

Uspomene kapetana Joza Šunja

Priradio: Stjepan Vekarić

Bilo je to u veljači 1854. godine. Tog je dana Giovanni Gori, porinuo veliku navu »Stefano Flori« koja je, okićena toskanskim zastavama, zaplivala u more u unutrašnjoj luci. Taj je događaj probudio zanemarenu i žalosnu livornsku mornaricu. On je značio kidanje lanaca što su već pedeset godina držali okovanim u sumnje i skrupule, mozgove trgovačkih i pomorskih krugova u Livornu. Taj je događaj dao poleta za gradnju velikih brodova, kao najboljeg izvora prihoda za jedan tako veliki trgovački centar kakav je bio Livorno, pun prirodnih i umjetnih bogatstava.

Tog istog su dana zahvalni stanovnici Livorna obasuli cvijećem još svježiji grob Nikole Florija koji je — oplakan od čitava grada — bio umro nakon kratke bolesti. Ko zna da li se Gori sjetio da makar jednim cvijetom ukrasi grob tog čovjeka i dobrotvora koji je toliko volio Livorno, a toliko pretrpjeo od Livornjana, iako mu je bila želja da podigne i usreći taj lijepi grad?

Nikola Flori, kao i brat mu Stjepan, rodio se na Pelješcu, u Orebićima. U svojoj je mladosti plovio na raznim brodovima. Već zarana udružio se s bratom oženjenim u Carigradu: brat Stjepan ga je iskreno volio zbog njegove izvanredne aktivnosti i bistra uma. Nešto kasnije bio se zaručio sa C. Belatin ali ga je rodbina odvratila od ženidbe.

Nastanio se zatim u Taganrogu i kao nadzornik tereta plovio na brodovima svog brata između luka Crnog mora i Livorna. Godine 1836. utemeljuje Nikola Flori trgovačku kuću u Livornu i tu stječe golemi imetak. Poslije njegove smrti tvrtku su vodili Antun i Luka, sinovi Stjepana Flori.

Nasljednici Nikole Florija povjeriše Goriu gradnju još jedne nave (»Flori«). Brod je plovio pod toskanskom zastavom, a zapovijedao ga je kapetan Ivan Gurić iz Stankovića na Pelješcu. Nekim čudom taj je brod bio uspjele konstrukcije. Svojim formama i izgledom toliko se dopao geniju Luke Mimbelića te je i on odlučio da Goriu povjeri gradnju jednog broda, kakvog — po veličini i konstrukciji — dotad nije bilo izgradilo niti jedno brodogradilište na Sredozemnom moru. I ovaj je brod (»Luca Padre«) bio stavljen pod toskansku zastavu i povjeren kapetanu Vici Tunjici.

Poslije toga zahvati Livorno bijesna groznica gradnje brodova. Ivan Mimbeli sagradio je tu pulaku »Baltassare«, brigantine »Stefano«, »Luchino« i »Catterinu« i razne splavi za Mariupol. Kod brodograditelja Capanne sagradio je Panà svoj prvi bark »Alessandro«; Castelli je sagradio bark »Teodoro«; Michelli je bez prekida izgradio pet ili šest velikih i elegantnih brodova; Mancini je zatim dovršio za Castellija jedan divni koter što je pobudio opće divljenje. Nešto kasnije sagradio je za Kozulića u Rijeci navu »Civiltà«. Taj je brod bio čuven zbog svoje brzine. Jednom riječi — svak je počeo graditi brodove: i brodovlasnici, i trgovci, i kovači. Čak je i knjižar Ivan Mazzaioli iz Via Grande dao sagraditi veliku navu kojom je zapovijedao Nikola Kosović, stalno nastanjen u Livornu.

*

Za vrijeme dok su se na brodu »Padre Mimbeli« vršili popravci predao sam brod kapetanu Štuku i krenuo na Pelješac, napuštajući za uvijek službu kod brodovlasničke i trgovačke kuće braće Mimbeli.

