postavlja »na zastavu« s namjerom da provjere dubinu. — Ide se na sondu — kažu mornari. Nalaze 87 šežanja pjeskovitog dna. Još će naprijed.

U nedjelju osmog svibnja opaža se više ribarskih brodića kao i obalnih kutera, vjerojatno s otoka Scilly. Smjer se ispravlja u potrazi za obalom Cornwalla i Rta Lizard. Vrijeme je za pripremu sidara i svega onog što je potrebno za dolazak. Pronašavši Lizard, subočice se određuje točku broda i još jednom »vidik poznatoga kopna«, gdje su astronomski računi nepotrebnii.

Prilazeći k sidrištu Falmoutha pripremaju se na zatvaranje jedara. Jednom parnom tegljaču daju konop. Taj ih vuče na sidrište. Petnaest šežanja dubine. Jedanaesti svibanj, 41 dan iz Trsta. Sjetili se da je devet godina ranije Jakov Šodić, s tada devet godina starim **Czöernigom**, izvršio putovanje Bakar—London bez ticanja luke u strašnih 85 dana.

S danom dolaska **Hunnusa** u Falmouth prispjeva također riječki brik **Ifigenia** s kapetanom Matom Venčiaruti, brod star tek godinu dana. Pokazao se istog dana i **Annibale**, a od onih koje se zateklo na sidrištu od prije, prepoznat je bark **Mimi P.** s kapetanom Anzelmom Randićem. Utoliko, prispjelo je ili isplavilo više stranih jedrenjaka — sa svih morskih puteva, na sve strane k odredištu.

Nakon sidrenja na brod se popela carinska vlast, a po podne predstavnici kupca uzimaju uzorke tereta. **Bark Mimi P.** isplavljava drugog dana za Leith u Firth of Fortu. Pri jednom crpljenju svakodnevno se iz kaljuže izvuče sisaljkom 2 do 4 palca mora. Momčad je svakodnevno uposlena iglom i dlanobranom, kistom na bojadisanju, mornarskim šilom na upletkama. Dovodi se oprema u bolji red, očekuje nalog za odredište.

Stari brik **Teleki**, s kapetanom Enea Lettison, stiže 21. svibnja. Svakog dana se ukaže neki stranac ili isplavi sa sidrišta. U četvrtak 27. svibnja još su uvijek bez naloga. Posada svetkuje Tijelovo. Za Leith odlazi još jedan austrijski bark, pa slijedećeg

dana lošinjski bark **Australia** za Antwerpen. **Australia** se dva dana kasnije vraća u Falmouth budući da se vani namjerio na oluju s istoka, ali se vratilo još i brodova drugih zastava u bijegu pred nevremenom; ti, već dan potom, odlaze opet. Od austrijskih brodova pojavio se brik **Uniforme** s kapetanom Babarovićem, dok je zadnjeg dana mjeseca svibnja dignulo sidra nekoliko njih, među njima **Ifigenia**.

Pa istog dana nalog za iskrcaj žita u Liverpoolu. Odmah se diže sidro, priprema za plovidbu dalje. Uz pomoć peljara i parobrodića odlazi se iz Falmoutha nekako u isto vrijeme s brikom **Annibale** te bokeljskim brigantinom **Armellino**, starim 20 godina. I uz mnoge druge brodove raznih zastava; neki prema Lizardu smjerom će za Bristol kanal ili svetog Jurja, drugi na isto prema Doveru. Od Rta Lizard se izlazi uz povoljan vjetar sa svim jedrima u radu. S desetak su brodova u istom smjeru, među njima oba spomenuta.

Ujutro, prije dolaska pred Liverpool, uvlači se ispruženi kolac prečke. Uvlače se i spuštaju krajnici gornjih križeva tako da ne smetaju pri prolazu broda kroz dok. Do podna su već pozatvarana sva jedra osim donjih košnih, kojima se pred ušćem rijeke Mersey zavlači do nastupajuće plime. U tri sata popodne četvrtog lipnja ulazi se u rijeku pomoću parnog tegljača, a u šest i pol prije noći prolazi se kroz vrata liverpoolskog doka. Drugog dana dobija se nalog za promjenu obale, i brod se premješta u Princess dok.

Iskrcavanje kukuruza počinje u ponedjeljak sedmog lipnja, dovršeno je u tri dana rada. Čim je teret vani, uz brod pristaje maona s teretom ugljena, tako da je istog dana već ubačeno prvih 25 tona. U drugi dok su se premjestili pomoću malog parnjaka 12. lipnja. Tu se također čeka par dana na red za krcanje. Ali i nakon ukrcanih 312 tona ugljena kroz dva dana rada mora se čekati daljnju dopremu tereta iz rudnika.

Nedjelje su u luci Liverpoola označene kao »svetkuje se blagdan«. U ponedjeljak 21. lipnja dnevnik je vidimiran po cesarsko kraljevskom konzulatu Austro-Ugarske u Liverpoolu. Čim je pak teret ugljena dospio u luku, kroz dnevnik se nastavlja mjenjenje kaljuža; prodor je od samo jednog palca dnevno.

3. Iz Liverpoola za Maltu

S danom 22. lipnja 1869. **Hunnus** je potpuno nakrcan sa 676 tona ugljena. Tog dana kroz 24 sata u kaljuži raste voda za 2 i pol palca. Ukrcana je zaliha hrane. Brod se priprema za odlazak. Kupljen je novi kronometar. Poručnik za sebe nabavlja sekstant. Otputuje se 24. lipnja — dvadeset dana boravak u luci Liverpoola.

Nakon što otpuštaju tegljača, iskrcajavu na ušću Merseya lokalnog peljara, razapinju jedra. Momčad zatim hitno uposlena prebacivanjem ugljena pod palubom s pramca prema krmi, budući da se ispostavilo da je prevelik gaz na pramcu. Na otvorenom moru stranice su dnevnika ispunjene računima astronomskih opažanja za račun položaja broda. Na vidiku je stalno mnogo brodova pod jedrom ili parom, gusti promet naročito ispod otoka Man, širokim Irskim Morem. S vjetrom iz prve četvrti brod lijepo napreduje; i do 9 čvorova. Preticajući jedan brod istog smjera, taj im do noći nestade po krmi. Drugog se dana događa slično. Do podne pretekoše četvoricu, ostavljajući svakog na tri milje po krmi. Do 2. srpnja prevaljeni su putevi redom dnevno 105, 117, 162, 180, 115 milja.

Na paraleli od 40 stupnjeva presjekoše izvan portugalske obale meridijan 11 Greenwicha, te kroz više dana potežu pravo u jug.

Momčad je osim oko jedara uposlena bojadisanjem i raznim drugim radovima. Noću su upaljeni propisani fenjeri. Prolazi neki brik nepoznate narodnosti. Dostižu onda još jednog škunera kojim plove na paraleli svetog Vicka, tražeći kopno. Por-

tugalsku obalu oko tog rta ugledali su noću 13. srpnja s mnogo brodova u blizini. Od svjetionika svetog Vicka smjer se savija prema Sredozemlju.

Na gibraltarskim vratima napreduje se preljetanjem s obale na obalu u društvu s dvadesetak brodova među kojima prepoznaju pečinsko-kostrenjski bark **Regulus** iz 1855. godine, s kapetanom Matom Uršičićem. Visina vode u kaljuži doseže stalno 1 do 2 palca. Vodu se s dna stalno izbacuje svakog dana ručnom sisaljkom.

Kroz gibraltarski prolaz i dalje duž španjolske obale spomenute su »provincije« Malaga, Granada, dotično Andaluzija. Jedre na vidiku poznatog kopna pa se ne unosi procijenjena točka podneva kao inače na otvorenom moru. Uz španjolsku obalu glavni je posao mornara pregled i popravak tvrdog oputa. Ostavljajući Malagu po krmi u skupini brodova istog ili protivnog smjera, prepoznaje lošinjsku polaku **Accorto**, s kapetanom Karlom Desinebusom. Budući da su se našli sasvim blizu, pozdravljaju se prema običaju izvještenom zastavom. Inače, tog su dana napredovali slabo zbog protivnog istočnog vjetera; samo nekih 13 milja kroz svih 12 sati plovidbe.

Uz obalu Granade plove oštro uz vjetar opet u skupini od dvadeset brodova, a s njima **Regulus** i **Accorto**. Vršer stvarno duge prelete udaljujući se 30 do 40 milja od obale. U povratku k obali dio je jedara zatvoren, no neki brodovi plove s podvezanim košnjačama. Trinaesti srpnja kroz cijeli su dan pod svim jedrima (tutte le vele esposte), a iskoristili u 24 sata vremena tek 8 milja puta, jer ih zatekla tišina kroz pet punih straža »bez upravljanja«. Iza takva mršava hoda kroz slijedeće dane čine redom 57 milja, pa još 57, pa 81 ukupno 185

milja u tri dana, a sve vrijeme do ispod Baleara u društvu su s jednim brikom ni bržim ni sporijim.

U Dnevnim bilješkama se pored onog što je bitno naročito spominje da su bočni fenjeri izloženi kao »mjera predostrožnosti«. Dvadesetitrećeg srpnja vidjela se Galita — otočić 8 milja udaljen kao i Cani, hrid ispred afričke obale. Dvije smetnje ne manje opasne od Scille i Haribde kod Messine.

U ponedjeljak 26. srpnja su pred ulazom u luku Malta. Daje se konop tegljaču. Uzima se pe-ljara. Ulazi se u luku. Sidri se.

Kapetan ide na kopno s papirima za slobodni saobraćaj. U luci je više brodova pod austrijskom zastavom. Istog se dana preko ograde izbacuje veliki čamac da oslobodi palubu za rad, otvaraju grotla za iskrcaj. Osim drugog za pripremu, spušta se nastavak srednjeg jarbola za pregled i izvodi niz radova po jarbolima.

