

Iz starog dnevnika

Bark »Zia Catterina« građen je u Sušaku s upisom od 30. 7. 1869. Njegove su dimenzije u metrima 41.80 x 8.76 x 5.93. Po starom mjerenju imao je 631 registarsku tonu, po novom zakonu od 15.5 1871. samo 570 tona. Imao je 11—13 članova posade i zapovjednika. Vlasnici su bili Katarina Vranić, prvi put udata Vičević, drugi put Cačić sa 18 karata, pa Anton Šarinić sa 3 i Marija Poškić, rođena Šarinić, sa 3 karata, slično kao i tri godine stariji bark »Zio Giorgio«. Oba broda dobila su imena u porodici. Jedan po barba Jurku Vičeviću, drugi po teta Kati, Vičevićevoj supruzi. Luka pripadnosti je Rijeka. Zapovijedali su većinom Kostrenjani.

Principalica je osim u ova dva barka suvlasnica u barku »Benefattore«, barku »Due cognati«, brik škuneru »Nipoti« koji je kasnije preimenovan u »Giustizia«.

Od kostrenjskih zapovjednika na ovim brodovima, obično u suvlasništvu, upisani su Thian Andrija Ivanov — »Vabac«, Rožmanić Frajo Jakovljević, Perović Ivan Grgurov, Suzanić Franjo Matov, Glavan Ivan Matov, Pezelj Josip Stankov, Babić Franjo Gašparov — »kapitan gromača«. Posade su djelomično rodbinske i kostrenjske.

Dok je stariji »Zio Giorgio« 1880. doživio brodom pod kapetanom Babićem, »Zia Catterina« je trajala do 1892, kad je prodana u Grčku; posljednji njezin zapovjednik je Anton Šarinić. Brod uglavnom sretan na atlantskim i mediteranskim putovanjima osim na Braziliji za epidemije žute groznice 1885—1886. u kojoj je svršio i Josip Pezelj. Brod općenito omiljen kao »Teta Kata«.

Za pripust kapetanskom ispitu svaki je poručnik, poznatiji kao »škrivan« (iako je taj naziv 1858. službeno ukinut) morao pisati za vrijeme ukrcanja poseban dnevnik. Propis je zahtijevao da se taj podudara s brodskim dnevnikom po paragrafu 14 (**deve concordare con quello del Giornale di bordo**). Jednom mjesečno ga je potpisivao zapovjednik. U luci se vidimirao u konzularnom uredu. U dnevnik poručnika unosili su se i plovidbeni računi. Propisi nisu izričito tražili krasopis, samo što su kandidati prije svega morali znati čitko i uredno pisati — uvjet zvanja. Dakle, taj »Posebni poručnički dnevnik« (**Giornale particolare**), imao je stvarno više podataka od službenog brodskog dnevnika. Budući da su takvi dnevnici bili privatni, čuvali su se pažljivije jer su pojedincu bili dio vlastitog života.

OD TRSTA DO CETTE S TERETOM DUŽICA

Vranić Mate Matov iz Kostrene položio je poručnički ispit u Rijeci 1. prosinca 1870, — broj 219.

Za vrijeme boravka austrijskog barka »Zia Catterina« u luci Trst ukrcao se u svojstvu poručnika

15. ožujka 1871. pod ugovorom kao što je naznačeno u Popisu momčadi (**Ruolo d'equipaggio**). Rođak principalice. Brodom je zapovijedao Šarinić Anton iz Podvežice. Imali su krcati u Trstu za Cette.

Momčad je preko dana uposlena raznovrsnim brodskim poslovima koji se posebno kroz dnevnik ne navode. Zimsko vrijeme. Dva dana kasnije zbog kišovito vremena s udarcima bure pojačao se vez na pramcu i na krmi s još dva debela pleta — grlina. Jače je zahladilo i počelo sniježiti. Mornari tada rade u štivi pod palubom na poravnanju sovrnje (**zavorra**).

Teret hrastovih dužica počeli su krcati 22. ožujka. Tog prvog dana ukrcalo se ukupno 13.863 komada.

Slične količine tereta krcale su se i narednih dana kao što je u dnevniku zabilježeno; istovremeno se u barkase iskrcavala sovrnja. Od sovrnje se na dnu slagališta ostavilo tek toliko koliko je prema običaju potrebno radi sigurnosti broda i smještaja tereta.

Osim nedjelje koja se slavi odmorom (**si festeggia**) krca se svakoga dana. Slagalište (**štiva**) se napunila teretom petog travnja, pa se nastavilo krcanjem na palubi. S teretom na palubi završilo se 11. travnja, te je tako ukrcan sav teret — ukupno u 21 dan.

Kroz dnevnik nema spomena o kriteriju za krcanje — Plimsollova oznaka za krcanje brodova uvedena je u pomorstvu tek 1876. godine. Malo se spominju drugi brodovi, ali običaji su se održali. Dolaskom nekog broda iste zastave slalo se na pristanište dva mornara na ispomoć pri vezu. Na odlasku je bližnji brod pomagao odvez onomu koji odlazi. Kod krcanja na palubi pazilo se na to da pristup do sisaljke i uz sisaljku do zdenca (**poca**) gdje se sakuplja voda na dnu broda — bude slobodan.

Zadržali su se na istom mjestu još dva dana, pa se zatim izvukli pred luku na plutaču. Čekalo se na povoljno vrijeme pripremajući se za odlazak. Bez vjetra i mišica nije se putovalo.

Petnaestoga travnja s vedrim nebom i povoljnim vjetrom sve je u pokretu. Odvezan lanac s plutače. Sva jedra razapeta. Jednu stražu ima kapetan s polovicom izabranih mornara — to je desna straža; drugu ima poručnik s drugom polovicom momčadi — lijeva straža. Naizmjenice. Svaka četiri sata, osim podveče u »gajetunu« s promjenom nakon dva sata radi večere, i da svi u dva dana odrade jednako: četrnaest sati jednog dana, deset sati drugog — svakome jednako koliko god putovanje trajalo. I oni najmlađi, određeni za najveće visine ma koliko sitni bili za golemi »kontra« na vrhu jarbola.

Već prvog dana nakon odlaska iz Trsta mjerenje pokazuje dva palca mora u kaljuži. To se sisaljkom crpi ručno. Tako je i narednih dana, iako je brod bio nov.

U plovidbi duž istarske obale, s obzirom na smjer i prevaljeni put, mijenjaju se oglavi svaka tri sata. Otok Lošinj prolaze na udaljenosti od 10 milja, Veli Rat na 6 milja. Do Visa se plovi više manje sa svim jedrima, križajući i mučeći se. Svakog dana vide kopno i brodove koji plove u raznim smjerovima. Nakon

7 dana iz Trsta još se u subotu 22. travnja nalaze u Jadranskom moru. Tog dana vode razgovor (**si viene a parlamento**) s talijanskim barkom »Giovanni Gasparo«.

Ploveći uz vjetar i nepovoljno, često se mijenjaju oglavi hvatajući vjetar sad s jedne, sad s druge strane. Napreduje se sporo. Brzine su male: dva, katkad najviše 5 čvorova prema ručnom brzinomjeru, dok bez vjetra brod uopće ne odmiče. Dvadeset četvrtog travnja učinili su ukupno 65 milja puta, a i to malo korisnog. U razgovoru su tog dana s austrijskim barkom »Columbus«. Na njemu je kapetan Bartoli Marijan. Razgovor broda s brodom svakomu je na radost.

Dan iza toga dobra »Teta Kata« dospje na vidik Otranta; brzina je između 5 i 7 milja na sat. Sva jedra razapeta, vjetar povoljan. Zatekli su mnoštvo brodova; neki hoće u Jadransko more, drugi van. Vodi se razgovor s austrougarskim barkom »Matejka«. Poslije, za jedne tišine, razgovaraju s brikom »Unione S«. Kapetan tog brika doveslao je do njih čamcem, ostao petnaest minuta s njima u razgovoru, putovao je iz Alžira za Trst.

Od ulaska u Jonsko more prema Siciliji neko vrijeme plove također malim brzinama. Dosegnuli su najviše 7 milja na sat, inače su se kretali brzinom od 1 do 3 čvora. Dva tjedna poslije odlaska iz Trsta, prvog svibnja dolaze pod Sicilijom na vidik otoka Malte. Nekoliko brodova također plovi istim smjerom. U Malteškom kanalu je noću potrebna osobita budnost jer na nekim brodovima nisu zbog štednje užigali fenjere. Noću su baš u tom području nekoliko sati plovili do 9 milja pod svim jedrima. Tom zgodom u vremenu od dvadeset sati učinili su 130 milja. Dakako, ni metar puta bez napora svih na brodu. Iz straže u stražu točno je uneseno smanjivanje, skraćivanje, otvaranje

jedara prema ocjeni kapetana ili poručnika. Tako su mornari desne kapetanove strane ili lijeve škrivanove neprekidno bili u pokretu.

