

Dubrovački pomorac potkralj Meksika u XVI. stoljeću

Josip Luetić

Naši su pomorci zbog svojih pomoračkih vrlina bili veoma dobro cijenjeni u svim evropskim zemljama. Mnogi su od Dubrovačkih pomoraca imali priliku da se istaknu svojim sposobnostima i da se izdignu iznad prosječnog nivoa ostalih mornara i pomorskih kapetana, dobivši različita priznanja u vidu visokih pomorskih i državnih činova, odlikovanja, doživotnih renta i tome slično. Uz istaknuta imena naših pomoraca Ohmučevića, Dolista, Tasovčića, Mažibradića, Gagrice, Martolosića i mnogih drugih Dubrovčana, koji su bili u službi španjolske ratne i trgovačke mornarice, na jednom od prvih mjesta nalazi se i ime Lopudskog pomorskog kapetana Vice Bune.

Vice Bune se rodio na otoku Lopudu 1559. godine. Kao i ogromna većina njegovih vršnjaka još od malih nogu dao se na pomorstvo, pa je plovio po svim morima i oceanima. Budući se istakao kao vrijedan i neustrašljiv moreplovac, nije čudo da je bio primljen u službu španjolskih krajeva Filipa II i njegova sina Filipa III.

Kao neustrašiv moreplovac Vice Bune je još prednjačio i svojom kulturom i naobrazbom, pa je i zbog toga na sebe svratio pažnju. Zbog toga mu španjolske vlasti povjeriše veoma važne položaje i dužnosti u državnoj službi u tadanjim njihovim okupiranim zemljama. Veoma je značajno, da mu je prigodom njegova boravka u Meksiku, bila povjerena dužnost tamošnjeg potkralja, pošto je dotadašnji potkralj bio umro baš u to vrijeme. Poblize vijesti o njegovu djelovanju kao vršioca dužnosti potkralja Mek-

sika još nismo uspjeli potvrditi u našim arhivskim izvorima.

Na povratku iz Meksika u Evropu Vice Bune doživi zanimljiv i avanturistički događaj. Po tadašnjoj praksi i on je radi bolje obrane od gusarskih i drugih neprijateljskih napada plovio svojim jedrenjakom u konvoju. Međutim uslijed jake oluje, koja je trajala nešto dulje vremena, ras-trkaše se brodovi, te je zaprijetila opasnost da ih gusarski brodovi napadnu pojedinačno. I zaista, to se dogodilo jedrenjaku, kojim je zapovijedao Vice Bune. Poslije olujnog vremena Bune se nađe nedaleko zapadne afričke obale, gdje ga napadnu dva velika gusarska jedrenjaka. Prihvativši borbu, Bunin brod je bio teže oštećen topovskim kuglama, pa je kroz ta oštećenja počela prodirati voda u unutrašnjost broda, tako da nije bilo izgleda, da će se jedrenjak održati na površini mora. Vidjevši u kakvoj se situaciji nalazi, Bune odluči izvršiti veoma smion pothvat. Najvećom pažnjom brzo i dobro naoruža dva članca, pa ih s ostalom posadom hitro spusti u more i napadne prvi najbliži neprijateljski jedrenjak. Napad je bio izvršen na obje strane gusarskog broda. Zapanjeni neočekivanim strateškom taktikom, gusari se predadoše nakon zaista ogorčene borbe. Potom je odmah zarobljeni neprijateljski brod taktički upotrebljen za daljnu borbu protiv drugog gusarskog jedrenjaka. U međuvremenu drugi neprijateljski brod, vidjevši ishod ovog pomorskog okršaja, pokušao je pobjeći, ali se naš Vice Bune dade u potjeru

za njim, dostigne ga, u borbi savlada, pa zaposjedne i taj brod. Nakon tog se uputi put Španjolske.

Netom se Bune iskrcao, bio mu je priređen svečan doček, pa je i tom prilikom dobio priznanje za svoje odvažne i smione podvige. Kratko vrijeme iza toga, bio je Bune imenovan savjetnikom potkralja u Napulju.

