

Susreti iz slavnih dana

Ima pomoraca koje možete uvijek prepoznati po nekoliko sitnica. Ostaju uvijek isti kao da su srasli s morem i s brodom. I more i oni jednako veliki, gorki, slani. Između tih jačih jednog smo, mi slabiji, pamtili trajnije.

Nakon odsluženja đačkog vojnog roka ukrcao sam se 1929. u Gružu na tada najstariji brod Atlantske plovidbe »Ivo Račić« s velikim bijelim slovom R na plavoj traki visokog crnog dimnjaka. Krcao je drvo za belgijsku luku Antwerpen. Zapovjednik Frane Paškvan rođen i odgojen na obali kod škvera u Martinšćici. Prvi časnik Josip Zmajić iz Dubrovnika, treći časnik Hrvoje Grgić iz Vranjica. Miješani. Na brodu nekoliko mještana među kojima sva tri strojara: Božo Tonković, Franjo Žgur, pa već treći put zajedno i Danijel Glazar, a uz te i kuhar Stjepan Ružić; svi iz kuća koje su od postanka živjele s matrikulom, čekale od mora i sretni što putuju daleko, jer odlazeći iz Jadrana van nema bojazni da će netko iskrcati i trošiti za njihov iskrcaj u inozemstvu.

Taj brod je građen daleke 1898. u Stockton on Tyne kao **Tanton**, nabavljen za kapetana Račića 1910, pa prema jednoj njegovoj misli — vodilji dobio ime **Izvor**. Nosivost 6800 tona, 103 metara duljine, najmanji broj posade po UPISnom listu 25, radio znak raspoznavanja UNAJ. Jedan od izuzetno ozloglašanih »roladora« trgovačke mornarice, ali opasniji od drugih — **Jadere**, **Epidaura**, **Vojvode Putnika** — s kojeg su lučki radnici bježali da se ne prevrne pri krcanju. S **Izvor**a su se pomorci rado prekrcavali na druge brodove makar i u nižem svojstvu, gdje se nije trebalo vezivati uz kormilarsko kolo na zapovjedničkom mostu. Crn, star, jadan, i glava u torbi.

U Gružu su tog mjeseca ukrcavali drvo brodovi **Iskra**, **Vojvoda Putnik** i još neki, ali u subvencioniranoj pruzi za Argentinu, pa su nas bijednike sa ostarjele karampane gledali sažalno kao vrst kažnjenika. Pored već zlih ocjena naš se brod zadržavao samo u evropskim vodama kao da ne smije preko Atlantskog oceana gdje je s kapetanom Vilimom Krampusom mlatio valove ranijih godina. Kapetanu Paškvanu je nakon **Epidaura** ovo bila tek druga zapovijed, a meni već drugo ukrcaje s njim. Jer prvi put smo se sastali na Račićevom **Orjenu** 1922. godine dok je brod ležao rasporemljen u četverovezu na polovici gruške luke, prije premještanja u Batalu, gdje će prezimiti i činiti društvo putničkim brodovima Dubrovačke paroplovidbe **Petki** i **Lovrjencu**. Tu, prije željezničkog kolodvora kao i na obalu do Kantafiga mogao je pristupiti sva-

tko u to doba, pa smo se prevozili brodskim čamčićem — pasarom, s jednim veslom na »šija-vogu«. I sve u svemu bilo nam je lijepo. Nama, koji smo na brodu stanovali, i Cvijetu Plenkoviću, Kvirinu Primorcu, Niku Susteršiću, Mići Petriću koji su noćivali kod kuće; toliko lijepo da nam često od žurbe nije trebao niti taj čamac, jer smo se mi početnici umjeli verati s konopa na brod i po krmenom vezu bio taj od tankog masnog čelika ili od debelog travnatog užeta olujnog veza. Samo što prije svršetka godine (a dospjesmo prisustvovati i dopremi posmrtnih ostataka Vlaha Bukovca) promijeniše rukovodioca u raspremi.

