

## Pothvat i doživljaj pomorca-ribara

Ing. Veljko Jure Duboković — Jelsa

M/b »Rollo« ležao je već mjesec dana u Cuxhavenu. Ušli smo bili duboko u jesen. Vremena su bila ružna. Svakog dana na »Alte Liebe« objavljivao je »Sturm Warnung«. Neugodan osjećaj pred odlazak na daleki put od skoro 6000 milja preko mora.

Brod je bio kupljen u Danskoj u Esbjergu. Ivo S., jedan Danac i ja doveli smo ga u Cuxhaven u brodogradilište. Trebalo je proširiti bukaportu, povećati stivu, napraviti kuhinju na krmi, 8 kreveta pod provom za posadu i bezbroj sitnica na palubi (ručne pumpe i sl.) te namjestiti winch, koji je trebao tek da stigne iz Škotske. Sve ove promjene trebale su biti izvršene na osnovu iskustva sa prošlogodišnjeg ribarenja u Walvis Bayu, gdje je »Rollo« trebao nastaviti lov na srdele u zimu 1952./53.

Kroz to vrijeme sakupila se momčad, većina njih bili su mornari na ribarskim parobrodima, dok nisu bili vični jedrima i malim brodovima od 19 metara, kao što je bio »Rollo«.

Htjeli smo promijeniti brodu ime, ali to je bilo skopčano sa dugotrajnim formalnostima. Osim toga — mornari kažu — ne nosi sreću. Tako je ostalo »Rollo« — ime jednog mitološkog Vikinga.

Predviđali smo maglu u kanalu la Manche. Da bi povećali sigurnost plovidbe odlučili smo uzeti sobom jednog starog ribara, koji je bio vičan tome kraju. Sporazumjeli smo se, da ćemo ga iskrcati u Brestu.

Krenuli smo 14-tog oktobra u večer oko 6 sati. Hladan vjetar s kišom. Dok smo izišli iz Elbe sjevero-zapadni vjetar je bio već jak, pak

smo odlučili ne držati se »Swept Channel-a«, već presjeći ravno na Torschelling Bank, da nas ne bi vjetar bacio na kraj. Swep Channel je bova- ma obilježeni kanal gdje su mine očišćene. Ide



Duboković opservira visinu sunca na putu između Dakra i Monrovia

uz kraj i nešto je duži od ravne linije Elbe I — Torschelling Bank. Međutim ni taj kurs nismo mogli dugo držati. Trebalo je okrenuti provu na vjetar i smanjiti brzinu. Ušće Elbe je opasno po jakom sjevero-zapadnjaku kod slabe vidljivosti. Kad smo izišli iz Elbe bilo je 10 sati u večer. U to se doba jedan švedski kuter nasukao blizu nas.

Valovi u sjevernom moru udaraju kratko i tvrdo. Svima nam je škodilo, osim starome ribaru, ali srećom samo trojica su bila bolesna toliko da nisu mogli raditi. Na straži smo se mijenjali stari ribar kao pilot i ja kao upravitelj broda.

Idući dan je bio tmuran. Vjetar isti, promjenljive jačine, česti pljusci — hladno. Ko nije bio na straži ležao je u krevetu i nastojao da iz kreveta ne ispadne. O kuhanju nije bilo ni govora. Radiogoniometar se odjednom srušio na pod od valjanja, baš kad smo na njega računali da odredimo pravac u kojem se Torschelling Bank nalazi, jer je vidljivost bila slaba. Pred večer, kad smo ugledali na nebu refleks svjetla nekog svjetionika, nismo bili na čistu o kojem se radi. Sa listom svjetionika u ruci (List of lights) i nakon mnogog nagađanja i brojenja zaključili smo da je Torschelling. Malo zatim ugledali smo svijetlo Torschelling Banka i promijenili kurs.