Sedmo poglavlje

NA KOPNU

Putovanje do Pelješca — Godine nerada kod kuće — Slučaj brigantina »Eolo« — Pregovori za kupovinu broda — Dolazak Nikole Gracića — Nabavka klipera »Nikola Despot« — Pojava sardinskog ratnog broda u Trstu

Poslije predaje broda oprostio sam se od poznatih u Livornu i u društvu kapetana Tunjice krenuo kopnom za Pelješac, preko Firence, Milana, Venecije i Trsta.

U to su se vrijeme na granicama vršili strogi pregledi. Dao sam, stoga, po savjetu nekih prijatelja, na austrijskom konzulatu zapečatiti sve rukopise, knjige računa i drugo te mi je na taj način bio u mnogome olakšan posao.

U Milanu smo se zadržali dva dana, a zatim prosljedili kočijom za Veneciju gdje smo stigli istog dana uvečer. Do dolaska broda za Trst odsjeli smo u hotelu Selvatico. U luci smo zatekli jedrenjak »Mali Marco« (kap. Vojnović).

Do Trsta je s nama putovao i Špiro Danilović. On nam je u Trstu bio i vodič jer sam ja posljednji put bio u tom gradu pred dvanaest godina, a kapetan Tunjica pred četrnaest.

Imao sam nešto uštedene gotovine te sam se odavno bavio mišlju da kupim veći ili manji dio broda. Zanon, graditelj dvaju brodova Luke Mimbelića, imao je tada na škevru jedan jedrenjak od osam hiljada staja nosivosti. Krunajević mi je predlagao da ga kupim, a mislim da se mogao dobiti za 17.000 forinti.

Jednog sam dana otišao s Krunajevićem pregledati brod. Iako s koritom nisam bio potpuno zadovoljan, da sam mogao naći savjesnog sudionika koji bi preuzeo polovinu broda bio bih se, možda, i odlučio na kupnju. Kasnije (1859.) kad je rat u Italiji paralizirao svaku kupopradaju brodova, brod je kupio kap. Đurović uz nisku cijenu.

U isto vrijeme dok sam u Servoli pregledavao korito ovog broda nudili su mi opremu Bojanovićega barka »Felicita« . Taj je bark bio negdje u Engleskoj nastradao. Matej Fisković, koji je tada u Korčuli gradio brigantin »Slavu«, kupi neke djelove te opreme: jedan dobar lanac za sidro i sidro zajedno s vitlom.

To je bila sretna epoha za onog koji je htio nabaviti polovnu brodsku opremu u vrlo dobrom stanju. U tršćanskim skladištima nalazila se, naime, na prodaju oprema od dva ili tri Gopčevićeva »paketa«. Mogla se dobiti za beznačajno nisku cijenu.

U Trstu sam se — u očekivanju broda — zadržao nekih petnaest dana, a zatim brodom »Egitto« (kap. Benić) krenuo za Pelješac. Sa mnom su putovali i kapetani Mandić i Jovanović, ovaj posljednji sa ženom, rodom iz Istre.

U Zadru nas je konobar na brodu iznenadio tanjurom svježih jagoda, nas petero smo začas ispraznili tanjur. Međutim, svima su nam se kasnije produljila lica kad smo na računu vidjeli da jagode koštaju 4 forinte. To znači da nas je desert stajao više od ručka.

Na Pelješac sam stigao uoči Tjelova i svojim dolaskom dao obilne građe mjesnim brbljavcima.

Imao sam tada nešto više od 30 godina. Bio sam član stare porodice, jedne od prvih na Pelješcu, a imao i bogatu rodbinu (Mimbele). Na ukrcanju bio sam stekao maleni imetak što mi je omogućavalo da budem potpuno neovisan. Moj

glas kao zapovjednika broda bio je dobar i čist, a u jedanaest godina neprekidne kapetanske službe bio sam stekao dovoljno iskustva, upravljajući sa dva sjajna i elegantna broda što su spadala među najljepše u Sredozemnom moru. Štoviše, plovio sam na njima neprekidno a da ni brodovi ni teret nisu bili osigurani.