Pravu komandu nad nama, zelenom »kaderarijom«, ukupno petoricom, preuze kapetan Vukić, predratni zapovjednik malog broda tršćanskog Lloyda u plovidbi Bojanom. Njemu dodijeliše za pomoć upravitelja velike obalne plovidbe, sjajnog i dobroćudnog Marka Šutića. Privremeno. I on je noćio na brodu. S **Orjena** pak prebaciše Paškvanu samo kao prvog časnika. Komu, nego kapetanu Metodu Tomljenoviću, istom onom morskom vuku na brod **Istinu**, koji ga je i kroz dvije godine zapovijedao prije prvog svjetskog rata na mediteranskim i atlantskim putovanjima u »timecharteru« Argentina — Sjedinjene Države. Na tim su mu putovanjima časnici bili Mate Glazar i Andro Račić, a barba Tildo poznat svakomu u trgovačkoj mornarici. Jer je jednom dezertirao s austrijskog jedrenjaka u Lorenzo Marquesu, drugi put u New Orleansu s tankera **Etelka** (koji je kasnije rečeno usput i zapovijedao), pa morao napustiti bugarsku mornaricu. No njegov najteži slučaj je onaj od početka siječnja 1899. kada se spasio samo još s trojicom s engleskog parobroda **Wooler**, starog manje od osam godina, a u strašnoj noći izvan svjetionika Ushant na putu Cardiff — Las Palmas s teretom ugljena. Taj brod i devetnaestorica uključivo zapovjednik se potopiše, a brodolomnu četvoricu je nakon par dana pronašao na prevrnutom čamcu slučajni brod **Loch Etive**. O ovome je Bare Poparić u knjizi Doživljaji hrvatskih pomoraca napisao 1904. posebni članak pod naslovom Kobno Silvestrovo, a meni isto ispričao barba Tildo 1927. na putu za Kanadu.

I sad je takvom mačku na **Istinu** stigao novi čif s ne manje mornarske prošlosti po jedrenjacima i parobrodima. Od ostarjelog **Poškića ex Hrvatske** pod jedrima, i s Kuzmom Stipanovićem, do parobroda **Nereide** s kojeg je morao u bolnicu; i drugih, kasnijih u nizu godina.

S prekrcajem na veću **Istinu**, bolju od ruševnog **Orjena**, šupljeg dvostrukog dna pod

kotlovima, nadošli čif je najprije pregledao brod po staroj navadi. Sve: od kuhinje i lonaca pa do spirišta i nužnika, jer se tu između nejednakih mirisa odvija sav brodski život. No, ispod zapovjedničkog mosta, kod grotla broj dva, naišao je tog časa na silnu lom-njavu u štivi, kao da se nebo ruši.

— Koji je to vrug dolje? — pitao je vođu palube iznenađen, oprezan i malo plaho, a vođa palube odgovarao:

— A, pa nije to ništa šjor, nije pravi vrug nego samo zmaj... .

— Zmaj? — užasnua se čif — zatvarajte odmah štivu prije nego nas napadne gore na palubi — kriknuo je i požurio k svojoj kabini u sigurnoj mezariji, dok je još zdrav i čitav, makar preplašen zmajem.

A u štivi broj dva su radili na prebacivanju nekog drva tek novo ukrcani kadeti Marin Kelez i Zuviteo Zmaj; onaj kojemu sam kasnije dao smjenu na **Izabranu** pod kapetanom Antunom Bianchi, upadajući još jednom u stražu od polnoći do četiri, kao što mi je tutnuo u ruke i ključić za navijanje kronometra svakog jutra u isto vrijeme. Drage uspomene!

