

Uspomene kapetana Joza Šunja

Priradio: Stjepan Vekarić

U vrijeme kad mi je Kozulić pregledao kupju »Camille« posavjetovao sam se, po dolasku na Pelješac, sa starijim Despotom. Kod njega sam, međutim, naišao na takvo kolebanje i neodlučnost te sam odmah shvatio da on nema namjere poduprijeti moju zamisao. Šteta je bila propustiti takav brod vrlo dobre konstrukcije, odlične brzine, prikladne nosivosti za to vrijeme i uz vrlo povoljnu cijenu. Štoviše, za brod je jamčio jedan od najviše cijenjenih ljudi u pomorskim krugovima.

Toliko da nešto uradi Despot je napisao pismo Nikoli Lazaroviću u Trstu i tu nanizao sve prednosti nave »Camilla«. Tim pismom on je htio, čini mi se, svladati čvrstu Lazarovićevu odluku — koja je Despotu bila dobro poznata — da pod nikakvim uslovima ne učestvuje u brodovima. U odgovoru Despotu Lazarović je odlučno odbio da učestvuje u kupovini »Camille« i savjetovao mu da umjesto tog broda kupi jedan vrlo elegantni klipper što se već više od dvije godine gradi na škveru braće Studhoff u Miljama. Za taj brod tvrdili su poznavaoči brodova da je pravo čudo umijeća. Despot je, ne razmišljajući više od pet sekundi, ni na brod što mu je ponudio Lazarović niti na Kozulićev, pustio da stvar u šutnji propadne.

Tako nam je izmakla iz ruku kupnja klipera »Elisabetta Givovich« ali to isključivo mojom voljom. Na povratku iz Trbiži za Trst Mate Pasabanda je nastojao svim silama da bi se ja i Despot odlučili za taj brod i kupili ga na prvoj dražbi što je trebala da se održi za nekoliko mjeseci u Trstu.

Na smrti Đivović je ostavio veći dio svog imanja ženi, a brodove »Ariel«, »Elisabettu Givovich« i brigantin »Federico« ostavio je svojim sestrama: jednoj, ženi Mara Pasabande iz Vignja i drugoj, majci Antuna Bijelić u Orebićima. Žena Pasabande imala je četvero djece, a žena Petra Bijelića osmero. Zajedno s brodovima Đivović je ostavio sestrama i razne obaveze, među ostalim i tu, da ženi Đivovićevoj vrate njen miraz uz kamate od 5% od dana vjenčanja do njegove smrti. Za izvršioca oporuke Đivović je bio odredio, mislim, Vukasovića, blagajnika crkve sv. Spiridiona u Trstu. Ovaj je, izračunavši vrijednost nasljedstva, napomenuo Pasabandi i Bijeliću da će brodovi morati da budu prodani da bi se podmirele sve obaveze. Tako je bio prodan »Federico«, a uskoro je došla na red i »Elisabetta«, brod od četiri godine starosti, nosivosti 10.000 staja za koji se računalo da vrijedi oko 30.000 forinti.

Kao što sam spomenuo Pasabanda se svom svojom pronicavošću upinjao da navede Despota na kupnju broda, nagovorivši i Giliberta da i on to pokuša. Antun Bijelić je, međutim, nerado gledao na makinacije svog strica Mate Pasabande i Giliberta i u potaji gajio nadu da će, s Benusijskim, Strudthoffom i još nekim, moći kupiti brod uz vrlo povoljnu cijenu. U isto vrijeme je rafiniranom dvoličonošću tvrdio i nama i samom svom stricu Pasabandi protivno. U tom haosu je sam zadržavao Despota da »s rasklopljenim krilima« ne padne u Gilibertovu mrežu. Više puta sam pregledao brod, imao sam kod sebe i prijepis inventara, ali nikad nisam pomišljao da ga kupim. Kad je, pak, jednog dana u kući Lazarovića lukavi Gilibert uspio uvjeriti tri toliko različita čovjeka: Despota, Pasa-

bandu i Benusija, i zagrijati ih za taj brod — otkrio sam tada pravo stanje stvari i time pokopao sve Gilibertove i Pasabandine planove i račune.

Poslije nekoliko mjeseci bio je prodan na dražbi klipper »Elesabetta Givovich«. Kupili su ga: 10 karata Wilhelm Strudthoff, 5 karata Antun Bijelić, a 5 karata Benusi. (Benusi je već bio vlasnik 4 karata). Brod su dobili za 26.000 forinti. Drugih 2.000 forinti potrošili su na njega, više za suvišno poljepšavanje nego za pravi popravak, a u proljeće 1860. uspjeli su ga unajmiti za Braziliju uz vrlo povoljnu vozarinu. Za zapovjednika broda postavili su kapetana Đaju, a brodu su dali novo ime »Ida S.« prema imenu najstarije kćeri Wilhelma Strudthoffa. Poslovi oko nasljedstva, a vjerujem još više bojazan od žute groznice u Braziliji, zadržali su Antuna Bijelića u Trstu.

