

# Uspomene kapetana Joza Šunja

Priredio: Stjepan Vekarić

Treće poglavlje

## Brodski pisar na „Calmiusu“

Krcanje žita u Mariopolu — Podvig kapetana Jakulića — Nasukanje broda kod Tamana — U navigacijskom kursu — Prvi put u Irskoj — Oluja u Crnom moru — Polaganje kapetanskog ispita

Iz Tulona krenuli smo u balastu za Carigrad i Kerč. Tu smo zavrijeme karantene trebali ukrcati žito, opet ili za Tulon ili Alžir. Na dolasku, pod Ambelakijem ispred Kerča izbacili smo balast, a zatim prešli u sidrište. Tu nam se dogodila neželjena, koja je mogla imati kobnih posljedica.

Ujutro tog dana žestoki je južnjak (levanat) bio odvojio čamac jednog engleskog broda sa tri mornara i oni su bili prisiljeni da se sklone na naš brod. »Calmius« je s pramcem bio čitav izvan vode, u skladištima imao je samo neznatne količine balasta, toliko da se moglo upravljati brodom kod povoljna vjetrova.

Najednom je odjeknuo brodom glas, da je kuhinja u plamenu i da prijeti opasnost da čitav brod plane.

Svi su mornari radili u brodskim skladištima, a samo je mladić Vice Rusković bio u kuhinji i pazio na sud sa katranom što se topio na vatri. Kad je katran uzvreo, prekijepio je i planuo, a plamen je onda postepeno zahvatio i krov kuhinje. U haosu, što je tada nastao na brodu, svi su vikali za pomoć i tražili vodu, ali od straha i uzbuđenja nitko nije bio sposoban na jedan promišljeni korak; kablčice za vodu od uzbuđenja nisu znali ni privezati! Najgorè je bilo to, što sisaljka na pramcu nije mogla raditi, jer je usis bio izvan vode. Brod je spasio odvažnim gestom božman Kresalja. On je u očajničkom porivu zgrabio užarenu posudu iz vatre i bacio je preko ograde u more. Pritom je dobio jake opekotine po rukama i tijelu. Brod je zaista bio u velikoj opasnosti zbog jakog vjetrova.

Drugi smo dan počeli krcati žito pridržavajući se pritom zdravstvenih formalnosti. Lotike pune žita dolazile bi pod brod i tu bi bile privezane, a njihove posade odlazile su na kopno, dok se s lotika prekrca žito. Štaviše, i jedra i svi ostali predmeti morali su se skinuti i spremati pod krmu, da ih ne bi netko od posade broda dotakao.

Žito ukrcano u Kerču prodali smo s velikim dobitkom, a zatim na Malti promijenili bakrene ploče na brodskom koritu. U nastavku putovanja za Carigrad zadržali smo se zbog lošeg vremena dugo u Milosu, gdje se tada bilo sklonilo mnogo austrijskih brodova.

Po dolasku u Carigrad brod je bio rasporemljen u Stambulu. Čitava je posada ostala na brodu. Zapovjedništvo je preuzeo kapetan Ivan Fisković, a Antun Mimbelli krenuo je Lloydovim parobrodom kući na Pelješac.

Jedan za drugim počeli su stizati u Carigrad i drugi pelješki brodovi: »Telscida«, »Fortunata Chelli«, »Lovor«, »Sokolica«, »Meotide« i »Nereide«. »Sokolica« je nešto kasnije krenula za Enos pod zapovjedništvom kapetana Krista Fiskovića.

Nesretna zima 1843. bila je bogata brodolomima, u kojima je stradalo mnogo vrijednih pomoraca. Ali sve to nije bilo ništa u usporedbi sa zimom 1842. kad je samo na sidrištu u Gnadi u jedan dan stradalo 60 velikih drenažaka.