Vice Bune nije poznat samo kao vrstan i odvažan pomorac i kao državni funkcionar u španjolskoj službi, već i kao istaknuti rodoljub. Dok je bio u Napulju, a i prije toga, dobrovoljno je vršio važne i odgovorne konzularno-diplomatske poslove i misije za svoju domovinu Dubrovačku Republiku, pri napuljskom dvoru i na dvoru u Madridu.

Uz mnoge svoje dužnosti uvijek je našao vremena i mogućnosti za rješavanje povjerenih mu zadataka i tada nije žalio truda samo da bude na dobrobit svojoj rodnoj grudi. O njegovom radu na tom polju, svjedoče nam mnogi podaci iz njegove prepiske sa vladom Dubrovačke Republike.

Jedna od najznačajnijih njegovih diplomatskih misija bila je ova: Dubrovačko-mletački odnosi dobro su nam poznati. Mlečići su nastojali uništiti državnu samostalnost Dubrovačke Republike, pa u tome nijesu birali sredstva. Tako se 1602. godine, uz zakulisnu mletačku podršku pobuniše neki Lastovčani protiv dubrovačke vlade, tražeći mletačku zaštitu. To su Mlečići iskoristili, pa im je uspjelo

okupirati ovaj strateški veoma važan dubrovački vanjski otok. U ovoj ozbiljnoj i teškoj situaciji, dubrovačka vlada povjeri Vici Buni, da intervenira kod Španjolskog dvora, kako bi ovaj zaštitio dubrovačke interese i praya. Vice Bune prati osobitim zanimanjem ove događaje i čini sve moguće da se ne bi ostvarile mletačke namjere. Godine 1606., Mlečići su napustili otok Lastovo zahvaljujući diplomatskoj pobjedi dubrovačke vlade. Zanimljivo je, da dubrovačka vlada u svojim i povjerljivim i šifriranim pismima u vezi s ovim događajima Bunu oslovljava »komendatorom« — čime mu je htjela iskazati i na ovaj način priznanje za njegove zasluge.

Godine 1607. dubrovačka vlada imenuje Vicu Bunu za konzula Dubrovačke Republike u Napulju.

Sve do svoje smrti Vice Bune se patriotski zalagao i napravio mnoge usluge svojoj domovini. Umro je u Napulju 12. XI. 1612. daleko od svog zavičaja ali su po njegovoj posljednjoj odredbi Bunini posmrtni ostaci preneseni u rodno mjesto Lopud i sahranjeni u crkvi sv. Trojice.

Komendator Vice Bune uistinu je bio vjeran sin svoje domovine; svojim nesebičnim zalaganjem za dobrobit dubrovačke države i svojim smionim pomorskim duhom ostavio je svijetli primjer mladim pokoljenima.

Zacijelo Vice Bune zauzimalje istaknuto mjesto u dubrovačkoj i uopće našoj povijesnici, pa je zaslužio, da ga se o četiristotoj godišnjici njegova rođenja sjetimo na ovom mjestu.

Kap. Nikola Vidas

»Najveće zadovoljstvo za mene predstavlja mogućnost da mogu pomoći mladim ljudima da se usavršavaju u pomorskom zvanju«.

(izjava kap. Vidasa prilikom proglašenja odličnim zapovjednikom — »Pomorstvo« 1949. broj 1.)

Zapovjednik jednog od naših najvećih putničkih parobroda »Partizanke«, kap. Nikola Vidas poznat je već nekoliko decenija u skoro svim lukama naše jadranske obale. No ne samo to, njega poznaju mnoge generacije naših pomoraca od mladića do vođe i časnika, pa i mnoge generacije putnika s kojima je proveo mnoge sate svojeg slobodnog vremena; jer prvima bio je što se kaže više nego otac, poučavajući ih u navigaciji i ukazujući im na posebne okolnosti plovidbe duž naše obale, a drugima jer ih je upoznavao ne samo s ljepotama naše obale, već i kulturnim i nacionalnim baštinama naših krajeva.