Poslije dva dana boravka u Malti se pojavila austrijska korveta **Minerva**. Pozdravlja se zastavom. Oko polnoći se uz bok **Hunnusa** privezuje engleski parobrod. Tom prilikom mladić Josip Marač u noćnoj straži iznenađen je u spavanju. Isti je zatečen na spavanju po drugi put tri dana kasnije.

Prema vaganju tereta dnevno se iskrca oko 90 tona ugljena.

4. Iz Malte u Odesu

Još pri koncu iskrčavanja devetog kolovoza krca se sovrnju. Nju uz brod dovoze dvije maone. Ukrancano je 80 tona. Slijedećeg dana s teretom ugljena dovršeno je potpuno; predalo se 671 tonu.

Do 12. kolovoza na brod je smještena sva sovrnja od 200 tona. Brod je na gazu od 11 i pol stopa pramac, 12 i pol stopa krma. Dio mornara uposlen je poravnanjem sovrnje.

Podnoseći svoj Dnevnik cesarsko kraljevskom konzulatu u Malti ovaj je uz potpis unio primjedbu da se »dnevnik mora voditi urednije«. Tako je prije odlaska broda iz luke Pajkurić dao objašnjenje »da nije imao vremena za urednije vođenje dnevnika. . .«.

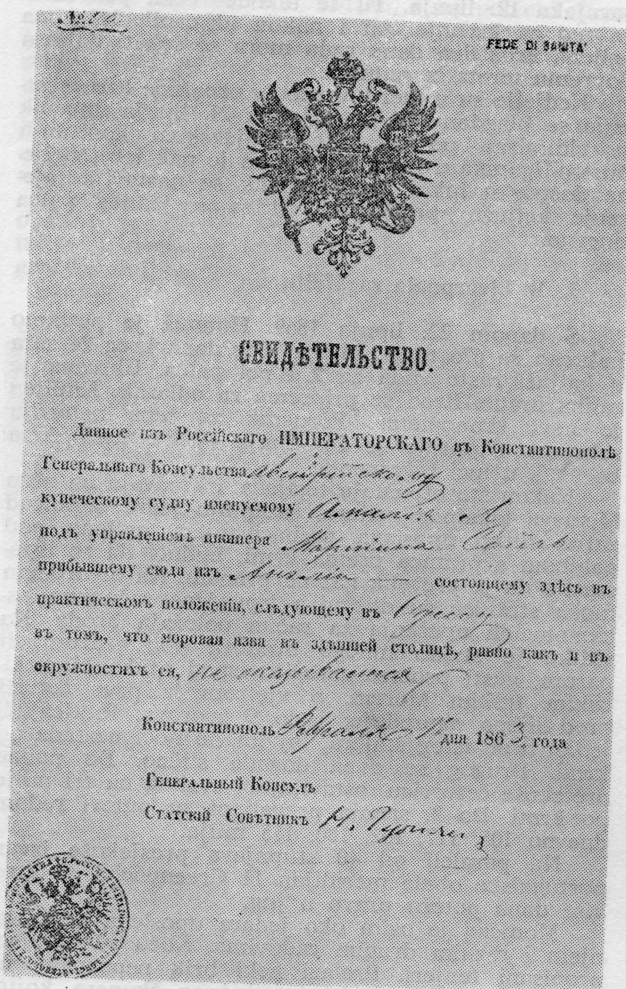
Otputovali su uz pomoć parnog tegljača i pe-ljara 13. kolovoza — u sovrnji. Prema Carigradu.

Sedam dana kasnije, 21. kolovoza, prolaze između gusto naseljenog Tendosa i maloazijske obale, pa ulaze u Dardanele. Jedri se tijesnim prolazom u skupini od oko trideset brodova. Na određenom mjestu desne obale za pregled isprava spuštaju čamac. Poručnik s 4 mornara žuri sa zdravstvenim listom po slobodni saobraćaj. Iza toga put se nastavlja dalje prema Crnom moru, zajedno s istim društvom brodova raznih zastava. Projedri-ši svu duljinu Mramornog mora sidre pred Carigradom uz pomoć tegljača, a sidrenje obavljaju na nekoliko mjesta kroz Bospor do Crnoga mora prema potrebi.

Dvadesetsedmog ujutro oko 6 sati tegljač do-vodi kraljevički novi brik škuner **Sava** s Lovrom Blaževićem, uzima u teglo također **Hunnusa**, pa Bosporom vodi obojicu. Opaža se i drugih bro-dova austrijske zastave uokolo, nego osim barka **Lorenza**, s kapetanom Jeletićem, nisu im imena znana.

Bospor se napušta pod svim jedrima. Plovi se na vidiku kopnenih objekata s rumelijske i anadolske obale i još imaju dugo vremena u blizini šest brodova istog smjera. U Carigradu se dobio nalog za Odesu ili Nikolajev. Plove pod teretom sovrnje, dovoljno visoki, stonovi uglavnom suhi čitavog putovanja. Zadnjeg dana kolovoza zaskoči ih jaki vjetar iz četvrtog kvadranta, zatvaraju naj-gornja jedra, prelijetaju (bordade). Isto čine čes-to uzimajući u obzir jakost i smjer vjetera. Ali i kod kapetana koji je suvlasnik u brodu i kod poručnika koji uči, vlada isti duh ljudi s mora, vidljiv iz svakog stupca: tko će brže!

Pred Odesom se na sidrištu pronašlo 7 kvati



Zdravstveni list izdat u Carigradu

dubine. Ispušta se 30 sežanja lanca. Dolazak je 2. rujna 1869, s ukupno 20 dana putovanja iz Malte. Kapetan će na kopno da se javi i uzme slobodni saobraćaj, zato uzima 4 mornara na vesla. Preostala je momčad, njih sedam, usposleno bojadisanjem nutarnjih prostora u bijelo.

Na sidrištu su razni austrijski brodovi među njima novogradnja bark **Paolina S** (essa) građen u Servoli, s kapetanom Androm Mifka, kao i bark **Barone Eötvös** s Matom Čepulićem. **Baron** je spreman za odlazak na putovanje zajedno s drugim austrijskim brodovima nepoznatog imena, jer su predaleko. Nakon noćne nevere oputovao je tek zorom novog dana.

U subotu 4. rujna u 6 sati ujutro poslaše mali čamac s dva mornara da dovedu lučkog peljara. Dižu sidro, razmataju košnjače i velika jedra s oba prednja jarbola, pa postupno prečke kao i šošnjaču krmenog jarbola. Ovim jedriljem napreduju prema luci Odesa, gdje se vezuju u zadnjem nizu brodova (**in andana**).

Početkom novog tjedna iskrcava se nešto sovrnje da pripreme mjesto za teret. Uplovio je austrijski parobrod. Za taj dan nema većih novosti. U utorak je iskrcano još 40 tona sovrnje, pa u srijedu 30, a svakog dana isplovi ili uplovi po neki brod. Devetog rujna prikupljena je sva zaostala sovrnja pod grotlo u sredini broda. Kroz sve te dane nastavlja se bojadisanje raznih dijelova broda, vrše radovi za krcanje žita i obavljaju drugi radovi po potrebi.

Imajući u vidu točnu točku broda s geografskim koordinatama iz pomorske karte, izračunato je 13. rujna stanje kronometra pomoću opažanja sunca. Krcanje tereta počinje petnaestog rujna. Dan zatim u Odesu dolazi Lloödvov parobrod **Nil** u redovnoj pruzi, stiže i drugih jerenjaka, s njima i brik **Annibale**.

Krcanjem žita svršavaju 27. rujna. Brodska družina je uposlena zasipanjem i poravnanjem tereta. Oputovao je drugi parobrod tršćanskog Lloyda imenom **Metternich**. Dnevnik se vidimira u Odesi na konzulatu Monarhije po opravniku poslova (gerente). Gaz kratkog broda je na pramcu 17 stopa 7 palaca, na krmi 18 i 6. Odlazak iz odeske luke slijedi u subotu 28. rujna.

5. Od Odesa do Falmoutha

Ukupno na sidrištu i u toj ruskoj crnomorskoj luci boravili su 26 dana. Sa sidrišta isploviše 2. listopada.

Vladaju razni ili nikakvi vjetrovi ili samo tišina, tako da u prva 24 sata plovidbe prevaljuju samo 30 milja korisnog puta. Općenito, Crnim morem s malo vjetra, sva su im jedra vani i malo je brodova s njima. Čestog listopada sidre u zaljevu Bujukdere; kapetan se vozi na kopno da dobije saobraćaj, poslije toga odvodi jednog mornara u Carigrad gdje dobija novo izdanje knjige Codice Commerciale dei segnali austro-ungarici i još neke predmete koje iz Trsta šalje tvrtka Spiro Klešković. Dok se boravi u zaljevu, prispjeva na putu iz ruskih luka više brodova sa žitom, također i austrijskih, od kojih bokeljski bark **Petroslava** s kapetanom Nikolom Mandićem, **Paolina** s Mučkom, škuner **Marietta G.** s Josipom Glavan Petrovim. Tek u utorak 12. listopada, odmah iza ručka, izlaze na otvorenu pučinu uz pomoć tegljača, nastavljajući Bosporom s dobrim vjetrovima na krmu. Burno je. Isploviše i drugi. Prepoznaju **Paolinu**, blizu je bark **Rimedio** s kapetanom Klodovijo Budinić.

Napuštaju Bospor 13. listopada. Plovidba je Mramornim morem i Dardanelima bez naročitog događaja, i u Egejsko more smjerom za otok Tenedos nasuprot Troje. Na tom je otoku, za cijeli vilajet ispred Dardanela, od 1983. dalje otpravnik poslova kapetan Kuzma Gržaljca, raniji zapovjednik i svlasnik barkova **Adolar** sa 6 karata, **Corona** s 18 karata.