Veliki valovi, koje je tjerao uraganski »gregolevanat«, rušili su se na brodove na sidrištu tolikom snagom, da sidra to nisu mogla dugo izdržati. Lanci su dijelom popucali, a dijelom su brodovi sa svim sidrima u moru bili bačeni na kopno, jedan preko drugoga u hrpama i za kratko vrijeme raskomadani. Čamce, pune ljudi, koji su htjeli da se u njima spase, prevrtalo je zapinjeno more pokraj samih brodova, a da im nitko nije

mogao priteći u pomoć. Plaža u Gnadi bila je prepuna razbijenih ostataka brodova i ljudskih leševa. Spasili su se samo neki manji brodovi, koji su bili nešto bolje zaklonjeni iza rta. Među spašenim brodovima bio je i mali dubrovački brigantin (ne sjećam mu se imena) pod zapovjedništvom Boža Lupi, Kapetan tog broda mi je kasnije i ispričao tu nesreću.

I pelješki brodovi Stjepana Flori: »Panselinos« (kap. Petar Ivanišević iz Starigrada) i »Kazimir« (kap. P. Saltarić) zamalo da nisu iste zime stradali u Crnom moru. Ivanišević je stigao u Carigrad sa dva smrznuta prsta.

Svi brodovi, što su se s nama nalazili na sidrištu, bili su zadržali potpune posade. Nešto kasnije prešli smo u Bujukdere, te smo organizirali zabave s plesom u kućama poznatih peljeških obitelji.

U proljeće 1844. prešli smo s brodom u Kerč. Do jeseni iste godine izvršili smo dva putovanja sa žitom iz Kerča: jedno do Marselja, a drugo do Livorna. Na drugom putovanju, po povratku iz Livorna, ostali smo čitavu zimu u raspremi u Carigradu.

Kad smo u proljeće 1845. stigli s brodom u Mariopol, našli smo tu dosta promjena.

Stjepan Mimbelli već se bio vratio iz Alžira. Od svog starijeg brata Ivana bio je preuzeo upravljanje trgovačkom kućom »Braća Mimbelli«, a Ivan je s porodicom prešao u Livorno i odatle trebao da upravlja prodajom žita. Tako je Stjepan Mimbelli, između ostalih poslova, preuzeo i nadzor nad nakrcavanjem »lotika« na rijeci Calmius i njihovo prekrcavanje na društvene brodove. Pod njegovom su upravom zapovjednici drenažaka morali vojničkom disciplinom i uz oštro međusobno takmičenje pokazivati najveću aktivnost i pomiriti se na život pun najteže i najžalosnije servilnosti.

Ukrcavanje žita na brodove vršilo se tada na ovaj način. »Lotike«, nakrcane točno toliko, da mogu preći preko pličine na ušću rijeke usidrile bi se iza pličine i tu čekale na ostatak žita, koji bi se prevezao brodskim čamcima. Isti brodski čamci bi zatim dovukli nakrcane »lotike« do brodova na sidrištu, gdje bi brodske posade prekrcavale žito u brodska skladišta. Prazne »lotike« odvlačili bi čamci natrag do skladišta u rijeci i posao bi počinjao iznova.

Žito se krcalo u čamce i »lotike« u vrećama. Pritom je uvijek prijela opasnost da se ono, i kod najmanjih valova i vjetrova, smoč i ošteti. Vika sa svih strana, naređenja s kopna i psovke goropadnih posada neprekidno su se orile. Ljudi su u čamcima bili polumrtvi od ubitačnog rada, pospani i nisu imali poštovanja prema svom zapovjedniku, koji je trebao da upravlja tim haosom. Kapetan je pored toga bio izložen osornim i često nepravednim prijekorima Stjepana Mimbellija, koji je nazirao sve te radove: na rijeci, u čamcima, na »lotikama« i svugdje.

Isplovili smo iz Mariopula s obitelji Ivana Mimbelli na brodu. Zavrijeme prekrcavanja tereta na »lotike« ispred pličine kod Jenikala, a zatim kod njegova ponovnog ukrcavanja na brod, upravitelji su »lotika« izazivali gađenje svojim držanjem i servilnošću pred brodovlasnikom.