Rođen u Kraljevici 1. prosinca 1895., u mjestu koje je — relativno mlado — u doba njegovog djetinjstva bilo stijeg hrvatsva i obilovalo pomorskom tradicijom, barba je Niko završio bakarsku nautiku pred Prvi svjetski rat 1914. Još 1908. izvadio je pomorsku knjižicu, te je kroz školske praznike radi prakse plovio na brodovima engleske kompanije Cunard Line »Carpathia«, »Saxonia« i »Ivernia«, koji su održavali redovnu iseljeničku prugu Rijeka - New York. Nakon vojnog roka u ratnoj mornarici plovio je do konca Prvog svjetskog rata u svojstvu časnika na parobrodima »Adrie«, zatim na p/b »Dunav«, a veljače 1919. stupio je u službu tadašnje Ungaro-Croate odnosno Jadranske plovidbe, pa je tako najstariji naš pomorac na Jadranskoj linijskoj plovidbi, ako uzmemo u obzir da je od tada plovio na brodovima redovnih obalnih pruga.



Kap. Nikola Vidas

1930. god. prilikom sudara p/b »Karađorđe« i mb. »Francesco Morosini« kao I. časnik istakao se u akciji spašavanja broda i putnika, pa je doskora potom dobio zapovijed p/b »Ljubljana« s kojim je plovio u turističkoj pruzi. Poznavajući strane jezike znao je svojim ophođenjem sa putnicima i turistima stvoriti ugodno raspoloženje na brodu, a ujedno je turistima znao davati upute o historijskim značenjima pojedinih mjesta, koje je brod ticao.

Nakon oslobođenja vratio se na svoje stare brodove, te je izvršio nekoliko putovanja brodom »Srbin« u Egipat i Francusku prevozeći u domovinu iseljenike-povratnike.

Iskrcao se sa p/b »Srbin« neposredno pred katastrofom ovog broda, pa je preuzeo zapovijed na manjim brodovima »Jadranske linijske plovidbe« »Kotor«, »Istra«, »Kostrena«. I tu je u novim prilikama došla do izražaja njegova briga u podučavanju mladih, jer je na ovim brodovima okupljao oko sebe mlade kadete i kursiste, održavao tečajeve i predavanja, pripremao ih za ispite i posvetio je punu brigu osposobljavanju mladih kadrova. Njegova marljivost, sposobnost i savjesnost naročito je došla do izražaja ljeti 1948., kada je na p/b »Kotor« bilo na praktičnom putovanju šest đaka kotorskog Pomorskog tehnikuma, koje je barba Niko i ako pod opasnim uvjetima navigacije podučavao u svim disciplinama praktičnog pomorstva. Za taj svoj rad bio je prosinca 1948. proglašen odličnim zapovjednikom po radničkom savjetu »Jadrolinije«, a tadašnja kadrovska politika naše trgovačke mornarice smatrala je da će barba Niko najbolje odgovarati na kopnu u pedagoškoj službi, pa je bio imenovan upraviteljem Đačkog doma Pomorskog tehnikuma na Rijeci. Doduše barba Niko i na ovoj dužnosti odgovarao je postavljenim zadacima, no osjećao se kao riba na kopnu. Ni — za mornara kraj!

Od 1950. barba Niko ponovno je ukrcao kao zapovjednik na parobrodima »Jadrolinije« — »Starigrad«, »Sinj«, »Makarska«, »Knin«, »Kotor«, »Bakar« i ponovo »Sinj«. — Ploveći na longitudinalnim a većinom na lokalnim prugama, prelazeći sa boljeg na lošiji brod barba Niko nije izmijenio svoj temperamenat i karakter. Kormilarnica mnogih tih brodova a osobito njegova kabina na mostu p/b »Sinj« bila je puna povijesnih knjiga, zapisa o starijim lošinjskim pomorcima, astronomskih aparata, novih knjiga i priručnika o navigaciji, proučavanja i bilježaka o tim knjigama, te beletrističkih radova naše klasike, koje je preuzimajući prije dvije godine zapovijed na »Partizanki« prenio u novu kabinu nastavljajući nepromijenjenim elanom na tom poslu.

A u tom svojem radu doživio je mnoga strana priznanja.