Kad se u kolovozu 1860. Despot vratio iz Italije u Trst, odlučio sam da ga ozbiljno zainteresiram za kupnju klipera što se nalazio na škveru sv. Roko u Miljama. Govorio sam mu ja o tom brodu, govorio mu i uvjeravao ga i Lazarević ali uzalud. Jednog smo dana zajedno krenuli u Milje da pregledamo brod. Despot je hvalio brodsku konstrukciju, solidnost broda; hvalio je sve redom, a više od svega je, mislim, cijenio svoju čvrstu odluku da ništa ne kupuje.

Uto se pojavilo nešto što je starog Despota navelo da promijeni svoje mišljenje.

Nikola Gračić, pomorac iz Mljet, plovio je dugo vremena na dubrovačkim brodovima, a u Livornu je zajedno s Pelješčaninom Lukom Mimbela pohađao kurs navigacije. Gračić je zatim prešao u sjevernu Ameriku i nastanio su u Red Riveru, na granici Teksasa. Tu je s oskudnim sredstvima kupio nešto zemljišta. Smionim potphvatima i plodnošću zemlje ubrzo je postao jedan od najjačih farmera provincije Luiziane.

Ljubazan i u bogatstvu i obilju, Gračić je rijetkom ljubavlju gajio uspomenu na svoju rodbinu i svoj rodni kraj, otok Mljet, koji zbog povoljnog toka svojih poslova, nije vidio preko trideset godina. Ljubav prema rodnoj grudi bila je ipak jača i on je 1842. prvi put došao u Trst, na putu za Dubrovnik i Mljet. U Trstu su Gračića vrlo ljubezno primili a iskreno prijateljstvo bio je sklopio i s mojim stricem Despotom. Jednog dana upravo se podizao jarbol brigantina »Lovor« što se nalazio u drugom redu brodova nedaleko gata sv. Karlo. Gračić se nalazio na gatu. Obuzet strašću za svoj stari poziv on se dao prebaciti na brod i tu u napornom poslu, dobrovoljno i mirno, izvršio svoj dio posla s takvim uspjehom da je zadivio sve na brodu.

U Dubrovniku i Mljetu Gračić je obilno pomogao svu svoju rodbinu, ali naročitu ljubav je iskazao starom svom rođaku Nikoli Đivanoviću, ocu G. Đivanovića, učitelja u Orebićima. U kući svog rođaka u Dubrovniku Gračić je proveo tada dva ili tri mjeseca, a na povratku u Ameriku uzeo je sobom najmlađeg Đivanovićeve sina i odredio ga za nasljednika svog golemog posjeda. Gračić je otputovao praćen dubokom zahvalnošću svih onih koji su došli u dodir s tim plemenitim čovjekom.

Providnost ga je uputila da se, zatim, opet vrati u Evropu, ostavivši prethodno čitavo svoje imanje što se cijeniло na više od 400.000 dolara svom nećaku Đivanoviću i uloživši svoje velike kapitale u londonskim i pariškim bankama.

Jednoga dana banuo je iznenada u svom skromnom odijelu u radnu sobu Lazarovića, upravo u času kad sam, zbog naglog odlaska Despota za Pelješac i zbog njegove tvrdoglavosti da se odluči na kupovinu broda, bio potpuno obeshrabren.

Lazarović je radosnim povikom pozdravio svog dobrog prijatelja i istog mu je trenutka, prije svih drugih, predložio da i on uzme udio u tom brodu za koji sam se i ja, napokon, toliko bio zagrijao. Lazaroviću nije dugo trebalo da Gračića nagovori jer je ovaj odmah odgovorio:

— Raspoložite, šjor Nikola, raspoložite sa mnom.

Neka nitko ne pomisli da je Gračić bio čovjek kojeg bi svatko mogao tako lako nagovoriti i koji je odluke donosio na laku ruku, a da stvar prije toga dobro ne ocijeni. On je bio pravedan, dovoljno mudar, kulturni i vrlo sposoban da tačno procijeni čovjeka. Oprezan, savršeno taktičan, neobično pošten, vrlo skromna izgleda, Gračić je bio spreman da u svemu pomogne one koje je volio i cijenio.