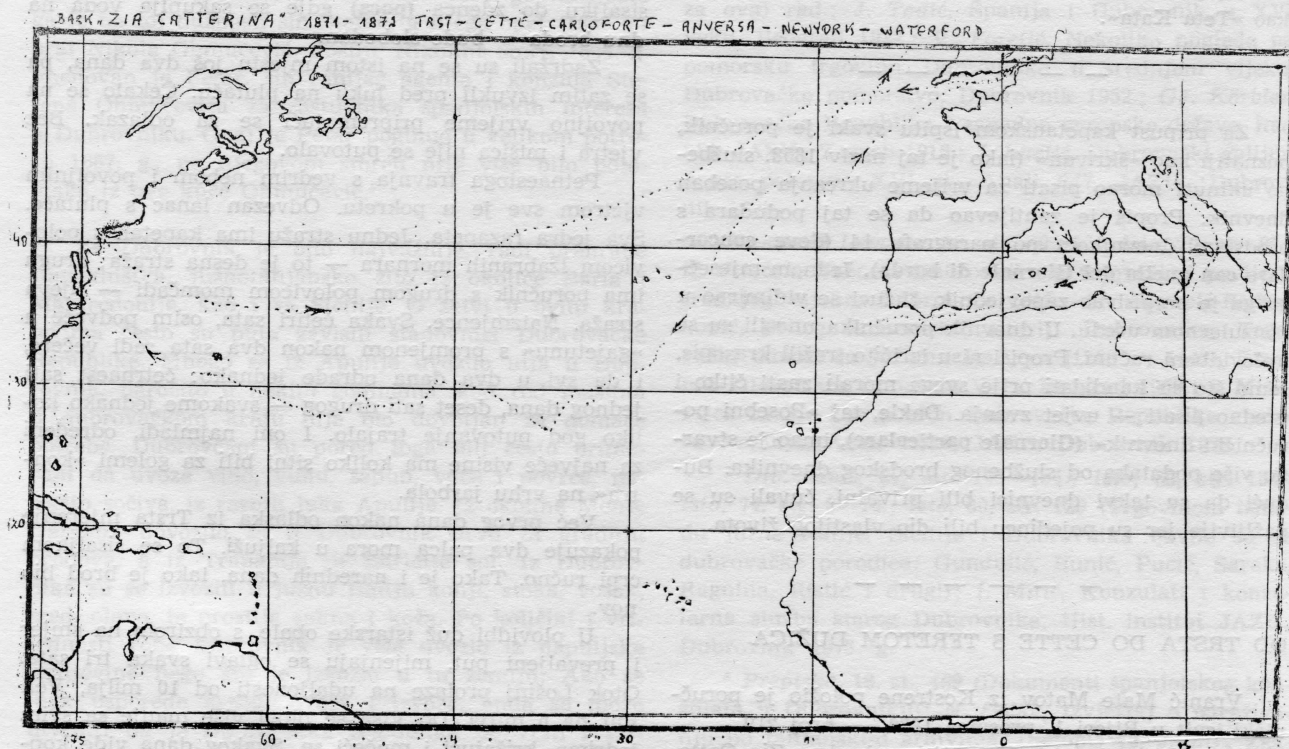
Petog svibnja pred njima se pojavio otok Sardinija iza koje moraju u otvoreni, opasniji dio Sredozemnog mora. Sva su jedra gore. Brzina broda je između jedne i četiri milje na sat. Moraju često mijenjati oglave, vršiti prelete, križati s jedne na drugu stranu. Dva su im broda na vidiku koji plove pod sličnim teškim uvjetima. Oko podneva su ugledali sardinski Rt Spartivento na udaljenosti od 6 milja.

Cijelog dana nakon Rta Spartivento ubilježeno je sat po sat koliki su prevalili put. Ukupno 70 milja u 24 sata; brzinom od jedne do četiri milje. Ali upravo tu oko Spartiventa ispod otočkog kopna morali su jedrenjaci često čekati po više dana u tišini ili na promjenu vjetra ako su putovali prema gibraltarskom tjesnacu.

Kroz čitavu jednu stražu desetog svibnja vlada potpuna tišina. Poslije nailazi nešto vjetra iz četvrtog kvadranta pa brod ide promjenljivom brzinom između jedne i četiri milje. Bliži im se konac putovanja. S oktantom u ruci — alat bez kojega poručnik ne dolazi na brod, kao što ni vođa mornara »gvardijan« ne dolazi bez igle, dlanobrana i mornarskog noža. Od procjene po brzinomjeru, astronomski se računi ne slažu. Prizemljuje se.

Kad su se već nazirali obrisi francuske obale, vodi se razgovor sa senjsko-bakarskim brikom »Mala Marica«. Usporedbom podataka dobivaju točku broda. Tri sata nakon ovog razgovora s izvješnim zastavama blizu su i uzimaju lokalnog peljara za obalu.

Jedanaestog svibnja vezuju se u četverovezu u luci Cette. Spušten je čamac preko ograde. Kapetana voze na kopno da dobije slobodni saobraćaj. Zdrav-



Crtež putovanja barka »ZIA CATTERINA«

stveni list čist, brod nov i uredan, s krme do ulaza prostrt je sag od rogožine da se ne prlja ni brod ni palubni teret.

Putovanje iz Trsta u Cette izvršeno je u 27 dana, što se smatra uspješno. Rijetko se na toj relaciji učinilo brže, većinom je trajalo koji dan više.

Sa slobodnim saobraćajem (**libera pratica**) morski »astronomski dan« zamjenjuje se građanskim danom. Za svrhe plovidbe prvi se u brodskom dnevniku računa od podneva do podneva kad se unosi točka broda i drugi podaci, dok je »građanski« ili civilni dan od ponoći do ponoći.

Koncem tjedna u subotu 13. svibnja počinje se iskrcavanjem tereta s palube. Tog se dana iskrcalo 13.297 komada dužica što je nekako slično kao i pri ukrcaju u Trstu. Iz lučkih razloga brod se 24. svibnja premješta na drugu obalu prema uputi lučkog peljara. Pristali su lijevim bokom, nastavivši odmah iskrcavanjem. Isključivši blagdane radi se svakog dana; za vrijeme blagdana počinak.

Tako traje do 3. lipnja. Brod je ukupno predao za vinarsku industriju 235.071 dužica ne izgubivši ni jedan jedinji komad. Momčad je pak svakog dana uposlena mnogobrojnim radovima po brodu: uređivanjem, obnavljanjem, pripremama za odlazak i za novi teret. Osmog lipnja brod se okrenuo pramcem prema izlazu iz luke. Kopnena radna snaga krca do desetog lipnja sovrnju radi stabilnosti broda u luci i po moru — ukupno 175 tona. Pržina.

Petnaestog svibnja je »posebni dnevnik« poručnika potvrđen na austro-ugarskom konzulatu u Cette.

OD CETTE DO CARLOFORTE U SOVRNJI

Odvezali su se rano zorom u tri i pol na blagdan 18. lipnja, kad se opet prelazi sa civilnog na astronomski dan. Izašli su iz luke sa svim jedrima, ali s tišinom. Lučkom peljaru je jedva uspjelo dovesti brod do izlaza. Tu je čekao da ga izvuče do sidrišta isti onaj mali parobrodčić koji je toga jutra već odvuкао brik »Malu Maricu« s kojim su se nalazili istih dana zajedno u luci. Brodić ih je doveo na dvije milje od obale, otpustio teglo, a peljar bio iskrcan. Počelo je kratko putovanje broda u sovrnji. Odredište Carloforte na otočiću San Pietro s jugozapadne strane Sardinije.

Vani na otvorenom zajedrili su s laganim vjetrom povoljnog smjera iz četvrtog kvadranta. U prvoj popodnevnoj straži postizali su tri do 3 i po milje na sat.

Dalje je u Lionskom zaljevu puhalo jače, ali neujednačeno. Ručnim brzinomjerom ustanovili su da u toku te straže čine tri, četiri, a na kratko i do osam čvorova.