Vjetar je međutim popustio. Šesnaestog oktobra osvanulo je divno jesensko jutro. I vjetar, premda slab, bio nam je u prilog već od Texela, koga smo prošli u 2 sata u jutro. Oko 8 sati bili



Na sidrištu La Coruna

smo kod Ijmudena i tako dalje od bove (plutače) do bove uzduž nizozemske obale kanalom očišćenina od mina do Geeree, a odatle na bovu GH4. Ovu posljednju nijesmo našli.

Kurseve od Cuxhavena, uzduž Swept Channela pak sve do Dovera, izradili su mi bili oficiri »Kaapland-a«, s kojim brodom sam doputovao iz Cape Towna u Rotterdam. Svaku su bovu uertali na karti i zabilježili prave kurseve. Kompas smo kompensirali u jutro prije odlaska iz Cuxhavena. Deviacija je bila minimalna. Na malim brodovima s uzburkanim morem nije moguće držati kurs u par stupanja razlike, pa deviaciju uopće nijesmo uzimali u obzir.

Da nam je radio-goniometar bio u redu, bili bi lako našli bovu HG4, jer bove davaju radio-signal, a vrijeme je bilo lijepo da se ljepše ne može zamisliti ni ljeti u engleskom kanalu. Prateći svjetla brodova mogli smo odrediti čas kada je valjalo promijeniti kurs. U 4 sata ujutro sedamnaestog ostavili smo za sobom East Goodwin Light Vessel, a malo zatim smo ugledali svjetla. Dovera. Gust promet na pruži Dover-Calais.

Od Dovera smo potegli na Dungeness (odakle je nakon invazije išla pipe-line do Francuske), u 10 sati ujutro smo prošli pokraj Light Vessel Royal Sovereign, a u 11 s. smo ostavili za sobom Beacha Head i Englesku obalu. I vjetar nam je okrenuo u prilog — svjež istočnjak koji nas je pratio cio dan, noć i slijedeći dan do podne. 18-tog pred večer počela je padati kiša a ne dugo zatim zapali smo u gustu maglu. Nije se vidjelo od prove do krme. Zaustavili smo se i stali trubiti u rog. Iz daleka smo čuli druge rogove. Magla vara. Zvuk postaje baršunast i teško mu je odrediti pravac. Magla je stari moj znanac iz Walvis Baya. Rijetke su zaista tihe noći, kad je ribanje najbolje, bez magle. Vraćanje sa ribanja je u takovim prilikama puno napetosti: hoće li se čuti zvona sa Bell-Buoy-a i rog sa Pelican Point-a? Ako olovo pokazuje manje od 6 hvati dubine, spusti se sidro i čeka se dan. Tako smo učinili i ovdje, samo što je osjećaj mnogo neugodniji, kad se zna da nepoznati kraj i opasni grebeni nisu daleko. Računali smo da smo od kraja

10 milja, ali lako se prevariti u takovim računima. Možda nas struja nosi prema kraju? Napinjali smo uši ne bi li čuli šum valova što udaraju o kraj. Olovo svakih 20 minuta. Karta nam je bila velikog razmjera i od male pomoći u pogledu dubine. Razlika između plime i oseke u prilazima k Brestu može biti do 7 metara, a kod promjene plime struja dere svih 5 milja na sat.

Ujutro 19-tog u više navrata smo izmjerili 60 hvata dubine i zaključili da se nalazimo južno od Ushant-a. Oko 9 sati ujutro govorili smo sa Radio Le Conquet kod Bresta i tražili da nam dadu relevement (bearing), ali i njihov »gonio« je bio pokvaren i tako ništa.

Točno u brodske podne, pojavilo se sunce za nekoliko časaka. Za tren oka zurio sam u sunce sekstantom i pitao se koliko će točno biti ono što iz računa »ispadne«. Jedna minuta čini razliku od jedne milje. Ispalo je 48'45 sjeverne širine. U predpostavci da nam je izmjerena dubina mora dala približno točan položaj u odnosu na Ushant, uzeli smo kurs i krenuli, polako, neprestano davajući rogom signal. Odlanulo nam je kad je izvirila iz magle bova sa dva izvrnuta stošca — južna granica grebena Chaussee des Pierres Noires. Znači da prvu bovu nismo vidjeli, i ako smo morali proći skoro u neposrednoj blizini. Malo za tim naišla je još jedna bova, a onda se magla stala dizati i pojavio se kraj. Pred nama je bila slikovita obala Goulet de Brest sa utvrđenjima što ih je Vauban gradió: Fort Mengham, Fort du Portzic, i t. d. U 7 sati uvečer vezali smo se uz rivu u Brestu.

