

Uspomene kapetana Joza Šunja

Stjepan Vekarić — Split

Jozo Šunj (Sugni) rođen je 1825. godine u Orebiću na poluotoku Pelješcu. Potomak je pelješke kapetanske obitelji; otac Šunjev bio je također kapetan i vlasnik brigantina »Giuseppino«, a majka mu potječe iz stare pelješke obitelji Fisković.

1838. ukrcao se Šunj u svojstvu kadeta na Fiskovićev brigantin »Lovor«. Poslije četiri godine plovidbe na tom brodu prešao je na navu »Calmius«.

1845. pohađa Navigacijsku školu u Livornu, a slijedeće godine, u dobi od dvadesetjedne godine, postavljen je za zapovjednika nave »Calmius«.

1863. godine, poslije dvadesetpet godina gotovo neprekidnog ukrcanja na jedrenjacima, kapetan Šunj se povlači s mora i vraća na Pelješac.

1865. postaje podpretsjednik Pelješkog pomorskog društva, a 1881. godi-

ne izabran je za predsjednika istog društva.

Umro je 1914. godine u Orebićima.

Svoje »Uspomene« kap. Šunj je počeo pisati 1865. godine. Nekoliko godina kasnije on ih preraduje u obliku pisama svom prijatelju Nikoli Lazareviću u Trstu. Uspomene je namjeravao objaviti u nekóm tršćanskom listu, ali do toga nije došlo. Poslije čeeve smrti, kad je došao u posjed brojnih obiteljskih pisama i isprava, on još jednom preraduje svoje »Uspomene«.

U zadnjoj preradi »Uspomene« obuhvaćaju dva dijela. Prvi dio, 347 strana pisanih rukom, opisuje razdoblje od 1838. do 1858. godine. Drugi dio (430 strana) obrađuje događaje od 1858. do 1875. godine.

Prilikom prerade »Uspomena« uzet je gotovo u potpunosti prvi dio originalnog rukopisa. Drugi dio rukopisa, međutim, uzet je samo djelomično. Ispuštene su one strane u kojima se iznose porodične stvari i razmirice koje nemaju veze s pomorstvom.

Uspomene kapetana Joza Šunja iznose nam sliku života na pelješkim brodovima u prošlom stoljeću. Pored toga, u opisima svojih putovanja, Šunj spominje i ostale brodove i kapetane s kojima dolazi u dodir u stranim lukama te nam tako osvjetljava mnoge dosad nepoznate detalje iz života dubrovačkih, bokeljskih i drugih kapetana 1838. i 1850. godine, kad još ne postoje službene statistike naših brodova pod austro-ugarskom zastavom, i za one brodove i kapetane koji plove pod drugim stranim zastavama.

