

# Život naših pomoraca nekad i danas

**Petar Šakić**

Ovaj predgovor iznosim prije opisa mučeničkog života pomoraca na brodovima slobodne oceanske plovidbe u doba austromađarske vladavine do njena sloma 1918.

Bježanje naših pomoraca svih zvanja s domaćih na strane brodove dalo mi je povoda, u moje stare dane, da opišem život, stanje i tretiranje onih kojima je sudbina dodijelila da se zaposle na ondašnjim oceanskim brodovima u »slobodnoj plovidbi« te da usporedim tadašnji život pomoraca na brodu s ovim današnjim.

Mnogi će s pravom primijetiti: Vremena se mijenjaju! Drukčije je danas doba! Zahtjevi i prava radnih ljudi izbili su na glavnu točku radnog odnosa na brodovima i uopće na radu.

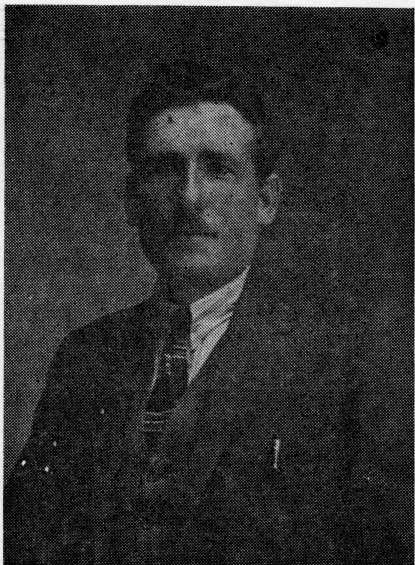
Ovo su nepobitne činjenice! Kad je tako, zašto tražiti zaposlenje na stranim brodovima ako na većem dijelu tih brodova pomorci nisu ni približno tretirani kao što su to na našem brodu gdje se nalaze kao svoji na svome?! Jedina je razlika u većim zaradama koje ne mogu nadoknaditi sve ostale privilegije koje pomorci uživaju u našoj mornarici.

U doba plovidbe od 1907. do 1914. bilo je veoma teško naći zaposlenje općenito na svim brodovima pod austrougarskom zastavom. U to doba bili su isključivo parni pogoni s loženjem ugljenom, plovili su brzinom od 7—9 Nm na sat, bez radio-telegrafije, velik dio tih »trampera« nije imao ugrađenu električnu rasvjetu ni potrebne pomoćne strojeve za sigurnost pogona, ne stoga što ovakve naprave ne bi postojale, već jedino iz špekulacije da gradnja broda manje stoji. U brodu se nalazilo petrolejsko osvjetljenje pojedinih dijelova za rasvjetu prostorija u brodu i za navigaciona svjetla. U mašinskom prostoru bila je na svakoj strani po jedna obješena svjetiljka, a također i u prostoru pred kotlovima. Za manipulaciju oko strojeva služila je ručna uljena svjetiljka koja je bila trajna pratilica strojara u službi oko posluživanja mašinskog pogona.

## TEŠKI I OPASNI RAD STROJARSKOG OSOBLJA

Najteži fizički rad vršili su ložači i ugljenari. Osim loženja kotlova, dovoza potrebne količine ugljena iz velikog skladišta toga goriva, ložači i ugljenari morali su ručnim vitlom — iz dubine pred kotlovima s dna broda do gornje palube — dizati pepeo i drozgu izgorjelog ugljena, nakon čišćenja vatre, i to svaka četiri sata i teškim željeznim vedrima bacati preko brod-