Prispjeli su pred otočić dvadeset prvog ujutro nakon tri dana plovidbe. Ubrali jedra, usidrili, spustili čamac. S dva mornara u čamcu, kapetan se odvezao na kopno radi slobodnog saobraćaja noseći zdravstveni list i brodske isprave.

Drugog dana mornari su u barkase iskrcali oko 45 tona sovrnje, a slično se nastavilo i slijedećih dana sve do nedjelje kad se odmara na blagdanski način. Tog 25. lipnja ulaze još dva broda, jedan bark pod

francuskom i jedan pod norveškom zastavom. Sve te brodove su Britanci, koji su također plovili Sredozemljem nazivali s omalovažavanjem »small fry« — drobiš, sitna riba, jer su se razlikovali veličinom, brzinom, teretom od velikih oceanskih jedrenjaka kliperske ere.

U novoj sedmici dovršili su iskrcanje sovrnje s pomoću kopnenih radnika. U dnevniku je zapisano da 30. lipnja počinje krcanje tereta rudače »božjom pomoći« — (**si comincia con dio**). Ukrcalo se doslovce 84 »talijanske« tone i 716 kilograma. Dan iza toga, iako je vrijeme lijepo, ukrcano je manje, tek 27 tona i 758 kilograma.

Drugog dana se završilo iskrcavanje sovrnje s pomoću ljudi s kopna, nedjelja je i u luku je stiglo još nekoliko brodova. Četrnaestog srpnja brod je nakrcan sa 780 tona rudače pod palubom.

OD CARLOFORTE DO ANTWERPENA

Boravili su u luci 25 dana, ukrcali, spremili za put, isplovili ujutro petnaestog srpnja; prešli na »morski« — astronomski dan.

Napredujući sporo i sa svim jedrima u radu dospjeli su tek oko podne 24. srpnja do španjolske obale oko Rta Gata. Momčad crpi iz kaljuže svakog dana oko 4 palca mora koje prodire u brod izvana. Dvadeset šestog srpnja subočice im je s desne strane Malaga. Dan zatim pojavio se svjetionik Europa na gibraltarskom tlu. Vremena su lijepa, plovi se povoljnim vjetrom, katkad brzinom i do 8 čvorova, oglavi se često moraju mijenjati kako donosi put i veliki promet brodova svih smjerova. Jednom vani u oceanu 28. srpnja snimanjem kod Rta Spartel uzima se polazna točka za plovidbu na zapad i sjever.

Od instrumenata koji pripadaju brodu u inventaru se pored kompasa nalazi barometar na živu, toplomjer s Reamurovom i Celzijevom ljestvicom, i ručni brzinomjer — plavčica s pješćanim satom. Drugih plovidbenih alata kojima se služe samo dvojica, tj. kapetan i poručnik, nema. Nosi svaki od njih svoj oktant, dok je kronometar brodski.

Kao i drugih dana tako se i sada u svakoj straži iscerpi do dva palca vode u kaljuži. Pomiješano je s prašinom od rudače. Takvi se podaci vjerno unose u dnevnik; može poslužiti u nevolji.

Iza Rta Spartel brzine su male; od jedne do četiri milje na sat, a ponekad uz potpunu tišinu ni pomaka makar su sva jedra razapeta. Najzapadniju točku puta do gore dohvatili su na osamnaestom meridijanu zapadne geografske duljine i četrdesetj paraleli odakle su usmjerili na sjeveroistok pa tek s 13. kolovoza imali su kroz dvije straže kod dobra vjetra s krme 7 do 8 čvorova, no to već daleko vani u oceanu približavajući se Engleskom kanalu.

Do slijedećega kopna koje se ima ugledati iza gibraltarskog tjesnaca iščekivao se dolazak »na sondu« — mjerenje morske dubine, plovilo se k Start Pointu bez osobitih događaja. U plovidbi je s obzirom na instrumente i metode računanja najviše brige zadavao račun geografske duljine. Gdjegod je bilo moguće, brodovi su pri susretu uspoređivali. Za vrijeme jedne tišine ili tek s daškom vjetra ali s velikom naoblakom, u susretu im se pokazao jedan ruski krstaš. Zamolili

su ga za geografsku duljinu. Nije htio ni odgovoriti. Razgovarali su — parlamentirali — samo oni kojima je obostrano trebalo. Na jedrima su mornari radili prema procjeni vođe straže. Dok je iz opreza na jakost vjetera i niski teret u štivi straža kapetana zatvarala gornja jedra, vršnjaču, šošnjaču na krmu, prevalili su u toku 4 sata samo 20 milja, vidljivo iz stupaca dnevnika. Na to je poručnik, koji je bio samo rođak principalice ali nije sudjelovao u vlasništvu, pootvarao jedra sa svojom stražom i prvi put u oceanu postigao 8 čvorova: u četiri sata svoje straže ukupno 30 milja.

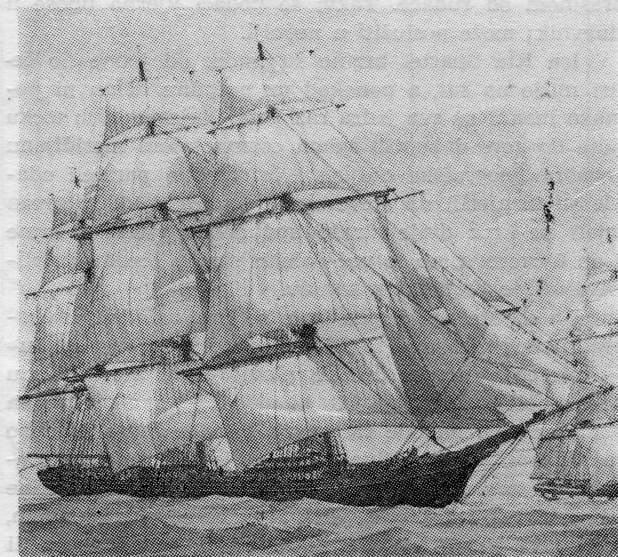
Jednog se dana vodio razgovor s njemačkim brikom »Villivin«; po dnevniku (**a parlamento**) radi »**lonđitudine**«, po mornarima »na čakuli«. Bilo je jutro, nedjelja, dan lijep, vjetar i more povoljni.

Četrnaestog kolovoza su pored drugih brodova u prolazu ugledali austro-ugarski bark »Amelia«, vlasništvo sušačkog Kozulića, na putu iz Malte za Cork ili Falmouth po naloge. Izvjesivši zastave usporedili su točku broda. Položaji su se podudarali.

Tih su ih dana ganjali općenito dobri vjetrovi iz sjeverozapadnog smjera. Dosta brodova u pratnji na istom putu. Često zatvaranje ili otvaranje jedara, promjene oglava, spuštanje ili podizanje košnih jedara. Upravo u desetljeću gradnje »Tete Kate« došla su u upotrebu dvostruka košna jedra na jarbolima križnjaka, te se do onda jednostruko košno jedro razdvojilo na dva manja i olakšalo mornarima.

Temperatura ugodna, oko 18 stupnjeva Reamura. U sedam i pol sati ujutro 18. kolovoza konačno se pokazala na 7 milja udaljenosti engleska obala kod Start Pointa.

Plovi se i slijedećeg dana Engleskim kanalom na vidiku obale. Atmosfera je čista. Svršilo je s najgadnijim dijelom Atlantskog oceana. Mnogi su brodovi naročito iz američkih i crnomorskih luka hrlili za Falmouth ili Cork/Queenstown tražeći naloge za konačnu predaju tereta; katkada su se upravo tu sastajali znanici, rođaci, prijatelji nakon više godina. Vijesti o kretanju brodova donosila je tršćanska i riječka štampa, dio vijesti ostao je pobilježen kroz brodske i poručničke dnevnike. Dvije godine ranije, prema dnevniku poručnika Julija Pajkurića, novi riječki bark »Hunnus«, pod zapovjedništvom Martina Šoića, čeka 3. 12. 1869.



naredbe na sidrištu Falmouth na putu iz Odese. Nadolazili su i drugi austro-ugarski brodovi. Malo zatim stigao je lošinjski bark »Sator« i riječki brigantin »**Maylath**« pod zapovjedništvom Julijeva oca Frana Pajkurića. Slučaj da se na različitim brodovima, na tako izloženoj tranzitnoj točki, nakon duljeg vremena sastanu na kratko otac i sin.