Poslije nekoliko dana osrednjeg putovanja usidri li smo se jedne noći u maleni zaliv Buju Kliman, nedaleko Carigrada. Na tom se sidrištu nalazila i Florijeva pulaka »Gravosa« pod zapovjedništvom kap. Vice Jakulića iz Stankovića. Kad se razdanilo, ovaj je brod razapeo jedra i usprkos vrlo jakom vjetru, krstarenjem prešao u carigradsku luku. Zapovjednik »Calmiusa«, a isto tako i Ivan Mimbelli nisu se mogli odvažiti da slijede Jakulića zbog straha da izlože brod opasnosti u uskom kanalu pri tako jakom vjetru. Ivan se Mimbelli čitav dan grizao od ljutine. Bio je ranjen u svom samoljublju — on, vrijedan kapetan, koji je svojom mudrošću i dalekovidnošću obogatio sebe, svoju braću i mnoge

druge — on, koji je u tvrtni svoja ujaka Stjepana Florija dugogodišnjim služenjem u svojstvu zapovjednika na brigantinu »La Harpe« stekao reputaciju odličnog kaptana. Taj glasoviti »novi Nelson« morao se sada pomiriti s tim, da ga čitav dan vjetar »ventilira« na tom prokletom sidrištu pred samim Carigradom, a on sam nije imao toliko hrabrosti, da savlada svoju neodlučnost i slabost i da uradi što i Jakulić. Da bi svoj bijes nekako iskalio, naredio je, da čitava posada krca vodu s česme u Buju Klimanu (tu je bila najbolja voda u čitavom Carigradskom kanalu). Ukrcali smo tog dana toliko vode, da bi nam bilo dosta i za putovanje do Indije.

Kapetan Vice Jakulić dao je tom prilikom Mimbelliju gorku lekciju zbog njegovih prijekora, da pelješki kaptani nisu aktivni.

— Izložio sam se onog dana ozbiljnoj opasnosti prilikom krstarenja — govorio mi je često Jakulić, aludirajući na događaj u Buju Klimanu. Bio je to debeo, miran, vremenšan i krajnje dobar čovjek. — Htio sam da tom lekcijom jednom zauvijek izbijem kod Mimbellija običaj, da nepravedno prekorava gotovo sve pelješke kaptane.

Sutradan nas je povoljan vjetar ubrzo doveo u carigradsku luku. Mimbelli je odmah otišao na kopno i još iste večeri otpustio iz službe zapovjednika broda. Brodski je pisar Štiglić preuzeo komandu broda, a ja sam došao na njegovo mjesto.

U Livornu, za vrijeme iskrcavanja žita, novi se zapovjednik tako ropski uslužno ponašao prema brodovlasniku, da je izazvao prezir svih ozbiljnih i čestitih ljudi. Na svaki Mimbellijev poziv s gata skakao bi sam u čamac, a često sam ga i ja morao pratiti. Bila je to nečuvena stvar, da zapovjednik i pisar jednog takvog broda, kao što je bio »Calmius«, veslaju u čamcu sami, često bos, bez čarapa i cipela, i da se takvi pojavljuju u govornici lazareta. Prezir i srdžba bili su upućeni i »heroju Buju Klimanu« koji je htio da na svojim brodovima uvede novi sistem rada, naime, da brodska posada ne bi prekidala posao oko iskrcavanja žita, zapovjednik broda i pisar trebali su da vrše najniže poslove.

Iz Livorna vratili smo se prazni za Carigrad i Kerč. Kod Tahija, na ulazu u Kerč, stigli smo predvečer u društvo brigantina »Amfitrione«, vlasništvo Franje Zina iz Carigrada. Brodom je zapovijedao kap. Miho Miloslavić. »Amfitrione« se usidrio, da bi izbjegao ulaženje na opasno kerčko sidrište noću.