Na većim udaljenostima u plovidbi hrana je bila veoma loša, mehaničke ledenice nisu postojale, mjesto njih bio je jedan sanduk — ledenica s nabavljenim motkama leda, i to ako je brod isplovio iz mjesta gdje se led mogao nabaviti; takve ledenice u toploj sezoni i u tropskim krajevima nisu mogle uzdržati svježiu zdravu hranu više od nekoliko dana, zatim bi se jelo pokvareno i smrdljivo meso, svake nedjelje dobilo bi se četvrt pečene kokoši koje su inače bile slabo hranjene na brodu. Nekad bi se nabavilo i po koje živo kozle koje bi se na brodu pretvorilo u »krepalinu«. Kruh je bio crvljiv, dvopek »galete« tvrd kao kamen, dok je krompir bio obvezan svaki dan, zatim se kuhalo neukusno slano meso soljeno u posebnim bačvicama, jednom trodnevno bilo je i bakalara, što je bila prava poslastica. Niža posada ili »čiurma« morala je iz kuhinje hranu primiti u limenim posudama zvane »gamele«, jesti s nogu oko kuhinje ili, ako je bilo povoljno vrijeme, nosili su svoje porcije preko pramčane palube u svoje nastambe »pod provu«. Časnici su bili služeni u maloj zajedničkoj menzi.



Petar Šakić

skog beka u more. Taj posao bio je, osim velikog napora, i pogibeljan za život jer pri uzburkanom moru i ljuljanju broda mogao je ovaj »robijaš« vrlo lako svršiti u morskim dubinama, što nije bio rijedak slučaj. Težak i odgovoran posao vršio je strojar na straži koji je osim nadzora rada ložača oko održavanja stalnog pritiska pare u kotlovima, zatim održavanja razine vode za dolijevanje kotlova, morao sam u mašinskom prostoru s uljenicom za mazanje u jednoj ruci, a svjetiljkom u drugoj svakih pola sata namazati gibljive dijelove stroja, a istodobno provlačiti se mimo ovih dijelova, što je pri uzburkanom moru bilo pogibeljno. U slobodnom vremenu na putovanju morao je svaki dan od 9—11 sati vršiti popravak vitlova na palubi, a u luci slijedio je redoviti rad od jutra do mraka oko održavanja glavnog stroja i kontrole dizalica na palubi.

### NASTAMBE — ROPSKE

Niža posada, tzv. »čiurma« ili »basa forca«, stanovala je u krajnjem vrhu broda ispod pramčanog kaštela u oskudnim i ne higijenskim prostorijama razdijeljenim u dva dijela, jedan za ložače i ugljenare, drugi za kormilare i mladiće palube. U te dvije polovice od ukupno do 30—35 m<sup>2</sup> bilo je smješteno sa svake strane 9—10 kreveta po dva jedan povrh drugoga, s malim ormaricama i jednim šiljastim polu-stolom uz koji su se ljudi posade provlačili uz prilježne krevete. Prostorije su redovito bile zagađene stjenicama i drugom gamadi. Pomorci — niža posada — morali su nositi svoju vlastitu posteljinu na više takovih brodova; nadalje: prostorije su bile loše osvijetljene s veoma malim oknima na pramčanom kaštelu, noću jedna mala petrolejka u svakom odjeljenju, loše ili nikako zimi grijane, slabo izolirane tako da se ljeti od sunčane žege nije moglo duže vremena izdržati. Mnogo puta po uzburkanom moru i olujnom vremenu pri prelaženju preko gornje palube iz nastambe do radnog mjesta u sredini broda morski valovi odnijeli bi pomorca s palube u morske dubine. Časnici palube i stroja te osoblje poslužbe na brodu imali su uske male kabine u sredini broda, jedni pod zapovjedničkim mostom a drugi oko zračnog odušnika mašinskog prostora. Sve te prostorije bile su zagađene brodskim žoharima (bakuli). Kabine za časnike bile su s jednim krevetom, a ostala posada: vođa palube, vođa stroja, kuhar i konobar po dva kreveta; sve je to bilo jadno i oskudno, loše noću osvijetljeno malom petrolejkom ili voštanicom.