U najboljim godinama života, zadovoljan uspjesima koji su ublažavali moju inače naglu i svadljivu ćud, nisam uopće mislio na budućnost već se prepustio bezbrižnom životu iz dana u dan, promatrajući čitav svijet u ružičastom svjetlu.

Na kupnju Zanonova broda nisam više ni pomišljao. Ujak Despot predlagao mi je kupovinu Bojanovićeve barka »Sovrana« i pisao mi o tom brodu dok sam još bio u Engleskoj. U Trstu sam, pak, bio doznao da Bojanovićeve nasljednici duguju osiguravajućem društvu veliki iznos te da će brod otići na dražbu kad iz Marselja stigne u Trst. »Sovrana« je bila jedan od najbolje građenih brodova u Jadranskom moru. Gradnju broda nadzirao je sam kapetan Bojanović. On je želio da taj brod nadmaši sve one što su do tog vremena bili izgrađeni na gruškome škveru. Izgrađena i opremljena »Sovrana« se cijnila na 80.000 forinti bez bakrenog obloga, kod nosivosti od 13.000 staja.

Neobičan život kod kuće bio mi je počeo pomalo dosađivati. Uto su došle poklade i plesovi što je unijelo nešto promjene.

Plesali smo u kući Mate Kosovića a na plesove mogle su doći samo prve obitelji na Pelješcu, prema posebnim pozivima. Jednom prilikom se žandarmerijski kaplar u Orebićima našao uvrijeđen što i njemu nismo uputili poziv na ples. Da nam se osveti svake bi večeri doveo svoja jedina četiri stražara u mjestu i postavio bi ih »na stražu« u dvorani. Lako je zamisliti kava bi panika nastala među ženskim svijetom kod dolaska tih, do zuba naoružanih, stražara. Mi smo ipak tvrdoglavo nastavili plesati i nismo se na njih osvrtni.

1858. godina protekla mi je na taj način, rekao bih, gotovo ugodno, ostavljajući svom nasljedniku — 1859. godini — vrlo ružne posljedice neaktivnog života. Za onog koji se rodio sa od prirode živahnim temperamentom a koji je zatim sedamnaest godina neprekidno plovio morem — i to na brodovima braće Mimbela! — ništa ne može biti gore od neaktivnog života. Svladavao sam tako, u Napoleonskom stilu, svoje ukorijenjene navike, sazivao zmijsku mudrost što bi me ponekad ostavila i nastojao da promijenim neke nazore što su mladostu i prilikama bile izopačene te tako pročišćen ušao sam u t. zv. Orjentalni skup kapetana: Krista Jerkovića, Stjepana Fiskovića, dva Pilkovića, S. Kerše, Bogića i drugih. I začudo miran, prisustvovao sam metodički svakog dana ujutro od 5 do 8 i popodne od 9 do 11 sati diskusijama, razmišljanjima i debatama što su se vodile potpuno slobodno i bez predrasuda u Fiskovića selu, pod sularom kuće Dominković, na pročelju što gleda prema moru.

Velike zarade u špekulacijama svilenom bubom (čahure su se prodavale do 20 franaka po unči u Milanu) navele su me da se udružim s Brailijem. Dobavili smo nekoliko stotina unča ali je uspjeh bio slab te smo izgubili gotovo polovinu uloženog kapitala.

U to je vrijeme u Trst stigla iz Marselja nava »Sovrana«. Na prolasku za Rijeku — odakle sam trebao dovesti dva Despotova sina koji su se nalazili u koledu Dominis.*

Iskoristio sam priliku i prijateljstvo s kap. Bojanovićem da pregledam brod. Bio sam duboko impresioniran vidjevši je-

dan odličan i u svakom pogledu zadovoljavajući brod. »Sovrana« je nekoliko mjeseci kasnije bila prodana jednom dubrovačkom društvu za nisku cijenu od 36.000 forinti. To je društvo u malo godina zaradilo trostruku vrijednost broda jer se 1860., 1961. i 1862. godine dobro zarađivalo.

