

# Iz ratnih doživljaja našeg pomorca

Priredio R. Roter po pričanju kap. Srećka Krile

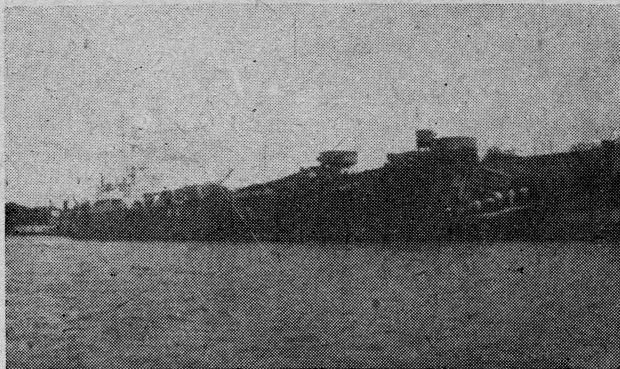
(svršetak)

Pripadnici svih savezničkih zemalja radovali su se konačnom svršetku rata zajedno s Kinezima. I mi, bivši članovi posade »Tomislava«, dijelili smo u najvećem zanosu opću radost, što se na svakom koraku i u raznim oblicima manifestirala u golemom gradu Kine. Ali poslije radosti završenog rata pojavila se nostalgija, vruća težnja za povratkom u svoju već davno oslobođenu zemlju. Ta je težnja bila razumljiva, jer smo pod veoma izuzetnim i teškim ratnim prilikama proveli nekoliko godina izvan zavičaja i daleko od svojih, s kojima kroz čitavo vrijeme rata nijesmo mogli podržavati nikakve veze.

## U službi UNRRA-e

U Šangaju, kao i u ostalim krajevima Kine, poslije završenog rata UNRRA je razvila svoje djelovanje i mi smo, kao pripadnici jedne od savezničkih zemalja, stekli zaštitu. Osjećali smo se slobodni i sigurni, ali sve to nije moglo nadoknaditi ni ublažiti našu želju da se što prije povratimo svojim kućama. Tu smo želju često ponavljali, pa nam je obećavano, da ćemo u najskorije vrijeme biti repatriрани. Jedan za drugim dani su izmicali, naš povratak u domovinu otežao se u nedogled. I zbog toga smo živjeli u neizvjesnosti. I nadalje smo obavljali razne radne dužnosti.

Međutim jednoga dana u mjesecu siječnju 1946. godine direktor transporta organizacije UNRRA pozvao nas je u svoj ured te nam ponudio, da se ukrcamo na brodove, koji su trebali prevoziti pomoć UNRRA-e u razne udaljene krajeve Kine, koja je zbog ratnih prilika ostala gotovo bez ikakvih komunikacija. Tu smo ponudu prihvatili stoga što je sam posao po svojoj prirodi odgovarao



Pomoćni brod „Wanyi“ u službi UNRRA-e

našem zvanju. Flota ove organizacije bila je sastavljena uglavnom od pomoćnih brodova ratne mornarice Sjedinjenih Američkih Država. Ukrcani smo na brod od oko 2000 tona, koji je nosio oznaku LST 1042. Na novoj dužnosti dobio je poslije ime »Wanyi«, što u našem jeziku znači »Tisuću dobrih želja«. Plovili smo pod kineskom zastavom.

Nama Jugoslavenima povjereni su komandni položaji, dok je posada bila sastavljena pretežno od kineskih mornara, koji su nekada plovili na američkim i engleskim brodovima, te su ponešto razumijevali engleski jezik. Prva putovanja vršili smo među lukama u gornjem toku Jang-tse do 600 milja udaljenosti od Šangaja. Na svim tim putovanjima predvodili su nas kineski piloti.

Jang-tse je najvažnija vodena saobraćajnica i prema tome najjeftiniji prometni put u unutrašnjosti Kine. Golema rijeka plovna je za velike preokceanske brodove oko 700 milja, a zatim je plovna za manje naročito građene riječne brodove niskog gaza sve do Chunkinga. Na relaciji dubokog dijela rijeke pristajali smo u lukama Nanking, Anking, Hankow, Juyang i Changsha.

