

## U čamcu preko Atlantika i natrag

Djelo Dubrovčanina kapetana Nikole Primorca

Branko Tarana

12. jula 1866. čamac »Red White and Blue« dužine oko 8 metara, sa posadom Hudson i Fitch, startao je iz New-Yorka za Evropu. Jedva izdržavši tešku oluju poslije 38 dana putovanja stigli su u London. Čamac prevezen kasnije u Pariz bio je 1867. velika atrakcija na Svjetskoj izložbi.

1868. Marschall i French sa čamcem »John T. Ford« pekušali su preći Atlantik. Negdje u oceanu čamac je potonuo s Marschallom, a Frencha je spasio jedan parobrod, što je dosta velika rijetkost za ono vrijeme.

Tih godina u strašnoj oluji (terrific storm) potonuo je u kanalu La Mancheu jedrenjak »Breeze«. Četrnaestorica preživjelih spasili su se u 6 metara dugom brodom čamcu. Oluja ih je odnijela duboko u Atlantik. Bili su to hrabri ljudi, čija je volja za životom pobijedila strahove mora. Zbijeni u malom čamcu, mokri, izglednjeli, šibani vjetroj i na granici očajanja danima su se borili za život. I čovjek je pobijedio. Doprli su daleko na sjever do male luke Ramsey, na otoku Isle of Man u Irskom moru. Čamac je tada pokazao vrlo dobra pomoračka svojstva.

Od godine 1800. pa dalje bilo je nekoliko velikih oceanskih putovanja malim brodicama i čamcima. Svi su

oni bili veći, neki mnogo veći od čamca s jedrenjaka »Breeze«. Ali što naročito upada u oči, i što je važno za nas, ta putovanja izvršili su Anglosaksonci (pretežno Amerikanci pa Englezi) i jedan Norvežanin. Osim njih do 1870. nijesu nam poznata druga imena bilo Francuza, Nijemaca, Talijana i ostalih.

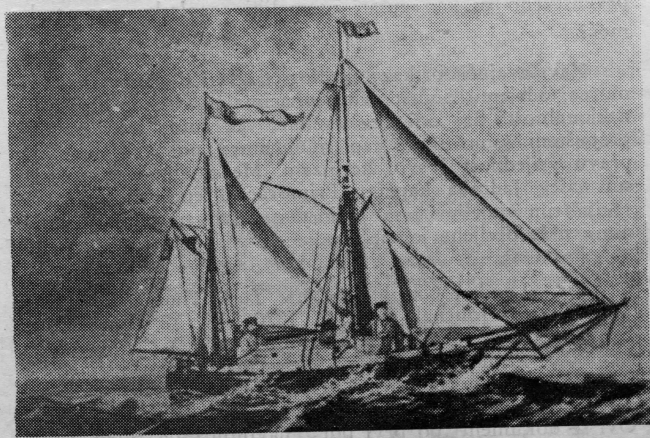
Krajem 1869. nalazio se u Liverpoolu Dubrovčanin, pomorski kapetan Nikola Primorac. Ne znamo je li bio ukrcao u to vrijeme.

Njegov brat Đuro u to vrijeme živio je u New-Yorku. Spomenuti događaji bili su mu dobro poznati, a poznavao je i spašene s jedrenjaka »Breeze«, jer Liverpool nije daleko od otoka Man. Kapetan Primorac, kao iskusan pomorac, kupio je spašeni čamac jedrenjaka »Breeze«. Zbog čega?

To je doba u kome je Engleska bila već u zenitu svoga uspona i svoje moći. Bila je tada prva pomorska, kolonijalna, financijska i industrijska sila svijeta. Lako nam je dakle shvatiti tadašnji odnos Britanaca prema drugim narodnostima i svu bahatost i netolerantnost koja proizlazi iz osjećanja bogatstva i moći. Nažalost, uslijed slabosti ljudske prirode, ta bahatost prijanja i za one, koji su samo sluge bogatstvu i moći.

Uspon Liverpoola počinje početkom XVIII stoljeća kada se počela razvijati trgovina s Amerikom. Taj nagli uspon duguje se gotovo isključivo trgovini crnačkim robljem, a donekle i gusarenju. Koncem XVIII st. za samih 10 godina liverpulske trgovci prodali su u Ameriku oko pola milijuna crnačkih robova. Do zabrane trgovine robljem 1807. god. prevozili su i prodavali u Americi svake godine oko 50.000 robova. Golemi razvoj tekstilne industrije u Lancashireu, u zaleđu Liverpoola, nadoknadio je prekid trgovine robljem. Liverpool je i danas najvažnije britansko pomorsko središte jer 25% engleskih mornara plivi na njegovim brodovima.