»Neustrašivi« Štiglić odlučio je da proslijedi. Ja sam bio postavljen na pramcu s olovnicom za mjerenje dubine. Noć je bila tamna, a brod se s laganim povoljnim vjtričem prilično brzo kretao. Dubine su se postepeno smanjivale. Smatrali smo, da se nalazimo mnogo više ulijevo, dok smo ustvari bili skoro pod obalom te smo se ubrzo nasukali s razapetim svim jedrima na podvodnu kosu sa strane poluotoka Taman.

Na nesreću, vjetar je uto počeo jačati, povećavati time i nered i zbrku, što su tada nastale na brodu. Brzo smo ubrali sva jedra, ali brod je i dalje strugao po pješčanom dnu. Tek poslije trideset sati nevjerojatnih napora čitave posade, kad smo iskrkali polovinu balasta, uspjeli smo povlačenjem broda na sidru preko krme, osloboditi ga pličine.

U času, kad je jedrenjak opet plovio, iz mornarskih se grudiju izvio spontani: »Uff . . .«, a prestiž kaptana Štiglića na brodu doživio je brodolom.

Štiglić je bio prosječan pomorac, ali izvrstan teoretičar, jak na peru i vrlo aktivan. Ali strah, da će ga brodovlasnik prekoriti zbog nasukivanja sveo je njegovu srčanost, čvrstinu i sposobnost rasuđivanja na ništicu i sve te vrline zamijenila je potpuna malodušnost, suze i vrlo teška »operacija« čupanja dlačica na bradi, dok se brzim koracima bio ušetao palubom jecajući »Nasukali smo se!«

Teret žita, ukrcan zatim u Mariupolu prekricali smo u Marselju na austrijski bark »Arciduca Frederico« (kap. Ivančić), a on ga je trebao dopremiti u Anvers.

Iz Marselja »Calmius« je prešao u balastu u Gruž, gdje je na mjesto kap. Štiglića došao kap. Božo Murina. Ja sam se u Marselju iskrcao s broda i parobrodom društva »Messageries Françaises« prešao u Livorno. U

Livorno sam stigao 15. prosinca i upisao se u »Navigacijsku školu« Ferdinada Papantija. Za vrijeme pohađanja kursa stanovao sam i hranio se kod Ivana Delbono, agenta dubrovačkih brodova. Za stan i hranu plaćao sam mu dnevno 3½ paola (oko 80 austrijskih novčića).

Prvog travnja 1846. završio sam navigacijski kurs i još istog dana krenuo iz Livorna za Gruž. Tu sam po nalogu brodovlasnika Ivana Mimbellija trebao sačekati navu »Calmius«, što je, s teretom žita iz Crnog mora, na putu za Englesku, trebala da svrati u tu luku zbog naturalizacije tereta.

Do Bologne putovao sam omnibusom društva »Franchetti«. U to vrijeme zbog političkih zategnutosti između Austrije i Toskane bila je vrlo stroga procedura s pasošima. Skoro na svakoj omnibuskoj stanici trebalo je ili pokazati ili potvrdivati pasoš, a svaka takva potvrda skupo je koštala. Zavrijeme putovanja u omnibusu često bi nas prenulo iz sna gromoglasni i imperativni žbirov glas. Ovaj bi tražio, da mu pokažemo pasoš istim glasom kao kad razbojnik traži kesu s novcem.

Došli smo tako do Venecije i zatim nastavili put jednim trabakulom do Splita. Tada su između Trsta i Venecije saobraćali brzi parobrodi, a iz Trsta za Dalmaciju bila je samo jedna veza svakih petnaest dana. U Splitu sam se prekrcao na mali trpanjski čamac braće Ferri, koji me je doveo na Pelješac. Poslije nekoliko dana boravka u Orebiću nastavio sam putovanje za Dubrovnik. Tu sam pokušao položiti ispit za kaptana, ali je uto već bio stigao brod. Ukrcao sam se na njega, a da nisam točno ni znao u kom svojstvu. Brodski pisar i božman bio je tada Marko Jerković.