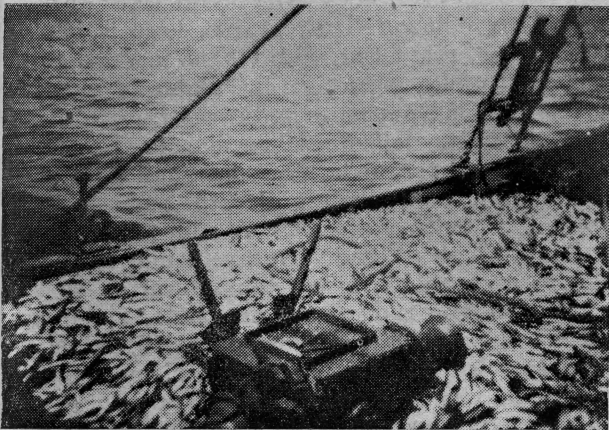
Francuske lučke vlasti nisu bile na obali kod našeg dolaska i nitko se nije za nas interesirao. Bila je nedjelja. Idućeg dana je stari pilot krenuo natrag za Cuxhaven, a mi smo pošli naokolo da nabavimo hranu i na meteorološku stanicu. Glavna briga nam je bilo vrijeme u Biskaji.

Vremenski izvještaj nije bio povoljan: depresija nad Biskajskim zalivom. Kroz dan smo ukrali provišt i u to su došle lučke vlasti i liječnik. Sve ljubezni ljudi. Nije im bilo do toga da formalnostima ogrčavaju život sebi i drugima. I novinari su nas posjetili: slikali, štampali članak.

Ni sutradan vremenski izvještaj nije bio bolji. Teško je bilo odlučiti se na odlazak. S druge strane, svakog dana sve dublje idemo u zimu, pak ako potegne ružno vrijeme i potraje mjesec dana, što ćemo? Čekati do proljeća? U luci je bio maleni engleski yacht (muž, žena i dvoje djece), na putu za Crno more, i odlučio je prezimiti u Brestu. Ni meteorološka stanica ni nitko drugi ne može dati savjet. Oklijevati ne vodi ničemu. Nije ostalo nego uzeti vodu i ispliviti.

Depresija nad Biskajom trajala je više dana, a ipak je u Brestu bilo lijepo vrijeme. Izašli smo po bonaci i računali, ako ovako ostane, da ćemo stići u Corunu za 50 sati.

Oko 7 sati uvečer je počelo puhati. Flok i mezanela su prvi išli dole. U Biskaji se naprave veliki valovi za čas, u roku od 20 minuta sve je kuhalo. Tko je bio pod provom ostao je pod provom, a tko se zatekao u kabini na krmu ostao je tu držeći se za što je izgledalo čvršće. U po-