Osim toga tek je bilo prošlo 14 godina od svršetka krimskog rata, koji je Engleska znala iskoristiti u svoje svrhe. U Sevastopolju su razorili sve što je bilo i od najmanjeg značaja za rusku mornaricu. Pa i nekadašnje pomorske i kolonijalne vesile: Španija, Holandija, Francuska i Portugal popustile su pred Engleskom ekspanzijom. U toj ekspanziji Englezi su se služili svim poznatim i nepoznatim sredstvima za širenje svoje moći. Bili su neogra-



»The City of Ragusa«

ničeni gospodari mora i bogatstva svojih kolonija. U pomorstvu, glavnom izvoru svoje moći, bili su ljubomorni na sve i svakoga. U tom pogledu bili su nepravedni i prema Ircima, svojim podanicima, koji su kao otočani i pomorci dali veliki doprinos engleskom bogatstvu. U pomorstvu sve što nije bilo englesko na fini su način zamagljivali ili ignorirali. U samom Liverpoolu tada još nije bio izumro duh bivših trgovaca robljem i gusara tj. arogantnost, barem ne kod potomaka i onih koji su imali koristi od toga.

Kapetan Primorac plovio je do tada pod austro-ugarskom zastavom. Austro-Ugarska, došavši u posjed naše obale Jadrana, na žuljevima i znoju Poljaka, Čeha, Slovenaca, Hrvata i Srba gradila je svoju pomorsku silu i postala pomorska velevlad.

Zamislimo sada razgovore, pa i žestoke prepirke pomorskih oficira raznih narodnosti u lokalima Liverpoola o svim mogućim događajima. Možemo vjerovati da je kapetan Primorac bio čovjek natprosječne sposobnosti, hrabrosti i inteligencije. Znao je razlikovati hrabrost od hvalisanja, mogućnosti i znanje od šovinizma i netolerancije. Kako se osjećao on pod austro-ugarskom zastavom, a kako tek kao Slaven u tim prepirkama i razgovorima? Pomorac iz grada s velikom pomorskom tradicijom Dubrovačke Republike koja je stvorila značajno kulturno žarište i bogatstvo te gradila brodove priznate kao najbolje na svijetu. Svoj uspon nije dugovala trgovini robljem i kolonijama, i prije svih vesela donijela je zakon protiv ropstva i utemeljila dom za nahoćad. Sjećajući se svega toga u jednome razgovoru, kojemu tok ne znamo, kapetan Primorac opkladio se za 1.000 funti (onda vrlo veliki novac) da će u čamcu potonulog jedrenjaka »Breeze« preploviti Atlantik tamo i natrag. Dakle, u najmanjem čamcu do tada. Iz ljubavi prema svom rodnom gradu čamac je nazvao »The City of Ragusa«. Bio je određen približan dan polaska. Čamac je bio dug 6,09 širok 1,32 i dubok do kobilice 0,86 m. Sagrađena je kabina, udobna prema mogućnostima. Ugradio je tankove za 100 galona (454) litre vode, koji su se u nuždi zbog olakšanja mogli ispumpati. Čamac je imao spremište hrane za tri mjeseca i za dvoje ljudi. Opremljen je kao jedrilica sa dva jarbola, sa četverokutnim jedrima, sa maksimumom od 70 jardi (63 metra) platna za jedrenje, te potrebnim pomorskim kartama i instrumentima za navigaciju.

Evo dviju zanimljivih pojedinosti! Znajući za opasnost od tišina blizu obala gdje ima jakih struja, opremio je čamac dvokrilnim propelerom na ručni pogon, pokrećući ga slično broskoj pumpi, a mogao se po potrebi dizati i stavljati. Kad je čamac bio potpuno opremljen (pred sam odlazak) atest o carinjenju i sposobnosti za plovidbu, ovog najmanjeg broda koji je ikada bio testiran u Liverpoolu, potpisao je isti službenik, koji je potpisao i atest za parobrod »Great Eastern«, tada najveći brod na svijetu (207 metara, 27.000 tona).

Sve je to bilo spremno ali trebalo je naći i pomoćnika, što je bilo teško. Dugo je tražio suputnika. Bez drugog izlaza, kasneći u polasku, poslužio se metodom koju je znalo Nelsonovo vrijeme — prisilno. Napio je ili je našao pijanog mornara J. C. Buckleya, urkcao ga i odisejada je mogla početi. Bio je 2. juna 1870. Treći suputnik bio je pas Boswain.

Kada se mornar otrijeznio, zapitao je kamo idu. Doznajući da plove u čamcu za SAD počeo je bjesniti, protestirati i moliti da ga iskrca. Kapetan Primorac je odgovorio da je povratak isključen. Onda je Buckley počeo moliti da ga iskrca u Queenstownu (Irsko) a tamo da nađe drugoga. Primorac je pristao. U Queenstonu je Primorac, iako teško, ipak našao pomoćnika E. R. W. Haytera. Putovanje je nastavljeno i možda je ovo bio razlog što je zbog zakašnjenja putovanje trajalo ukupno 92 dana, jer su bili zapali u teška olujna vremena. Čekala su ih velika trpljenja i iskušenja.