### DANAŠNJI SOCIJALISTIČKI STANDARD

#### NAŠIH POMORACA

Ako usporedimo navedeni život starih pomoraca s ovim koji provode današnji na našim brodovima, proizlazi da sadašnji pomorci nisu fizički opterećeni ni deseti dio onih ranijih! Rad na brodu danas je uglavnom mehaniziran i automatiziran, bez tegoba i opasnosti. Pomorci stanuju u lijepim higijenskim i zdravim prostorijama s električnim osvjetljenjem, zimi dobro grijanim, ljeti hlađenim, svaki pojedini član posade ima svoju kabinu, časnici i posebnu prostoriju za rad i primanje, s kupatilom, radijom i televizijom, u blagovaonicama s poslužbom za posadu itd. Imaju zdravu i dobru hranu s vršnim kuharima i slastičarima na brodu. Uživaju humano drugarsko tretiranje i samoupravljanje te sve moguće blagodati koje se na brodu mogu imati.

Danas je fizički rad na pomorskim brodovima smanjen na minimum. U strojarnici su uposleni mazači, vježbenici, mehaničari, električari i ostali specijalisti — ako to uređaj zahtijeva. Navigacija je pomoću tehničkih dostignuća i elektronike tako usavršena, pojednostavljena i sigurna da je isključena mogućnost stradanja broda, ukoliko kod odgovornih časnika ne postoji nemarnost! Brzina broda povećana je dvostruko, na 15—18 Nm na sat, vremenski razmak plovidbe snižen je na polovicu.

Osim svega navedenog, nemoguće je shvatiti zašto je današnji naraštaj odgojen s tako malo savjesti u vršenju svojih dužnosti! Zašto bježati na strane brodove, osobito časnici stroja, palube i radija, dok na stranim brodovima — srednjoameričkih zastava, uglavnom — vlada kaos i anarhija!? Moralo bi se časničko osoblje brodova sjetiti koliko je naša društvena zajednica uložila za njihovu obuku, nauku i kvalifikacije! Bilo bi pravedno i pošteno da svaki brodski časnik do svojeg penzioniranja služi svojoj domovini, a nakon umirovljenja — ako želi bogaćenje — neka ide na strane brodove na svoj račun! Držim da veća zarada ima mnogo manje vrijednosti od etike i ljubavi prema rođenoj grudi: Socijalističkoj Jugoslaviji!

Slijede uspomene iz mojeg ukrcanja i istinskog doživljaja na brodu slobodne plovidbe t. zv. »barke ščave« 1913—1914. godine.

#### NEKADAŠNJE »BARKE ŠČAVE«

Po talijanskom pravopisu »barche schiave«, u našem jeziku značilo bi BRODOVI ROBLJA. Zašto ovaj tuđinski naslov?

U doba austro-mađarske vladavine na brodovima trgovačke mornarice na našoj obali službeni jezik bio

je talijanski. Ova višenarodna državna tvorevina naslijedila je od Mlečana — uzurpatora naše obale — talijanske pomorske arhive, zakone, biblioteke, trgovačku pomorsku korespondenciju i ostalo. Austrija je još intenzivnije nastavila talijaniziranje našeg pomorskog življa podizanjem nautičkih i mašinskih škola s isključivo talijanskim nastavnim jezikom. Politika talijaniziranja naših ljudi trajala je sve do propasti ove heterogene tuđinske državne kombinacije. Ovakav postupak Austrije dao je povoda i poticaja talijanskoj grabežljivosti za našim obalama.

Opći naziv »barka ščava« u to doba, dobivao je među našim pomorcima svaki trgovački brod manjih brodarskih društava u slobodnoj oceanskoj plovidbi, pod austro-ugarskom zastavom.

Na tim brodovima, iako su bili parobrodi, naslijedio se uglavnom onaj isti život i tretiranje pomoraca kako je to bilo na jedrenjacima za doba austrijske carice Marije Terezije koja je izdala zakon zvani »Editto politico di navigazione mercantile Austriaca« od 25. IV 1774. Po tom zakonu kapetan na brodu bio je apsolutni gospodar broda i posade, tako da je prehrana, život i rad brodske posade ovisio o volji, karakteru i čuđi zapovjednika broda koji je sam vršio nabavu, obračun i isplatu za prehranu brodske posade.