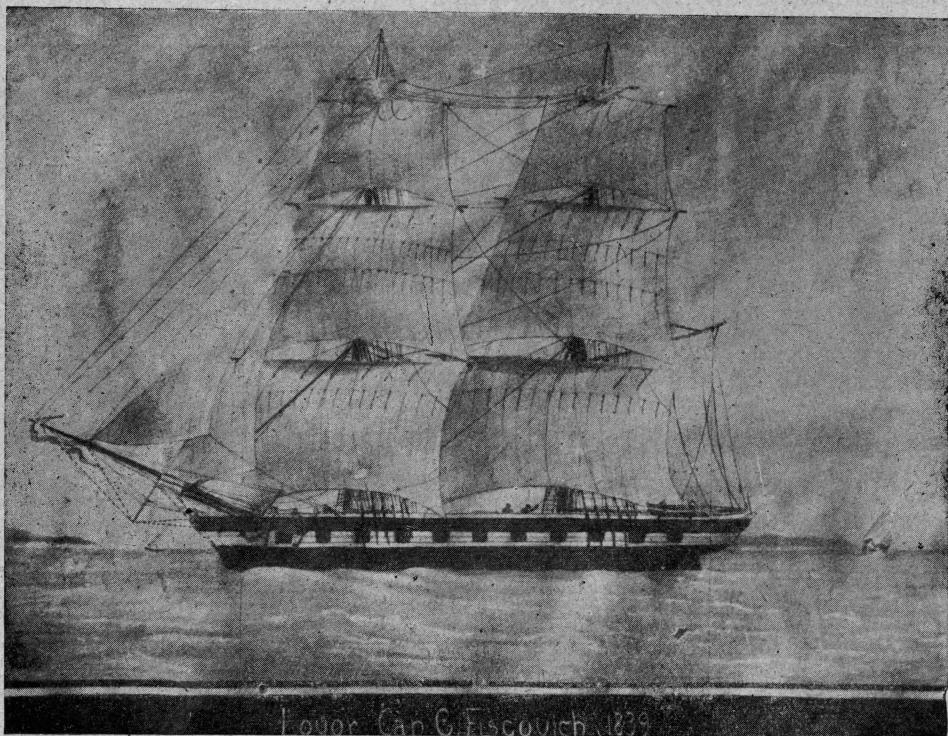
PRVO POGLAVLJE

Kadet na brigantinu »Lovor«

Odlazak iz domovine — Prvi put u Carigradu — U Crnom Moru — Putovanje Odesa—Livorno — Karanten u ruskim lukama — U Smirni — Dva putovanja do Engleske

Orebići, početak ožujka 1838. Već nekoliko dana usidren je u Pelješkom kanalu, pod Kućištem, brigantin »Lovor« — jedrenjak s kojim ću uskoro krenuti prvi put

Došao je napokon i taj dugo očekivani dan, dan odlaska iz pelješkog kanala! Stajao sam na brodskoj ogradi kad je već bilo dignuto sidro i razapeta jedra, i rukom



Brigantin »Lovor«

na more. To će mi ispuniti jaku želju da se posvetim pomorskom pozivu i postanem kapetan kao što je to bio i moj otac i gotovo svi muški članovi moje bliže i dalje rodbine.

pozdravljao rodbinu i prijatelje, koji su došli da nas isprate. Uskoro smo izašli iz kanala a bijele orebičke kućice pretvorile su se u sitne bijele pahuljice na tamnoj pozadini visoke Monte Vipere,

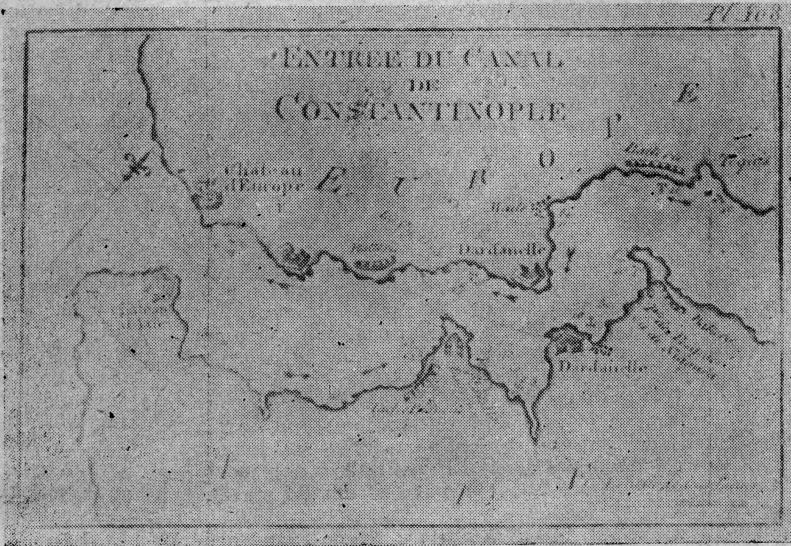
Brod na kojem sam ukrcan za kadeta sagradio je dubrovački brodograditelj (proto) Pilato 1825. godine u Cružu — iste godine kad sam se i ja rodio. Brod je imao 332 tone. Većim je dijelom pripadao obitelji Fisković. Moj je otac bio vlasnik šestine broda.

