

# Uspomene kapetana Joza Šunja

STJEPAN VEKARIĆ - Split

(nastavak)

Često bi na kerčsko sidrište istog dana stiglo 20—30 jedrenjaka, te bi posade svih tih brodova trebale izvršiti »svlačenje« istog dana. Prvi koji bi stigli pred lazaret sa stvarima, imali su s pravom prednost. Manji brodovi su bili u mnogo povoljnijem položaju, jer bi se usidrili bliže lazaretu, te su s čamcima bili uvijek prvi.

Iz čamca bi posada prebacila sve predmete u određene prostorije lazareta. Zatim je dolazilo na red svlačenje posade. U istoj prostoriji čitava bi posada svukla sve sa sebe i ostala u odjeći »praoca Adama«, t. j. potpuno gola. U tako nelagodnom stanju vršen je liječnički pregled. Osim liječnika bio je prisutan i jedan sanitetski službenik sa jedinim zadatkom, da svakog čovjeka detaljno pregleda i da se uvjeri da na nijednom nema kužnog čira. Kruna tog i smiješnog i žalosnog prizora bio je prelaz te jedne čete, na čelu s liječnikom, do prostorija u kojima su se nalazila raskušena odijela, predana prilikom dolaska broda u Kerč. Te su se prostorije obično nalazile na drugom kraju lazareta, a ta golotinja morala je proći mimo svih ostalih posada, koje su čekale da dođe na njih red za svlačenje.

Poslije nebrojenih neprilika, maltretiranja, čekanja na red i t. d., posada bi konačno krenula natrag na brod, i ako je sve proteklo u redu, od tog bi se dana počeli računati utvrđeni dani karantene.

Teško brodu ako bi se za vrijeme izdržavanja karantene pojavila neka, makar i najnevinija bolest! Takav bi čovjek bio unaprijed osuđen — na smrt. Bolesnik — bez obzira od koje je bolesti obolio, morao je biti prebačen u lazaret, gdje bi poslije nekoliko dana bez iznimke prešao na vječni počinak.

Nama je na »Lovru« bio obolio prije dolaska u Kerč vrijedni mornar Marko Orhanović iz Oskorušnog. Bio je to atletski razvijen čovjek, u dobi od oko 32 godine. Plovio je dugo godina po Crnom Moru, i dobro je znao kako se na ekspeditivan način u ruskim lazaretima oslobađaju bolesnika, makar bolovali i od najneđužnije prehlade. Koliko smo mogli, krili smo pred ruskim stražarima stanje jadnog mornara, ali, kad su ga otkrili, trebalo je napora, dok su ga uspjeli odvući u lazaret. Nesretnik je znao što ga tamo čeka: plaćući, preklinjao je da ga ne pustimo s broda. Sve je međutim bilo uzalud! Luda ruska strogost nije poznavala samilosti. Poslije tri dana on je, u nesretnoj sobi lazareta, umro!

Nakon njegove smrti i svi mi ostali na »Lovru«, bili smo izvrgnuti strašnom šikaniranju. Brod je bio odijeljen od ostalih brodova u karanteni, a s njima se postupalo kao da je čitava posada okužena. A čitavo je Evropi bilo dobro poznato, da se već trideset godina nije bio pojavio u Otomanskom carstvu niti jedan novi slučaj kuge!

I u pogledu postupka s balastom za jedrenjake, što su iz Kerča, odlazili za luke Azovskog mora, postojali su strogi propisi i hiljade formalnosti, ali se ipak sve to izigravalo na svakom koraku.

Balast se pregledavao na brodu, koji se nalazio usidren u Kerču, da se utvrdi njegova količina. Dolasku u luku, u Azovskom se moru nije smjelo ništa bacati u more. Tek kad je brod bio vezan uz obalu, moglo se pristupiti iskrcavanju balasta na kopno, pod nadzorom naročitog stražara.