Gračićev se karakter može najbolje prosuditi po jednom događaju što se odigrao nekoliko godina kasnije. Bogati nju-orleanški trgovac Montgomery dugovao mu je veliku sumu novaca ali je u žalosnom toku građanskog rata u Americi bio prisiljen da čitavo svoje imanje napusti i ostavi u rukama Federala. Gračić je samo rekao: — Kad bude imao vratit će mi dug. Ja ga poznam kao poštena čovjeka.

I Montgomery-u je zaista kasnije vraćeno imanje a on je opravdao Gračićevo povjerenje.

Gračićeva odluka da sudjeluje u kupovini broda umekšala je sve ostale, a kod Despota ona je proizvela pravu metamorfozu.

— Oh! ponavljao je Despot neprekidno Gilbertu koji ga je pratio kao sjena — ali znate da je onaj šjor Nikola sjajan čovjek! A on je i milijuner!

Čini mi se da je pritom i nehotice pomišljao na obitelj Mimbeli i da mu nikiko nije išlo u glavu da neko može biti i dobar i milijuner.

Poslije Gračićeve odluke počeli su stvarni pregovori za kupnju broda s Edmundom Bauerom, upraviteljem brodogradilišta Stabilimento tecnico Triestino. Posredovao je Nikola Lazarović. Zbog prevelike cijene koju je brodogradilište bilo postavilo bilo je malo interesanata za taj brod. Opoviću je bilo zapelo oko za brod i on je s Bettinijem, agentom francuskog Veritasa za austrijsku obalu, bio pregledao brod ali je zatim odustao. Zatim je u sporazumu između Strudthoffa i uprave brodogradilišta bilo utanačeno da se brod opremi za njihov račun. Za zapovjednika bili su odredili Camellia koji je — u času kad smo mi počeli pregovore — već nekoliko mjeseci nadziravao gradnju da bi pripremio brod za porinućе. Antun Bijelić se tada nalazio u Trstu te je bio proturio glasine kako i on ima udjela u brodu »Sv. Roko« (To je ime bilo određeno za novi klipер).

U svom drskom egoizmu brodogradilište je tražilo za brod 65.000 forinti, potaknuto, valjda, »trojnim« pravilom: dobrim temperamentom Despota, Gračićevim zlatnim rudnikom i Lazarovićem sigurnim pristankom. Despotu je

izmakla preko usana svota od 60.000 forinti, »da bude okrugla cifra«, kako je govorio, za potpuno opremljen brod. Ali Bauer je bio uporan i počeo je da nadugo i naširoko ubjeđuje i Despota i Lazarovića. On je pritom gotovo samilosno promatrao lica svojih suparnika: ta su lica odražavala svu njihovu zagrijanost iako su neprekidno dokazivali Baueru kako on s njih dere kožu. Zatim su se pokolebali, kao njihalo; otpočela su duga natezanja: da... ali... međutim... ipak — dok se nijesu složili na 60.000 forinti za brod potpuno opremljen i spreman za plovidbu osim navigacijskih pomagala. Nabavkom kronometra i zaliha hrane te davanjem predujma posadi, cijena je broda iznosila zamašnu svotu od 64.500 forinti, t. j. 500 forinti manje od prvog Bauerovog zahtjeva. Kao što se vidi, Bauer je sklopio izvrstan posao koji ga je podigao moralno i, rekao bih, i fizički. To je vjerovatno bio jedini slučaj kad se on sam sebi divio i čudio. Čudili su se i svi oni koji su bili u položaju da pravilno prosude cijene brodova iste čvrstoće i konstrukcije prodanih samo nekoliko mjeseci prije, a građenih na Rijeci i u Bakru. S istom nosivošću kao i naš brod, bez bakrenog obloga na koritu, ti su brodovi stajali jedva 4,58 forinti po staju nosivosti, dok je naš brod bio nabavljen za nešto više od 7,58 forinti po staju. Jedina je bila razlika da je bio elegantnije konstrukcije i obložen skupljim materijalom — žutom kovinom, koja je vrijedila oko 5000 forinti.

Bio je sklopljen samo usmeni ugovor i niti jedno slovo nije bilo stavljeno na papir. Htjelo se time doći, u pitanju povjerenja, »na četvrtu potenciju«, što je bilo neuobičajeno i ekstremno. Međutim, francuski veritas nije mogao klasificirati brod, jer u predviđenom vremenu nije bio pregledan a Bettini, umjesto za sedam godina, mogao je dati brodu I. klasu francuskog veritasa za samih šest godina. Trebalo se zadovoljiti samim austrijskim veritasom čiji su agenti nadzirali gradnju na šķveru, a u kojem je klasifikacionom društvu graditelj broda Strudthoff bio jedan od trojice konstruktora tehničkog komiteta.