Devetnaestog je na vidiku svjetionik Portland kao i brod svjetionik, pa Sveta Katarina i onda naprijed toranj Beachy Heada; vrijeme da se pregledaju sidra i lanci. Mijenjaju oglave prema potrebi.

Dolaze do Dungenessa; upravljaju prema kuteru, ukrcaju peljara Engleza. Koncem toga dana prelazi se na građansko »kopneno« vrijeme, te više nisu potrebni računi astronomske plovidbe. Vidi se kopneni objekti, morske oznake: svjetleće plutače, brodovi svjetionici kao i mnoštvo brodova na jedro ili paru u svim smjerovima. To je najprometnije morsko područje globusa. Drugog se dana uzima peljar za Flushing na ušću Šelde. Kod Flušinga se postupno smanjuju jedra, tu se sidri i preko noći čeka, mijenjajući još jednom peljara za put Šeldom do odredišta.

U ponedjeljak 21. kolovoza rano zorom s lijepim vremenom diže se sidro, daje parobrodicu grlin da odvuče. Ulazi se sa sidrišta u tok rijeke, no nekoliko sati kasnije potrebno je opet sidriti čekajući plimu za prijelaz preko neke pličine. Nastavlja se plovidbom u teglu do jedan sat popodne. Za ispomoć tegljaču dižu na brodu letna jedra i prečku. Uveče se stiže na ulaz pred luku gdje se mora sidriti. Malo zatim se pod uputama lučkog peljara nastavlja kroz vrata pa u luku i vezuje uz obalu.

Putovanje iz Carloforte do Antwerpena izvršeno je u 38 dana.

I u luci se poklanja pažnja snazi i smjeru vjetera, atmosferskim prilikama kao i na moru. Momčad je po danu uposlena brojnim poslovima. S kopna se dobavilo radnike najprije za šuperenje palube, pa nakon toga vanjske oplate.

Brod čeka više dana uz obalu za iskrcaj tereta. Trećeg rujna je nedjelja, neki od mornara dobiše mali predujam, nikad previše, nikad svi zajedno odjednom. Kapetani su znali da boravci u lukama dugo traju i da je svakomu mornaru upravo ta vesela luka dobro poznata. Govorilo se: »**Anversa, traversata persa**« — uzalud putovanje ako dolaziš u Antwerpen.

Mornari nisu nikad mogli izlaziti skupno, nego pojedinačno, u dvojicu, ili trojicu. Ali s mnogo brodova u luci barovi se punili nizom takvih dvojica-trojica spremnih na provod dok ima u džepu.

Iskrcaj rudače počeo je tek osmog rujna. Momčad isto svetkuje dan Male Gospe. Tog je dana s lučkim radnicima iskrcano 57.200 kilograma tereta. Približno slične količine iskrcavale su se i narednih dana. Tri su grotla za iskrcaj.

Tjedan kasnije, za još jednog blagdana »kad mornari svetkuju« opet im se dijeli nešto novca od zarade, ali tako da ostane na brodu barem desetak forinti od svakoga jer je možda slijedeće putovanje iz Evrope za Ameriku. Nekoliko dana prije svršetka iskrcaja tereta već počinje krcanjem sovrnje s kopnenim radnicima, a nastavlja se i šuperenjem broda. Dvadesetprvog se završava iskrcaj rudače, predano je ukupno 788.450 kilograma — 8 i po tona više od onog što je izvagano pri krcanju u Carloforte.

Kad je teret bio iskrcan brod se premješta na drugu obalu, a 27. rujna »vraćen je od policije mali Vičević Nikola koji je na brodu odmah okovan lancima«. Iz dnevnika se ne vidi razlog policijskog postupka, ali u izgledu je odlazak broda iz luke jer se slijedećeg dana krca potrebna sovrnja a on ranije prijetio da bi mogao dezertirati u Antwerpenu...

Boravak se otegnuo tako da odlaze iz te luke 10. listopada; s peljarom na brodu i pomoću tegljača niz rijeku do sidrišta na Flushingu. Na Flushingu se mijenja peljar, prelazi na astronomski dan, diže sidro, razapinju sva jedra (**spiegare tutte le vele**), upravlja van, iskrcava taj peljar kod pličine na moru, pa službu novog vodiča prema Doveru i Dungenessu preuzima poseban peljar koji je za tu svrhu već bio ukrcan u Antwerpenu.

DO NEW YORKA U SOVRNJI

Pod jedrima na otvorenom moru iskrcan je morski peljar u kuter kod Dungenessa. U povratku Engleskim kanalom plovi se na vidiku engleske obale s dobrim vjetrom s krme i lijepom brzinom sve do Rta Lizard. Od tamo se ubiraju manja jedra, jer se iz oceana susreću teži valovi. Snimajući svjetionike sa otoka Scilly dobija se točan položaj prijelaza u zapad — (**punto di partenza**). Brod čvrst, nepropustan. Kaljuže bez traga mora.

Već u prve četiri straže na oceanu s južnim vjetrovom postižu 6 do 8 milja brzine. Napušta se obala i djelići tvrdog tla posijani pred njom. Nestaju s vidika kopneni objekti, pomaljavu se brodovi u oba glavna smjera: zajedno s njima na putu prema Americi i s protivne strane k Britanskim otocima i Evropi. Nema tereta, brod je visok, nema ni nevremena. Superenje je dobro izvedeno. Ide se prema Azorskim otocima ili još više ulijevo prema potrebi. Ovog se puta navodi Celzijeva ljestvica s toplomjera.

Nema spomena kad su »malog« odvezali. Vjerojatno je postao dobar, jer ide u Ameriku. . .

Naprijed u oceanu namjeriše se na promjenljive vjetrove. Promjenljivi i kursevi, ponekad zapadaju u tišine, mijenjaju se oglavi često (**mure alla dritta, mure alla sinistra**), mornari stalno u pokretu na jedrilju. Poneki brod u daljini. Poslije više dana nacijsedila se u kaljužu neznatna količina vode, jer se u luci krcao vlažan pijesak za sovrnju. Oko četrdesete paralele i dvadesetog meridijana kod jaka vjetra s krme napreduje se više dana brzinom i većom od 10 čvorova.

27. listopada razgovara se s jednim francuskim brikom da usporede geografsku duljinu. Dva dana kasnije namjerili su se na jedan bark u daljini koji je plovio u istom smjeru, pa u toku dana u blizini na još jedan danski bark. Pozdravljaju se zastavama, doznaju da ide iz Hartlepoola za New York, unose u dnevnik podatke koji mogu poslužiti za nevolju negdje po dolasku u luku. I dan zatim još jedan razgovor s nekim francuskim brikom, s istom svrhom — kontrola položaja, uspoređivanje, provjera kronometra, oktanta, brzinomjera. Uglavnom s krmenim vjetrom sa sjeveroistoka sva su jedra vani, brod prazan, nov, suh i kroz nekoliko dana stalno ide 6 do 9 milja na sat.

Za razgovor se najbolje koristila tišina ili su se smanjivala jedra namještajući ih na zastavu. Na dasku su se velikim brojkama napisali podaci. Isto je činio i drugi. Daske su se postavljale na lako uočljiv položaj, izvjesile zastave i znakovi. Svatko je čitao s daske drugog broda. U obzir se uzimao srednjak ili brojku s drugog broda smatrajući je za vjerodostojniju ili možda bližu procijenjenoj. Na doglasu su se javljali povikom, s veće udaljenosti znakovima. Zanimala ih je više geografska duljina, do širine se dolazilo jednostavnije i s većom točnosti pa se takvi postupci i znali kao »pita londitudinu«. Kod susreta s Francuzom ustanovili su podnevnu točku na geografskoj širini Madeire i na duljini zapadnijih Azorskih otoka oko Fayala. Znači: ta grupa otoka ostala im je po desnom boku na udaljenosti od oko stotinu milja. Smjer puta je zapovijedao vjetar.

Morali su se spustiti još južnije, naići na povoljnije plovidbene uvjete.

Koncem istog mjeseca jedri se nekoliko dana redom između 120 i 180 milja dnevno. No već s prvim danom mjeseca studenog nije preplovljeno više od 77 milja, pa dan kasnije samo 44. Te se noći kroz desetak sati plovidbe nizao lijeno samo čvor do čvora i pol, sa svim jedrima vani. Naravno, u takvim okolnostima računi duljine razlikovali su se od procijenjenog broja i do 50 minuta. Možda struja?