Na jednom od takvih parobroda bio sam ukrcan u svojstvu II strojara od konca septembra 1913. do 20. jula 1914. S toga parobroda iznosim ove nezaboravne uspomene:

Parobrodarsko društvo »Naprijed« iz Dubrovnika nabavilo je u septembru 1913. iz »druge ruke« u Engleskoj parobrod koji je dobio ime »DUBROVNIK«. Brod je nosio 7.500 dwt. Obični teretnjak onoga doba, jednostavne i oskudne građe, bez električne rasvjete i pomoćnih mašina na brodu. Na brodu je bilo sa zapovjednikom 26 ljudi posade. Od te 26-torice nas četvorica bijasmo Dalmatinci. Zapovjednik kap. Karaman, I časnik kap. Baule, oba iz Dubrovnika, sa mnom još brodski meštar J. Rosić iz Splita. Svi ostali bijahu strane narodnosti. Od tih dva Trščanina talijanskog jezika, i to I i III strojar. Na odlasku iz Engleske nije bilo II časnika palube, iako na svečanom putovanju! Mornari su bili Grci, Talijani i Španjolci, ložači Arapi, Grci i jedan Englez.

Ovaj mali konglomerat raznih naroda zadavao je mnoge neprijatnosti u međusobnom odnosu ljudi i u vršenju službe na brodu.

## ODNIO GA VAL

Otplovismo iz Cardiffa, jugozapadna Engleska, s teretom ugljena za Trst. Na prvom putovanju kroz Biskajski zaljev imali smo jaki vjetar s velikim valovima sa jugozapada. Jedan kormilar, rodom Španjolac, silazio je nakon završene straže sa zapovjedničkog mosta. Na stepenicama koje vode s mosta na pramac, gdje su obično bile stambene prostorije brodske posade, zahvatio je veliki val nesretnog mornara i odnio ga kao slamku u morske dubine. Nitko ga više nikada nije vidio.

Ovo nevjeme pratilo nas je sve do Gibraltara. Kroz Sredozemno more imali smo krasno vrijeme tiho i vedro.

Kapetan M. Karaman bio je jedan od priznatih »morskih vukova« onoga doba koji inače ne bi bio nikada pustio da se ljudi na brodu imalo odmore nakon teškog olujnog vremena; u tom pogledu nije žalio ni sama sebe. Za dana morao je svaki član posade, uz svoju redovitu stražu, izvršiti 3—4 sata »korvè« (to je dnevni rad na brodu za održavanje broda i brodskih uređaja i opreme), tako da je svatko morao raditi najmanje 12 sati na dan. Zapovjednik, prvi časnik, kormilari i vođa palube radili su i 16 sati na dan na ovom brodu. Zapovjednik i časnici radili su jednake poslove, kao i ostali mornari, čistili, tukli rđu i bojili brod.