Jang-tse u ljetno doba strahovito nabuja zbog otapanja ogromnih naslaga snijega u Himalajama. Vodostaj rijeke se popne vrlo visoko, a njeno korito se znatno proširi, te se voda često razlije preko korita i preplavljuje ogromne površine zemljišta. Poplave s jedne strane izazivaju korist, jer voda nanosi na polja plodnu muljevitú naslagu, ali s druge strane izaziva strahovite štete siromašnim stanovnicima uzduž korita, jer u svom elementarnom bijesu uništava kuće i čitava naselja, nosi stoku, a ponekad i ljude, koji se razornoj bujici ne mogu ukloniti. Za vrijeme plovidbe na rijeci često se susretaju leševi bivola i drugih životinja, koje su zapale u vrtlog nabujale vode. Ali zato na smirenom Jang-tseu možete naći i na veoma interesantne prizore. Jedan je od takvih prizora, na primjer, prijevoz peradi. Po starom običaju Kinezi uzduž rijeke ne prevoze perad na brodovima i u ograđenim prostorima. Ogromna jata gusaka i pataka, određenih za prodaju, Kinezi puštaju na rijeku da ih slobodno nosi struja vode. Oni ih prate u svojim brodicama, određuju im pravac puta i povremeno im bacaju hranu. Svakako time je vrlo dobro riješen problem prijevoza, a uz to prijevoz je i veoma jeftin i relativno brz, jer u ljetno doba riječna struja se kreće brzinom do sedam morskih milja. Uzduž rijeke susreću se bezbrojne »djunke«, tipične kineske ladice različitih veličina, već prema tome kojoj namjeni služe: prijevozu putnika, robe ili ribolovu. U lukama i u riječnim rukavima mnogo se upotrebljavaju »sampani«, malene ladice, slične neretvanskim trupcima, kojima upravlja veslač s jednim veslom.

## Kinesko pomorstvo

Moderno pomorstvo u svjetskom smislu u Kini se počelo razvijati tek poslije Prvog svjetskog rata. U prvo doba razvitka modernog pomorstva Kine značajnu su ulogu imali Englezi. Oni su u tom razdoblju uzdržavali nekoliko svojih pomorskih poduzeća, koja su obavljala plovidbu. Kasnije je razvijeno i poduzeće China Merchants, u kojemu su pretežno bili angažirani bogatiji kineski diioničari. Na svim brodovima komandne položaje također su obnašali Evropejci, većinom Englezi. Uza sve to treba priznati, da su Kinezi dobri pomorci, iako mnogo zaostaju za Japancima, najvještijim pomorcima Dalekog Istoka. Iz daleke pomorske historije kineskog naroda i sada se u Kini nalaze teretne i ribarske »dunke«, koje nalice nekim plivajućim dvorcima. Velike »dunke« imaju do tri jarbola i tri jedra lepezastog oblika, te djeluju vrlo slikovito. One samostalno plove isključivo nizvodno, a kad treba da plove uzvodno, onda po nekoliko njih zajedno u konvoju povlači remorker do određenog mjesta.

Kinezi su također i dobri ribari, ali pri tome i konzervativni, pa se grčevito drže stare prakse i drevne tradicije u ovoj grani pomorske privrede. UNRRA je poslije rata u Šangaju pokušala da unaprijedi ribarstvo, te je nabavila nekoliko modernih ribarskih brodova za kočarenje. Međutim, kada je ulovljena riba dopremljena na šangajsko tržište, prodavači su podigli strahovitu uzbunu protiv ove novotarije, te se moralo prekinuti s ovim novim načinom ribolova. Primitivne »djunke« su slavile pobjedu nad modernim ribarskim brodovima. Ali ovaj slučaj ne umanjuje goleme doprinose, što ih je kineski narod dao svjetskom pomorstvu tokom svoje duge historije. Poznata je činjenica, da je Marko Polo sa svoja putovanja po Dalekom Istoku donio dragocjene pomorske tekovine Evropi, a napose njenom pomorstvu, od kojih i magnetsku iglu, što su je Kinezi već onda poznavali i posjedovali kao siguran putokaz i oslonac plovidbe na otvorenom moru. Ovo je svakako jedan od dokaza visokog razvitka kineskog pomorstva u dalekoj prošlosti, koje je, zbog izoliranosti Kine od ostalog svijeta, zastalo i nije išlo ukorak s modernim napretkom. U toku XX. stoljeća čitave legije mladih Kineza posjećivale su evropska i američka pomorska učilišta. Oni su u svoju zemlju prenijeli suvremene tekovine, te će se nesumnjivo ubrzo podići kinesko pomorstvo na zavidnu visinu.

### Borbe s orkanima

U toku 1947. godine prostorno je proširen krug naših putovanja. Na brodovima UNRRA-e plovili smo uz obale Kine, po Žutom moru do Honkonga i Kantona, pa čak i do Filipina. Na tim putovanjima doživjeli smo nekoliko puta strahovito nevrijeme. Najteže nam je u sjećanju ostalo putovanje iz Šangaja prema Tjencingu u veljači 1947. Kad smo prešli poluotok Šantung, kasno u no-

ći zahvati nas strahoviti vjetar iz NE pravca. Straža je podigla uzbunu i pozvala čitavu posadu na noge. Brod je pomamno plesao kao orahova ljuska, a po palubi su počeli šetati teški buldožeri, dizalice i traktori, koje smo vozili. Golemi valovi nabacivali su ogromne količine mora na palubu. More se na niskoj temperaturi odmah smrztavalo. Izgledalo je, kao da se brod pretvara u jednu veliku bijelu gromadu leda. Težak je to bio zadatak u našoj pomorskoj praksi, da spasimo brod i teret na njemu. Pod rasvjetom reflektora mučili smo se cijelu noć. Studen je bila tolika, da su neki mornari zbog samog dodira sa željeznim predmetima dobili prišteve na rukama.