U početku su činovnici u Kerču od oka procjenjivali količinu balasta na brodu, a taj se broj morao zatim poklapati u luci dolaska. Kasnije su običavali mjeriti i bilježiti visinu, širinu i duljinu balasta u brodskim skladištima; ponekad bi zabilježili samo gaz broda i t. d. Sve to teklo je od zla na gore, ali u 50—60 godina, za koje je vrijeme u Azovsko more godišnje ulazilo po nekoliko hiljada brodova, ako uzmete u obzir najmanju moguću količinu balasta za svaki brod,

između Berdanska, Mariupola i Taganroga moralo se nalaziti preko 200.000 tona pijeska, zemlje i kamenja iz brodskih skladišta. A umjesto toga ....? Na obali su se mogla jedva vidjeti dva, tri blaga brežuljčića, koje bi svaki ovan s lakoćom mogao preskočiti! To je bilo sve.

Po izvršenoj karanteni u Kerču nakrcali smo u Berdansku žito za Livorno, a zatim se u balastu prebacili u Smirnu.

Smirnu su u to vrijeme smatrali najugodnijom lukom na čitavom Levantu. Posjećivali su je često naši brodovi. Na udobnom sidrištu, na dnu vrlo prostranog zaliva, brodovi su bili vrlo dobro zaštićeni.

Sve su gradske ulice bile tada uske, osim u evropskoj četvrti (gdje je bilo kuća građenih na zapadnjački način) i grčke ulice t. zv. »Ulice ruža«. I čitav grad nazivali su naši mornari »gradom ruža«, gradom »lijepog spola«.

Većinu naših jedrenjaka u Smirni su mnogo cijenili, zbog njihove elegantne konstrukcije i dobrog održavanja. Upravljeni stručnim, sposobnim, a veselim, živim i društvenim mladićima, ovi su brodovi bili između najboljih na Sredozemnom moru. Ali veselost i društvenost i sposobnost naših pomoraca, sve je to uzaludno rasipano kroz mnogo mjeseci hotimičnog nerada, a njihovu mladost i novac gutale su krasne kokeže iz Smirne.

Koliko je obitelji u Smirni sačuvalo dragu uspomenu na naše kapetane Draga Popovića, Krista Jerkovića, Antuna Pilkovića, Beutu, Budmanija, Jurasovića, Mazuha i druge. Najstariji su davali primjer nerada trateći vrijeme u kafanama i u crkvi Svete Marije, gdje je bog, s bogatim njihovim priložima, održavao u dobrom stanju glasnice i pluća fratara-tenora Bazalija »Kanmarinca«.

Bila su to vremena neobičnih pustolovina, vremena velikog nerada za pomorce — dani od male koristi za svakog.

Iz Smirne smo s teretom grožđa u bačvama krenuli za Trst. U Trstu smo zatim nakrcali raznu robu za Carigrad i Kerč, a na povratku prevezli žito opet za Trst, gdje smo stigli koncem listopada. Po iskrcavanju tereta brod je bio neko vrijeme raspoređen.

U Trstu je tada živio Nikola Lazarević, agent za unajmljivanje brodova za oceanska putovanja. Lazarević je bio rodom iz Kućišta na Pelješcu. Bio je vrlo bogat, a njegova se obitelj smatrala jednom od najuglednijih u Trstu.

Lazarević je bio veliki prijatelj naše obitelji, te je on i pribavio teret »Lovru«, koji je trebalo prevesti u Liverpool. Tada je putovanje za Englesku bio događaj i samo je cvijet austrijske trgovačke mornarice poduzimao ta tegobna putovanja. Brodovi druge, pa čak skoro i treće klase, kao što je to bio naš »Lovor« — nisu prikladni za tako opasna putovanja, te su većinom plovili samo po Sredozemnom moru.