Na »Lovor« osjećao sam se gotovo kao kod kuće. Ta od devet članova posade sa četvoricom bio sam u rodbinskim vezama! Zapovjednik broda bio je moj ujak Ivan Fiksović; brodski pisar bio je njegov nećak Matij Fisković a mali (kamarot) bio je moj rođak Josip Bizar iz Stankovića. I svi ostali članovi posade bili su Pelješčani.

Brod je plovio iz Trsta za Odesu s raznim teretom. Povoljan vjetar pratio nas je sve do Kalamate i tu iznevjerio, te smo se morali skloniti nekoliko dana u toj luci. U nastavku putovanja uspjelo nam je bez daljeg prekidanja vožnje stići do sidrišta ispod cipresa, na evropskoj obali Carigradskog kanala.

Među raznim poslovima koje je obavljao da bi zaradio koricu kruha, Vitalijev je dućan bio i neka vrst poštanskog ureda za naše brodove. Svaki dan stizao mu je veliki broj preporučenih pisama iz krajeva između Oštrog Rta i Kvarnerskog zaliva. Pisma su bila upućena kapetanima i mornarima brodova što su se nalazili ili bi trebali da stignu u Carigrad. Dužnost »poštara« Vitali je vršio predano i točno. Umotan u dugi salonski kaput sa crnom kapicom na glavi, u tiara pantalonama i u bijelim cipelama sa žutom povezicom; sa bradom koja je »sjedila« na golemoj modro-sivoj kravati, poduprta sa strane širokim platnenim reverima bakrene boje i, napokon, sa »doktorskim« naočalima — on je mukom sricao slog po slog adresa tražeći pisma za naš brod. To je za našeg prijatelja bio vrlo težak posao. Primjermom marljivošću bio je naučio čitati ne samo velika slova već ponešto i pisati — koliko mu je bilo potrebno za vođenje dnevnika o isporučenoj robi brodovima.

Carigradski kanal - Francuski portolan
XIX stoljeće



Neopisiv je utisak što ga je na mene ostavio ulaz u Bosfor: tvrđave, luka i bezbroj brodova što su se na nestalnom vjetriću borili protiv jake struje u kanalu da bi se, poslije mnogo bezuspješnih pokušaja, ipak probili unutra i dohvatili sidrišta u Carigradu.

Pod cipresima, na ulazu u Carigrad, ostali smo nekoliko dana na sidru a zatim smo, s mnoštvom brodova prešli na sidrište pod Serajem u samoj carigradskoj luci. Kod kuće na Pelješcu mnogo sam slušao priča o Carigradu, te je veliku moju radost, što ga svojim očima gledam, kvario strah od kuge, za koju se pričalo, da hara u tim krajevima. Moja je mladenačka mašta povećavala priče o tim zarazama te sam na prvom izlazu u grad svojim držanjem pružao smiješan prizor. Izgubljenim očima i raširenim rukama kretao sam se na samim vrhovima prstiju kroz svjetinu, sve od straha da nekog ne dotaknem. Uzdahnuo sam s velikim olakšanjem, kad smo se napokon našli u dućanu broskog snabdjevača Vitalija.

Vitali nas je primio ljubeznom jednostavnošću. Kad je saznao tko sam, dugo me ispitivao o roditeljima. Poznavao je skoro sve Pelješčane. Snabdjevao je brodove šećerom, kafom, duhanom i ostalim potrepštinama. Kapetanima brodova bio je prijatelj; oni su se u njega mogli potpuno pouzdati za bilo kakav posao. Rodom sa Tinos, vjere grčko-katoličke, Vitali je kao dječak bio došao s mojim ocem u Carigrad. Levantinskom štednjom i radom uspio je steći nešto novaca te je otvorio mali dućanić u Carigradu. U njem je držao: 2—3 sanduka šećera, nekoliko vreća kafe, par bureta ruma »pripremljenog« na carigradski način, više tuceta holandskih karata, lojanice i, napokon, pribor za struganje i miješanje duhana. »Dućan« se nalazio u kamenju zgradi te su na njega zavidnim okom gledali obližnji trgovci. Njihovi su dućani, naime, bili smješteni u drvenim barakama i bila je dovoljna samo jedna iskra da ih pretvori u ništa.

