

Doživljaji kap. Joza Šunja

Stjepan Vekarić

(8. nastavak)

Nakrcali smo u Kerču puni teret žita i krenuli za Carigrad i Marselj. Kod Sardinije prestigli smo novu »Calmius« i zajedno s njom uplovili u novu marseljsku luku.

U to su se vrijeme četiri pelješka kapetana: Antun Pilković, Šimun Štuk, Nikola Kosović i Luka Krstelj, vraćali iz Livorna, preko Genove, za Veneciju, a odatle kući. U Genovi su se nalazili na stanici i upravo se spremali da otputuju. Pilković je, kao obično, uvijek bio spreman da priča poneki doživljaj iz svog dugog života, podupirući svoja izlaganja slikovitim gestikulacijalama. Našeg je čovjeka opazio neki vješti lupež i dok je ovaj bio na vrhuncu svog pričanja, povukao je za Pilkovićev zlatni lanac za sat na kojem su, osim sata, visjeli i zlatni prsteni i druge sitnice. Povukavši za lanac lupež je nagnuo u bijeg, a za njim Pilković i čitava družina, uz bijesne povike:

— Zaustavite lopova! Drš'ite ga!

Uto je odmah iskrsao neki policajac i uspio zaustaviti lopova. Naši ga putnici obavijestili su da je ukrao zlatni lanac i zatim krenuše svi zajedno prema policijskoj stanici. Tu su opet jednoglasno izjavili da je Pilkoviću ukraden sat na zlatnom lancu i pokazali na lopova.

Ali lopov je jedini znao da mu namjera da ukrade sat nije uspjela i da je sat još uvijek u Pilkovićevom džepu. On stoga počne vikati da ga klevetu i tražiti zakonsku zadovoljštinu za nanijete mu uvrede. U isto vrijeme pokazao je prstom, na veliko iznenađenje naših putnika, prema Pilkovićevom prsluku gdje je mirno visio — sat na zlatnom lancu!

*

Iz Marselja krenuli smo za Carigrad i tamo stigli u studenom 1856. godine. Već je bilo kasno da krenemo za Mariupol jer je u to doba godine luka često već zaleđena. U Carigradu smo svaki dan primali nova naređenja ali konačno ipak bi odlučeno da se vratimo u Livorno. I na povratku pratilo nas je loše vrijeme i protivni vjetrovi. S nama je putovala i velika nava »Luca Padre« koja se, na tom putovanju, u Arhipelagu sudarila s jednim jonskim brodom. Taj brod je potonuo, a na navi je bio slomljen kosnik i pramčana statva. Poslije brodoloma spasila je posadu postradalog broda i prebacila je u Moreju, davši tim ljudima jedan brodski čamac.

Kod Elbe zahvatila nas je oluja sa Zapada te smo u tamnoj noći morali s takvim vjetrom proći kroz opasni kanal Piombino.

Jadni zapovjednik nave »Luca Padre«, kap. Vice Tunjica, od prirode odveć bojažljiv, ustrašio se je još više našavši se s brodom u takvu položaju da ga je mogao spasiti samo krajnji napor jedara.

Prema njegovom pričanju, kad smo bili u Livornu, on se tada bio smjestio — da bi imao bolji pogled na jedra i more ispred broda — na stepenište, visoko 4—5 stopa i prislonjeno uz brodsku ogradu. Odatle je, nervozan i od straha ne gledajući prema zavjetrini gdje su se golemi valovi razbijali o obalu u neposrednoj blizini broda, očekivao da će brod svakog časa udariti o plitko dno. Tunjica je svojim kratkovidnim staračkim očima gledao samo kormilara, jedra i vjetar i nije pazio na to da se nekako osigura od pada. Na vrlo velikim valovima brod se vrlo jako valjao i u jednom trenutku, pod udarom jednog osobito jakog vala, Tunjica je izgubio ravnotežu i ispružio se na palubi, sav izranjen po tijelu i licu. Jadni je čavjek bio pao u nesvjest.

Lako je razumjeti zaprepaštenje posade broda kad su vidjeli da je kapetan pao baš u najopasnijem trenutku kad je potreban najprecizniji manevar i vođenje broda i kad čitava posada svoj spas i sve nade predaje u ruke božje i kapetanove. Nije bilo lako ni poručniku Ivanu Boti preuzeti u tom trenutku komandu nad brodom!

Međutim, brod je ovog puta imao sreću da je vjetar uo nešto okrenuo i oni su mogli slobodno proći rt i uskoro se usidriti u Livorno.

Sjećat ću se uvijek pojave kapetana Vice Tunjice po dolasku broda u Livorno! Tek što je stupio nogom na kopno on je, onako izranjen po tijelu, izlijepljen flasterima po licu i nosu, nesiguran na nogama, u trošnom odijelu — odmah krenuo prema banci Luke Mimbelijja, praćen velikim brojem znatiželjnih osoba i dječurlije.

Početkom 1857. nakrcali smo u Livorno teret žita i kukuruza za Kadiks. Tu smo primili naređenje da teret iskrcamo u Lisabonu.