Trećeg studenog spustili su se do tada najjužnije točke prijelaza. Približili se 26. paraleli. Onda na sjeverozapad. I na tom dijelu se namjerili na neki brod koji je plovio u istom smjeru. Neki su kapetani inzistirali pribilježiti svaki brod na vidiku ukoliko ima izvješeno ime, drugi su davali posebnu važnost pri dolasku ili boravku na sidrištu s ograničenim prostorom.

Uveče 9. studenog s potpunom tišinom (**calma perfetta**) i polubistrim nebom pojavilo se polarno svjetlo (**aurora borealis**) sa sjevera bližeći u visini. Visok barometar, 21 stupanj Raamura. Desetog vlada cijeli dan potpuna tišina, jednaka podnevna točka oba dana, niti jedne milje prevaljenog puta. Nigdje nikog.

Do 14. studenog popeli su se mučno opet na 31. paralelu, no zbog protivnog vjetra morali su se četiri dana vraćati na jug do 28. paralele. Kad god su atmosfere prilike dozvolile, vršila su se astronomska opažanja, iznosila plavčica (**barchetta**) sa čvorovima na uzici, prevrtao pješćani sat, uspoređivali procijenjenu brzinu s računima koji se izvode pomoću instrumenata. Kod potpune tišine preko čitavog dana, a sa svim jedrima vani događalo se da prevale tek desetak milja u 24 sata ili da ih struja vrati koju milju natrag!

Za razliku od drugih na ovom se brodu i kod ovog poručnika poklonila veća pažnja računima koji su se unosili na desnoj strani dnevnika nego »storico della giornata« — dnevnim bilješkama izvan plovidbenih stupaca — potpis časnika u straži, satovi, vjetar, kurs, milje, zanos, jedrilje. Unosio se u bilješkama atmosferski tlak, temperaturu, pojava i smjer nekog broda danju ili noću, vremenske prilike; rijetko posebni događaji, obvezatno stanje kaljuže (**sentine**). Dvadeset prvog studenog se procijenjena geografska duljina s pomoću sabiranja kurseva i brzinomjera sa čvorovima razlikovala od izračunate kronometrom i oktantom za cijele 72 minute u smjeru na zapad. Jednog dana prema brzinomjeru prešli su put od 148 milja,

drugog dana 153 milje. A 25. studenog nad paralelom od 30 stupnjeva geografske širine prevaljeno je 185 milja. To je najveća dnevna distanca na ovom putovanju ili tek nešto manje od 8 milja u prosjeku na sat.

U tom je razdoblju mali od kuhinje Vičević Nikola 23. studenog izletio s pramčanog ulaza u potpamlublje zapomažući. Pošao je u potpramac da donese ugljen za kuhinju (**fogun**). Kad je upalio lampu buknuo je plamen jer je bila napunjena krivom tekućinom. Plamen mu je zahvatio lice, opekao kožu. Svi su mornari poskakali u pomoć. Pogasili ga kablčićima mora, namazali uljem, povezali rane, izmjenjivali obloge. Držali su ga u poštediti i pod paskom do luke, a dva dana potom ga prenijeli s potpramca u krmenu sobicu da bude na još boljoj njezi zbog nastalih oteklina.

Dvadeset osmog, s uzburkanim morem i dobrom brzinom, posrećilo im se razgovarati s britanskim barkom »Wayfarer« na putu iz Afrike za Boston. Usporedili su geografsku duljinu. Pojavio se i parobrod istog smjera a prije podne još jedan britanski bark na putu iz Bermuda za Charleston, pa su i s njim bili »na čakuli« za duljinu.

Kaljuže neznatno mokre. Razapinju se sva jedra — zatvaraju se manja jedra — zatvara se sve osim donjih košnjača i prednjeg velikog jedra »trinketine« — otvara se sve osim malih jedara — razapeta i manja jedra. Svakoj straži nešto nova, s ljudima u pokretu. I uz označenu satnu brzinu, odgovarajući zanos — deriva.

S približavanjem američkom kontinentu svakog dana bilo je više prometa. Koncem mjeseca kod velikih valova i nepovoljna vjetra, temperature zraka od 13, a mora od 20 Celzija plovi se oprezom samo s donjim košnjačama. Taj je dan prevaljeno samo 37 milja. Dok vani brije, ispod njih Golska struja grije. O tome se vodi računa. Toplomjer uronjen u kablčić zagrabljenog mora dokaz je da još nisu stigli na granicu gdje hladna Labradoriska struja kilzi uz Golsku.

Trećeg prosinca plovili su zajedno s nekim talijanskim brikom; bio je na putu iz Cette za Filadelfiju; dospjeli se porazgovoriti, pronašli su da su približno na istoj geografskoj duljini. Na visini Rta Hatterasa i poslije cijelog dana nalazi im se na vidiku jedan loger nepoznate zastave, koji plovi u istom smjeru.

Do ponedjeljka četvrtog prosinca, zaštitnika gromova, plovi se 3 do 10 milja na sat. Povremeno se zatvaraju vršna jedra sludeći se većinom košnjačama. Poslije se ne zaustavi s košnim jedrima »u lice« (**a collo**) mjeri dubina olovnicom. Negdje su blizu. Ipak uteg ne doseže do dna. Pola sata kasnije drugim mjerenjem nalazi se 30 sežamja, pa onda 25. — Približavanje! Došli na sondu! — Temperatura zraka pada, spustila se već na 6 stupnjeva Celzija. Spustili su na palubu neke od gornjih križeva. Ugledali američko kopno oko ulaza u zaljev Delaware za Filadelfiju. Sat kasnije su s peljarskim kuterom.

U nastavku puta vidi se mnogo obalnih škunera i kopno New Jersey. Hladno. Kišovito. Pripremaju se sidra i lanci za dolazak. Noću je temperatura na ništici. More pojačava, postaje još hladnije, temperatura do minus 4 stupnja Celzija. Ledi se. Jedra ukrućena. Da se platno odledi mornari ga polijevaju toplijom morskom vodom.

Šestog prosinca se iz jednog kutera kod Long Islanda ukrao peljar. Plovidba teče prema njegovim uputama duž otoka. Mornari su u stalnom pokretu. Psuju više nego druge dane — Nikolinje. Mukotrpne se čestim promjenama oglava, niskom temperaturom. Malo ih je. Za dana na vidiku obale prolaze uz neku podrtinu. Iz mora strše polomljeni jarboli nekog broda na plitkom dnu.

Pred New Yorkom na domak Long Islanda temperatura je stalno niska. Plovi se s manje jedara, brzina ne prelazi ni 3 čvora, mijenjaju se oglavi barem svaka četiri sata. Mornari su srećom na ovom putovanju pošteđeni od sisaljke, brod je čist, uredan; na krmenoj palubi se u straži ne šeće dok je brod nagnut. Jedna od dnevnih bilješki navodi teškoću: (**Giornalmente un terribile freddo, e impossibile scrivere bene**) — strašna zima, ne može se lijepo pisati.

Devetog prosinca još uvijek s peljarom na brodu, pozdravljaju se zastavom s austrougarskim barkom »Lada« građenim baš te godine za Riječane i Kostrenjane. »Zia« vrši prelete s podvezanim jedrima donjih križeva sada tijesno uz vjetar. Puše s kopna. Mnogo posrtanja. Mulac Vičević Nikola svih dana u poštediti.

Na koncu dolazak. Ubiru se jedra jedanaestog prosinca. Sidri se kod Sandy Hooka noću. U pet sati se sidro diže, te uzima tegljača za New York.

— — — — —

BORAVAK U NEW YORKU

Dobili su slobodni saobraćaj u 9 sati. U 10 prije podne opet se sidre za konačnu pripremu ulaska. Uvlači se prikosnik, uređuje sve za vez i ulazi u jedan od dokova Brooklyna. Tu se brod veže uz gat pramcem i krmom s pomoću lanca.

Tek što se vezali, prenose povrijeđenog Vičevića Nikolu u bolnicu. Putovanje Antwerpen—New York izvršeno u 62 dana.

Ne gubi se vrijeme. Slijedećeg jutra vrše se pripreme za iskrcavanje sovrnje unatoč lošem vremenu. Na sovrnji se radi svakog dana do 21. prosinca. Ostavlja se na dnu štive tek toliko koliko je potrebno za sigurnost broda dok ne počne krcanje tereta. Tog su se dana odvezali. Premjestili su se uz pomoć tegljača na mjesto koje im je određeno za krcanje.

Čim su se privezali ukrcali su na brod jedan manji dio tereta da se mogne iznijeti preostalu sovrnju van.