Kupnjom broda Camelli je presato nadzirati gradnju. Njegovu sam dužnost ja preuzeo. Zadržao sam se tri ili četiri dana na brodogradilištu, zatim se vratio u Trst da prikupim novosti koje su bile od vrlo velike važnosti za naše dalje poslovanje.

Bila je to epoha u kojoj se Garibaldi, nakon osvajanja Sicilije, spremao na zauzimanje Napuljskog kraljevstva. Mnogi su Trščani željeli da u tome uspije, što naravno nije ni malo bilo po volji austrijskoj vladi.

Jednog dana — nalazio sam se na brodogradilištu — pojavio se pod Trstom jedan ratni brod sardinske ratne mornarice. Bila je to, za ono vrijeme, nevjerovatna stvar. To je bilo razdoblje kad se mržnja između dviju vlada, a i između dvaju naroda, austrijskog i talijanskog, najviše bila razmahala.

Napustio sam brodogradilište i pohitao u Trst da vidim sardinski parobrod što je upravo sidrio na najboljoj tački trščanskog sidrišta, u blizini gata sv. Karlo. Brod je ležao mirno na sidru zaštićen svojom vlastitom nerazboritošću. Ne može se opisati utisak što je taj događaj proizveo na fanatike, na umjerene pa i na samu vladu u Trstu. Obalske baterije ostale su, na čuđenje svijui, nijeme ispred dvaju teških topova što je parobrod pokazivao s obje strane svojih crnih bokova. Svaka tačka u blizini obale bila je dupkom puna radoznalih ljudi, a gat sv. Karla

činilo se kao da će potonuti od velikog mnoštva što se na njemu sakupilo.

Poslije nekoliko minuta parobrod je spustio jedan od svojih čamaca, istakao sardinsku zastavu na krmi a parlamentarnu na pramcu i uputio se prema gatu sv. Marko. Čamac je pokretalo 12 veslača, a na krmi su se nalazila dva oficira. Još prije nego što je pristao uz gat, policija je izdala strogo naređenje a brojni vojnici rastjerali su za čas okupljenu masu svijeta na gatu. Delegati austrijske uprave dočekali su u posebnoj kočiji sardinske oficire i poslije nekoliko sekundi kočija je najvećom brzinom krenula u pravcu vladine palače da ih poslije gotovo jednog sata opet dovede do čamca. Pristup do čamca čuvala su naročite straže. Stražari nisu dopustili sardinskim mornarima da se iskrcaju na obalu.

Brod je, čini mi se, dolazio iz Ankone. Ponestalo mu je bilo ugljena i došao je po ugljen — u Trst, u to vrijeme!? Vlasti su dopustile parobrodu da nakrca ugljen i sve ostalo što mu je trebalo ali su zahtjevale od komandanta da se s brodom udalji sa sidrišta na udaljenost topovskog metka i zabranile mu svaki saobraćaj s obalom. Lučke splavi s ugljenom pristajale bi uz bok parobroda, ugljen bi prekrcala sa splavi brodska posada i na dati

signal prazne bi splavi preuzeli rekorkeri i odvukli na obalu. Dva dana kasnije sardinski je parobrod mirno napustio Trst.

8. oktobra 1860. godine bio je porinut naš brod i vezan uz gat sv. Karla. Pod rukovodstvom kapetana na brodogradilištu Stabilimento Tecnico, Camellia, upravo se postavljala oprema na jarbolima kad su Despot i Gračić stigli u Trst. Međutim je Nikola Lazarović već bio pronašao teret za New York pod vrlo povoljnim uvjetima.

Dok se brod i dalje opremao otputovao sam na Pelješac zadovoljan vozarinom što nam je sreća donijela za to putovanje. Na put sam se odlučio da bih uzeo potrebnu opremu za putovanje a, više od toga, da bih sredio neke obiteljske razmirnice.

Uredivši kako sam najbolje mogao stvari na Pelješcu vratio sam se u Trst i tu zatekao brod gotovo nakrcan, ali bez mnogih prijeko potrebnih predmeta i na koritu i u opremi. Žestoko sam se naljutio na kap. Camellia i od riječi izgovorenih u ljutnji prešli smo i na fizičko razračunavanje. Camelli je poslije toga morao napustiti položaj nadzornika za opremanje, a zamijenio ga je Antun Bijelić.

Odmah nakon toga preuzeo sam brod kojem smo dali ime »Nikola Despot«.

(Nastavit će se)