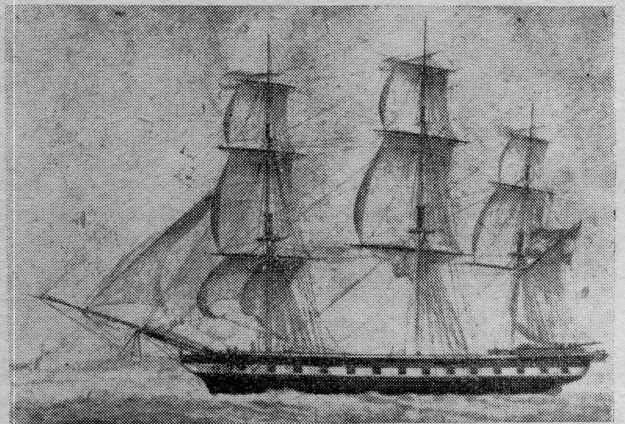
S navom »Calmius« stigli smo zatim u Cork (Irska), gdje su malo prije nas bili uplovili dva bakarska jedrenjaka: »Lodovico« i »Vice Tone«. »Lodovicom« je zapovijedao kap. I. Martinović. Zapovjednik »Vice Tone« bio je Stjepan Tadejević, brodski pisar: Avelin Mužević, a kadet mladi Dmitar Zmajić. Nekoliko dana kasnije primili smo naredenje, da teret iskrcao u Passageu.

Naša tri broda bili su prvi austrijski brodovi, koji su uplovili u ovu zemlju fanatičnih katolika, koji su stajali pod jarmom omrznute protestantske kaste. Pritisnut glađu i drugim nevoljama, narod je u masama bio prisiljen da emigrira, najviše u Sjevernu Ameriku.

Spremajući se za povratak, zadržali smo se nekoliko dana u Covu (kasnije se ovo mjesto prozvalo Queenstown, na uspomenu na posjet kraljice Viktorije). Tu se nalazio i pelješki brod »Fortunata Chelli« pod zapovjedništvom kaptana Nikole Zupe. Istog dana prešla je »Fortunata Chelli« u Passage, a mi smo krenuli za Carigrad, gdje smo stigli poslije kratkog i sretnog putovanja. Poslije kratkog zadržavanja u Carigradu prosljedili smo za Kerč i Mariupol.

Radi studeni i lošeg vremena otešlo se ukrcavanje žita u Mariupolu, te smo poslije prekrćavanja tereta u Jenikalu tek zadnjih dana mjeseca listopada 1846. otplovili iz Kerča.

Prvog se studenog vrijeme naglo pogoršalo. Nalazili smo se u blizini Cagliarija zajedno sa denoveškim



Nava „Calmius“ zap. kap. Jozo Šunji



brigantinom »Battina«, vlasništvo braće Rocca. Nesigurni u položaj broda, krstarili smo s razapetim samim košnjim jedrima u nastojanju, da kroz gustu maglu i snijeg otkrijemo neku poznatu točku na rumelijskoj obali. Još veću zabrinutost izazvalo je prodiranje velike količine vode u brod, zbog čega su sve sisaljke morale biti u pogonu. Zbog stalnog prelijevanja velikih valova preko broda nije nam bilo moguće ustanoviti stanje u kajuzama, jer je olovnica bila mokra. Neprekidno jako valjanje utuklo je sve članove posade i izbacilo ih iz ravnoteže. Odrvenjeni i modri od zime i neprekidnog rada na sisaljka, zabrinuti za svoj život i neprekidno mlaćenje valovima, svi su bili očajni pod olovnom nebom, boje požara.