55 tona ribe ulovljeno iz jednog potega



četku, dok se valovi nijesu lomili, penjao se »Rollo« na svaki val i spuštao se i bez obzira na dubinu kopanje između dva vala popeo bi se na slijedeći, a da ne ukrca mora. Ne za dugo, Valovi su bili sve strmiji i sve češći i »Rollo« je počeo sve dublje zabijati svoj nos u vodu. Brodska konstrukcija je stala stenjati, brod bi se s mukom digao i otrsao vodu sa sebe. Voda je derala palubom, a preko krme se izlivala bijela pjena šibana vjetrom. Dnevnik kaže da smo dana 21-og imali vjetar od prilike snage 8 (skala Beufort ide od 0 do 12). Smanjili smo brzinu na tek toliko da brod sluša kormilo i da se prova drži na vjetar. Oko 5 sati ujutro — 22/10 — jak pljusak je umirio vjetar i donekle more. Istog dana po podne u 4 sata pak iduće jutro u 4 — 23/10 — zapali smo u slični vjetar. Drugi put je možda bio najjači. Za četiri sata straže prevalili smo svega po logu 5 milja kroz vodu. Vjerujem da smo u stvari išli natrag. Neugodan osjećaj do skrajnosti. Nisko, crno, masno nebo puno bijesa. Ne vjerujem da je postojala osnova za bojazan da se brodu nešto dogodi. Da se prelomi? Isključeno. Brod je dug 19 metara, jako čvrsto građen, sve u hrastovini. Da ne uspije otresti vodu sa sebe i da ga drugi val zakopa? Teško. Imali smo svega 15 tona balasta u vrećama pijeska i 7—8 tona goriva. Ali strah ili kako se već zove osjećaj nelagodnosti kada čovjek želi da je na nekom drugom mjestu, po mogućnosti čvrstom, nije racionalan. Teoretski se može dozvoliti da se motor zaustavi. U tom slučaju bi bili bacili u more bovu sa flokom pričvršćenim na tri strane, da nam drži provu na vjetar. Napravu smo kod prvog zatišja spremili. Bili smo gladni, jer se kuhati nije moglo. Prozor na kuhinji se razbio i sve je bilo puno vode. Vatru se nije moglo zapaliti. Damižana vina iz Bresta razbila se na sveopću žalost.

Ujutro 24-tog opazili smo kopno, 78 sati nakon napuštanja Bresta. Nismo mogli ni približno ocijeniti gdje smo. Za cijelo vrijeme sunce se



Veseo ručak ribara

nije ni za čas pojavilo, observacije su bile nemoguće, kurs smo mijenjali. Nije bilo moguće prosuditi koliko smo zastranili. Problem je riješio jedan ribarski brod, što smo ga ugledali oko 10 sati. Bili smo nešto zapadnije od Corune — 15 milja po prilici. Bilo je oblačno, sa svježim vjetrom sa zapada i velikim mrtvim morem od prošlih oluja. Kao velike zelene dunje neke ogromne fantastične zelene pustinje valjalo se more i mi smo s njime prema španjolskoj luci.

Oko 12 sati ugledali smo Torre de Hercules, veliki svjetionik pred ulazom u luku. Možda sto metara i više od obale bijelila se pjena. U dva sata smo već bili uz rivu. I u luci se, i ako potpuno zatvorenoj, osjećalo valove. Bilo je nemoguće ostati uz rivu. Sve bi konope polomilo. Prešli smo na bovu.

Ni španjolske lučke vlasti, kao ni francuske, nisu pokazale veliku znatiželju. Izvjesili smo propisanu žutu zastavu, ali se liječnik i službenici lučke uprave nijesu pojavili. Mnogo kasnije pojavio se policijski organ u civilu i tražio da ispunimo neke formulare, gdje se među ostalim pita koliko i kakvog oružja imamo i koliko municije. Ali nitko nije provjeravao ono što smo naveli. Naravski trebala je i »lista de tripulantes«, kao i u svim drugim lukama. Ljudi od financijske straže nijesu došli ni blizu, dok su nas sa svih strana salijetali ljudi tražeći američanske cigarete. Nijesmo ih imali ni dovoljno za sebe. Da smo malo više u Brestu kupili, bili bi napravili dobar posao.

U Španiji je hrana i piće veoma jeftino. Ali stvari koje u naprednim zemljama nemaju skoro nikakove vrijednosti, u Španiji postizavaju cijenu. Za praznu bačvu od nafte, koja je tekla, i nešto starog »kavodefera« dobili smo 50 metara novog konopa za armižavanje 4 palca opsega. Još smo kazali da bačva teče. Trebala im je za ulje i kazali su da će lako popraviti. Kupili smo i 1800 komada pluta za mrežu uz cijenu od 6 funti za 1000 komada. Voće, vino, ulje, sir, sva sočiva, malo koštaju, dok su konzervirane stvari u plehnatim kutijama skupe. Na Kanarskim otocima plaćaju 5 šilinga kilo starog bakra ili mjeđi.