Na Badnjak je blagdan, ne radi se. Ujutro kormilari Pavešić Karlo i Tominić Pavao traže kod kapetana novaca za provod. Ne može im dati mnogo jer nije ništa unovčio. Daje im svakome 10 dolara čime nisu zadovoljni. Tominić odbija raditi dok mu se ne dade koliko traži. Božić je u ponedjeljak, momčad iskrcava sovrnju i oblaže štive za ukrcaj žita. Do podne. Popodne se slavi »porođenje našeg Isusa« a na Stjepanje je iskrcana konačno sva sovrnja.

Dan iza Stjepanja momčad obavlja različite nužne poslove pod palubom, ali kormilar Tominić Pavao odbija. Kapetan je prisiljen najmiti jednog radnika s kopna. Radnik traži 40 dolarskih centi na sat za oblaganje štive daskama prema američkim propisima.

Krcanje tereta je dovršeno 29. prosinca. 760 tona. Gaz na pramcu i krmu je podjednako 18 stopa. Brod se tada sprema za odlazak. Drugog dana dnevnik je

potpisao cesarsko-kraljevski generalni konzul u New Yorku.

Mali (**mozzo**) Vičević Nikola vraćen je iz bolnice na brod uz napomenu da ga štede u radu. Svetkovanje posade potrajalo je dva dana, jer stara godina pada u nedjelju. Iza toga još ostaju u luci.

OD NEW YORKA DO IRSKE

S povoljnim vjetrom i s peljarom na brodu krenuli su iz New Yorka 5. siječnja 1872. Pripremili su jedra, vezao se tegljač, odvezali. Promijenio se građanski dan u astronomski.

Odvukavši se uz pomoć tegljača van, na otvorenom moru je otpušten tegljač, iskrčan peljar. U dva sata popodne nalazili su se jednu milju od plivajućeg svjetionika Sandy Hook gdje su odredili početnu točku za putovanje prema Evropi.

Čim su ostali sami dovedoše u red najprije sidra pa sve drugo pomična po palubi. Temperatura je bila oko 8 stupnjeva Celzija nad ništicom, more uzburkano, barometar visok, dobar vjetar sa sjeverozapada s krme. Prva mjerenja dala su brzinu između 6 i 8 i pol milja na sat. Prema okolnostima sva jedra vani osim ljetnih. Pod jačim nasrtajem ubrana prednja vršnjaka. Poteže se k jugoistoku da što prije nađu povoljniju struju i ugodnije podneblje.

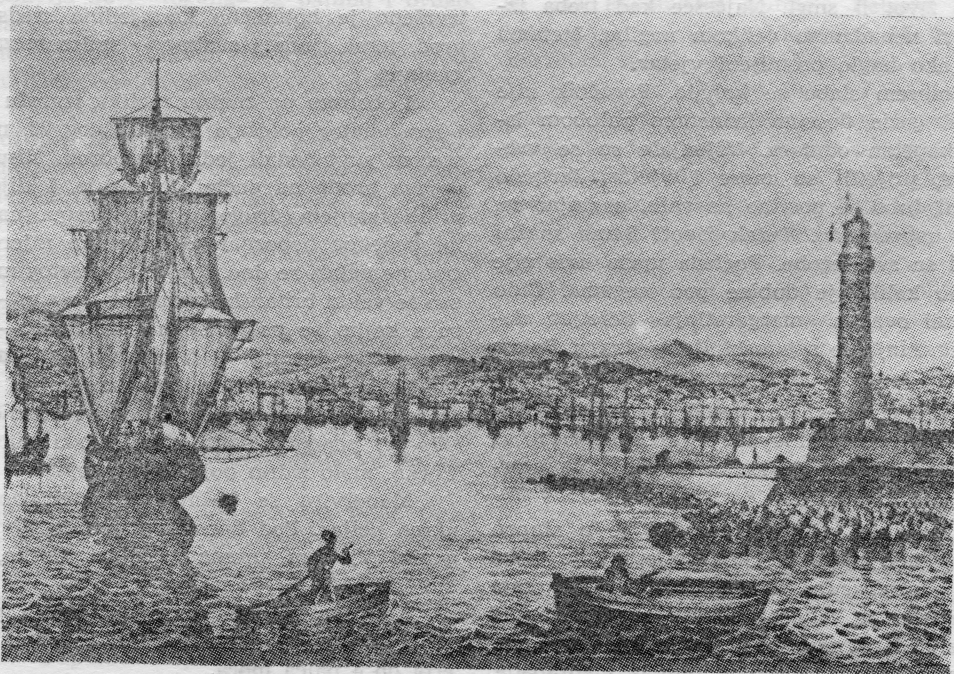
Kopno se izgubilo brzo. Jednom portugalskom lozeru daju u prolazu geografsku duljinu. Plove još više na istok spuštajući se kroz dobra dva dana do 36. paralele gdje dohvatiše svjež vjetar i povoljnu struju. Postizala se brzina do 10 milja na sat. Prema potrebi neka su jedra skraćena jednostruko, pa i s dvije ruke podveza, a more pere po palubi jer je brod duboko uronjen; valovi nasreću. More je toplije od zraka pa je ugodno.

Kaljuže se drže redovno pod nadzorom, mjerenjem se pronalazi u njima do 4 palca mora koje se sisaljkom iscrpi. Osmog siječnja tek tri dana na putu nađeno je u kaljužnoj vodi po koje zrno kukuruza. I upravo se toga dana sisaljka začepila, postala neupotrebljiva. Kad su poslali dolje čovjeka da istraži, vratio se s lošom vijesti. Ne samo što je dio tereta prodro kroz pukotine u kaljužu nego je popustila ograda oko cijevi žito se urušilo, razmoćilo, spriječilo protok vode.

Morali su raditi više sati da pročiste u dnu izbacivanjem mokrog zrnja. Na poslu je ometalo teško more te veliko posrtanje i ljuljanje pri znatnoj brzini. Da ublaže morali su ukrmiti. Nije pomoglo ni to. Paluba trajno naplavljena. Gornja jedra, šošnjača i letna jedra ubrana, dio donjih jedara podvezan dvostruko; pa se i s takvim rasporedom postizalo do 8 čvorova.

Mučili su se na obje sisaljke koliko je se to moglo od teškog valovlja, čistilo se, crpilo bez prekida mutnu vodu iz kaljuže pomiješanu sa zrnjem. More kroz palubu ili vanjsku oplatu? Zar se neće i čvrsto građena trupina rastresti u nevremenu makar malo da negdje procuri? Sisaljku su isplakivali kablčićima mora, a na koncu se istim kablčićima moralo izbacivati s dna u nizu od ruke do ruke. Uz onako težak posao s jedrima po križevima i s palube nekoliko je dana sve osoblje bilo još i na sisaljka. Mijenjaju se oglavi sakupljajući kurseve, praćaju jedra, zateže, popušta. Nos uvis, oko na val. Najnaporniji dani čitavog putovanja u Evropu s prodorom vode u brod.

Ni od 12. siječnja na 55. meridijanu kada se vrijeme popravilo te su se namjerali na tišinu nije bilo lakše. I dalje su crpili sisaljka. Morali su otvoriti jedno grotlo i u štivi prenositi teret s pramca prema sredini i krmi. Prebacivali su lopatama teret u rasutom stanju dan i noć, zagradili ga daskama da se u valjanju broda ne ruši na bok, u posrtanju ne ruši naprijed. Kad je nevrijeme sasvim popustilo otvorili su sva tri grotla, čime se olakšalo prebacivanje. Kad je to



Trst (XIX stoljeće)

bilo dovršeno, opet su se grotla pozatvarala, poklopci šuperili (**calafatato**), prekrili višestrukim platnom i preko svega čvrstu mrežu iz konopa.

Tih se dana temperatura kretala već oko 20 stupnjeva. Jedreći s promjenljivim vjetrom dalje tih se dana s tri do osam i po milja na sat smjer potezao više na sjever. Pa kad su sve sretno sredili s teretom još se uvijek crpilo svaka dva sata par palaca morske vode pomiješano sa znanjem. U pojasu tople Golske struje pratili ih povoljni vjetrovi, lijepa brzina. Početno je odredište Cork u Irskoj, a možda i Falmouth iza Lizarda.