Kada je primjenjujući praktično efemeridske podatke iz Brown's-ovog almanaha ustanovio neke netačnosti i upozorio na to upravu almanaha, ova mu je zahvalila jed-

nim pismom i izjavila da će u slijedećem izdanju provesti ovu korekturu.

Kada je čitajući jednu raspravu o nekoj nautičkoj knjizi izdanja University of Southampton — School of Navigation zapazio da se računi u praktičnoj primjeni ne slažu, upozorio je upravu southamptonskog sveučilišta na ovu netačnost. Superintendent sveučilišta u pismu kojeg je uputio kap. Vidasu zahvalio mu je na vrlo umjesno postavljenim opaskama i opažanjima.

Kada je primjenjujući praktično Nautical Tables poznatog engleskog izdavačkog poduzeća Nories, ustanovio netačnost uvodnog računa, uprava poduzeća zahvalila je kap. Vidasu na njegovim primjedbama, koje su vrlo umjesne i o kojima će voditi računa.

A ovog ljeta kada se sa »Partizankom« vozio vrhovni komandant snaga UN u Egiptu general Burnes i bio u čestom dnevnom kontaktu sa barba Nikom, ovaj mu je nakon iskrcanja darovao srebrni pepeonik sa ugraviranim naslovom kap. Vidasa uz posjetnicu na kojoj mu je zahvalio na vrlo ugodno provedenom putovanju sa brodom »Partizanka«.

Ta strana priznanja slabo su poznata našoj javnosti. Barba Niko ljubomorno ih čuva, pokazuje ih prijateljima i veseli se kao pravi patriota, da su njemu Hrvatu ovakva priznanja dali strani visoki pomorski zavodi i uvažene ličnosti. Ta priznanja, takav odnos rezultat su njegovog otvorenog karaktera i pristupačnosti, koje je u njemu formirao duh što je vladao u godinama njegovog školovanja na bakarskoj nautici: ljubav za nauku i ljubav za nauku.

Iznosimo ovaj prikaz barba Nika, jer je on to zaslužio, jer su nas na to potakle riječi, koje je već davno pred jedanaest godina izgovorio primajući počast odličnog zapovjednika.

»Poznato je, da je mladim kadetima, koji nakon završene škole prvi put stupe na brod, mnogo teško i nejasno. Baš u tom pogledu treba da se stariji, iskusni pomorci založe da na jednostavan i shvatljiv način instruiraju mlade kadrove, da kod mladih ljudi pobude volju za učenjem i da ih osposobe za pravilno vršenje kapetanske dužnosti«.

Dr. Radojica F. Barbalić, Rijeka

Miho Markoni - ložac

Drugovi smo još iz djetinjstva. Išli smo zajedno u školu, napravljali barčice kod kalafata Todora, lovili ribice, a u ljetno doba bili smo prvi na plaži, sa svakog kamena skakali na glavu, natjecali se u plivanju i ronjenju. Bili smo crni kao Arapi. To je bio život. A kad bi ogladnili, kao majmuni bi poskakali na obližnje smokve i sve opustošili, pa onda ponovno u more. Ali to djetinjsko doba brzo je prošlo. Rasli smo i izrasli. Ja sam morao opet u školske klupe, a on na brod u strojarnicu. Kad sam se povratio u zavičaj, ugledam na brodu druga iz djetinjstva. Bio je blijed, crn od dima i ugljena, a masan znoj mu tekao niz lice. Pružim mu svoju bijelu ruku, a on se nekako sa strahom skanjivao, bi li je prihvatio ili ne, ali ipak izvadi iz džepa komad stupe, obriše koliko je mogao ruku i pruži mi je. Kao da se stidio što je sve na njemu masno i prljavo. Opet smo se rastali, život nas je odvojio. Prošle su mnoge godine.

Prošlog ljeta izadem na večer u šetnju obalom i sjednem na klupu dok dođe naš motorni brod. Dolazak broda je senzacija za malo mjesto. Mlađarija šeta. Uto evo ti i mog starog druga iz djetinjstva i pošto se pozdravimo, sjedne do mene. Kad smo se upitali za zdravlje, pošto ima još dobra pola sata dok brod stigne, ja ga zamolim, da mi ispriča što god iz svog života.