Grčkim arhipelagom plovi se povoljnim vjetrovima. Niže se u prolazu otok za otokom. Dobar suhi brod iz kojeg se svakodnevno iscrpi neznatni palac vode. Na prekide, ali dosta često dospiju u skupinu od dvadesetak brodova istog smjera, šesnaestog listopada nailazi i jedna austrijska oklopnjača. Nije uzalud. Još su i u drugoj polovici prošlog stoljeća grčkim arhipelagom plovili stariji brodovi opremljeni s 2 ili 4 topića za obranu od gusara unatoč traganja ratnih brodova po vodama turske imperije.

Pet dana nakon odlaska iz Bospora prolazi s Rt Matapan na udaljenosti od pol milje. Sva jedra rade. Ujutro se pomalja još jedna skupina brodova za koje pretpostavljaju da ih noću dostižu jer ne odmiču pod svim jedrima u radu. U petak 22. listopada na dohvat u Sicilije kod Rta Passero, s brzinom do 9 čvorova. I tu vide mnogo brodova u dolasku s istoka ili sa sjevera, ali dolaze i usuret sa zapada.

Tako je na toj raskrsnici puteva kod južnog roga Sicilije.

Nego, već malo naprijed još sa svim jedrima u visini zapadaju u tišinu. Kormilo ne sluša — non ubbidesce; brod leži kao mrtav dok se daleko s lijevog boka naziru malteški otoci. Teškom mukom uz promjenljive čuhove dohvataju se Pantellarije, afričke obale. Naišao opet dobar vjeter s istoka, sva briga je okrenuta jedrima. Prestižući druge ostavljaju ih veselo iza sebe. Tog su dana usporedno s tuniskom obalom postigli 172 milje, no isto dobro napreduju i dalje sve tamo do španjolske obale oko Rta Palos. Kod rta zapadaju u novu skupinu brodova koja se valja sa sjevera, podvezuju košnjače, odmiču do 10 čvorova na mahove, 170 korisnih milja u jednom danu.

Petog studenog podvečer nalaze se subočice Rta Tarifa, dvanaestog prolaze Rt svetog Vicka na 4 milje udaljenosti. Kod tog rta uzimaju polaznu točku za daljnja astronomska opažanja.

Jedna zanimljivost. Iako je kapetan Šoić držao na brodu knjižicu »Seaman's Almanack za 1858« s tablicama »lunar distances« nikad kroz dnevnik



Zdravstveni list izdat u Odesi

nema traga računu položaja tom dugotrajnom metodom.

Na sjevernom smjeru susreću mnogo brodova, prate ih neki k sličnom cilju. Još ih nosi povoljni vjetar s krme — a mezza nave. Kroz taj dan preplovili su lijepi put brzinom od 3-9 čvorova, isto i do visine Finisterra, s oprezom da budu daleko od zlokobne portugalske obale.

Ljudi su na jedrima. More uzburkano, križano. Protekli ih dva nepoznata broda istog smjera. Kad se u susretu blizu namjerili s jednim portugalskim škunerom zamolio ih je za geografsku duljinu. Pitao signalima, podatke mu dali doglasalom, jer još na brodu nemaju signale. Upravo su izvršili podnevni račun koji daje duljinu 10 stupanja 39 minuta zapadno na geografskoj širini od 42 stupnja 47 minuta, što je po proluci na visini Rta Finisterre. Bio je dan 15. studenog 1869.

Kao i prije, svakog su dana blizu nekog broda ili skupine brodova. Prema potrebi jedra se otvaraju, zatvaraju, skraćuju, razvezuju, križevi prebacuju, zatežu, što je kratko označeno u stupcima. Pri slaboj vidljivosti i u mutnom ugledao se 24. studenog Lizard, u njegovoj blizini peljarski brodić za Falmouth. Kod tog rta plovidba je u društvu mnogih brodova koji kreću za tu luku ili van.

Dvadesetpetog studenog ukrcan je peljar za Falmouth. Pod njegovim uputstvom te uz pomoć parnog tegljača uđe se na sidro.

6. Iz Falmoutha za Gloucester

Slijedećeg dana na brod dolaze carinske vlasti kao i predstavnici trgovaca zbog uzimanja uzorka tereta. Pronašli grotla propisno zatvorena. Brod čeka nalog za određište.

Tri dana iza toga još su na istom sidrištu. Doplavila je stara (1845) trščanska nav **Argentina**, a 30. studenog riječki brigantin **Francika** (O(svald) s kapetanom Pavlom Skuro, pa i još neki što pristižu svakog dana i nije moguće svakog prepoznati. Upisivalo se one najbliže onako kako ih se nalazi ili kako sidre blizu, što bi moglo koristiti u slučaju kakvog spora ili inače. Tako je pored ostalog za vrijeme boravka u Palmouthu na sidru trećeg prosinca prispio riječki brigantin **Maylath** s kapetanom Franom Pajkurićem, ocem poručnika Julija. Tog se dana dovukao i lošinjski bark **Sator** kako je upisan, te još drugih poznatih i nepoznatih. S nekojima su se vidjeli putem ili u Crnom moru.

Tek devetog prosinca dobi kapetan nalog za određište Gloucester, tako da se desetog ujutro diže sidro, poslavši u međuvremenu čamac sa 4 mornara da dovedu lučkog peljara prema prethodnom dogovoru sa zapovjednikom.

Isplovili su u teglu do udaljenosti od dvije milje, otpustili tegljača, iskricali lokalnog peljara, razmotali jedra, prosljedili uz pomoć peljara obalne plovidbe koji osta na brodu. Istodobno krenulo je i drugih brodova, a promet velik. Plove u blizini kopna. Rt Lizard prolaze na 4 milje udaljenosti, svjetionik Longship 6 milja subočice, s pramca im Bristol kanal. U nedjelju 12. prosinca, izjutra u dva sata subočice su cardiffskog sidrišta, izbjegavaju pličine. Smanjuju se jedra. Dolazi tegljač. Daju mu teglo (grlin), zatvaraju sva jedra, pripremaju sidra. Sidre na dubini od sedam sežanja, s ispuštom od 40 sežanja lanca.

S kapetanom na kopno iskrcaje se također obalni peljar iz Falmoutha. Moraju počekati na ulazak u luku.

Zbog nevremena koje prijeti, morskih dobi koje su promjenljiva smjera i jakosti, obara se još jedno sidro. Kroz noć se na sidrištu za nevremena približila tri norveška broda sa zapletenim lancima. Od njih dvojica gube sidro ostajući nasukani. Teško nevrijeme traje i drugog dana. S mornarima se pak prebacuje dio tereta da podignu krmu, jer je previše zaronila.

U ponedjeljak 20. prosinca ukrcan je peljar za Gloucester zajedno s dva čovjeka za ispomoc, dok nešto kasnije pristaju dva tegljača. Uzima ih se. Oni ovlače brod do određene obale gdje trebaju olakšati, rasteretiti se, jer u kanalu nema dovoljno dubine za prolaz s visokim gazom. Hladno je, kišovito, slaba atmosfera, na prekide pada snijeg. Iskrvalo se 457 vreća tereta, slijedećeg dana još 658. Uz neke druge jedrenjake doplovio je lošinjski bark (**Orazio** s kapetanom Vilimom Mareglia.

Iako posve sniježni dan, na badnjak, u petak iskrvano je 459 vreća. Na Božić s 2 stupnja Reamura ispod nišnice počivaju. Dan za Božićem je također svetkovina, ispod nišnice su 3 stupnja. Trećeg dana vani su još 637 vreće, pa još 332, ali i nalog za odlazak.

U srijedu 29. prosinca dolazi kanalski peljar, s njim je tegljač, dva privezivača. Vuku brod 6 milja dalje gdje se, zbog nevremena, sidri oba sidra. Četiri stupnja pod ništicom. Sa zadnjim danom godine prosljede kanalom još naprijed pa se vezuju lancima po pramcu i krmi u velikom doku Gloucestera.

Nastavljaju iskrcavanjem trećeg siječnja 1870. godine po lijepom vremenu. Taj dan izbačeno je 509 vreća ili 254 i pol kvartera. Temperatura raste do plus 9 stupanja Reamura. U utorak su iskrvane 740 vreće, u srijedu 691, u četvrtak 763. Momčad ujedno bojadiše vanjsku oplatu u crno. Usprkos nepovoljna vremena opet u petak su iskrvane 762 vreće zrnja, a uređena je sredina štive za ukrcaj sovrnje i ukrcano 40 tona. U subotu 8. siječnja iskrvane su 275 vreće, ukrcano 50 tona sovrnje s kopnenim radnicima.

U ponedjeljak 10. siječnja dovršen je iskrcaj tereta ukupno 6446 vreća ili 3223 kvartera, a u brodu se nalazi 90 tona sovrnje. Premještanjem izvan doka, spremni su za odlazak. Dnevnik je u Gloucesteru potvrđen na austrijskom vicekonzulatu.

7. Iz Gloucestera za Cardiff

U utorak se s peljarom i uz pomoć jednog tegljača odlazi iz Gloucestera. Stiže se u Sharpness nakon 5 sati plovidbe, drugog dana za Cardiff pred kojim se sidri. Ulazi se u Penarth dok trinaestog siječnja pomažući se lučkim peljarom i tegljačem, pa nakon vezivanja čeka nekoliko dana za krcanje tereta, iskrcaj sovrnje.

8. Iz Cardiffa u Krf

Petak je 21. siječnja 1870. Brod se premješta pod napravu za krcanje i ukrcaje se 120 tona ugljena. U utorak slijedećeg tjedna ukrcano je njihovih 150 tona. Dnevnik je još jednom vidimiran 26. siječnja po cesarskom kraljevskom austro-ugarskom konzulatu u Cardiffu. Teret se dovršio istog dana, ukupno ukrcano 677 tona; brod je gotov za putovanje, popodne donosi kapetan papire za Krf, s njim je peljar, naručen je tegljač. Kalendar prebacuju na astronomski dan 27. siječnja. Odlaze iz luke popodne s visokom vodom.