Nema brodova na vidiku. Cijelo putovanje bez magle, rog za maglu nepotreban. Ali i sa čistim nebom dolazi do velike razlike između računate i procijenjene geografske duljine čak 90 minuta na pomorskoj karti. Šošnjača krmenog jarbola kao i letna jedra između jarbola većinom su bila zatvorena jer ne služe pri vjetru s krme. Kroz čitav je dnevnik na povratnom prijelazu za Evropu potanko registriran hod broda iz sata u sat. Isto je tako označeno kako su se vršile promjene na jedrima: sva jedra zatvorena — letna jedra i prečke spuštene — košnjača povezana — vršna jedra ubrana — sve razapeto osim šošnjače i letnih jedara — donje košno jedro prednjeg jarbola i šošnjača podvezani — veliko glavno podvezano — razapete obje košnjače glavnog jarbola — razapeta vršnjača glavnog — oba velika (**trevi ubrani**) ubrani. I tako dalje. Sve su straže označene: kapetan, poručnik, kapetan, poručnik — dok traje put.

Na jedrenjacima se nije nikad previše spavalo, a još manje počivalo. Kad je brod bolje napredovao, spavalo se manje. Što je brod noviji i uredniji, radilo se više. Brod nije prošao ni jedan metar puta bez odluke kapetana i fizičkog napora svih živih ljudi na njemu. Nije li straža koja je trenutno u službi sposobna obaviti posao sama, zove se u pomoć ona koja se odmara: (**šuzo d' abašo**) — gore vi ozdo! Na taj se povik skače s ležaja na palubu jer može biti u pitanju život il smrt. Najčešće kad treba izbjeći sudar, pri nenadanom velikom nagibu, štetama po palubi, ili ako naglo promijeni vjetar.

S teškim morem slabo se kuhalo. Poručnik nije u svojoj straži gazio desnom krmenom palubom ispod koje se kapetan odmara. Mijenjale su se vremenske prilike, prijetili su more i vjetar, škripalo uževlje u visini, brod je posrtao na valu, naginjao se, raspinjao. Ali napredovao. Težak život! Samo snažni ljudi podnosili su sve tegobe. Pogleda uprta uvis nije se nitko plašio koliko je dubine pod nogama. Čulo se: »Hoće li mi ovakva »margaretinja« doletjeti dolje?« — Margaretinja je sajamski ljetni dan u Bakru sa svirkom, cilikom, vriskom djece.

S lijeve strane dnevnika pored ispunjenih stupaca unesene su ovakve dnevne bilješke (**storico**) za astronomski dan od ponedjeljka 22. siječnja do utorka 23. siječnja 1872:

»Oblačno, s jakim vjetrom kao što je u stupcu uneseno. Uzburkano more iz istog smjera koje teško prijeti brodu i prebacuje se na palubu. U 4 sata popodne barometar je 75 centimetara, termometar 12 stupnjeva celzija. Kroz noć još jači vjetar na mahove, s kišom u razmacima, s teškim morem iz jugozapada. Oko 4 sata ujutro vjetar nešto popušta, no teško mo-

re traje. Barometar postupno pada. Kao da osjeća još kiše. Odvezuje se jedna ruka podveza sa košnog jedra u nastojanju da brod pobrza pred morem i da se udarci valova s krme manje prebacuju po palubi. Preko dana žestoki vjetar, kiša na mahove, veoma teško more. Barometar još u padu. Titra — »pumpa«, u 8 sati ujutro je 748, toplomjer 11 stupnjeva.

Slično vrijeme ide do podna. U podne smo ostali bez prave podnevne točke. Zbog naoblake nema visine sunca.

Svako dva sata se iz kaljuža iscrpi 4 palca vode pomiješano s kukuruznim zrnjem. Procijenjena geografska širina je 48 stupnjeva 21 minuta sjever. Procijenjena geografska duljina je 19 stupnjeva 31 minuta zapadno od Greenwicha, dok je kronometarska po zadnjem računu 20 stupnjeva 55 minuta ili 84 minuta razlike«.

Drugim riječima: prevaljeni se put optimistički procjenjivao. Svatko je htio da u njegovoj straži brod ide brže od stvarnosti.

Prava je oluja nastupila slijedećeg dana. Valovi, vjetar, križano more sa svih strana. Mnogo rada oko jedara. Valovi se ruše kao brda, oni iz trećeg kvadranta se sudaraju s drugima. Paluba pod morem. Pod zamasima vjetra brod se toliko naginje udesno da mu bok potpuno klizi u moru. Zato je nužno ukrmirati, bježati, spasavati se. Ali nije moguće upravljati kormilom, nije moguće brod izravnati. Mnogo je štete po palubi. Uževlje pokidano, jedra isparana. Vjerojatno se je i teret pod polubom pomaknuo. Opasnost od prevrtanja u općem orkanskom metežu. Da se brod izravna poduzelo se više nužnih radova. Pored ostalih posjeklo se dio manovre koja svršila preko ograde. More istriglo »fogun« s palube, izbacili su ga na brzinu da ne lomi po palubi. Ispraznili kaić od svega pokretnog. I drugo: hotimične štete da se izbjegnju veće.

Toga su dana obje stranice dnevnika krcate pojednostima, pobrojane u tančine. Kurs općenito oko 64 stupnja, prevaljeni put 188 milja. Štogaod se poduzelo izvršeno je hotimično kao jedino sredstvo spasa za brod, teret, ljude i svakog — **unico mezzo di salvezza comune**.

S obzirom na znatnu razliku između procijenjenog i izračunatog položaja tog strašnog 23. na 24. siječnja srećom su ugledali jedan parobrod. Nisu sami. Svaka pojava broda na pučini ohrabruje. I slijedećih dana s približavanjem drugoj strani oceana namjerili su se na ponekog nepoznatog. Pokusnim mjerenjem olovnicom ne nalazi se dno. Ipak oko desetog meridijana ukazao se veliki britanski križnjak — **n a v** — u protusmjeru s kojim se postaviše na zaustavu — **in panna** — usporediše duljinu — **si viene a parlamento**.

Tako i posljednjeg dana smjerajući k Irskoj povuda imaju na vidiku brodove različitih pravaca. Oko tri popodne opazio se pilotski kuter s oznakom Corka, malo zatim pojavilo se kopno.

Manervira se košnim jedrima; dolazi se blizu, ukrca peljar. Pod upustvom peljara upravlja se s laganim vjetrom prema predluci Corka, luci Queenstown.

Kao i svih dana na tom teškom putu s niskim brodom i morem po palubi redovno se iz kaljuže crpi do 4 palca mora.

Uveče se smanjuje brzina, zatvaraju postupno je-

dra, s peljarom na brodu sidri u predluci. S dolaskom na sidrište prijelaz oceana je završen. Put New York — Queenstown prevaljen 28. siječnja 1872. u 23 dana. Prosječna duljina prijelaza u ovom smjeru kao što su postizali brojni naši brodovi tih godina.

Tek tri dana zatim 31. siječnja došao je vještak da pregleda teret na brodu. Pa ni poslije pregleda tereta nisu još dobili nalog za konačno odredište. Morali su čekati. Utoliko momčad je uposlena mnogobrojnim poslovima nakon morskog stradanja i pretrpljenih šteta. Popravljali su, dotjerivali, nabavljali.

Šestnaestog veljače, još su uvijek na istomu mjestu i još jedna nezgoda. Mali od kuhinje Vičević Nikola radeći visoko na jarbolu pao je na palubu dok se spuštao. Ozlijedio se, pružena mu je prva pomoć, te su ga odveli čamcem u bolnicu.

Osamnaestog veljače, poslije tri tjedna ležanja na sidrištu dobiše nalog za iskrcaj tereta. Ukrcava se peljar. Dižu se sidra, odlazi s laganim vjetrom van i uz obalu plovi na odredište. Vode računa o plimi i oseci, o strujanju. Na ulazu u Waterford dočekuje ih čamcem lučki peljar za to mjesto. Pripremni za sidrenje, počinju ubiranjem jedara. Zaustavljaju se privremeno na Passay sidrištu. Čini se kao da još nisu dovršili. . .

Dvadesetog veljače dolazi im posljednji peljar na tom putovanju. Uzimaju se dva parna tegljača, koji vuku sa sidrišta u luku Waterford za predaju tereta. Tu su se usidrili; najprije pramcem, pa zatim s krme drugo sidro u more i vez lancem na kopno.

Iskrcaj počinje drugog dana, i radeći na jednu ili više ruka rad s kopnenim radnicima teče dosta sporo. Ponekad i noću. Prvih 60 tona sovrnje za novo putovanje uzima se već koji dan prije nego je brod ispražnjen od tereta. Sav se teret od 763 tone kukuruza u rasutom stanju predao u desetak radnih dana. Vremena su promjenljiva s naoblakom i kišom. Sa krcanjem sovrnje se nastavilo i poslije svršenog tereta. Istovremeno se otklanjaju pretrpljene štete s putovanja, dobavlja novi »fogung« za palubu i drugo.