Engleska i američka štampa pisala je o događaju pri polasku. Opisan je čamac i oprema. Newfoundlandski pas

Boswain, J. C. Buckley i potpisnik atesta su spomenuti, ali organizator, vlasnik i kapetan u jednoj osobi je kap. Primorac ne!

Nastupile su oluje. Maleni čamac se izvrsno držao i svoje hrabre putnike sretno nosio kroz sve opasnosti Atlantika. Hayter je bio vrijedan drug. Kapetan Primorac, izvrstan i hrabar pomorac, jaka duha i pomorske pronicljivosti, pokazavši je u izboru čamca i njegovoj pregradnji i opremi, bio je siguran u uspjeh.

Prošlo je bilo već 70 dana od odlaska iz Queenstowna kad su na šir. 42° 80' N i 69° 10' W sreli američki ribarski schooner »Emma L. Rich« iz Grand Banksa, kapetan Jenkins. Začuden kap. Jenkins im se približio i on i njegovi mornari s pravom pomorskom srdačnošću su ih pozdravili i zapitali da li im je nešto potrebno. Jenkins je u Bostonu o ovome izjavio da su odgovorili da im ne treba ništa, da se brod izvrsno držao, i da su putnici bili vedri i raspoloženi. Opisujući kap. Primoraca rekao je da ih je pozdravio otmjenošću jednog admirala flote. Pišući o ovome američke novine ponovno ne spominju zastavu broda ni ime kap. Primorca, što je kap. Jenkins sigurno znao.

Konačno 8. septembra 1870. uplovio je kap. Primorac svojim čamcem »The City of Ragusa« i svojim suputnicima u Boston nakon 92 dana putovanja. Pa i po dolasku američka štampa ne spominje ime Primorca. Posjetivši u New-Yorku brata Đura, počeo se pripremati i za povratak da bi ispunio uvjete opklade.

Povratak je isto tako bio buran, ali trajao samo 38 dana. Opklada je bila dobijena. Hayter je bio dobar drug i na povratku.

Na kraju spomenimo ono najvažnije, a što se temelji jedino na pričanju pok. kap. Iva Bijelića iz Kućišta na Pelješcu. Kada se na povratku kap. Primorac približio Liverpoolu, presreo ga je jedan maleni ratni brod, čiji mu je zapovjednik rekao da skine austrijsku zastavu i izvjesi englesku. U ime kraljice obećao mu je da će dobiti pravo prodaje duhana na veliko, što se nije davalo strancima. Primorac je to i učinio. Kap. Bijelić kao njegov poznanik i prijatelj razgovorao je s njim u Liverpoolu prigodom izlože broda po povratku. Na slici broda (izdanoj po povratku) izgleda da je na prednjem jarbolu američka, a na stražnjem engleska zastava. Kada je poslije nekoliko godina kap. Bjelić posjetio Liverpool kapetana Primorca više nije bilo. Rečeno mu je da ga je služavka zaklala i pobjegla. Ovo na kraju iz pričanja kap. Bijelića ne možemo sa sigurnošću primiti. Pod kojom je zastavom plovio ne znamo. Prvi put je njegovo ime štampano na tu sliku, ista je izišla tek po povratku. Pisac neke treće pomorske nacije spominje Buckleya i Haytera kao vlasnike i izvršioce putovanja, a svoja obavještenja je crpio iz anglosaksonskih izvora. I on o Primorcu ni riječi!

Je li kapetan Primorac bio pustolov i avanturista kako su neki željeli da ga prikažu? Što su onda bili gusari Hawkins, Drake i Frobisher koji su postali admirali, a prvenstveno su kao gusari utemeljili englesku pomorsku moć?

Završavajući prikaz jednog poglavlja kapetana Primorca, odajemo počast svim junacima mora bez obzira na nacionalnost. Svi oni bez razlike, tek onda kada su bili prepušteni samo sebi, kao ljudi mora pokazali su svoju pravu vrijednost i svoj heroizam. Među njima se nalazi i sin našeg Jadrana kapetan Primorac. Prema riječima Horacija tim smjelima »sa prsimā i srcem trostruko brončanim« naše divljene je vječno.

Lit. »London Graphic« »New York Times« July 1870. »The Boston Journal« Sept. 7. 1870. »N. Y. Times« Sept. 7. 1870. »N. Y. Times« Sept. 9. 1870. »N. Y. Times« Sept. 24. 1870. Pismo Mar. Res. Society Mass. John Primrose-u iz 1935. potpisan Jenkins. Currier-Ives, Pismo J. Primrosea piscu članka. Pričanja pok. kap. Luke Bijelić i piščeva oca. Ovi se dokumenti po prvi put objavljuju sada. Slika ustupljena od Pom. muz. JAZU u Dubrovniku, a dokumenti su vlasništvo pisca.