## ŽRTVE ROPSKOG RADA U PLOVIDBI

Za vrijeme plovidbe mimo afričke obale bio je na straži kap. Karaman s dvojicom kormilara od kojih bi jednog ostavio na kormilu, davši mu smjer kormilarjenja. On glavom, zapovjednik broda, ostavio bi zapovjednički most te je s drugim kormilarem pod mostom objesio dasku izvan broda. Zapovjednik s kormilarem, sjedeći na toj dasci, ispirali su kućinom namočenom sodom i sapunom, bijelu boju na vanjskoj oplati broda. U tom momentu prekine se na jednoj strani uže na kojemu je daska bila obješena, te zapovjednik s kormilarem padnu u more. Bilo je oko 7 sati jutrom; prvi časnik koji je bio od ponoći do šest sati na mostu, tada je spavao u svojoj kabini koja se nalazila na palubi u blizini kuhinje. Slučaj i donekle sreća htjela je da je mladić kuhinje, koji je u kuhinji pripremao čaj za posadu, pošao na bok broda baciti pepeo u more u istom momentu, kada su se ova dvojica s daske strovalila u more. Da ih ovaj nije u toj sudbonosnoj sekundi opazio, brod bi bio nastavio putovanje bez zapovjednika i kasnije bi bilo teško utvrditi kada su s broda nestali. Mali kuhinje, rodom Maltežanin, bio je u tom času priseban, počeo je kričati i udarati šakama u vrata kabine prvog časnika kap. Baule, dozi-vajući časnika lošim talijanskim izgovorom »kapetane, kapetane, ustajte brzo, komandant je pao u more«! Ovaj je odmah iskočio s kreveta i gol poletio na zapovjednički most, okrenuo brod prema utopljenicima, te je u blizini dao zapovijed mašini: »Svom snagom natrag«!

U mašinskom prostoru nalazio sam se sam. Dok sam stigao da zaustavim mašinu i zavezem »svom snagom natrag«, prošlo je nekoliko minuta jer je brod težak, a mašina slaba. Brod se zaustavio kod utopljenika nakon 10 do 15 minuta od njihova pada u more. Kormilar, grčke narodnosti, potonuo je prije no što smo se brodom njima približili. Kapetan Karaman bio je dobar plivač pa je izdržao ovo teško iskušnje s lakšim odijelom u moru, ali je ipak bio upotrijebio posljednje napore svoje fizičke snage da bi se održao na površini mora bez ikakva pomoćnog sredstva. Bile su posljednje sekunde da bi se spasio. U neposrednoj njegovoj blizini prvi časnik bacio mu je pojas za spasavanje i spustio čamac s brodske palube. Digoše ga polumrtva zajedno s čamcem na palubu. Bio je spašen.

Ovim događajem izgubismo na ovom prvom putovanju drugog čovjeka s palube.

## SVEČANI DOČEK U DUBROVNIKU

Do Dubrovnika plovi se s lijepim vremenom, tamo stigismo po prvi put s »DUBROVNIKOM« oko podne. Brodskom sirenom (zvijezdaljkom) tulili smo pola sata prije no što smo prispjeli pod Dubrovnik. Grad nam je odgovorio zvonjavom zvona. Na brodu primanje, svečanosti i blagoslov nove jedinice sv. Vlaha po tamošnjem župniku. Nakon šest sati boravka pod zidinama grada starih pomorskih tradicija nastavismo put Trsta gdje iskrcasmo teret ugljena. U Trstu po naređenju lučkih vlasti ukrcasmo drugog časnika palube. Ovaj je bio Nijemac iz Rajha, pošto je tada bio vrlo mali broj naših ispitanih kapetana, a ukoliko bi se našao gdje koji, ovi su tražili bolja namještenja kod Austrijskog Lloyda ili Austro-američkog društva »Adrije« i »Libere Triestine«. Na ove tzv. »BARKE ŠČAVE« nije nitko dobrovoljno želio biti ukrcan. Hrana je bila veoma loša, zimi i ljeti najviše se jelo slano meso.

## TRAGIČAN PAD U SKLADIŠTE

Iz Trsta prosljedismo prazni za Crno more. U Rusiji u luci Feodosija na Krimu krcasmo pšenicu za Antverpen — Belgija. Prije početka ukrcavanja žita morao je drugi časnik palube pregledati da li su skladišta dobro očišćena i pripremiti drvenu pregradu i

zaštitu kako se pšenica ne bi ljuljanjem broda proslula na jednu stranu, i time brod dospio u opasnost uslijed velikog nagiba. Pri silaženju u skladište ovaj novi časnik, spuštajući se kroz grotlo, na prvoj stepenici silaza sklizne nogom, a rukama se nije dobro prihvatilo, te se s visine od 8 do 9 metara strovalio na podac (pajcl) skladišta. Polomio je nekoliko rebara. Ostavismo ga u tamošnjoj bolnici gdje je nakon osam dana umro.