Prije odlaska iz Waterforda ozlijedio je koljeno mladić Šarinić Ignacije. Pozvan je liječnik na brod, koji ga za vrijeme ponovnog pregleda određuje za bolnicu.

Devetog ožujka 1872. dnevnik je potvrdio konzularni otpravnik poslova u Waterfordu. Brod je s obale premješten na sidrište. Do nekoliko dana im se na sidrište vratio iz bolnice mali Šarinić.

S nastupom povoljnog vjetera odlazak je sa sidrišta Waterford uslijedio 17. ožujka za Swansea u Bristolskom kanalu.

DRUGU GODINU

Daljnja putovanja poručnika nakon prve godine ukrcanja na barku »Zia Catterina« nizala su se redom.

Iz Swansea s ugljenom u briketima za Pulu. Ukrcano je 820 tona. U Swansea su se iskrcali: gvardijan Vičević Petar, dispensir Valentin Ivan, kormilari Tominić Pavao, Pavešić Karlo jer im je istekao ugovor. Prvog svibnja plove zajedno ispod Sicilije s riječkim barkom »Superbo« koji je na putu iz Cardiffa za Trst. S njim vode razgovore. Slično je dan iza to-

ga s draško-riječkim brikom »Ugo« koji je na putu iz Glasgowa za Trst. S barkom »Superbo« se prate jer na ulazu u Jadransko more opet razgovaraju.

Nakon iskrcavanja u Puli odlaze za Trst, u sovrnji. Taj kratki put izvršen je u trideset i pet sati.

Iz Trsta za Bordeaux odvoze teret hrastovih dužica. Ukrcano je ukupno 215.295 komada od toga 50.175 komada na palubu. To je putovanje trajalo od 16. 8. do 2. 10.— ukupno 47 dana. U Bordenaxu i Girondi su se dugo zadržali.

Nakon predaje tereta dužica krcaju u Bordeauxu za Cardiff 530 tona drva u slagalište, 65 tona na palubu.

Za boravka u Cardiffu mjeseca siječnja 1873. imali su strahovito nevrijeme sa snijegom i tučom. U Cardiffu je nabavljen sekstant za brod koji je registriran u dnevniku uz druge instrumente od ranije. I još jedan događaj: Mladić Blažina Franjo izlazi na kopno bez dozvole, a drugi član Kraljić Ivan otkazuje kapetanu posluš i prijeti dezertiranjem. Kažnjavaju se obojica.

Iz Cardiffa je brod otputovao za Aleksandriju 27. siječnja sa 880 tona ugljena. Na tom su putovanju na vidiku i u razgovoru s više domaćih brodova.

U Sredozemnom moru pod španjolskom obalom oko Rta Palos vodi se razgovor s bakarskim barkom »Grad Zagreb« koji također dolazi iz Cardiffa, a kod Sardinije s istarskim barkom Sardinije s istarskim barkom »Betti«, koji je na putu iz Newporta za Trst s ugljenom. »Teta Kata« traži pitku vodu i »Betti« obećaje da će im dati čim se pruži prilika. U ponovnom razgovoru doznaje da im se zaslanila curenjem kroz oplatu. Istodobno se pojavlja još jedan brod njihove zastave. Prepoznaju vološčanski brik »Čas« s kapetanom Poškićem. Sva se tri broda postavljaju na zaustavu pa čamcima prenose vodu u bačvama.

— **mezzarole e 2 caratelli.** Kod sardinskog Rta Spartivento razgovaraju sa senjsko-riječkim barkom »Barone Vraniczany«. Taj je na putu iz Cardiffa za Odesu pod kapetanom Kumičić Petrom. (Poginuo je u brodolomu kod Great Yarmouth 15. 1. 1881. sa svom posadom, spasio se samo kamarot).

Prateći se nekoliko dana od Sardinije do Rta Passaro na Siciliji s brikom »Čas« kapetani su dospjeli da se čamcem posjete u dva navrata. Odvojili su se kod Rta Passaro; jedan na istok, kapetan Poškić sa svojim prema kalabrijskom Rtu Spartivento i dalje.

Dolazak u Aleksandriju 4. ožujka nakon 36 dana po moru.

U Aleksandriji je iskrcan kormilar Cuculić Petar, a zbog svađa i oružanog napada mali Kraljić Ivan predan je pod pratnjom na postupak generalnom konzulatu.

Iz Aleksandrije su isplovili 27. travnja s teretom boda, pravac Plymouth po nalog. Putem su ustanovili da nemaju dovoljno pitke vode. Dvadesetog svibnja traže vodu čamcem na sidrištu Palma s južne strane Sardinije, vraćaju se s praznim bačvicama jer su izvori slankasti. Moraju se osloniti na štednju i kišu.

Podvečer 7. lipnja uspoređuju položaj s lošinjskim barkom »Esther«, a sidre u Plymouthu 16. lipnja poslije 50 dana na putu.

Čekajući s bobom u Plymouthu 10 dana dobivaju nalog za iskrcaj u Glasgow. Dostavljaju

protunalog: ne u Glasgow nego u Bristol. Odlazak je bio istog dana 26. lipnja uz pomoć jednog peljara do Bristola na Avonu. Oko Lizarda imaju na vidiku — **una trentina di bastimenti al bordeggio** — tridesetak jedrenjaka. Ploveći 4 dana, u Bristol stižu 30. lipnja. Iskrcavanje se vrši na 4 ruke, od toga dvije ruke s brodskom posadom.

U Bristolu je brod postavljen u suhi dok radi podvodnog čišćenja bakra (**per nettar rame**). Nakon toga tegljač ih je odvuкао u Cardiff. Tu su se iskrcali kormilar Barković Ivan i gvardijan Martinić Josip. Brod je krcao 885 tona ugljena za Carigrad.

Prije odlaska iz Cardiffa došao je na brod još jedan poručnik, koji će vršiti kapetanovu stražu (**te-nente di dritta**). U luci im je dezertirao mali Vičević Nikola. Sva potraga kapetanova nije uspjela. Po moru su ostavštinu popisali i zapečatili pa zadržali do prve prilike. Odlazak je iz Cardiffa 2. kolovoza.

Oko podneva 21. kolovoza vidjeli su iza Alborana u Sredozemnom moru opet brik »Esther«, a putem približili bezbroj brodova nepoznatih imena ili zastava. Ispod Sardinije vijao je zastavu pečinski bark »Marte« brodoglasnika Kozulić Kazimira, koji ide iz Cardiffa za Aleksandriju. Porazgovarali se i pratili dio puta.

Uveče 2. rujna nalaze se još jednom zajedno u grčkom arhipelagu s prijateljskim brikom »Čas«. Na putu je iz Cardiffa za Solun pa i s njim razgovaraju. Slično je poslije 12 sati puta u susretu s austro-ugarskim brikom »Matteo L« brodoglasnika Lazarića iz Cresa.

S dolaskom u Caregrad završava se propisana plovidba od dvije godine i nešto više vođenja tog dnevnika za pripuštanje kapetanskom ispitu. Ispisano je 800 stranica na 400 listova na talijanskom jeziku, formata 38 x 26 centimetara; dva dnevnika ukoričena u jedan svezak.

Dnevnik je 9. 1873. potpisao zapovjednik Šarinić Antun s primjedbom da je »gospodin poručnik služio savjesno na brodu »Zia Catterina« svu potrebnu plovidbu u činu poručnika, i nema mu prigovora«.

Potvrđeno je 22. 9. 1873. i potpisano na austrougarskom konzulatu u cesarskom i kraljevskom uredu Mornarice u Carigradu.

Sličnih poručničkih dnevnika sačuvanih u privatnom vlasništvu ima od Trsta, Lošinja i Rijeke do Pelješca, Dubrovnika i Boke. U njima je dio naše pomorske prošlosti prošlog stoljeća.

Castrol

MARINE OILS

World-wide 24 hours Supply
and technical service



Please contact:
The Burmah Oil (Deutschland) GmbH
Castrol Marine Division
Esplanade 39, 2000 Hamburg 36
Phone: 04035941
Telex: 213676

Our Agent in Yugoslavia:
Transjug Rijeka
Trščanska 8
RIJEKA
Phone: 311 11
Telex: 24115