U lisabonsku smo luku ušli s jedrima, krstareći protiv vjetra. Tu smo zatekli kapetana Antuna Busanića iz Velikog Lošinja. On je bio zapovjednik svog barka »Graziadio« pod argentinskom zastavom. U luci se nalazio i kapetan Medini iz Budve, zapovjednik austrijskog broda »Catterina«.

Preko Busanića, koji je često bio u Lisabonu, sklopio sam prijateljstvo s mnogim obiteljima porijeklom iz Dubrovnika. Od Radića, agenta za kolonijalnu robu, kupio sam trideset vreća kafe za špekulaciju. Petnaest vreća prodao sam u Carigradu s malim dobitkom. Preostalih petnaest vreća sakrio sam prilikom ulaza u Crno more ispod podnica u spremištu za hranu, ali miris kafe otkrivao je njen položaj i svakog sam časa očekivao da će je stražari carinarnice u Odesi otkriti. Kafu sam zatim dao upraviteljima splavi i oni su je rasprodali uz znatan dobitak.

Osim dubrovačke obitelji Radić u Lisabonu su živjele i dvije obitelji Romano. Dva mladića iz te obitelji bili su oficiri u portugalskoj ratnoj mornarici. Među najbogatije obitelji u Lisabonu ubrajao se i neki Kosović, snabdjevač brodova i brodovlasnik, rođen u Konavlima kraj Dubrovnika.

U Lisabonu smo se zadržali 45 dana. U toj smo luci vrlo ugodno provodili slobodno vrijeme. Zbog opasnosti vraćanja na brod uveče ili u noći, bio sam unajmio sobu u hotelu. Tako sam mogao svako veče odlaziti u kazalište gdje je jedna odlična operna grupa iz Italije prikazivala Verdijevu operu »Sicilijanske večeri«.

Vrlo neugodne i opasne bile su carinske vlasti u toj luci. Duž rijeke, na kratkim razmacima, bili su raspoređeni carinski čamci, nosivosti 20 do 40 tona, sa 4 do 6 stražara. Svaki brodski čamac što bi se kretao s obale na brod i obratno bio je izvrnut pregledima tih dosadnih stražara, a sve to kod brzine struje od 6 čvorova. Nisu bile rijetke nesreće zbog tih ludih propisa.

Iz Lisabona smo krenuli za Carigrad i Mariupol i tu primili naređenja do prosljedimo za Taganrog.

Jednog sam dana otišao posjetiti kapetana Vicu Tunjicu, na brodu »Luca Padre«. Zbog straha da ga ne iznenadi kapetan broda što ga je Tunjica bio prošle godine u Arhipelagu potopio, on uopće nije držao most između broda i kopna. Brod je bez balasta bio visok kao brdo.

Iz Taganroga smo s teretom lanenog sjemena krenuli za Englesku. U Grimsbyu smo zatim nakrcali ugljen za Krf, gdje smo stigli u veljači 1858. u rekordnom vremenu od samo 24 dana plovidbe.

Već iz Engleske bio sam pisao brodovlasniku da bih želio zamjenu. Mimbeli je obećao da će je uputiti u Krf, ali tu sam saznao da moram odvesti brod u Livorno gdje će me zamijeniti kapetan Štuk.

Na putovanju iz Krfa za Livorno imali smo povoljne vjetrove i lijepo vrijeme te smo završili bojadisanje čitavog broda i jarbola. Kod Elbe sreli smo jedrenjak »Venoge« (kap. Stjepan Fisković). Te je noći zaphao jaki jugoistočnjak koji nas je ubrzo doveo nedaleko livornskog sidrišta.

Velikom brzinom brod se kretao prema gatu u Livorno što je uvelike zabrinulo ljude u službi oko prihvatanja konopa i vezivanja brodova. Ti bi ljudi, često, svojim štetnim uzrujavanjem bili uzrok oštećenju brodova prilikom pristajanja po lošem vremenu. Tako je u prosincu 1845. ulazio u Livorno Rallijev brigantin »Favorita«, pod zapovjedništvom kapetana Milinovića. S jugoistočnim vjetrom brod se normalnom brzinom približio gatu i kapetan je očekivao da će mu lučki čamac prihvatiti i prebaciti konop na obalu. Ne znam zbog kojeg je razloga čamac zakasnio a kapetan, nestrpljiv zbog njega, zaboravio je da navrijeme poduzme druge mjere što bi takvoj situaciji bile spasile brod. »Favorita« je gonjena vjetrom počela da pada prema hridinastoj pličini i kad je uspjelo zaustaviti je na sidru, kobilica je već bila na grebenu. Te se noći vrijeme još pogoršalo. Sidro je popustilo i brod se postavio bočno na greben, probio oplatu i velika količina vode potpuno je upropastila teret. I sam je brod potpuno stradao na tim hridinama i nakad više nije zaplovio.