## STRAŽA ŠEST I ŠEST

»DUBROVNIK« je ponovo otputovao sa zapovjednikom i prvim časnikom na palubi do Antverpena.

Na ovim brodovima drugi i treći strojar, odnosno po današnjem nazivu I i II časnik stroja, vršili su u mašini sami stražu, bez pomoćnika ili mazača, sami su mazali i skakali oko mašine, osobito pri uzburkanom moru. Ako je bilo olujno vrijeme, tada bi se III strojar dodijelio u stražu I strojaru, dok je drugi strojar vršio službu s vođom stroja; straža se tada vršila šest sati, a odmor je bio šest sati, ili kako se po mornarsku kaže: šest i šest.

Iz Antverpena otputovali smo u Sunderland, grad i luku na sjeverozapadnoj obali Engleske. Tu smo kralci ugljen za Veneciju. U Engleskoj ukrcan je na brod II časnik palube, jedan naš stariji pomorac iz Malog Lošinja.

## TRAGIČNA SVADA

I na ovom putovanju imali smo mrtvih.

Na moru iz Sunderlanda do Venecije zavadiše se i potukoše ložaci pred kotlovima, jedan Arapin bio je teško ranjen nožem u leđa, drugi je proparao nožem trbuh i crijeva svom drugu Arapinu, ovaj je nakon kratkog vremena preminuo, dok je prvi ranjenik ostao u bolnici. Uzrok ove njihove svađe nije se mogao utvrditi jer ih nismo mogli razumjeti. Drugi jezik nisu poznavali. Drugog dana izvršena je obična ceremonija, spuštanje mrtvaca u more po krmi broda, u prisutnosti cijele posade, sa zaustavljenom mašinom. U Veneciji su lučke vlasti s engleskim konzulatom vodile izvide o ovom ubistvu, ali, kako se činilo nitko nije mogao ništa razumjeti: Engleski konzul nastupio je jer je usmrćeni bio iz neke engleske kolonije. Ubijica je bio iskrcan s broda i zadržan u zatvoru. Što je dalje bilo s njim i s onim prvim ranjenikom, nije mi bilo poznato. Ovo je četvrta žrtva na ovom brodu!

## BORBA NA ŽIVOT I SMRT

Za vrijeme idućeg putovanja imao sam ovaj veoma interesantan doživljaj. Iz Venecije putovali smo ponovo u Crno more, u rusku luku Poti na Kavkazu, i tamo smo kralci željezni mineral za New Castle u Engleskoj. Na putu nas je u Biskajskom zaljevu zahvatilo orkansko nevrijeme sa zapada. Na nas su jurišali valovi kao planine, brod je postao orahova ljuska. Propeler je izlazio u dolini vala izvan vode, a u tom momentu mašina bi se okretala velikom brzinom, činilo se da će se svakog časa sve u mašini polomiti! Brod s teretom željezne rudače izložen je mnogo većim naprezanjima no što ih snosi kod voluminoznih tereta. Težište (metacentar) broda veoma je nisko, pa se brod stoga pri uzburkanom moru mnogo više ljulja, izložen je udarcima valova sa svih strana. Brod je u punom gazu, dok su skladišta ispunjena ispod jedne četvrtine svojeg volumena. Ovaj inače loše građeni brod škripao je s ovim teretom na sve strane kao da će se svakog časa prelomiti.