U Rijeci mi je C. Kozulić predlagao da kupim »Gazzellu«, »Martinšćicu« ili »Camillu«. Ova posljednja koštala je 36.000 forinti uz izuzetno povoljne uslove plaćanja. Brod je bio samo tri godine star, nosivosti 10.000 staja, kliper konstrukcije a bio je vlasništvo Francija. Za, mislim, 30.000 forinti brod su na hipoteku bili preuzeli C. Kozulić i V. Matešić.

Rat između Italije i Austrije s jedne strane, i Francuske i Italije s druge, poremetio je uvelike trgovinu, doveo do potpune stagnacije svih poslova, a među brodovlasnicima zavladao je strah koji je teško opisati. Rat je bio kratak ali svi znamo njegove posljedice. U kratkom vremenu Austrija je izgubila čitavu Lombardiju, a gotovo čitava njena trgovačka mornarica nalazila se u francuskim rukama, zaplijenjena u Tulonu. Nešto kasnije Napoleon III. je oslobodio sve osim dva broda. Jedan od zadržanih brodova bio je jedrenjak »Genio«, vlasništvo kapetana Špira Danilovića. Njegov je brod prodala francuska vlada, a jadnom vlasniku — pored svih njegovih napora kod francuske i austrijske vlade — nije uspjelo dobiti niti najmanju naknadu za brod. U tuzi i očaju Danilović je pod stare dane bio prisiljen da se uposli kao kontrolor Lučke kapetanije u Meljinama da bi mogao izdržavati sebe i svoju obitelj.

Lošinjski brigantin »Eolo«, pod zapovjedništvom vlasnika kap. A. Ivančića, zaplijenili su bili Francuzi u blizini Ankone. Prekrcavši dio ugljena na ratne brodove svoje flote, Francuzi su na brod ukrcali jednog oficira i šest mornara kao stražu i naredili kapetanu da vodi brod u Tulon. U tako teškoj situaciji, uoči opasnosti da izgubi brod, kapetan Ivančić je morao glumiti ulogu poniznog i skrpušenog čovjeka. Gubitak »Eola« predstavljao bi za njega gubitak sve njegove imovine koju je stekao dugogodišnjim napornim radom, punim opasnosti. Udruživši svoj imetak s roditeljskom prišteđevinom i uz pomoć prijatelja Ivančić je bio poduzeo gradnju »Eola«. A sad je trebao sve to da izgubi osim dugova.

Iako je ta nesreća izbrazdala najdublju boru na njegovu čelu, providnost i očaj nadahnuli su kap. Ivančiću smionu misao da brod istrgne iz francuskih ruku i da ga spasi.

Božmanu Antunu Falešiću iz Bakra Ivančić je otkrio svoju tajnu zamisao i u dogovoru s njim i s čitavom posadom iskoristili su povoljan trenutak i razoružali francuskog oficira i njegove drugove. Vežali su ih, zatvorili i pustili da se izjedaju od jada i s dragocjenim teretom na brodu stigli neopaženi od neprijateljeve flote u grušku luku.

Začudeni svijet pozdravio je hrabro djelo kapetana Ivančića uzvicima divljenja i čuđenja a austrijska vlada svojom mudrom odlukom odlikuje Ivančića počasnom crvenom zastavom. To je bila prva počasna crvena zastava kojom je austrijska mornarica odlikovala jednog kapetana.

Nalazio sam se u Trstu kad se maleni »Eolo« — poslije mira u Villefranceu — nalazio na tom sidrištu. Brod je onako sitan kao smeten stajao na počasnom mjestu dok je u veličastvenoj paradi mimo njega prodefilirala austrijska ratna flota pozdravljajući počasnu crvenu zastavu što se vijala na vrhu krmenog jarbola malog brigantina. Istovremeno je nadvojvoda Maksimilijan na palubi oklopnjače »Kaiser« ukrasio zapučak kap. Ivančića krstom viteza.

(Nastavit će se)

* To je bila privatna nautička škola.