Prve bilješke pokazuju da od podna do podna prevaljuju 118 milja, a samo dan kasnije su tek 84 milje. Iza toga još manje jer nastupa loše vrijeme koje sili na zatvaranje jedara toliko da postupno ostaju samo na košnim jedrima prednjeg i srednjeg jarbola.

Na 2. veljače ujutro jedan engleski brik traži signalima geografsku duljinu. Dan kasnije prevaljene su samo 33 milje jer pušu vjetrovi nepovoljnog smjera i jakosti. S naporom se vrši plovidba prelijetajući, otvaraju se ili podvezuju jedra. Prati ih uzburkano more koje sve više prijeti po palubi. Brod trpi. U nekim stražama se ne postižu ni dva čvora pa i manje od pol milje na sat.

Od podna 28. siječnja podnevne se točke nižu prema istoku tako da se u nedjelju 13. veljače dolazi na vidik portugalske obale oko svetog Vicka.

Tu se bolje napreduje; vjetar stalno puše s lijevog krmnog boka, postiže se brzine od 7 do 9 čvorova.

U ponedjeljak 14. veljače prolaze gibraltarska vrata. Imaju Sredozemno more s 13 dana iz Cardiffa. Rt Gata dosežu na udaljenosti od 12 milja, Rt Palos na 17 milja. U subotu 26. veljače na vidiku je krajnji dio Sicilije kod Rta Passero. U dnevniku se kroz nekoliko dana plovi »na vidiku poznatog kopna« kad nisu potrebne velike pisanije i sekstant je u kutiji.

S danom 2. na 3. ožujka pred njima se vide prvi Jonski otoci. U petak 4. ožujka 1870. obaraju sidro pred Krfom na 14 sežanja dubine. Daje se čamac u more. Ubiraju jedra. Zapovjednik sa zdravstvenim listom žuri na kopno. Noću ostaju na sidrištu, izvješeno je sidreni fenjer. Putovanje Cardiff — Krf izvršeno je u 36 dana.

U subotu petog ožujka brod se miče do skladišta ugljena Austrijskog Lloydja za predaju tereta. U luci se nalaze tri broda tog društva, a lošinjski bark *Nerea* s kapetanom Matom Vidulićem je blizu na iskrcavanju ugljena za Lloydove parobrode.

U nedjelju svetkuju. Izlazi Lloydov parobrod *Lauro*.

Prvog dana u tjednu iskrcane su 44 tona ugljena, u utorak 60 tona. Za Carigrad ide Lloydov parobrod *Jupiter*, iz Aleksandrije dolazi *Mars*. Bark *Nerea* napušta luku 10. ožujka, jedanaestog dolazi Llozdov *Cerere*, u petak poštanski *Aquila Imperiale* i još jednom se vraća *Lauro*. Drugog ponedjeljka se također izbacuje 60 tona ugljena, koja količina je slična svakog radnog dana.

Istog dana ujutro stiže parobrod talijanskog Lloydja, a popodne iz Trsta Lloydov *Hungaria*, koji nakon kratkog boravka nastavlja put za Carigrad. Iz Carigrada tiče još neki parobrod Lloydove pruge. Za Carigrad su otputovali također oba engleska parobroda, vjerojatno Peninsular linije iz Brindizija.

U srijedu 16. ožujka iskrcaje se 50 tona, ukrcaje 15 tona sovrnje, što je dovoljni znak da će brod bez tereta iz Krf.

U četvrtak je iskrcano 60 tona tereta, ukrcano 60 tona tereta, ukrcano 30 tona pijeska za sovrnju. Osim toga bilježi se da opći priprijevja Lloydov poštanski *Hungaria* iz Aleksandrije, te da nakon dva sata boravka nastavlja prema Trstu.

I 18. ožujka je iskrcano 60 tona ugljena, ukrcano 40 sovrnja.

U nedjelju 20. ožujka potpisan je u Krfu dnevnik poručnika po otpravniku poslova na austrijskom uredu.

U ponedjeljak 21. ožujka ne radi se zbog slabog vremena. Izmjenjuje se nekoliko članova posade. Iskrncani su kormilari Tomo Persa, Frane Franković, dispenser Toma Letica, i još Josip Saverio, Josip Borac. Ukrvacaju se tri kormilara Grka jer se ne može doći do svojih ljudi.

U utorak 22. ožujka svršilo se aa sovrnjom uzevi ukupno 200 tona. Gavr na krmi je 12 i pol stopa, na pramcu 11 i pol. Brod se sprema za odlazak. Odvezuje, ide na sidro.

U srijedu 23. ožujka još jednom navraća poštanski brod redovne pruge iz Aleksandrije. Inače, ništa nova. Ukupno 24 dana boravka.

9. Iz Krf do ušća Dunava

Ostavili su Krf 30. ožujka na putu prema Carigradu. Plovi se bez astronomskih računa. Na vidiku je obala jonskih otoka i Peloponeza. Trinaestog travnja prolazi se Rr Matapan. Među otocima Egejskog mora nisu sami, stalno su u prisustvu brodova od kojih petnaestak istog smjera. Zbog mukotrnog jedrenja, čestih preleta među otocima i drugih jada, odlučilo se na kratki predah. Potražilo se zaklonište ispod Rta Colonna tek toliko da se do šestog travnja prenoći. Isto čini još tridesetak brodova.

I kad se za dana krenulo dalje, mogu samo s

nekoliko dvostruko podvezanih jedara. S mnogima zajedno prepoznaju kostrenjski brik *Margareti* sa zapovjednikom Leopoldom Pajkurićem, koji je u sovrnji na putu iz Salunija (Solun) za Carigrad, a doznaju iz pozdrava zastavama, iz razgovora broda s brodom (parlamento). Kroz grčki arhipelag prema Dardanelima jedri se i dalje — kao što je često ubilježeno — u skupini od tridesetak brodova. Osim spomenutog prepoznaju novogradnju bark *Ifigenia* s Matom Venčjaruti. Sva tri prolaze kanalom otoka Tenedosa. Kod otoka se sidri na 15 sežanja, pa kad prosljede pod svim jedrima kod ulaza u Dardanele ispod Rta Helles nabrojeno je već do 60 brodova (legni) u istom smjeru. Od poznatih uočljiva je i jedna Sabličeva škuna, a malo dalje viju austrijsku zastavu škuner *Fanny P.* s kapetanom Matom Thianom Matovim, bark *Columbus* bokeljskih vlasnika, i još drugi kojima ne znaju imena.

U utorak 12. travnja dolaze u Bujukdere. Sidre. Momčad u radu na struganju jarbola; mazanje jarbola češnjakom i katranom da se spriječi crvotoč i grljenje.

Do dva dana pokazao se austrijski brik *Istok M.* s kapetanom Androm Medanićem Androvim.

Prvi poručnički dnevnik Julija Pajkurića od 200 listova svršen je 16. travnja. Potpisan je, po Martinu Šoiću, nađen u suglasju s brodskim dnevnikom, vidimiran na carigradskom konzulatu. Na početnoj stranici je izjava: »Izjavljujem ja niže potpisani kapetan austrijskog barka *Hunnus* da je od 26. 6. 1869. bark opskrbljen kronometrom broj 2850 tvrtke Sewill kao i svi drugi instrumenti postavljeni u odnosne dijelove opreme«.

Prelazi se na drugu knjigu od 200 listova poručničkog dnevnika.

Nedjelja. Svetkuje se blagdan u Bujukdere Čeka se otpremu (spedizioni). Šest je stupanja Remurove ljestvice. Devetnaestog travnja iskrcana su dva grčka mornara kao i Austrijanac Ivan Anton Pužel, a ukrcani naši Frane Šišul i dva druga. Dobija se nalog za krcanje u Sulini. Nego još se i 21. travnja čeka.

Odlaze bark *Blandina* i brik *Margareta*, oba za Sulinu na ušće Dunava. *Hunnus* se miče u petak to jest dan kasnije, a s njim dižu sidra i drugi, netko pod vlastitim jedrima druge vozi parni tegljač. Vuče se i bark *Columbus* s kapetanom Bartoli, škuner *Fanny P.*, stari bark Rimedia te brojni drugi. Na tom sastajalištu usidrio je pored drugih brodova i jedan parobrod pod ruskom zastavom *Hunusa* odvodi tegljač *Carolina*; čim vani na otvorenom moru razmatraju sva jedra. Kad oko dopire Bosporskim kanalom sa svakim jedrom vani prema otvorenom moru jedri sad velika skupina od oko stotinu brodova — slična pojava česta jednako na ulazu u Dardanele kod Hellesa, kao i na izlazu iz Bujukdere.

Noću 25. na 26. travnja dolaze pred ušće Dunava. Ubiru sva jedra osim košnih, jer se pred Sulinom neko vrijeme zavlači (kapeđa), pa onda ulazi pod upravom peljara i uz pomoć tegljača. Sidre i pristaju uz obalu. Nakon vezivanja prvi im je posao priprema broda za iskrcaj sovrnje.

U Sulini su našli *Bladinu* s Martinom Stipanovićem jednim iz tog čestog prezimena pod jedrima koji je prije toga zapovijedao Grdakovićev bark *Nina*, bark *Regulus*, nav *Gianmatteo*, Kozulićevu nav *Imperatrice Elisabetta*. Pored drugih već je tu *Margareta* i neki lošinjski brod s kapetanom Zorovićem.