Isplovili smo iz Trsta i poslije osrednjeg putovanja stigli u Liverpool, važan engleski lučki grad zbog jake trgovine sa svim stranama svijeta, naročito s Amerikom. Ovaj lijepi grad odlikuje se širokim ulicama i velikim palačama. Luka ima osam prostranih bazena u kojima se može smjestiti vrlo velik broj brodova.

Od 1838. postoji između Liverpoola i Manchestera željeznica i udaljenost između ova dva grada smanjena je na sama 2 i po sata za robu a na 1 sat i 20 minuta za putnike. Kakav je bio trijumf ta željeznica za narod koji svoj život ravna uvijek prema geslu: »Vrijeme je novac«. Željeznica je u prve dvije godine donijela vlasnicima prihod od oko 85.000 funti; poslije svladivanja golemih poteškoća i zapreka, u slijedeće četiri godine, za taj gigantski pothvat je utrošeno preko 800.000 funti.

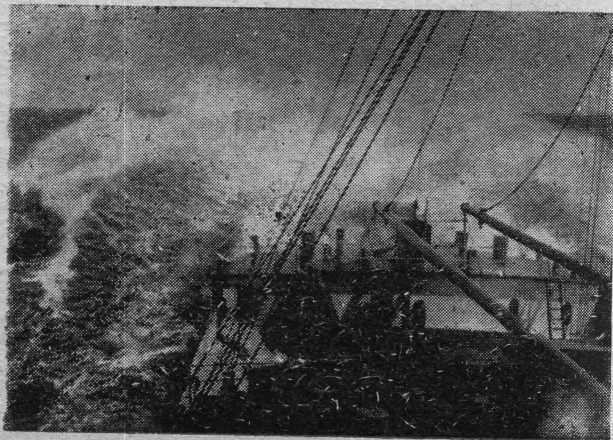
Prije uspostavljanja željeznice putnički je saobraćaj sa Manchesterom održavalo 26 kočija. One su dnevno mogle prevesti oko 40 putnika. Uvođenjem željeznice promet se učtverostručio. Preko milijun ljudi kretalo se godišnje između ta dva grada od po prilici 400.000 stanovnika svaki.

Za putovanje Trst—Liverpool—Brazilija—Trst odredivali su se, kao što sam već spomenuo, samo najbolji brodovi austrijske trgovačke mornarice. Ugodno mi je uspomena na jedrenjake, koji su se u isto vrijeme, kad i mi nalazili u Liverpoolu. Bili su to: »Baldassare«, kap. Andrianić, »Danubio« kap. Milinović; »Tommy«, kap. Kraljević; »Eufrasija«, vlasništvo Kozulića na svom prvom putovanju iz Rijeke pod zapovjedništvom kap. Pajkurića; »Bakarčev« »Josko«, kap. Negovetić; venecijanski brod »Angelo« kap. Pugnaletto; »Tieste«, kap. Garofolo; »Corriere di Messina« kap. Minak i mnogi drugi.

Po povratku u Trst izvršili smo zatim još jedno putovanje za Liverpool. Kad smo se vraćali iz Engleske, u vodama Sicilije, razbilo nam je jako more glavni jarbol na mjestu gdje su učvršćene pripone. Jarbol je bio potpuno zdrav, ali je zbog jakog valjanja broda pukao u dva dijela. Naš položaj u trenutku loma bio je kritičan: prelomljeni jarbol sa križevima i nastavkom (samo tri pripone ostale su na mjestu) mlatarao je i udarao o brodske bokove i rušio sve što bi dohvatio. Bili smo nemoćni i sigurno bi bili stradali da nam nekako nije uspjelo uhvatiti se zavjetrine iza me-

sinskog svjetionika. Stigli smo zatim na Pelješac i poslije nekoliko dana boravka prosljedili za Trst, gdje smo uplovili u listopadu 1841. U Trstu je iskrcan teret i brod raspremljen.

(Nastavit će se)



*Brod u oluji na Atlantiku*