Taj mi je slučaj uvijek bio pred očima, i tada kad se dogodilo, i sad kad sam s brodom trebao pristati za isti gat. Stoga uopće nisam računao na pomoć s kopna već sam na lijevu stranu broda dao da se prebaci malo sidro, privezao za sidro jaki konop, a drugi kraj konopa učvrstio na krmi broda. Došao sam s velikom brzinom uz gat i zaustavio se na izabranjoj tački pomoću krmenog sidra, a da oni na kopnu nisu znali uopće kako. Zatim sam bacio i pramčano sidro i spriječio kretanje broda prema natrag. Na taj sam se način, bez ikakve pomoći s kopna, vezao uz obalu, a kasnije prešao u četvorovez u unutrašnji bazen.

Livorno se tada nalazilo pod okupacijom austrijske vojske te je svaki brod, prilikom ulaska u unutrašnji bazen luke, morao iskrcati s broda sve oružje i predati ga u tvrđavu.

U unutrašnjoj luci trebalo je izvršiti generalni popravak broda jer smo otkrili trulih mjesta i u unutrašnjosti broda i na oplati i rebrima. Popravak je stajao 23.000 forinti ili, po tadanjem tečaju, 70.000 fiorentinskih lira. Izvršio ga je Giovanni Gori, »proto za spavi« kako su ga podrugljivo zvali u Livornu. Gori je u to vrijeme bio u velikoj milosti brodovlasnika Ivana Mimbela.

U svojoj mladosti Gori je radio kod brodograditelja Mancinija. Poslije smrti starog Mancinija Gori se nije slagao s njegovim sinom, također vrsnim brodograditeljem, te je sam počeo vršiti popravke brodova. Imao je sreću da je među prvim austrijskim brodovima dobio u ruke jedrenjak »Flori« (kap. Stjepan Mimbeli) i »Gravosu« (kap. Simin). Gori se uspio dodvoriti kap. Mimbeliju kad je ovaj mijenjao jarbol i on ga je preporučio svojoj braći koji sve brodove otad popravljaju u Livornu kod Gorija. Kad je tako posao krenuo, Gori se i sam sebi divio, a i sam Mancini bio je sitan pred tim fenomenom lukavštine koji je nadmašio i samog Ignacija Loyolu.

Ponekad je Gori padao i u nemilost kod »so signor principale-a« ali on je uvijek znao da natrag zadobije izgubljeno povjerenje. Najgore je bilo 1850. godine kad su mene s »Calmiusom« bili poslali u Korčulu na popravak. Ivan Mimbeli bio je tada stekao dobro mišljenje o jednom korčulanskom majstoru, nastanjenom u Livornu i bio već na putu da mu da prednost u popravcima svojih brodova. Ovaj je majstor nekoliko godina bio ukrعان na Mimbelijevoj navi »Madre« s kapetanom Župom. Župa ga je zavolio i preporučio svojoj sestri, ženi Ivana Mimbela. Žena je, opet, svojim poznatim utjecajem na muža, pridonijela da korčulanskom majstoru zablista sreća, na račun Gorija. Samo čudo spasilo je tada Gorija. Bilo je to čudo kakvo se rijetko vidi i čuje. To je događaj što je zaprepastio čitav Livorno.

Jednog se dana, po naređenju samog »preuzvišenog« Ivana Mimbela, čitavo pleme Gori — braća i djeca — potpomognuti nekim radnicima izvana, dalo na čišćenje, gladenje i uređivanje starog »kantiera« u unutrašnjem basenu livornske luke. Sav taj posao vršili su polagano, sračunatom sporošću da bi zatim na tom mjestu počeli graditi veliki brod za račun milijunerske trgovačke kuće Nikole Florija u Livornu. Pa da se ne zaprepastiš od čuda?

Flori, taj marljivi pelješki trgovac i brodovlasnik, u čijem su se posjedu nalazili najbolji brodovi što si ih uopće mogao sresti na moru; brodovi izgrađeni na najboljim tršćanskim i riječkim brodogradilištima! Flori, koji je i sam u svojim mladim danima plovio na brodovima i zadržao i u starosti duboko poznavanje pomorstva; koji je bio u tijesnim vezama sa svojim nećakom Ivanom Mimbeli, jednim od najvaljanijih i najsposobnijih pomoraca na svijetu! Flori je bio čovjek izvrsnog i dubokog znanja, i pozitivnih ideja. Radio je u zajednici sa tvrtkom u Carigradu koju je vodio brat mu Stjepan. I takav čovjek da da graditi brod uz veću cijenu i u kraju što oskudjeva potrebnom opremom i gdje se već možda trideset godina nije bio sagradio niti jedan brod. I konačno, svoj je novac dao u ruke starijeg čovjeka koji u svom životu nije bio sagradio niti jedan brod.

Pa ipak je gradnja broda počela! Rad je brzo napredovao kao da su se htjele brzo sakriti one goleme »mrlje« i manjkavosti što su bliještale na jakom toskanskom suncu. I jednog je dana mirnu i ustajalu vodu unutrašnje livornske luke »ozlijedilo« neko čudnovato tijelo.

Sam Gori postao je tako konstruktor brodova. On je tako zauvijek učvrstio svoj položaj kod braće Mimbela. Štaviše, kao da je time skinuo mrenu s očiju toskanskih brodovlasnika i pomoraca i pokrenuo ih iz mrtvila, nerada i malodušnosti što su tada vladale u Livornu.