Za vrijeme boravka na ušću Dunava prate u prolazu mnoge brodove u oba smjera, pored tretnih redovna je parobrodarska Lloydova putnička pruga iz Trsta. Tako će 9. svibnja uzvodno parobrod *Tibisco*. U nedjelju 15. svibnja veći dio mornara ide ujutro na ispomoć u odlasku škunera *Fanny P.*

Prvog dana ukrcano je oko 1000 kvartera kuku-ruza. Šlep je iskrčan 28. svibnja za njim pristaje

uz brod drugi. Krcajući na tom mjestu do dozvoljenoga gaza, moraju se premjestiti na veću dubinu.

Prispjeva još brodova. Iz Galaca dolazi parobrod **Franz Joseph** s jednom ruskom princezom na brodu. Izlazi austrijski brik **Margareta** porodice Pajkurića.

U nedjelju 29. svibnja odvezuju, uvlače sidro, pomoću tegljača prema uputi lučkog peljara odlaze iz Dunava na more. Sidre na 6 i pol sežanja, ispuštaju duljinu lanca od 35 sežanja. Kod ušća, na sidrištu istog dana do podna dovršavaju teret koliko ga ima, što nije sve jer brod može uzeti još oko 200 kvartera. Zato se kapetan vraća s broda na kopno gdje mu krcatelj obećaje da će poslati.

Prometa brodova u Sulini ima svakog dana. Zadnjeg dana svibnja otputova **Blandina**. Iako prvog lipnja stiže u Sulinu novi šlep s teretom iz Braile, more je na ušću nemirno, taj mali ostatak tereta nije moguće odmah ukrcati. Pristao je uz brod tek četvrtog lipnja. Predavši ostatak prema zahtjevu, kapetan izlazi na kopno radi papira. Čim se vratio, pripremaju se jedra, diže čamac, a za ručkom diže sidro, razvija, odlazi. Putuju za Falmouth s punim teretom.

10. Iz Suline za Falmouth i Bristol

Subota je. U nedjelju već se plovi u društvu s desetak brodova koje se sustiglo. Šestog lipnja u četiri sata popodne ugledalo se kopno s pramca. Približavali se Bogazu-ulasku u Bospor.



Zdravstveni list izdat u Taganrogu

Pred noć se sidri u Bujukderu. Osim jednog na palubi za stražu svatko ide na odmor preko noći. Drugog jutra broje na sidrištu barem dvadeset brodova: brik **Ignio S**(carpa) s kapetanom Antonom Šoićem, vološanski brik **Čas** s Lodovikom Poškićem, barkovi **Blandina**, **Antonietta** s Pajkurićem, **Zio Giorgio** s Ivanom Perovićem i drugi, svi sa zastavama. Iza odlaska čamcem na slobodni saobraćaj kapetan uzima kormilara Jeronima Grpca. S njim polazi za Carigrad jer isteče ugovor te ga šalje kući.

U tri popodne prvi je na odlasku **Blandina**. U srijedu 8. lipnja kreće **Antonietta**, pa stari Lazarićev brik **Mie figlie** s kapetanom iz te porodice.

Kad im dođe čas za nastavak puta odlazi još šest brodova. Svi ti postupno zaostaju. Devetog lipnja popodne slobodni od Dardanela prepoznaju austrijski brik **Eleno G**, kapetan Dioniz Šoić. Na sidru kod Tenedosa prilaze blizu brika po krmi, i razgovaraju.

U plovidbi Egejskim morem kao što prije tako i kasnije često se kroz dnevnik napominje grupno jedrenje od deset, dvadeset ili više brodova pri istom preletu s otoka na otok, ili u istom smjeru na većem razmaku, a stupci u dnevniku ispunjeni opisno na primjer: »plovi se po procjeni«, ne plovi se po procjeni niti po astronomskim opažanjima jer se ima lijepi pregled dobro poznatog kopna Grčke ili bliskih otoka«. Još su jednom kod Matapana s **Blandinom**, oba barka sa svim jedrima. Oko pedeset brodova uokolo.

Iza Rta Matapana vrijeme je krasno. Atmosfera čista, horizont prostran, puše ugodno s jugoistoka onako kao što je u stupcima. More tek lagano namreškano. Odmiču sa svim jedrima prosječnom brzinom od 6 čvorova. Noću zvjezdano nebo. Smjer prema zapadu, k Siciliji. Iz kaljuže iscrpe svakog dana samo pol palca. Ništa posebno inače.

Na vidiku Sicilije također se prate s tri broda. Jedan od njih je pelješki bark novogradnja **Hrabren** s kapetanom Matom Fiskovićem. Pod Sicilijom je **Blandina**. S obzirom na neznatni vjetar toliko da brod kormilom jedva drži smjer, kapetan Šoić se prevozi malim čamcem na **Blandinu** za razgovor o putovanju. Nedjelja je, 19. lipnja. Prevalilo se u jedan dan jedva 28 milja u smjeru 254 stupnja. Iz La Valette izlazi jedna topovnjača.

Slično, odmaknuvši se s malteškog kanala, opet se našli u grupi od petnaest brodova; poslije i više. Ipak, između svih sličnih brodova prepoznaju 22. lipnja na daljinu **Blandinu** kao da se ne mogu odlijepiti. Slijedećeg dana vozeći uporedo blizu javljaju se još jednom doglasalom. Odvojivši se privremeno četiri dana kasnije vide se ponovno s kosterijskom **Blandinom**, pelješkim **Hrabren**; svi su u trci da budu prvi kao da jedan drugog goni. Jer i kasnije na svu udaljenost od afričke obale ispod Sardinije na devetom meridijanu, s Rtom Carbonara koji od njih udaljen 20 milja, još su na okupu.

Iza Rta Spartivento natječu se par dana s povoljnim istočnjakom sve do španjolske obale prema Rtu Gata.

U gibraltarskim vratima našli su brik **Margaretu**. Izmjenjuju pozdrave s kapetanom Pajkurićem i znancima. Kod Rta Europa se obavezno dižu signali tako da Lloyd objavi u Londonu vijest o prolazu — westward, prema zapadu. Peti srpnja, nalaze se na putu mjesec dana sa sidrišta Suline.

U prvoj polovici noći od 6. na 7. srpnja ugledaše Rt svetog Vicka na udaljenosti od 10 milja. Ispravljaju procijenjeni položaj pomoću kopnenih snimaka, geografska duljina se mnogo ne razlikuje. Nigdje sami. Mijenjat će smjer. Raskrsnica. Naokolo skupina od par desetaka brodova. Plovidba povoljna. Veći dio puta kaljuža skoro suha, manje muke na sisaljci.

Naprijed, na dijelu puta preko Biskajskog zaljeva daleko vani u oceanu, podvezuju dio jedara zbog prejakog vjetra. Na promjeni straže se razvezuju čim nastupe lakši nasrtaji. Dvanaestog srpnja idu u

društvu samo s jednim do dva broda; drugi se izgubili.

Noću ih zahvaća kiša. I dan poslije su s ista dva broda koji odmiču sličnom brzinom, istim smjerom, a s jugozapada s krmenog boka pomalaju se za njima još nekogi, svi k istoj točki.

Približavajući se Cornwallu, prestiču neke brodove, ostavljaju ih iza sebe. Plovi se tijesno uz vjetar (si stringe) i to s kišom ili bez nje, bilo čisto ili tmurno, jer u luku se mora prispjeti. Fenjeri upaljeni po propisu. Svi u iščekivanju kopna.

Mutnije prije Lizarda. Iz opreza da ne preskoče dublje u La Manche neka jedra skraćuju, druga zadržavaju, pa se nekoliko puta postavljaju na zaustavu zbog mjerenja dubine. Konačno, blizu Lizarda 18. srpnja namjeriše se na više obalnih brodova, ustanove točni položaj. Nalazeći se sigurno ispred luke ticanja za naloge, sastaju se s drugima koji će k istom cilju. Ide austrijski bark **Ifigenia**, ide lošinjska **Diana** vlasnika Santa Katarinića.

Pomažu se parnim tegljačem za smještaj na sidrište.

Na tom je sidrištu mnogo brodova, vidi se nekoliko poznatih. Iza njih prispjeva lošinjski bark **Casimiro C**, građen 1857. u Rijeci; zapovijeda ga Ulderiko Capponi. Kada se kapetan spremio za odlaz, s njegovim pristankom uz brod pristaje čamac da prema običaju uzme uzorak tereta za kupca.

Velik promet brodova. Stjecište tereta i brodova u nevolji. Brodovi sidre i odlaze svakodnevno. Uz ostalo, ubilježeno je da 21. srpnja izlazi riječka nav **Tonka B.** s kapetanom Petrom Glavanom. Slijedeći je dan petak, dobija se nalog za odredište; u Bristol će.

Dižu prvo sidro, pripremaju za odlazak. S povratkom kapetana dolazi i tegljač koji će vući van Ukrao se bristolski peljar. U Falmouthu se, naime, stalno zadržavaju dva peljarska kutera s peljarima za luke Bristol kanala.

Sa sidrišta odlaze 22. srpnja smjerom za Lizard i Longship.

Putujući naokolo tri dana stižu na sidrište Ching Routh, 25. srpnja. Sidre na dubini od 10 sežanja, čekaju visoku vodu za nastavak puta do Bristol. Na sidrištu su austrijski brod **Diana** i još stariji bark **Leon Veneto**. Dolazak u Bristol 26. srpnja. Nakon vezivanja i obavljenih formalnosti s vlastima počinje iskrcavanje tako da istog dana predaju na kopno 250 kvartera ili 500 vreća.

11. Iz Bristol u Cardiff

U srijedu 27. srpnja iskrcane su 1325 vreće, u četvrtak 1887, u petak 1947, u subotu 1067 vreća tereta a ujedno ukrcalo 60 tona sovrnje. Sve pomične predmete po palubi uključivo čamac spuštaju u štivu radi stabilnosti. Tog je dana vidimiran dnevnik na konzularnoj agenciji u Bristolu.