Nakon **Orjena** nisam se više nalazio s Paškvanom punih sedam godina dok nas nije smola ponovno sastavila na **Izvoru**, sad konačno on barba, zapovjednik. Pušio je od davina lulu, osobito otkad je polučio vrhunski položaj i po toj luli vonjao od pete do glave. Vonjao najčešće za nevremena. Pa budući da se **Izvor** susretao stalno s nevremenom, iako umoran, barba je obratno od broda bio uvijek budan, odmoran, na nogama, a držao dvije kutije šibica za pripaljivanje lule, jer mu se vlažan duhan, nabavljen od Hercegovaca, često gasio. Naravno, uz lulu, kesu i kutije imao je on po džepovima još i dva metra kopčića za slučaj da mu pukne opasač, pa britvu na sklapanje, dođe li u potrebu da mora rezati, i pol ploče tvrdog mornarskog dvopeka iz kuharovog sanduka, da izbrusi zube. A kao zapovjednik pljućkao je žuto preko ograde osluškujući žubor mora i koliko pjena odmiče uz spori brod, dok je šibice razbacivao po mostu tamo gdje ih vjetar raznosi dalje. Priskakali smo uslužno da iza njega počistimo palubu onako kako su nas naučili stariji na drugim brodovima, dok nam nije on ispričovijedao svoju:

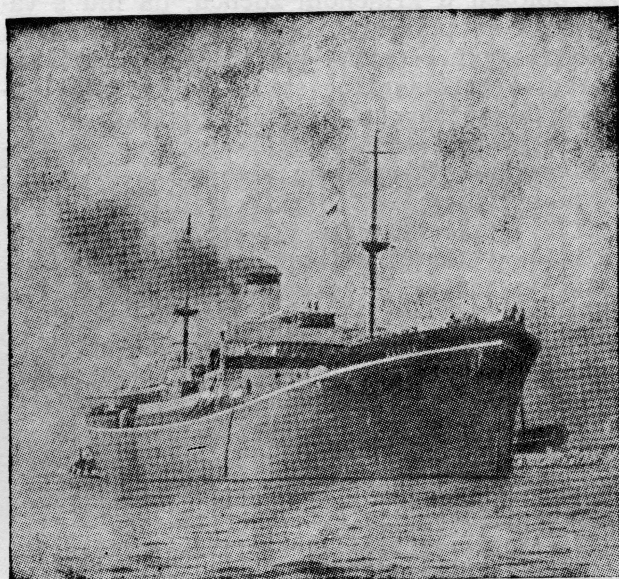
— Znete, bio vam je kod mene za prvog časnika i kapetan Malić. Fin i pristojan čovjek, uglađen više kao frajlica nego prosti mornar, i gospodar u pravom smislu, ukratko ne kao mi sa sjevera, siroviji u neku ruku od njih s juga. Palim ti ja svoj kotlić, ovaj isti, i šibicu odbacujem pod noge, ali on uslužno priskače, saginje se, pokupi, i tu moju šibicu baca van broda. Cmrk! Tako on jednu, drugu, treću, pa i deset. Ja na tle, on diže. Neka mu paluba bude čista. Mislim se ja, pa neka ga. Onda mi jednog dana dodija tolika čistoća

na prljavom brodu i na silnom vjetru, pa ja istresoh čitavu kutiju, neka čovjek čisti kad baš hoće. Previše mi dodijalo, vjerujte. na... .

No, iako se nije obrazovao u školskim klupama volio se barba Frane zabavljati kistom i platnom, a kad je u pramac najviše praskalo, vježbao bi ispod glasa koji napjev iz Carmen, Traviate, Figara ili neki španjolski šlager, najčešće u to doba omiljenu Valenciju. Slike nisu dosegle veliku umjetničku vrijednost, a glas nije nikad dotjerao do savršenstva, nego je jedno i drugo unosilo vedrinu u slani život na brodu i poljepšalo dane. Upravo slično kao što su se školovani znali dičiti poznavanjem Osmana ili Dantea, pa odverglali koji stih manje upućenima.