U jednom momentu naglog okretanja propelera u zraku oko 22 sata noću, za doba straže I strojara, prolomio se osnac na kojemu su ukopčane sve četiri pogonske sisaljke uz glavnu mašinu. Brod je postao nesposoban! Rezervnih sisaljki na ovom brodu nije bilo da bi se moglo prosljediti i lakšom vožnjom. Brod je

bio nepokretan, prepušten svojoj sudbini! More je nemilo bacalo brod amo-tamo, bez ikakve pomoći u toj tamnoj noći i bijesnoj oluji. U to vrijeme na ovim brodovima nije bilo radio-telegrafije za traženje pomoći. Ako ne uspijemo popraviti mašinu, možemo vrlo lako nastradati u morskim dubinama Atlantskog oceana. U instinktu održavanja života tražili smo mogućnost kako bismo popravili oštećenu mašinu. Rezervnog osnaca nema na brodu. Traži se sličan ili prikladan komad čelika iz kojega bi se iskovao prelomljeni osnac, ali prikladnog materijala na cijelom brodu nema.

S mjerilom debljine (šublerom) u ruci tražio sam po svim uglovima od čega skovati prelomljeni dio. Napokon našao sam da donji dio sohe za čamce odgovara po svom promjeru prelomljenom osnacu. Soha za čamce teška je preko 1000 kg; kako je izvoditi s toga mjesta? Brod se nemilo valja i posrće, upireš sve svoje fizičke snage da se održiš kako te ne bi more bacilo o kakvu brodsku ogradu i tamo te onesposobilo.

Za doba ove neprestane bljesnoće mora a time i bezizgledne mogućnosti popravka oštećene mašine, prvi strojar počeo je na sav glas kričati, zapomagati, plakati i dozivati članove svoje obitelji. To je bio krik bez pomoći! Zapovjednik dade odstraniti prvog strojara u njegovu kabinu, kako ne bi izgubili kuraju ostali, dok je treći strojar od morske bolesti ležao, više mrtav nego živ, u jednom katu. Teret oko popravka preuzeli smo uglavnom nas trojica: zapovjednik, prvi časnik i ja. Zapovjednik je lavovskim naporom uspio dići sohu s mjesta pomoću improvizirane dizalice od dvije grede, što je pri tako uzburkanom moru bio veoma težak zadatak, jer je prijetila opasnost da nas more ponese sa samog ruba boka broda, iznad palubne kuće u sredini broda. Nakon što je soha bila dignuta s mjesta, morao se ručnom pilicom odrezati donji dio sohe u dužini od 20 cm. Pilica se pri tom prelomila. Tada se morala iskovati ručno nova pilica i tako teškom mukom tek doći do potrebnog materijala.

Sada se morao izraditi najprimitivnijim sredstvima, ručnim alatom, jednim malim kovačkim vagnjem, dlijetom i turpijom, novi osnac. Pri kovanju pomagala su mi naša dva kapetana. Obradu vijka za pričvršćenje ovog osnaca morao sam izvršiti turpijom. Ovaj rad, ili bolje rečeno, borba na život i smrt, trajala je 36 sati neprekidno uz veoma male intervale pri uzimanju hrane. Nakon toga montirao sam osnac i sve sisaljke na mjesto, mašina je osposobljena, počeli smo ploviti put Engleske. Ovim naporom bio sam potpuno iscrpljen. Nakon toga tvrdo sam zaspao punih 10 sati. Pri dolasku u New Castle zatražio sam od kapetana iskrcaj, da bi se riješio ovog »ukletog« broda. Kapetan me zaklinjao da ostanem na brodu, bar do povratka u naše krajeve. Pristao sam i ostao dalje na brodu.

Ponovo smo izvršili jedno putovanje u Crno more i zapadnoevropski kontinent. Bilo je lakših nezgoda, prijeloma nogu i opekline od razderane parne cijevi na palubi itd. Posada se neprestano mijenjala u Engleskoj, Belgiji i Trstu, uzimalo se na brod sve ono što nije moglo naći boljeg uposlenja, trajno nova lica raznih rasa i jezika.