Teret je predan u redu ukupno 3193 kvartera zdravog kukuruza. Odlazak je prvi kolovoza.

Tek četvrtog kolovoza ulaze u cardiffsku luku. Prije toga morali su dvaput sidriti: najprije u Newportu u društvu s brodom **Leon Veneto**, s kojim su iz Bristol otputovali istom plimom, i onda još jedno sidrenje pred Cardiffom.

12. Iz Cardiffa u Trst

U petak, petog kolovoza kapetan prihvaća vozačinu od 18 šilinga po toni za Trst. Slijedećeg dana prispjeli su u luku barkovi **Trino**, **Costante**, nav **Carla**. Svi čekaju teret.

Tek osmog kolovoza pristaje prvi šlep sa 21 tonu ugljena, dok krcanje počinje devetog. Istovremeno se s lučkim radnicima iskrcava sovrnja.

Dnevnik je ponovno vidimiran 12. kolovoza po carsko kraljevskom konzulatu u Cardiffu, krcanje dovršeno trinaestog. Ukupno je ukrcano 698 tona ugljena na gazu od 17 stopa 10 palaca, i 18 stopa

4 palca. Čim se oni odmakli od uređaja za krcanje ugljena smjestila se nav **Carla**.

U ponedjeljak 15. kolovoza brod se vuče do vrata doka za izlaz iz luke. Na vrijeme je još ukrcana zaliha hrane — sa dvopekrom, pane biscotto, takozvani »dog's bread«. Iz luke se odlazi s plimom 16. kolovoza uz pomoć peljara i tegljača. Na odlasku sa sidrišta Cardiffa imaju društvo obalnih brodova kao i bark **Trino** s kapetanom Antunom Benediktom Kozulićem. Desetak brodova se primiče sidru. **Trino** im ostaje na vidiku i drugog dana.

Posada kroz prvo vrijeme jedrenja radi na prebacivanju ugljena s prednjeg dijela broda prema krmi. Posebno se naglašuje da ih 19. kolovoza **Trino** slijedi, ali zaostaje po krmi, te se 20. kolovoza sasvim gubi za horizontom. Na kratko, naravno. S laganijim vjetrom, kad kormilo jedva sluša, Lošinjanin se vraća na vidik.

Dvadesetšestog kolovoza pomalja se portugalska obala provincije Algarve. Svih su dana do Rta San Vincenta u njegovom društvu. Na čitavom se prilazu do rta nije postizalo više od 7 čvorova, iako sva jedra nose. Oko 2 sata popodne udaljeni od kopna jednu milju, javljaju signalnoj stanici kod svjetionika prolaz broda tako da i u Rijeci doznaju. Kao i uvijek tu ima dosta ne samo brodova koji »naviguju«, već i parobroda koji dime. A kao rijetkost noću je prije i poslije uz portugalsku obalu opažan pad više aerolita na horizont.

Subočice Trafalgara i Spartela našli su se 27. kolovoza, jedanaest dana iz Cardiffa. Rt Tarifu prolaze na udaljenosti od 2 milje. U blizini su dva broda istog smjera i nekoliko parobroda. Nosi ih slabi vjetar sa zapada, zadržavaju se bliže španjolske obale. Tridesetog kolovoza pred njima je svjetionik Rta Gata. Istog se dana kapetan zabavio bojadisanjem svojih prostorija, zaboravio naviti krometar koji se zaustavio.

Napuštajući kopno kod Rta Gata u kursu na istok, makar i pod svim jedrima sporo se napreduje; slično i svih dvadesetak brodova s kojima su u društvu.

Nije rijetkost u dnevniku naći ovakve primjere: »sva su jedra razmotana — u društvu sa skupinom brodova — neke se dostiglo, drugi, koje se vidjelo jutros, ostali su po krmi«, a pod potpisom voditelja straže kapetana ili poručnika jasno se nazire takmičarski duh tko će od njih prevaliti dulji put kroz 4 sata plovidbe.

Brod za čudo ne propušta više nego pol palca dnevno. Valjda zato, jer je na brodu teret ugljena kojemu malo vlage neće škoditi! Još i šestog rujna opazaju padanje meteora na horizont, a nebo zastiru visoki oblaci cirrusi ili cirrokumulusi kod bliženja Sardiniji. Devetog ujutro su na vidiku otočica Marittimo kod Sicilije.

Nastavljajući ploviti ispod Sicilije gdje se za vrijeme tišine brod uopće ne pomiče naprijed niti upravlja kormilom. Prema Malti zapadaju u skupinu od dvadesetak brodova istog smjera, u njoj je austrijski bark **Alberto** s kapetanom Millerom kako se doznaje u »parlamentiranju«. S njim su u razgovoru i sutra.

Okolo osam sati ujutro 11. rujna prolaze Rt Passero na 11 milja udaljeni subočice. Nakon Sicilije opet se 13. rujna zaustavlja krometar »jer je kapetan propustio da ga navije«. Dan zatim oko tri sata popodne razgovaraju s jednim talijanskim barkom koji je na putu iz Cardiffa za Brindisi. Nalaze se u Jonskom moru izvan Tarantskog zaljeva i onda dalje plove na vidiku obale južne Italije. Prema smjeru prelijetanja koje čine vide sad talijansku obalu oko Rta svete Marije od Leuke, sad albansku prema Sazenu. Vjetar je pretežno protivni sjevernjak. Po potrebi se neka jedra skraćuju, druga sakupljaju. I što je glavno — nema astronomskih računa.

U utorak 20. rujna pred pramcem su južnodalmatinski otoci oko Mljeta i Lastova. U petak 23.

rujna plove duž istarske obale u društvu carskog škunera **Saida** koji zbog žestokih naleta vjetra u 4 sata popodne svraća u Piran. **Hunnus** ide naprijed. S pramca ispod vjetra im je Lloydov parobrod **Eolus** u smjeru za Trst. Utoliko već spremni za dolazak obaraju oba sidra na sidrištu Trsta; noću hvataju i grlin na plutaču.

Danom 24. rujna daju čamac u more. Kapetana voze na kopno sa zdravstvenim listom još prije osam sati. Trideset i devet dana putovanja iz Cardiffa.

Kapetan se vraća na brod s petoricom radnika za ispomoci u pripremi za iskrcavanje. Nakon ručka brod odlazi na gat Giuseppina u drugi red brodova (in andana).

Nema izgleda za skoro uposlenje broda, te već dan poslije pristajanja u luci kapetan isplaća sve ljude osim poručnika Pajkurića, vođe mornara Mata Dujmića i jednog mladog Grka imenom Nikola. Istog dana — u nedjelju, uplovio je u Trst carski škuner **Saida**.

S novim tjednom sve je gotovo za iskrcavanje tereta. U 6 ujutro dolaze na brod lučki radnici Slovenci (gli uomini Cragnuolini), pa se iz štive podignulo na palubu najprije jedno sidro i neki predmeti pohranjeni unutra na početku putovanja. Maleni nužni dio posade zaposlen je inače oko jedara.

Kroz prva tri dana u tjednu dnevno se prosječno iskrcava jednaka količina. U srijedu 28. rujna prispjela su u Trst 2 broda a isplovila **Saida**. Dnevnik je potpisan bez prigovora na Lučkoj Kapetaniji u Trstu.

13. Iz Trsta za New York s generalnim teretom

Više od mjesec dana u čekanju. U četvrtak, 10. studenog 1870. u 11 sati potpisan je ugovor o ukrcaju posade za godinu dana. Ukupno 14 osoba uključivo zapovjednik. Do noći opremila su se jedra. Ukrcan je raznovrsni teret: bačve sa šljivama, druge bačve s rimskim kamenom, gorušica, svašta. Dan poslije krca se voda, dvopek, meso usoljeno, luk. U ponedjeljak 14. studenog odvezani s obale, premeštaj na plutaču pred lukom. Vezuju se lancem.

Teretnice su za New York. Odlazi se s plutače Trsta 17. studenog. Potežu k Savudriji gdje već radi prijetećeg vremena moraju zatvarati gornja jedra, podvezati obje gornje košnjače, oba velika glavnog i prednjeg jarbola (trevi).

Naprijed, duž istarske obale pri otvaranju Kvarnera, određena je **polazna točka pomoću** snimalihridi Galiola i brda Osora.

Potežu niz dalmatinske otoke, prema viškom kanalu uz prosječnu brzinu od 3 milje na sat. Slično je i dalje.

A u podne 19. studenog ubilježena je točka broda s posebnom naznakom geografske duljine na »meridijanu Pariza« — jedinstveni slučaj kroz dnevnik.

Budući da su se namjerali na nepovoljne vjetrove napreduju uz poteškoće. Mnogo je muke s jedrima. Odlučeno je tražiti zaklon, sidriti u Malom Lošinju. Pripremaju se sidra. Olovnica pri ruci.

Sidre u skupini od desetak jedrenjaka, gotovo svi austrijske zastave. Nakon sidrenja posada dijelom radi da ukrca još vode s kopna, dijelom da popravi isparana jedra. Još su zbog kiše i nevremena na sidru 22. studenog. Uplovio je lošinjski bark **Nerea** porodice Vidulić s Matom Vidulićem. Posada je i drugog dana oko jedrilja, pored ostalog šiju jednu novu košnjaču. Dok su na sidrištu upisano je da do 8 sati na večer vrše stražu kao u plovidbi t.j. jedan od časnika (kapetan ili poručnik), a kroz noć do 4 sata ujutro na straži je jedan od mornara.

S lošinjskog sidrišta se kreću 24. studenog iza podne. Puše povoljni istočnjak, zajedno su s četiri austrijska broda, koji izvan luke plove smjerom na sjeverozapad.