Tako smo se trećeg dana po dolasku, 27-mog, odlučili na odlazak. Izišli smo iz luke u 10 sati navečer na sva jedra. Malo nam je trajala radost. Kod otoka Islas Sisargas vjetar je okrenuo na jugozapad. Opet more po kuverti, a i u maku ga je dosta dolazilo. Usporili smo. Ujutro se nije vidjelo skoro ništa. Nijesmo znali gdje smo. Goniometar, popravljen u Brestu, sada je ušao u akciju. Pomoću njega smo utvrdili pravac svjetionika na Cabo Villano. Naravski nije to išlo ni lako ni brzo i dugo nismo bili sigurni da se baš o Cabo Villano radi. More sve veće, vjetar sve jači — nije ostalo drugo nego tražiti sklonište. Tako smo išli po goniometru dok nismo ugledali svjetionik, veoma oprezno, bojeći se neočekivanih devijacija kompasa, koje su ovdje, prema priučniku za pilotažu, česte. More je bilo uvelike

razvalilo i svako malo je pljuštala kiša. S južne strane uvale, koju sa sjevera zatvara Cabo Villano, leži malo ribarsko mjesto Mugia (čit. Muhia, s aksanom na i). Tu smo se usidrili na 6 hvati dubine. Pješčano žalo i na jednom mjestu »važi« od cementa, gdje ribari izvlače brodove. Brodovi su im građeni sa plosnatim dnom. Ima nekoliko motora sa dimnjacima žute boje. Skoro svi španjolski ribarski brodovi, što smo vidjeli, ili su sasna žuti, ili im je bar dimnjak žute boje. Ti motorni brodovi su bili usidreni kao mi.

Prvi su se na brodu pojavili kapetan i dva guardia civil i interesirali se od kuda i zašto smo došli. Ovdje je izgleda »Rollo« bio sumnjiv. Izjavili su nam da ni u kojem slučaju ne smijemo ostati više od jednog dana, a ako nevrjeme potraje nek idemo u Camarinas (Camarinjas), malo veće mjesto u istoj uvali, desetak milja sjevernije. Time se vlast afirmirala, popila po jedan konjak (iz Bresta) i otišla. Međutim je prestalo kišiti, a oko »Rollo-a« pojavili su se brodići s obale puni radoznalog svijeta, koji je čekao da vlast siđe, pak da se popne na brod. I počeli su. Isprva nam je bilo neugodno, ali nismo imali razloga — izvanredno dobri ljudi. Nijesu dolazili da nešto iznude, već da vide strani brod, da im prođe vrijeme. Pitali su nas koješta, čudili se koječemu, zaključili da je »buque muy bien organizado« i konačno nas pozvali da dođemo na kraj na ples, sretni da nečim prekinu monotoniju muškijskog života. Svirat će harmoniku u domu, rekli su, a ima i radio u kafani. Neki od posade su odmah otišli s jednom grupom i bili gošćeni na sve strane.

Sutradan su došli isti, da i »el capitano« mora svakako na kraj, pak sam otišao. Gospodar kafe gdje smo svratili bio je neko vrijeme konobar u Marseille-u i govorio je francuski, naravno sasna na svoj način.

Nijemci, zna se, vole fotografske aparate. Trojica od posade su škljocali aparatima na sve strane. Dok su se ograničili na ljude i kuće, guardia civil je indiferentno gledala na stvar. Ali jedan se uputio preko sela s vanjske strane naseља da slika valove kako se lome o sike. Pjena je na desetke metara letila u vis. To se nije dopalo kapetanu i za čas se pored prestrašenog Rolanda našao guardia civil i pozvao ga u kasarnu. Kako je svaki od nas bio predmet nečijeg gostoprimitstva, a ja sam upravo vodio razgovore s krčmarom o životu u Marseille-u, malo sam kasnije doznao za incident, i dok sam stigao u kasarnu sve je već bilo u redu: aparat vraćen, a oko flaše konjaka sjedili su kapetan, guardia civil i još uvijek zbunjeni Roland.