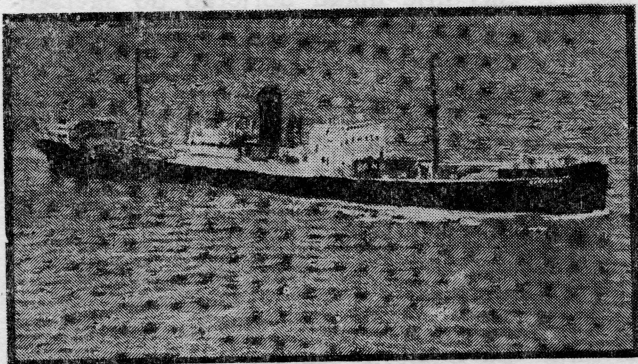
Dolaskom na **Izvor** već su na brodovima duge plovidbe postojale pisane mašine tako da zapovjednici ne pišu ravnateljstvu u kopneni ured »na ruke«, nego čitljivije. Budući pak da mu dodijeliše nekog iz njegova kraja, predavao mi je kao povjerljivom svoja dopisivanja »na makinji« da mu na pismo samo dodam koju »piknju i črknju« i neko veliko slovo. Navodio je razlog da sam ja onaj pravi »iz škole«, a on skromni samouk, srećom nećak kapetana Mata Paškvana. I na tog ujaka bijaše izvanredno ponosan, makar je na zapadnoj australskoj obali početkom stoljeća u studenom 1902. nasukao novog, onog prvog **Zvira** a kasnije zapovijedao istarskim brakom **Beechdale**, gdje je mnogim nautičarima dao pouku iz mornarstva, pa oni sretni na takvom »Biždelu« što plove.

Ispravljajući dopisivanje s pogrešnim slovima, bez piknji i črknji, usput se što god drugo izgledilo da se barba »stare škole« što god ne dosjeti. Kao svi kapetani tog vremena pisma su završavala sa »vaš ponizni sluga«, jer su se povodili za engleskim prevodom »your obedient servant«. To se dospjelo s



oprezom mijenjati u »s poštovanjem« ili slično, pa nakon što je takav list bio s jednim prstom dvaput prepisan na »makinju«, koja se čuvala kao oko u glavi, odustajao je od velike poniznosti, potpisivao se ukrasno, savremenije, zadivljen što može.

Tako se kroz šibice i strojopis susretalo i upoznavalo ljude s njihovim razlikama i osobinama; one ljude s juga, kao i sa sjevernog Jadrana; one sirovije i one ugladene.



S kratim **Izvorom** za teška valovlja postavljalo se pramac na valove, smanjivala brzina, pa i tada kad se potapala **Daksa**, 26. siječnja 1930. Prevozili smo i mi sličan teret rudače iz La Goulette. Bolje je stignuti i kasnije nego da valovi haraju po palubi, lomeći ljude o ogradu. S laganim brodom ili s teškom rudačom na dnu slagališta brodovi se valjaju ubitačno kao prazne tikve. U takvim danima je kuhar Stjepan i njegov dvadesetgodišnji »mali od kužine« čuvao posuđe u kuhinji držeći se očajno rukohvata, ali s obje noge u dva velika lonca, da mu ne odlete u more, i mi svi izgledniji, ošamućeni razbacivanjem broda, sjedili po tlu, ljušteći za ručak golu jabuku; ili umakali suhi dvopek u limeni lončić—piçonu. Bolje i hladni obrok nego ništa. Najveću je opasnost naravno predstavljao onaj rezervni vijak iz lijevana željeza, položen u krmenom zdencu, da mu s valjanjem ne popucaju vezovi i lopate probiju ionako rđom oštećenu palubu. Kao i uzde po ogradi s kormilarskog stroja do krmenog karsara, do kočnica na koloturniku sektora.

Nego ima nešto pohvalno u životu tih starih brodova. Posljednjih godina vozili su uglavnom ugljen za talijanske željeznice ili za kakvu bunkersku stanicu. Vraćao se iz Sredozemnog mora s teretom čiste jelovine ukrasne po Krivaji iz Gruža, Šipadu iz Šibenika ili s teškom rudačom. Sve dakle takvi tereti od kojih bježe brodske izjelice, štakori. Nisu ga mogli zagaditi jer ih nije bilo. Pa se na brodu s potpunim pravom tješili da to štakori ne napuštaju **Izvor** iz straha da će potonuti, nego zato što bi na njemu gladovali. Iza takvih, ni galebova u nevremenu; s olujom ne dimi iz kuhinje.