U Jonskom moru susreće se brik **Celestina** koji je građen u Bakru. Razmjenjuju pozdrave s kapetanom Ivanom Bakarčićem. Stalno su u radu na jedrima: zatvaranje, otvaranje, skraćivanje, razvezivanje, prebacivanje s preleta na prelet, zatezanje, sve to pri teškom moru, gadnom vjetru, bježanju pred olujom. Bez počinaka, ni jednog trenutka bez budnosti.

Kod Rta Passero kao i svakog dana prije vide mnogo brodova. Sedmog prosinca ispod Sardinije prepoznaju austrijski bark **Barone Eötvös** s kapetanom Matom Čepulićem. Pozdravljaju se. Istog ih dana zaskočila nova oluja s protivnim vjetrom. More se ruši po palubi, valovi nasrću, moraju tražiti zaklon pod obalom.

Dolaze ispod Rta Spartivento blizu kopna. Cijelu noć su ispod Sardinije u zavlačenju zajedno s drugim brodovima koji putuju na zapad. S njima je i **Barone Eötvös**. S izudaranim brodom, pokidanim jedrima, izmučenim mornarima bježe prema Cagliari. Na sidrištu pred glavnim gradom uz mnoge druge drže se na dubini od 10 sežanja sa 45 sežanja ispusta lanca.

Zapovjednik ide u posjet kapetanu Čepuliću. U petak devetog prosinca za vrijeme boravka na sidrištu mijenjaju donju košnjaču i veliku prečku,



DRUŠTVO PRIJATELJA DUBROVAČKE STARINE

OKUPLJA SVE LJUBITELJE DUBROVAČKE BASTINE DA AKTIVNO SUDJELUJU U OČUVANJU KULTURNO-POVIJESNOG NASLJEĐA, POSEBNO URBANISTIČKO-FORTIFIKACIJSKOG SKLOPA DUBROVAČKE REPUBLIKE, NAJZNAČAJNIJEG OSTVARENJA DUBROVAČKOG GRADITELJSTVA KOJE JE USLO U POPIS SVJETSKIH VREDNOTA



Društvo
za proučavanje
i unapređenje
pomorstva
Jugoslavije
u Dubrovniku

POZIVA POMORCE I OSTALE SURADNIKE DA UPUĆUJU SVOJE PRILOGE ČASOPISU »NAŠE MORE« I TIME ŠIRE POMORSKU MISAO I UNAPREĐUJU NAŠE POMORSTVO

popravljaju rubove drugih jedara, krpaju. Natežu leta, pregledavaju oputu i drugu tvrdi ili pomičnu manovru.

S promjenom vremena dižu sidro i u nedjelju putuju dalje; slijede drugi. Kaljuže su suhe. Prevaljuju do 7 milja na sat. Ujutro 17. prosinca na vidiku su Baleari, u podne 19. prosinca iza prolaza Majorke vide španjolsko kopno oko Rta Palos, pa Rt Tinoso. Rt Gatul prolaze na udaljenosti od 15 milja, Rt Sacratif na 4 milje.

U blizini Malage svjedoci su djelomične pomrčine sunca; samo što je vrijeme ružno, dio jedara podvezan ili sakupljen. Imaju vjetrove s kopna, s četvrtog kvadranta, protivne. Moraju prelijetati bez veće koristi u smjeru na zapad.

Oko 8 sati ujutro 20. prosinca 1870. prepoznaju neke usidrene brodove ispod gibraltarske stijene u zavjetrini. Opet **Barone Eötvös** s Cepulićem, brigantin **Urin** s Franom Babićem obojica su s teretom iz Crnog mora za Cork ili Falmouth. Pamte da **Urin** slično drugima nema više od 32.10 metara duljine, 5.14 metara širine, 2 topića za obranu, 9 članova posade — duga plovidba. . .

Zbog nepovoljnog vjetrova pridružuju se brodovima u zavjetrini. Nego uokolo, na otvorenom, u prostoru gdje se Afrika približila Evropi sakupilo se oko 150 brodova svih smjerova. Usput, tek je jedna godina prošla od otvaranja Sueskog kanala.

Na Staru godinu vjetar mijenja smjer. Razmataju, dižu sidro, odlaze prema signalnoj stanici kod Rta Europa. Rt prolaze u 6 sati navečer zajedno s oba austrijska broda u blizini, dok je Spartel na afričkoj obali od njih udaljen 9 milja.

Na Novu godinu 1871. brzaju u zapad pod svim jedrima. Ujutro 2. siječnja podvezuju gornja jedra, vršno i sljemeni, jer prijetje nasrtaji vjetrova s prednjeg boka.

Tog se dana u 8 sati navečer u času kad se na krmenom jarbolu ubirala šošnjača sasvim blizu pod vjetrom pojavio jedan crveni fenjer. Bila je jedna španjolska tartana koja je naletjela tako da joj se ošteti kolac prečke zabivši se kod crvenog svjetla gdje je ostala zapletena o brod. Zbog teškog mora i nezgode brod se zaustavlja dok se kolac tartane ne oslobodi od oputa. Svi mornari s tartane preplašeni da će se brodić potopiti, prebjegoše na bark.

S dolaskom novog dana vrijeme se poboljša, tartana se odmače. Za jadne mornare izbaciše čamac pa ih prevezli tamo. Pronađene su štete na oba broda. Čim se s tartane čamac vratio, i bark i tartana nastaviše put.

S povoljnim vjetrom s krme ili krmenog boka iz prvog kvadranta plovi se sa svim jedrima približno pravcem paralela od 34 stupnja sjeverne širine s brzinom od 6 do 9 milja na sat. Šestog siječnja oko 7 sati uvečer opažana je djelomična pomrčina mjeseca; traje do 9 sati. Sve tamo negdje do pedesetog meridijana plove lijepo s dobrim vjetrom iz prvog ili drugog kvadranta, ali mornari mnogo rade, prema jakosti vjetrova. Onda stiša; pa kad prevlada potpuna tišina kroz nekoliko straža redom brod jedva odmiče; najviše čvor.

Dvadesetog siječnja spustili su se na najjužniju točku čitavog putovanja, na širini od 27 stupnjeva sjever, pedeset i pet stupnjeva zapad, i smjer ispravljaju postupno u četvrti kvadrant. Dižu se. Nikakvih brodova blizu. Jedre prema nalazu vođe straže. Mijenjaju jedra i u istoj straži prema potrebi, prema trenutku, a u dnevne bilješke se upisuju nasrtaji vjetrova kako se izmjenjuju jedni za drugima. S grmljavinom, bljeskovima, s uzburkanim morem. I vršno jedro je kroz to vrijeme opremljeno iz prepravljene košnjače. Na stranicama dnevnika česta je zabilješka pred astronomskim računom da se »traži geografska širina ili geografska duljina — si domanda latitudine, si domanda longitudine« pa nakon toga na istoj stranici odnosi račun za točku broda.

Kroz neke dane u drugoj polovici oceana nailaze primjedbe da je bark izbačen s pravca za stanoviti broj milja, uz pretpostavku da ih je prema ekvatoru odbacila jača polarna struja. Kroz čitav prijelaz potanko su ubilježene brzine, straža po stražu. Najveća brzina što se postignula u jednom satu iznosi 9.75 čvorova odnosno 39 milja u jednoj straži.

U subotu 28. siječnja dobija se točku broda od jednog škunera radi usporedbe geografske duljine. Drugog dana susreću se dva broda u smjeru na istok. S približavanjem američkom kontinentu na 39. paraleli nalazi se drugog veljače na dubini mora od 80 sežanja. Prolazi daleko neki škuner, a temperatura zraka spustila se na 8 stupnjeva Reamura. Slijedećeg dana s brodom na zaustavi (in panna) radi ponovnog mjerenja nađeno je 40 sežanja. Nastavljajući dalje mjerenjem, smanjuju se postupno jedra, otkriva se dubina od 32 pa 25 sežanja s pješkovitim dnom. Uokolo im je desetak brodova i neki kuter koji plovi k njima. Kroz dan se temperatura drži između 10 stupnjeva Reamura i ništice.

U subotu četvrtog veljače dobiju na snimak **Sandy Hooka** na udaljenosti od 8 milja. Kod ulaza za **New York** opaža se mnoštvo brodova na jedra i parobroda.

U ponedjeljak šestog veljače muče se u preletnim smjerovima. Mijenjaju praće svaka dva sata. Nastoje se zadržati u blizini plivajućeg svjetionika snagom mišica (a forza delle mani), pripremaju se uz nisku temperaturu na dolazak u luku.

Sidre u četiri sata ujutro. U osam im dolazi tegljač. Dižu sidro, tegli ih u luku **New Yorka** kamom prispjevaju oko jedan sat popodne astronomskog dana sedmog veljače — 81 dan iz Trsta.

Vezuju ih na gat 34 uz jednog američkog škunera. Kapetan odlazi za svojim poslom; na brod stižu carinske vlasti.

U utorku dospiju skinuti sva jedra. Barometar je visok, temperatura niska — spustila se na 10 ispod ništice.

U srijedu, osmog veljače uručen je nalog za premještaj broda na gat 46. Premještaj se odlaže do povratka kapetana s kopna.

Na drugom pristaništu započinje iskrcavanje 13. veljače. Tih dana, temperatura je stalno ispod ništice i do 12 stupnjeva Reamura; petnaestog pada snijeg. Tog dana nije moguće raditi.

Tek 21. veljače nastupa krasno vrijeme. Nebo vedro, temperatura se digla na 2 stupnja ispod ništice. Prema Gibraltaru isplovjava tršćanski klipper bark **Attila** s kapetanom **Lucijanom Babarovićem**.

14. Iz **New Yorka** za **Antwerpen**

Budući da je 23. veljače iskrcan sav generalni teret, počinje se krcanjem kampičkog drva, hrastovih dužica i raznovrsnog tereta kao što je kava, kotači za vozila, duhan. Naravno uz pravodobno iskrcavanje sovrnje koju se u međuvremenu bilo uzelo da brod stoji uspravno u slučaju vjetrova dok su uz obalu.