Kad je završio naporan posao poštara, siromašan je čovjek svim silama nastojao zadovoljiti svoju dječaku radoznalost. Međutim se vratio i ujak te smo se oprostili od Vitalija i krenuli u šetnju carigradskim ulicama.

Tko od vas ne pozna Carigrad? To je najsublimnija panorama na svijetu, čudesno remek djelo boga, ljudi, prirode i umjetnosti. Ali te čarobnosti nestaje čim stupite nogom na zemlju. Tu nailazite na duge, uske i vlažne ulice, okružene drvenim napola porušanim kućercima, sa naherenim krovovima na kojima se posvuda vide tragovi požara. Kud se god okreneš dućani i dućanić gdje se za narod peku kolači i meso, brijanjnice, prodavaone duhana, povrća i voća. Po ulicama kreće se neprekidno užurbana i aktivna masa ljudi svih orijentalnih nošnja i jezika. Svu tu vrevu i užurbanost nadglasava krika nosača koji se, zgrbljeni pod golemim teretima, probijaju ulicama, lavež pasa i vika prodavača »kok-masa«, »halve«, »pekmeza« i drugih orijentalnih specijaliteta. Tu i tamo srest ćete i »Franka« ili Daura (Evropejca) zaokupljenog brigom kako da sačuva svoju individualuu, u golemim impregniranim kaputima što su tada bili u modi za zaštitu od kuge, s indijskom trskom u ruci da bi — po mogućnosti na lijep i uljudan način — otklonio od sebe napast da nekog dotakne.

Uveče smo se vraćali čamcem na brod što se, kako sam već spomenuo, nalazio usidren na rtu kod Seraja. Prolazili smo između velikih grupa jedrenjaka, nekih pod jedrima, nekih na sidru — jedrenjaka svih oblika i veličina, iz svih krajeva svijeta. U svim pravcima jurili su pravi oblaci malih turskih čamaca, vrlo elegantnih i fantastičnih oblika. Čuderna je brzina kojom su se kretale te »romanske kočije« velikog amfibijskog grada. Pokretao ih je jedan ili dva veslača obučeni u košulje sa širokim svilenim rukavima i s malenom crvenom kapicom na glavi.

Naš se čamac vrlo brzo kretao tjeran snagom od šest veslača, a potpomognut i jakom strujom. Čamci što

su se kretali uz obalu protiv struje morali bi baciti konop na kopno i na taj se način polagano povlačiti.

Položaj Stambula bez sumnje je jedan od najpovoljnijih na svijetu. On je takav da vrijedi izvršiti put do Levanta samo zato da bi uživali u nezaboravnom prizoru njegove panorame. Grad je smješten između dva kanala: Dardanelskog i Bosforskog. Čovjek bi rekao da su ti kanali baš samo zato i stvoreni da bi bogatstva sa sve četiri strane svijeta tu mogla da se skupe. Proizvodi Mongolije, Indije, Sjeverne Kine i Japana dolaze u Stambul preko Crnog mora. Kroz Dardanele prolazi sva roba iz Arabije, Egipta, Etiopije, s afričkih obala, iz Evrope i Amerike. Ta dva kanala — to su vrata za Carigrad. Ključevi tih vrata, za jedrenjake, to su stalni i dugotrajni sjeverni vjetrovi (tramuntane) ili isto tako dugotrajni zapadni vjetrovi. Kod tramuntana nemoguć je prolaz jedrenjaka iz Egejskog mora kroz Dardanele i Bosfor, a kod zapadnih vjetrova ne može se ući u Bosfor iz Crnog mora. U oba su slučaja jedrenjaci prisiljeni da usidre u jednom od brojnih zaliva u Dardanelima ili ispred njih, odnosno da potraže neko sidrište na obali Rumelije.