Interesiralo me osobito odakle su njegovi stari. Moj otac, počne on pričati, bio je rodom iz Padove i godine 1866. zarobili su ga Austrijanci u bici pod Visom. Nije se htio povratiti u Italiju, već je slučajno došao u Cavtat i tu mu se dopalo, pa se oženio i sasvim se asimilirao, pa pomalo naučio naš jezik. Mi djeca uvijek uz majku, pa s drugom djecom i u školi naučili smo hrvatski. Već i očevo prezime »Marconi«, pohrvatili smo u »Markoni«. Kad mi je otac umro, na majci je ostala sva briga da nas podigne.

Majka je htjela da učim neki zanat, ali ja sam volio na more. I kada je 1891 godine došao u Cavtat prvi parobrod, majki je uspjelo da me ukrca kao ložača. Mali parobrod imao je samo kapetana, mašinistu, ložača i jednog mornara. Plovio je između Cavtata i Dubrovnika.



Miho Markoni

Meni je bila jedina utjeha, što ću spavati doma i nešto zarađivati za majku. Prvih dana osjećao sam težinu novoga života. Parobrod je trošio mnogo ugljena, pa je trebalo neprestano ubacivati pod kotao. A moje mišice nisu bile još tako jake. Svaki mjesec izbacivao sam lopatom 12 vagona ugljena. Ujutro sam morao ustajati u 3 sata, naložiti da se do 6 sati ugrije voda u kotlu. Svake sedmice kad bi stigli u Dubrovnik, morali smo u Gruž krcati ugljen, onda na podne u Cavtat, a za ljetnih mjeseci opet po podne na neki izlet. Na večer umoran i

slomljen jedva bi čekao da legnem, ali kako bi došao vas zaprljan od ugljena, morao bi se svaki dan prati, a nemaš gdje da se pošteno opereš, a često ni dovoljno vode. Koliko je samo jadna majka ulagala truda i sapuna da me opere. Ne znam da li je taj posao bio teži ljeti bez ventilacije uz strašnu vrućinu kad bi ti masni znoj curio niz lice, ili zimi kad nijesi smio izaći na palubu da te onako vrućeg ledeni vjetar ne ubija. Pa ipak sam izdržao. Morao sam. Moji drugovi koje sam poznavao bolovali su i davno pomrli. Danas kod motornih brodova mnogo je lakše. Ne duži ih dim ni prašina, ne treba tone ugljena prebacivati pod kotao. Ja sam izračunao, da sam kroz trideset i tri godine izbacio 48 milijuna kilograma ugljena. Danas ložačima na motornim brodovima nije tako teško, kao što je bilo nama. Ja sam imao čelična pluća. Za par decenija, a možda i prije, gledat ćemo kako lađe na atomski pogon sijeku more. Ostat će još koji motorni brod, a zaboravit će se posve brodovi na paru, kao što smo zaboravili jedrenjake, kao što smo zaboravili petrolejke i mnoge druge stvari, koje se nas vesilele u djetinjstvu.

Kako je naš život bio težak, treba da spomenem, nastavio je Miho Markoni, što mi nijesmo znali za godišnji odmor, za plaćeni prekovremeni rad, a radio sam po 12 do 16 sati. Nijesam znao ni kad je nedjelja, ni kad je petak. Izrabljivali su nas. Tadašnji mali obalni parobrodi nijesu donosili velike koristi, dapače su govorili da su na gubitku, pa su nas, osobito ložače vrlo slabo plaćali.

Danas ja imam penziju i pristojno živim a što prije nisu mornari imali nego su se pod starost i te kako mučili i živjeli od neke vrlo male pomoći koju su dobivali od t. zv. Pomorske uboške zaklade kao milost...

More je meni život pak i sada u mojoj 80-oj godini pođem katkada loviti ribe i uživam uz obalu na moru.

Lijepi motorni brod »Karlovac« pristao je uz obalu. Stari ložač Miho podiže se sa klupe, nekako uzdahne i reče: Da su barem 50 godina prije izumili motor. Laku noć.