Do osmog ožujka brod je krcat generalnog tereta za **Antwerpen**. Zagaznice na pramcu 15 stopa 6 palaca, na krmi 16 stopa 6 palaca, sve u engleskim mjerama. Temperatura se podigla na plus 7 stupnjeva. Brod je visok, ispunjen još, osim spomenutog, pamukom u balama, masti u bačvama.

U petak 10. ožujka dnevnik je potpisan na generalnom konzulatu u **New Yorku** čitljivim potpisom cesarskog kraljevskog austrijskog konzula imenom **Boleslavski**.

Zbog kiše, jakog vjetrova sa jugozapada, otputovalo se tek 13. ožujka u društvu s više brodova. Sretali su i one koji uplovljavaju. Prošli su blizu plovećeg svjetionika izvan luke; tu točku uzimaju kao polaznu u svrhu računanja.

I u zoru slijedećeg dana, u smjeru k istoku, s povoljnim zapadnim vjetrom i svim jedrima koji nose, opaža se još tucet jedrenjaka istočnog smje-

ra, dok su samo dva broda u prelijetanju, očito idu za New York. Temperatura je nešto niža, 5 stupnjeva nad ničicom, pod utjecajem su Labradorske struje sa sjevera. Kasnije, napredovanje je sporije, neko vrijeme niti kormilo »ne sluša«, naršće križano izmiješano more, atmosfera poluzastarta, račun položaja broda nesiguran, nepovoljni vjetrovi. U subotu 18. ožujka postigli su u 24 sata 153 milje, u nedjelju već 230. Uхватili se Golfske struje tako da je kroz nekoliko straža izmjereno punih 10 milja na sat. Idu smjerom paralele, s jakim jugozapadnjakom, svim jedrima vani, bez odvala (deriva), porastom temperature do 19 stupnjeva. U kaljuži se pronađe svakodnevno do palac i pol vode. Ne vidi se ni brodova kao prije, ali 28. ožujka pojavio se jedan veći brod istog smjera; za njim i drugi pod engleskom zastavom, protivno.

Fenjeri se svake noći propisno pale. U srijedu 10. travnja sati noću, ugleda se svjetionik otoka Scilly. Poslije njega imaju »na vidiku lijepu i poznatu obalu južne Engleske, Cornwall«.

U Engleskom kanalu iza Lizarda na trenutke nestaje vjetera, kormilo ne sluša. Ima brodova na sve strane s pramcem u svim smjerovima; struja ih nosi ovisno o morskim dobima.

Kod Dungenessa uzimaju dvanaestog travnja s peljarskog kutera morskog peljara za Flushing do ušća Šelde, i sve im je vrijeme do tamo na vidiku bezbroj jedara i parobroda.

Noću u 11 sati doploviše do sidrišta kod Flushinga. Sidre na 36 stopa dubine; ispušt je 45 sežanja lanca. Na Flushingu ukrcaju peljara za Antwerpen, hvataju tegljača 13. travnja koji će vući uz rijeku do Antwerpena. Dižu sidro, vuče ih parni tegljač, dovodi pred vrata luke Antwerpena gdje moraju čekati ulazak u dok. Zato sidre. Put New York — Antwerpen izvršen u 31 dan.

No u luku tek 29. travnja; iskrcavanje tereta počinje prvog svibnja kao što je označeno: »boravak u starom doku Antwerpena iskrcavajući generalni teret«.

Za boravka u luci jedanaestog svibnja isplovio je jedan austrijski brik s kapetanom Jeletićem. Ime u dnevniku nečitljivo.

15. Iz Antwerpena za rijeku Tyne

Iskrcavanje generalnog tereta završili su u subotu 13. svibnja, krcali sovrnju, premjestili brod bliže vratima doka radi izlaza u Šeldu. U ponedjeljak, 15. svibnja potpuno su spremni za odlazak u Tyne, istog dana je potpisan dnevnik po austrijskom konzulu Giorgiu Solari. Ali ni tog dana im ne uspije izaći. Premnogo brodova u dolasku. Izašlo se kroz vrata uz pomoć tegljača tek devetnaestog, na istom teglu s jednim talijanskim barkom.

Niz rijeku prema ušću napredovalo se sporo zajedno s brojnim brodovima sve do Flushinga. Tu se riječnog peljara mijenja s onim koji odvodi brod do mora.

Osim poslova s jedrima na putu k istočnoj obali Engleske obavljaju pripreme za krcanje. Dvadeset i drugog svibnja u podne nalaze se subočice Sunderlanda. Ponedjeljak je. Nešto prije dolaska na ušće Tyne pokazao se pred obalom parni tegljač. Ugovaraju s njim cijenu tegljenja do mjesta za krcanje. Postupno smanjuju jedra. Uvlače kolac prečke. Sakupljaju sva jedra.

U dva popodne ulaze u ušće rijeke Tyne prema mjestu za teret.

16. Iz North Shieldsa prema Trstu s ugljenom

U utorak, 23. svibnja 1871. nastavi se pripremom broda za krcanje ugljena, iskrcavanje sovrnje. U srijedu je ukrcano prvih dvadeset tona. Do petka je u North Shieldsu na Pieru broj 2 ispod novog keja ukrcano 107 tona. O tomu osim u dnevniku postoji i posebna notica na komadiću papira za

brod **Hunnus** kapetana Soicha.

U subotu, 27. svibnja stiže austrijski brik **Erminia P. Star.** Sagrađen kod Jakovčića.

Krca se još i šestog lipnja. Popodne u 4 sata vidi se u odlasku brik **Giovannin** s kapetanom Sarinčićem, a osmog lipnja lošinjski brik **Armur**, pet godina star. Istog je dana dnevnik potpisan na konzulatu.

Do 10. lipnja ukrcan je sav teret, ukrcano 700 tona ugljena na gazu pramca 17 stopa 6 palaca, krme 18 stopa. Zbog maglovite atmosfere odgađa se odlazak. Dvanaestog lipnja uzima se tegljača i dva peljara: lučkog i riječnog. Čim su izašli iz doka lučki peljar odlazi, nastavlja se niz rijeku s drugim do mora. Zajedno s njima istom plinom na pušta dok brik **Erminia P.** te istarski brik porodice Peršić **Giovanni Gasparo** s Ivanom Peršićem.

Oko 11 sati razmotana su sva jedra, brod se postavlja u smjer, otpuštaju tegljača.

Plovidba je nastavljena na vidiku kopnenih svjetionika i od jednog plivajućeg svjetionika do drugog prema jugu. Uzima se u obzir plimu i oseku, s mutnim vremenom i ručnim dubinomjermom, s oprezom na pličine, na promet. Mnogo brodova, parobroda, ribara, obalnog saobraćaja istog smjera i u susretu.

U petak, 16. lipnja zbog veoma guste magle i ni kakvog čuha prisiljeni su usidriti. Drugi čine isto. Dižu sidro dan kasnije...

Dnevnik je ispunjen do posljednjeg lista 19. lipnja 1871. Brod se nalazi kod plivajućeg svjetionika Kentish Knock sjeverno od Dovera ispred engleske obale. Sa svršetkom je napomena da se dalje nastavlja u privremenom konceptu brodskog dnevnika »skartafačju«, na putovanju s teretom ugljena iz North Shieldsa za Muggiu (Milje).

Dodatak

Julije Pajkurić rođen je 1849. Prema crkvenoj knjizi istočne župe Status animarum, utopio se — nepoznato gdje i kada. Njegovu godinu dana stariji brat Ignac pokopan je u Gamla Karleby (Finska) 1895, kao zapovjednik barka **Jona**.

Martin Šoić je osim **Hunnusa** u tri navrata 1869-71, 1872-73, 1875-76 zapvijedao brodove **Bartol** (12 karata), **Giovannin**, **Ebe**, **Amalia L.** (ettis). Imao je sina Aleksandra koji posjeduje pomorsku knjizicu broj 70, Bakar, u dobi od 11 godina, plovi s ocem na **Amalia L.**, i umire mlad u 18. godini života. Kćerka Kostantina kasnije principalica, udovica je Mojsija Polića, a književnik Milutin Cihlar Nehajev ocrtao ju je kao glavno lice u »Kostrenki«.

Osim Martina Šoića na zapovijedi barka **Hunnus** su se izredali Andre Medanić, Marijan Bartolić i Cihlarov rođak Mojsije Polić iz Kraljevice. Pod Šoićevim zetom Polićem bark **Hunnus** je na putu iz Baltimore za Bristol doživio jak prodor, i oštećen potopio se s teretom u oceanu 13. travnja 1879. Srećom bez žrtava, već ih je dva dana kasnije spasilački brod doveo natrag u Delaware.

Nisu svi poručnički dnevnici vođeni s istim afinitetom. Ovisilo je o pojedincu, a nekad i volji zapovjednika da se vodi nadzor o brodovima koji se susreću na sidrištu ili inače.

Neki spominju brodove rijetko ili nikako. Na primjer sve što na barku **Marte** u poručničkom dnevniku Andra Randića, gdje je zapovjednik Ivan Šoić stoji, je slijedeće:

»Za vrijeme boravka u Ivizi (Baleari) na krcaju soli 29. 5. 1898. za Halifax na sidrištu je austrijska jahta Nixe i na brodu carsko-kraljevsko višočanstvo nadvojvoda Ljudevit«.

»Pri krcanju drva u Halifaxu 13. 9. 1898. za Smirnu izvjesila se državna zastava na pol stijega budući se u novinama čitalo o smrti Njezinog veleličanstva carice austrougarske«.

Eto tako, toliko da poručnik ne dobije po nosu pri vidimiranju dnevnika na konzulatu.