## I SVJETSKI RAT

Za vrijeme sarajevskog atentata na austrougarskog prijestolonasljednika koncem juna 1914. nalazili smo se po moru na putovanju iz Antverpena u Trst. Zauzstavili smo se u Alžiru da ukrcamo potrebnu količinu ugljena. Tu smo doznali za događaj u Sarajevu. Tamošnji listovi naviještavali su mogućnost rata Austrougarske protiv Srbije. Naš zapovjednik bio je zadrti Austrijanac i neprijatelj Srbije. Naprotiv, prvi časnik i ja bijasmo osvjedočeni pobornici bratstva i jedinstva Srba i Hrvata i jugoslavenske državne ideje. Zapovjednik je u svakoj prigodi predbacivao i prijetio meni i prvom časniku radi našeg »izdajničkog« stava prema »našoj« tadašnjoj državi. Nas dvojica proricali smo našem zapovjedniku da će za kratko vrijeme na krmi ovog broda mjesto ove tuđinske

austro-mađarske zastave biti postavljena naša narodna zastava. Zapovjednik nas je nazivao luđacima i zanesenjacima, zaprijetio nam je da ćemo zbog toga obojica odgovarati kada se povratimo kući. Mislili smo da on to samo formalno prijeti!

Kod dolaska u Trst 12. jula 1914. zatražili smo obojica iskrcaj. U Trstu naidosmo na ratne pripreme, »nepouzđani« elementi se zatvaraju, osobito srbofili, rusofili, frankofili i anglofili, sve je u napetosti.

Zapovjednik pozove nas dvojicu u svoju kabinu i saopći nam: »Ako se koji od vas iskrcā, odmah ga prijavljujem«. Morali smo ostati na brodu. Posljednji dan boravka u Trstu, posto sam bio fizički iscrpljen omršāvio i slaba izgleda, uspio sam liječničkim uvjenjem da napustim brod i vratim se kući u Split.

»DUBROVNIK« je iz Trsta 20. jula oputovao na svoje posljednje putovanje u Crno more i stigao do Carigrada. Prvi svjetski rat je započō. Naviješten je rat i Rusiji. U Carigradu brod je bio zaustavljen. Momčad se sva razišla, neki u internaciju, a neki svojim kućama, prema tome, da li je podanik savezničke ili neprijateljske države. Zapovjednik je ostao neko vrijeme sam na brodu. Prvi časnik kap. Baule bio je kao austrijski marinski rezervni oficir, zadržan i ukrčan na njemački ratni brod GOEBEN, s preporukom datom od našeg zapovjednika da je »politički ne-

pouzdan«. »GOEBEN« je operirao protiv ruske flote na Crnom moru. I za mene je zapovjednik poslao jednaku »ocjenu« kao što ju je dao za prvog časnika.

Malo dana nakon pavratka kući bio sam pozvan u Dubrovnik na saslušanje i privremeno zatvoren od žandarmerije i zatim odveden u austrijsku kopnenu vojsku do konca rata. Dok je kapetan N. Baule tu »preporuku osjećao« za pune četiri godine trajanja rata.

Parobrod DUBROVNIK bio je od Nijemaca rekviriran u Carigradu u svrhu prijevoza ratnog materijala uz tursku Crnomorsku obalu. Turska je naime u prvom svjetskom ratu bila saveznik Austrougarske i Njemačke. »DUBROVNIK« je svoju sudbinu završio u dubinama Crnog mora. Bio je potopljen od ruske podmornice, negdje pod konac 1914.

Kapetan M. Karaman, nakon sloma Austrougarske živio je kao rentijer u Splitu, umro je pred više godina, dok je veliki čovjek, rodoljub, dobar drug i prijatelj kap. Niko Baule završio tragično svoj život. Razbojnička ustaška banda okovanog ga je odvela negdje 1945. u zloglasni Jasenovački logor i tamo ga zvjerski umorila. Uspomena na njega ostat će trajna svima onima koji su ga poznavali!

Ovo su uspomena na brod i ljude, — moje slobodne plovidbe na takozvanim »BARKE ŠČAVE«.