Konačno je valjalo krenuti. Cijelo selo se sleglo da nas pozdravi i možda da nas još jednom pokuša nagovoriti da ne putujemo. »Viento de traversia«, »mucha marejada«, — govorili su. Tek kad su uvidjeli da se ne damo smesti dozvolili su da se vjetar ipak okreće na sjevero-zapad i da je »bueno para correr sur«. I baš tako je bilo. Kad smo se probili iz uvale, koja je još bila u pjenu, i okrenuli na jug, i more i vjetar su bili

s nama. Sretan slučaj za ovo doba godine. Prije odlaska smo se okupali.

Dne 29. X. oko tri sata po podne izgubili smo iz vida Cabo Finisterre, zadnju točku evropskog kopna.

Put do Las Palmas bio je ugodan. Vjetar nas nije izdao sve dok nismo došli do pred svjetionik na La Isleta, koja zatvara Puerto de la Luz, luku Las Palmasa, i bilo ga je uvijek dosta. Nakon napuštanja Mugie prešli smo na oceansku plovidbu.

Svakog jutra između 8 i 9 uzimali smo visinu sunca i izračunavali intercept. Intercept je razlika između zentine distance izračunate za položaj gdje bi brod trebao biti, t. j. gdje mislimo da se nalazi, i stvarne, observirane zenitne distance. Istodobno se iz tablica vadi azimut, te se pomoću intercepta i azimuta dobija poziciona linija na kojoj se brod nalazi (a koja u stvari nije linija već luk kružnice čiji centar je subsolarna točka onog časa kad je visina snimljena). Konačno točan položaj broda utvrđuje se u podne (brodsko), vodeći računa o kursu i prevaljenom putu od jutarnje observacije, nakon što se snimi visina sunca na meridijanu i odredi geografska širina. Bojim se da u kratko i bez crteža ovo izgleda konfuzno, dok je u stvari vrlo jednostavno. A ne treba biti matematičar, da bi se dobilo zadovoljavajuće rezultate. Sferni trokut na osnovu kojeg se dobiva izračunata zenitna distanca, riješili su odavna drugi. Mornar amater ne treba čak ni znati kako taj trokut izgleda. Dovoljno je da savjesno primijeni podatke iz nautičkog almanaha za taj dan, sat, minut, sekundu i položaj u već davno posvećenu formulu i da je pomoću nautičkih tablica (log. sinusa, cosinusa itd.) riješi. Važno je da se observacija izvrši precizno, da vrijeme bude do u sekundu točno i da se podaci iz almanaha točno uzmu. Najvažnije je pak od svega, da amater bude u stanju prosuditi, jesu li rezultati njegovih računa vjerovatni ili ne. Ova metoda se zove Marcq St. Hilaire i upotrebljava se na svim velikim brodovima. U koliko je na malome brodu uslijed valova teško vidjeti horizont, ne ostaje nego snimati visinu nekoliko puta u što kraćim razmacima i računati na osnovu prosjeka visine i vremena. Meni je mjesto kronometra služio jedan džepni sat, što sam ga svakog dana u 6 kontrolirao po engleskom radiju (BBC — Home service). Vrijeme po BBC-u primali smo skoro sve do Walvis Baya. Tek zadnjih dana prešli smo na Radio Johannesburg.

Nismo bili sasvim mirni dok nismo stigli na visinu Maroka. Oluje, kroz koje smo prošli u Biskaji i kod Cabo Villano, unesrećile su dosta portugalskih ribarskih brodova. Osim Lisabona portugalska obala nema skloništa. Da nas je slučajno uhvatio jak vjetar sa zapada, tko bi bio našao Lisabon? Morali bi izdržati na otvorenom moru, provom na vjetar, makar koliko nevrjeme trajalo.

(Nastavak u idućem broju)