Na zemljištu što se diže iznad luke i morske obale možemo lako raspoznati sedam brežuljaka na kojima je podignut grad. Jednim pogledom možemo obuhvatiti zaliv Zlatnog Roga i sedam gradskih predgrađa. Sva se ta predgrađa stječu prema morskom rukavu i stvaraju na taj način po strukturi jedinstven grad: polja, more, obala, rijeka, perivoji, ocean, kuća i mirno jezero — to je panorama kakvu nijedan slikarski kist nije u stanju da prikaže.

Carigradska luka nije slična drugim lukama: to je možda prije rijeka koju sa obje strane okružavaju brežuljci ispunjeni kućama. Obale te rijeke pokrivene su mnoštvom jedrenjaka vezanih, s jedne strane na obali do samih kuća, a s druge strane osiguranih na drvenim stupovima usađenim u moru.

Da bi ipak ušli u luku, kod skoro stalnih sjevernih vjetrova jedrenjaci bi prolazili pod jedrima ispod Seraja pod Skutarijem, gdje bi se, uz pomoć vuče s kopna, uspjeli dovući do otoka Leandra. Zatim bi opet jedrili do Topone ostavljajući bočno najjaču struju do rta Seraja.

Jaka struja što dolazi iz Bosfora i teče ravno prema rtu Seraja predstavlja veliku zapreku jedrenjacima. Na Seraju ona se račva u dva rukava. Prolazi za tim znatnom brzinom duž zidina Seraja u Mramorno more. Drugi ogranak struje teče prema luci: duž Carigrada mijenja smjer t. j. teče u pravcu Bosfora, ali uvijek nedaleko obale.

Brodovi na jedra koji bi uspjeli preći od Leandra na Toponu mogli su, iskoristivši jutarnje tišine, stići u teglju s kopna u kanal. Ta je operacija bila toliko naporna i opasna da mi je i sama pomisao na nju tegobna. A upravo su brodovi mog kraja, ujedno i najveći jedre-

njaci što su u to vrijeme kroz kanal prolazili, prvi pokazali primjer povlačenja broda užetom s kopna, uz rtove gdje je struja bila najjača. Oni bi najdeblji brodski konop dobacili na kopno velikom broju nosača unajmljenih za taj posao. Nosači bi tako vukli brodove i od 300 do 400 tona nosivosti duž rtova gdje se granala stalna struja normalne brzine od šest do sedam čvorova.

Poslije nekoliko dana boravka na rtu Seraja okrenuo je vjetar izvana i mi smo mogli prosljediti za Odesu. Kod tvrđave na azijskoj obali, na izlazu iz Bosfora zastavljali smo brod da bi zapovjedniku tvrđave predali »ferman« (dozvolu za prolaz kroz kanal). Ista se procedura morala vršiti i na izlasku iz Dardanela za brodove što su ulazili u Egejsko more.

U Crnom moru naišli smo na povoljne vjetrove te smo se ubrzo usidrili u Odesi. Budući da smo dolazili iz Trsta lučke su nam vlasti odredile samo par dana karantene a zatim smo prešli na gat u luci.

Karantenski gat u Odesi dug je 288 sežanja i svinut prema zapadu, tako da štiti brodove od vjetrova s mora. Ali brod mora biti dobro osiguran prema sjeveru radi jakih sjevernih vjetrova koji u Odesi znadu napraviti dosta štete. Nekih sto sežanja od gata nalazi se mali bazen gdje se teret nakrcava u male brodice i prekrcava na brodove u karanteni. Oko petstotina sežanja od Karantenskog gata nalazi se Krunski gat gdje se vezuju brodovi nakon završene karantene. Po obliku Krunski je gat sličan Karantenskom.