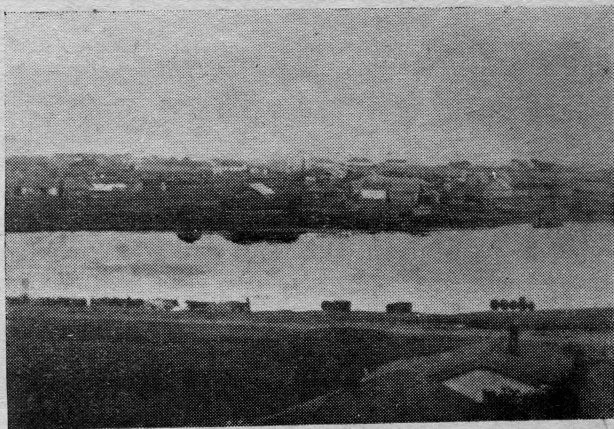
Tri su dana trajale te užasne muke. Najednom, četvrtog dana, u časovitom razvedranju ugledao je netko rt Emonu. Svi na palubi pozdravili su tu vijest s oduševljenjem, a boja je opet ožarila njihova dotad mrtvački siva lica. Oni sa sisaljki napustili su posao i svi su htjeli svojim se očima uvjeriti, da je to zbilja kopno. Sigurno ni Napoleonova vojska nije s manjim oduševljenjem pozdravila Moskvu!

Okrenuli smo brodom prema rtu s namjerom, da se sklonimo u neku luku velikog Burgaskog zaliva i taj nagli okret skoro je bio koban. Izgledalo je kao da vjeter i more hoće da kazne brod i da mu zadnjim naporima nanesu što više štete, vidjevši, da im izmiče siguran plijen. Jedan golemi val srušio se takvom snagom i razbio o desni bok broda, da je prelomio pet rebara u sredini broda i za četiri palca podigao vanjsku oplatu broda od pripona prednjeg do pripona glavnog jarbola, t. j. po duljini od oko 40 stopa. Ova strahovita šteta označavala je neminovno i sigurno potapljanje broda, ako se ne poduzmu brze i efikasne mjere, da se otvor zabrtvi.

Na brodu je zavladała strava. Grozničavo smo privezivali jedra, platno i sve drugo, što se moglo upotrebiti i postavljati na otvor na brodskoj oplati. Sve to povezivali smo konopima, a zatim začepljivali ostale manje otvore. Radili smo tako privezani konopima izvan broda i izloženi udarcima golemih valova. Zavrijeme tog grozničavog i upornog rada udarali smo batovima više po prstima nego ondje, gdje je trebalo. Nasreću uspjeli smo se uhvatiti luke Sisopoli. Za tri dana boravka u toj luci popravili smo, kako smo najbolje znali i mogli veliko oštećenje.

Do Carigrada morali smo se još jednom skloniti u luku, ovaj put u Gnadu. Ležeći tako na sidru, ugledali smo jednog dana, začuđeni, jedan trabakul, kako jedri uzvjetar, dok svi ostali brodovi bježe, da se što prije zaklone na sidrište.

Kasnije u Carigradu doznali smo pojedinosti o tom brodu. Bila je to jedna »lotika« braće Mimbelli. Brod je bio krenuo bez balasta iz Feodozije za Kerč. Na putu ga je jaka bura odnijela na otvoreno more. Posada trabakula već se bila pripremila na smrt. Zatvorili su se u krmene prostorije i prepustili brod na milost i nemilost vjetru i valovima očekujući svaki čas udar broda



Pogled na Mariupol i ušće rijeke »Calmius«

o grebene. Poslije nekog vremena iznenadi ih neobična tišina. Iako izgladnjeli, klonuli i osamljeni, nadaše snage, da provire kroz krmeni otvor. Kakvog li iznenađenja, kad vidješe, da ih je vjeter bacio točno između dva svjetionika na ulazu u Carigradski kanal.

Rt Kusi zatvara sjeveroistočni kraj zaliva Gnade. S mora se može lako prepoznati po gustoj šumici gotovo na vrhu rta. Brodovi se sidre na daljini od  $\frac{3}{4}$  milje od obale, tako da rt ostave u sjeveroistočnom pravcu. Tu su izloženi svim vjetrovima, pa i onima iz južnog pravca. Jaka struja, što teče iz zaliva prema rtu, uzrok je, da se brodovi žestoko valjaju na sidrištu. Manji brodovi sidre se bliže obali na dubini od 5—7 sežnjeva, gdje su i bolje zaštićeni. Za vrijeme loše sezone na ovo se sidrište često sklanjaju jedrenjaci. Ono je međutim toliko slabo, da se na tom sidrištu dogodilo više štete i brodoloma, nego igdje drugdje na svijetu.