Na zadnjem svojem putovanju **Izvor** je doveo u Kaštel Sućurac za tvornicu cementa

teret ugljena iz Port Talbota u Bristol Kanalu. Najbolji teret za stabilnost broda. Pod palubom ispunjeni svi prostori, težinski na punom gasu. Putovalo se pjevajući iz svega glasa. Hej, ugljen i **Izvor**. Sjažno!

Kao da se ugrizli za jezik. Već smo početkom putovanja iskricali najboljeg kapetana Zmajića i na njegovo mjesto dobili bodula Frana Ilića, dok je Hrvoje prekrčan, smijenio ga Bokelj Luka Batalić te konačno u kaštelski zaljev uplovili s najnovijim palubnim častnikom mladim poručnikom Beatovićem.

Krivo propjevali. Pisala se crna. Nastupala je prva godina još jednog kriznog desetljeća u pomorstvu dvadesetog stoljeća. Zar se nisu pomorci uvijek veselili tek brodu na odlasku iz Jadranskog mora? Dalje od kuće, sigurniji opstanak. Žaloso, ali istinito.

U raspremi se u Sućurcu već nalazio Račićev **Dušan Silni** s kapetanom Martinom Kovačevićem. Pridružila mu se i poznatija **Marija Petrinović** Jugoslavensko Amerikanske Plovidbe—Split, s novim dimnjakom da čađu s Marije »šporke« vodi visoko nad palubom u more a ne po brodu kao prije. Iza njih su u raspremu pristizali i drugi brodovi, a u Šibeniku Preradović i još neki, da im se kasnije pridruži luksuzna **Kraljica Marija**. Nju usidriše daleko od skitalačkih brodova, bliže gradu pod svetom Anom i Šubićevcem. Slično određiše oni iz Zagreba i za **Izvor**. Trebao se nakon predaje ugljena tvornici vezati također u raspremu blizu, na troškove i gubitak, na jad i nevolju, a u očekivanju boljih dana za posadu, za vlasnike, za izvoznike i svakoga. Joj, koliko sreće onim brodovima s druge strane kugle zemaljske!

S raspredjenih brodova se iskrcaše sve posade, platne knjige zatvore. Ljudi se razbježase na jug i sjever. Obalom i po otocima, ne drugdje. Iz unutrašnjosti nisu slanim morem plovili, na more nisu stizali željeznicom. Kući, u tugu, postupno, jedan za drugim. I tek onda kad je brod napustio osamljeni kuhar Stipe, s vrećicom ušteđenih korica suhog kruha za kokoši, bijaše svakomu jasno.

Za sve brodove na sidrištu pred Sućurcem postaviše kao čuvara i predstavnika jeftinijeg mladog kapetana Eđu Kovačevića iz Dubrovnika, dok za Šibenik određiše u Mandalini Josipa Zmajića, čim je prizdravio, pa mu sjedište bijaše na **Preradoviću**.

Na odlasku s raspredjenog broda nije nitko pjevao. Nekoji zaplakaše. Što sad? Iako smo na toj staroj podrtini proklinjali matrikulu i onoga koji ju je izmislio — jednako s praznim kao i s kratim brodom, jer smo svakojako nosili glavu u torbi, udaljili smo se s mukom od sigurne mjesečne plaćice, odlazili u žalosnu, bezgraničnu neizvjesnost, u besposlicu; bez godišnjeg odmora, bez naknade, sigurnosti, bez ishrane i smještaja ili barem

obećanja. Napuštali smo također i one zdrave tvrde ležaje, od takozvanog »mekog« drva jelovine, s tankom slamaricom u mornarskom mrtvačkom sanduku, stisnutom kod vlažnog zida debljine jednog centimetra, gdje valovi bubnjaju s druge strane.