U Odesi smo iskricali teret i nakrcali žito za Livorno. Putovanje do Carigrada bilo je kratko i bez naročitih događaja. Usidrili smo se u Carigradu pod Leandrovom kulom, tu se snabdjeli hranom i nabavili ostale potrepštine a zatim prosljedili za Livorno. Zajedno s nama krenuo je iz Carigrada i pelješki brigantin »Kazimir Flori« (zapovjednik Ivan Kraljević iz Vignja). Iako je taj brod imao korito obloženo bakrenim pločama dok je korito »Lovora« bilo katranisano, on nije ni najmanje bježao našem brodu. Dapače u Livorno smo stigli čitavih osam dana prije njege.

Toskanski grad i slobodna luka Livorno (kotar Pi-se) u to vrijeme jedan od najljepših gradova na Apeninskom poluotoku, sa najjače razvijenom trgovinom, a livornska luka jedna je od najvažnijih na Sredozemnom moru. Posjećuju je brodovi iz raznih krajeva, naročito s Orijenta, Baltika, Engleske, Švedske i t. d.

Grad je smješten u močvarnom kraju, a izgrađen je u obliku kvadrata, opsega oko 5 i po milja. Gradske su ulice široke, čiste, dobro popločane, a zapadni dio grada toliko je isprijecan kanalima po kojima se roba prevozi do u same stanove, da se taj predjel naziva »Nova Venecija«. U tom se dijelu grada i nalaze dva lučka bazena. Ulazi u bazene zatvaraju se svake noći balvanima i verigama.



Bosfor - pogled sa tvrđava
na evropskoj strani

Ispred luke, na malom grebenu, postavljen je svjetionik visok 150 stopa. Svijetlo je vidljivo na 8-10 milja.

Vanjski lučki bazen zaštićen je od vjetrova s mora tri četvrt milje dugim lukobranom. Lukobran je lijepo popločan i predstavlja za Livornjane omiljeno šetalište. Brodovi ulaze s druge strane lukobrana i vezuju se u četvorovezu s krmom prema njemu u nekoliko redova.

U to vrijeme iznosio je karanten za brodove s Levanta 28 dana: polovinu tog vremena jedrenjaci bi proveli na sidrištu ispred luke, a ostatak na pristaništu u luci. Brodovi u karanteni na sidrištu smjeli su održavati vezu s kopnom samo preko malog gata ispred lučkog zdravstvenog ureda.

U lijepoj sezoni brodovi bi obično krali balast (sovrnju) na sidrištu. Veći brod utrošio bi za taj posao 8-15 dana.

Svaki je brod u Livornu (a tako isto i u drugim lukama) imao svog agenta (spenditore). Ovaj je pomagao

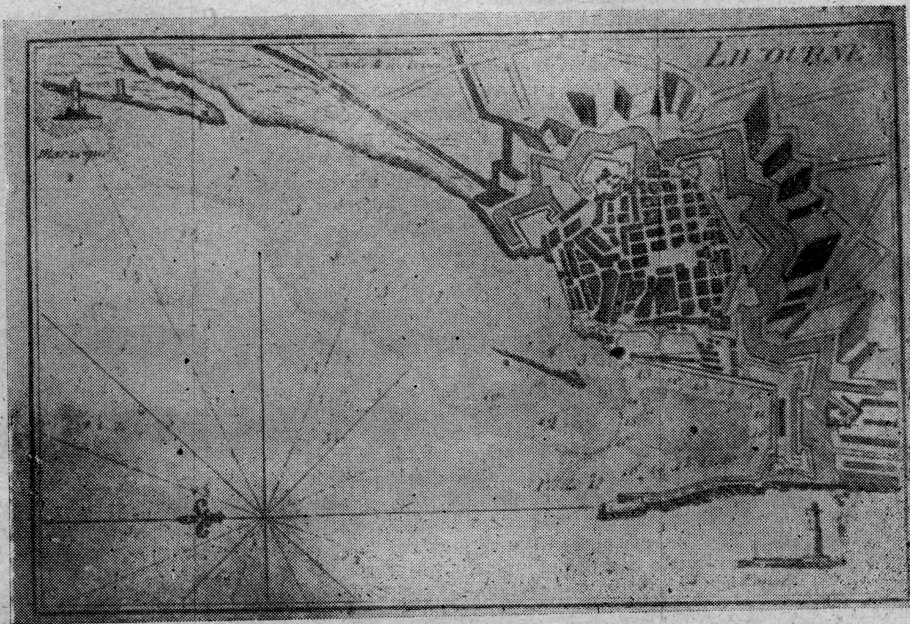
Priprema za izdržavanje karantene i sam karanten vršili su se tada u Kerču na slijedeći način:

Odmah kod dolaska broda u Kerč, prilikom javljanja lučkim vlastima zapovjednik je morao predati u lazaret na raskuživanje jedan dio odjeće i predmeta brodske posade i broda. Tom prilikom na brod bi došla dva sanitetska stražara. Oni bi ostali na brodu za čitavo vrijeme trajanja karantena i pod prijetnjom strogih kazna, knuta i progonstva u Sibir, morali su paziti da se brodska posada u svemu točno pridržava zakonskih propisa.

Dani u karanteni računali su se počam od t. zv. dana svlačenja.

1. Svaki predmet ili stvar podložna zarazi kuge: odijela, knjige, karte, jedra, platno, zastave, jedra sa križeva na jarbolima i t. d., morali su se iskrcavati sa broda prebaciti brodskim čamcima u lazaret na raskuživanje. Da bi lučke zdravstvene vlasti bilo potpuno sigurne da su zaista svi takvi predmeti bili doneseni u lazaret i da stražarima ništa nije izmaklo, brod je bio du-

Livorno, početkom prošlog stoljeća



kapetanu u svim poslovima oko broda; on se razumio u vozarine, u najmove brodova, u popravke; opskrbljivao je brodove životnim namirnicama i brodskom opremom. Svaka je država imala svoje agente, Austrija, zbog »dobrog« primjera, imala ih je pet ili šest: Bokelji su imali svog, Lošinjani, Riječani i Venecijanci imali su svoje. Mi Pelješčani i Dubrovčani imali smo u tom pogledu sreće. Naš je agent bio Giovanni Delbono, čovjek u osamdesetim godinama — pravi muzejski primjerak. Taj do skrajnosti pošten, pobožan i liberalan čovjek rodio se je i odrastao je u Livornu. Bio je ukrcan na dubrovačkim brodovima i čudnovatom preciznošću vladao je dubrovačkim narječjem. Delbono se u Dubrovniku i oženio, a već dulje vremena živio je u Livornu. Budući da nije imao djece uzdržavao je jedno dubrovačko siroče, kćerku nekog kapetana koji je bio stradao na moru.

Iskrcavši u Livornu žito, nakrcali smo balast i krenuli natrag u Crno more. Do konca godine izvršili smo još jedno putovanje iz Odese za Livorno sa žitom, a početak 1839. godine zatekao nas je u Kerču, gdje smo morali izdržati 28 dana karantene.

žan da određenog dana pozove na brod zdravstvenog nadzornika, da se u to uvjeri. Pregled je bio vrlo strog i teško ruskom stražaru, ako bi nadzornik pronašao neki propust ili nepravilnost. Taj bi jandik redovito bio bičevan knutom.

2. Ako bi pregled završio u redu, nadzornik bi naredio da se čitava posada, sa svim predmetima, ukrca u brodske čamce i da se uputi prema lazaretu. On sam ostao bi sa svojim ljudima na brodu zbog raskuživanja brodskih skladišta i ostalih prostorija. U svako skladište te u pramčani i krmeni prostor stražari bi zapalili neku smrdljivu smjestu, a zatim bi nadzornik napustio brod u svom čamcu. Tako napušten brod, ostavljen samo »brizi« dvaju ruskih stražara trebalo je budno paziti da ne bi na njemu buknuo požar, ili da ne bi stradao od iznenadnog udara vjetra.

Za izvršenje procedure »svlačenja« bilo je potrebno redovito utrošiti čitav dan, a prelaz sa svim brodskim predmetima u čamcu od broda do lazareta bio je naročito opasan, jer se vršio bez obzira na vrijeme i valove.

(nastavak u idućem broju)