U Carigradu zadržali smo se brodom nekoliko dana i popravili oštećenja, a zatim prosljedili za Marselj.

U Marselju sam se iskrao s broda i krenuo za Dubrovnik, gdje sam trebao položiti kapetanski ispit. Do Livorna sam putovao francuskim putničkim parobrodom. Od Livorna do Pise željeznicom, a od Pise do Venecije omnibusom. Iz Venecije prešao sam u Trst, gdje sam morao čekati desetak dana do odlaska broda za Dalmaciju.

U Dubrovniku sam predao molbu za polaganje kapetanskog ispita, a zatim se vratio kući na Pelješac da tu čekam dok me pozovu na ispit.

Uvrijeme, kad sam se besposlen nalazio kod kuće, na korčulanskom škeru popravljao je Vice Jerić svoj brigantin »Scudo« od nekih 3000 staja nosivosti. Ovaj je Jerić tada bio star oko 22 godine. Zavrijeme poklada zajedno smo posjećivali plesove u kućama na Pelješcu, a Jerić je vodio ljubav s nekoliko djevojaka na Korčuli i Pelješcu.

Uto je stigao i poziv i ja sam pohitio u Dubrovnik na ispite. Zajedno sa mnom polagao je ispit i Ivan Lupi. Poznavali smo se još iz škole u Livornu. U zadnje vrijeme on je bio ukrcan za brodske pisara na dubrovačkom brodu »Zatočnica«.

Ispit smo polagali zajedno. U nekim računima bili smo obojica pogriješili. Uspjelo mi je ipak, da se nekako otresem trenutnog neraspoloženja i — pouzdavši se u sama sebe — riješio sam zadatke. Već sutradan, poslije položenog ispita, vratio sam se kući i tu zatekao pismo brodovlasnika Ivana Mimbelli, u kojem me poziva, da što prije dođem u Carigrad. Otputovao sam stoga parobrodom za Trst, da bih se odatle prebacio u Carigrad.

U Trstu me već čekao Vice Taljeran. On je bio određen za brodske pisara, dok sam ja trebao da preuzmem komandu Mimbellijeve nave »Calmius«. Taljeran je bio zreo čovjek u četrdesetim godinama. Neko je vrijeme bio ukrcan na jedrenjacima Franje Zina iz Carigrada, a u zadnje je vrijeme bio zapovjednik brika »Principe Porcia«, vlasništvo tasta mu Suhora.

Preuzimajući zapovjedništvo nad tako velikim brodom, kao što je to bila nava »Calmius«, trebao mi je ozbiljniji čovjek na mjestu brodske pisara. Imao sam tada 21 godinu, bio sam žestoke čudi, a imao sam tek površno znanje o svemu, što treba da zna zapovjednik tako velikog i skupocjenog broda. »Calmius« je u to vrijeme bio jedan od najboljih i najvećih jedrenjaka austrijske trgovačke mornarice. Iako je prevozio skupocene terete, brodovlasnici nisu nikad osiguravali brod.

U Trstu smo se ukrcali na Lloydov parobrod »Arciduca Giovanni«, koji nas je dovezao do Sire. Tu smo se prekrkali na drugi parobrod »Mahmudie« i s njim stigli u Carigrad.

Kod Galipolja prestigli smo »Calmius«, koji je s mnoštvom drugih brodova krstarilo uzvjetar, da bi se dohvatilo Carigrada. Drugog dana po našem dolasku stigao je i on u luku.

U Carigradu se tada nalazio moj bratućed kap. Vice Dominković. On je bio prodao svoj jedrenjak »Meledano« i čekao priliku, da se prebaci kući. Uspio je, da se poslije nekog vremena ukrca na jedan turski brod za peljara do Venecije.

(Nastavak slijedi)