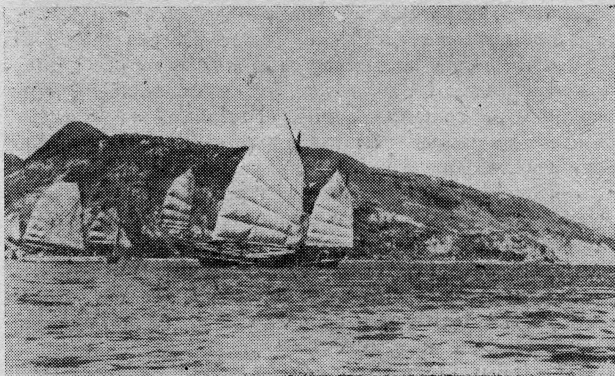
Bijesna oluja trajala je puna 24 sata, a zatim se more počelo smirivati. Vjetar je postepeno opadao i mi smo nastavili putovanje. Na pedesetak milja udaljenosti od Taku počeli smo se susretati sa zaleđenim morem. Probijajući se oprezno kroz zaleđenu površinu stigli smo sretno na sidrište Taku Bar, a zatim nakon kraćeg zadržavanja prosljedili smo za Tjencing.

Poslije navedenog orkana doživjeli smo tajfun u blizini južnog rta Formoze, kojemu smo jedva izbjegli zahvaljujući vještom manevriranju. Čeličnu palubu bijesni je tajfun probio na nekoliko mjesta, pa nam je prijetila pogibelj, da se brod nalije vodom ili prepolovi. Ali, eto, sve je dobro prošlo. Pomorci brzo zaborave nevolje i kušnje, koje ih snalaze na njihovim putovanjima, pa smo tako i mi o ovoj borbi s pobjesnelim Žutim morem unijeli zapis u naš brodski dnevnik i time težak okršaj prirode i ljudskog uma zapisali u pobjedu čovjeku.

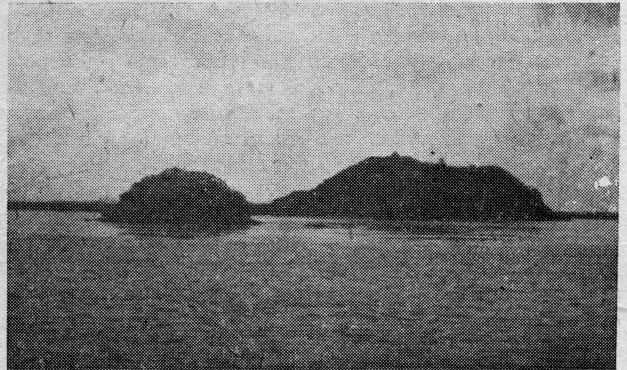
### Povratak u domovinu

Primakao se dan našeg odlaska iz Kine, ostvarenje velikog ideala, za kojim smo čeznuli. Sredinom mjeseca veljače 1948. u šangajskoj luci napustili smo brod. Ali ovaj put ne više potišteni kao nekada, kad smo pod pritiskom naoružanih talijanskih vojnika ostavljali našeg »Tomislava«, nego ponosni, što smo svojim radom pomogli kineskom narodu i što smo dali, makar i skroman dokaz da smo potomci neustrašivog i hrabrog pomorskog naroda.

Posljednji dan mjeseca veljače zavio je u omaglicu šangajsku luku. S palube francuskog transatlantika »Andre Le Bon« promatrali smo i slali oproštajne pozdrave milijunskom gradu Dalekog Istoka, s kojim su nas povezivale mnoge uspomene teških doživljaja, ali i ugodnih dana. Ostavljali smo zemlju drevne kulture i umjetnosti, želeći joj sreću i napredak. Nas je zvala domovina. Tome pozivu mi se nijesmo mogli oglušiti, jer je on prodirao u sve žilice našeg krvotoka. A kad smo se mjesec dana kasnije u Port Saidu prekricali na parobrod »Radnik«, koji je doplovio iz Australije, osjećali smo, da smo već na rođenoj zemlji, koju smo 4. travnja 1948. iskreno pozdravili u Splitu poslije devetgodišnjeg lutanja svijetom.



Kineske dunke na moru



Otoci u Jang-tseu