Srećom ta rasklimana podrtina od preko 32 godine lunjanja morem, rupa začepljenih drvenim čepovima na više mjesta ili cementnim blokom, nije više ni dočekala povratka u korištenje. I za tim smo žalili. Upravo takvi opasni brodovi, kakvi su se mogli potapljati svakog putovanja, imali su na mostu najmornarskije ljude, u strojarnici vještake. Spremne. I rezervni vijak iz lijevanog željeza položen na palubi, s prijetnjom da u valjanju s boka na bok pokida lančane priveze i probije palubu, pa ostalo dovrše valovi, bio je svakog sata svakomu na oku, kao i sve drugo pomično ili nepomično. Svatko se brinuo da na brodu bude sigurnosti, makar vjere ni u što. Kuća! Vlastiti dom! Njegovo.

Kasnije, čim su brodovi za boljih dana odvezli i počeli opet privređivati, starina **Izvor** otpremljen je do Italije na rezalište za staro željezo. Njegov posljednji zapovjednik odahnu što ga nema više i što mu nema povratka na staro, a prosuzio što još neko vrijeme mora čekati na suhom do slijedećeg broda.

Kada mu se pak nanizaše drugi brodovi, palio je istu onu lulu. Promijenili se drugi časnici, trošile su se slične kutije šibica, ubacivale nove piknje i črknje, popravljala slova, sve bez **Izvora**. Namjerio se na bolje, manje živahne, ljepše brodove.

Nekoliko godina zatim zatekli smo se u Antwerpenu istog dana na odlasku iz luke. »Njegov« brod **Ivo Račić**, ja na **Slavi**. Potpisali se računici za nabavku kod Artura Rive, a u tom uredu su na svakom stolu bile barem dvije pepeljare i kutija šibica. Barba Frane je kojiput istresao lulu u pepeljaru, ali je šibice bacao po tlu isto kao da plovi u ne-

vremenu. Lakše mu je bilo pisati i »na ma-kinju« s dva prsta nego odustati od šibica za koje mu se činilo da ih vjetar raznosi palubom.

Poslije drugog svjetskog rata pružalo se još prilika dodati neku njegovu za poblizu oznaku; onako ljudsku, slanu, jer je mornarska i naša. On se na povratku iz Amerike i konvojskih putovanja našao po oslobođenju u peljarskom poslu. Iskusni pomorac, radio je kao vrijedan morski peljar u Kvarneru između Porera i Rijeke. Nikako bez lule i šibica, a u mislima kod svojih. Bijahu vremena nestašice, pa su baš rijetki sretnici peljari bili u prednosti da iz bogatije Pule nabave ribu ili povrće. Nosili su svojima, jer, s povećanim prilivom pučanstva sa sela i pašnjaka, Rijeka je trpjela s oskudnom tržnicom.

Kad je pak u Rijeku stizao jedan od prvih brodova prijateljske poljske zastave, tog je krasnog popodneva na riječkoj obali brod bio oduševljeno dočekan. Zgrnula se sva Rijeka, radoznala i službena.

Mornari su s broda najprije spustili glavne stepenice do obale. I po običaju prvi je niz stepenice silazio morski peljar koji je brod doveo. Kako će nego sa starom onom lulom među zubima i s kutijom šibica u ruci. Žurio.

Stiskao je pod pazuhom ogromnu glavicu svježe cvjetače iz Pule, milovao duge listove da mu se ne pokidaju oko lijepo izložene krune. Nije mario za glazbu, bubnjeve, govore, nije se obazirao tko to hoće s kopna na brod čim on stupi nogom na tvrdo tlo. Htjela je delegacija. Pozdravi.

Jedna je djevojčica nosila kitu cvijeća živih boja — dobrodošlicu iz grada Rijeke. Svjetina je zapljeskala, klicala. Cvijeće zastavi, brodu i ljudima na dolasku. Njima.

Na polovici stuba peljar zasta. Zar to i njemu? Jer između glasova jasno se razabirao povik:

— Bravo kauli!

