

Uspomene kapetana Joža Šunja

Priredio: Stjepan Vekarić

Peto poglavlje

Zapovjednik „Calmiusa“

Nastavak

»Calmius« se nasukala na samih nekoliko sežanja od gata, u neopasnom položaju. Prije nasukivanja bili smo bacili malo sidro po krmi, ne bi li se na njemu brod zaustavio. Ali konop, na koji je sidro bilo privezano, pucao je kao konac i bila je upravo sreća, što smo se u istom trenutku nasukali. Da je na tom mjestu bilo dovoljno dubine bili bi udarili u kraj, razbili pramčanu statvu i tko zna, koliko bi još štete bili napravili na gatu Ganebière.

Tog je jutro čitav Marselj imao prilike da uživa u uzbudljivu prizoru. Sigurno je, da je bio prvi slučaj da veliki brod, nakrcan, ulazi u luku kod tako jakog vjetrova mora.

Radovolnost je jedna od glavnih osobina stanovništva svih primorskih gradova; dovoljan je i najmanji događaj u luci ili na obali da se »umjetnici« tog zanata začas svi nađu na okupu, da se odmah postave u uloge sudaca i da hvalisavo počnu raspravljati o onome, što su vidjeli i nagađati o onome, što im je izmaklo.

Slično je bilo i sada. Većina promatrača vidjeli su veliku, lijepu navu, kako je ušla i zaustavila se posred luke; mnogi su vidjeli strku na brodu, a svi od reda bili su svjedoci strahovita nevremena na ulazu i izvan luke, tako da se ni najmanji brod nije usuđivao niti da proviri vani.

Čamci sa svih brodova mojih sunarodnjaka spontano su dohrlili da mi pomognu odsukati brod i vezati se u četrovezu. Kad je brod bio slobodan i vezan sišao sam na obalu, gdje me dočekala oduševljena masa naroda. Osjetio sam tada takvu radost, kakvu nikad više, ni prije ni poslije, nisam doživio: bio sam siguran, da bi svaki od tih ljudi na obali bio ispunio svaku moju želju — da sam to tražio. Toliko je jak utisak ostavilo moje djelo, djelo golobrada dječaka.

Marselj je tada (1847) imao oko 146.000 stanovnika. Novi grad, za razliku od starog, bio je pravilno građen i ukrašen trgovima, česmama i bulevarima. Od starog dijela grada dijelili su ga lijepo šetalište i trg Canebière.

Ali spomenik veličine i napretka Marselja bila je njegova luka, duža 500, a široka 120 sežnjeva. Ulaz u luku širok je oko 300 stopa, a brane ga dvije tvrđave: sjeverna sv. Ivana sa svjetionikom i južna citadela ili tvrđava sv. Nikole. Ovo je najbolja luka u Sredozemnom moru, ali nema više od 15 stopa dubine na ulazu i najviše 20 stopa u luci. Pošto se u luku tada stjecala sva gradska nečistoća bilo je potrebno često je čistiti. Ljeti se u njoj gotovo nije moglo izdržati zbog oštra zadaha. Dapače, taj smrad bi se toliko impregnirao u brodska korita, da je po njemu bilo vrlo lako pogoditi da brod dolazi iz Marselja, osobito ako bi u luci izvršilo bojadisanje broda i pustilo da se tu osuši boja.

Iz Marselja krenuli smo u balastu za Carigrad i Mariupol. Već u Marselju, a isto tako i zavrijeme putovanja, imao sam ozbiljnih neprilika s mornarima. U Marselju sam čak dvojicu morao predati u zatvor — preko austrijskog generalnog konzula. Ostali mornari nerado su se vratili na dužnost i radili su preko volje i površno. To je bio prvi trn, vjesnik novih tegoba u teškoj kapetanskoj karijeri. Dotad se takva nešto nije pamtilo na brodovima braće Mimbelli.

Do tog je vremena plata mornara na skoro svih brodovima pod austrijskom zastavom iznosila oko 13 forinta. Jedino su mornari na brodovima braće Mimbelli i Flori bili bolje plaćeni: oni su imali 13 forinta i 4 četvertsa »pakotilje«, koja bi im svakog putovanja donijela još jednu mjesečnu platu.

Do pobuna u Marselju je došlo, jer su brodovlasnici ukinuli taj dodatak na platu mornarima, dok su uslovi rada ostali i dalje isti t. j. bili su mnogo teži nego na ostalim jedrenjacima.

U dvadeset godina službovanja u svojstvu kapetana na najboljim brodovima austrijske trgovačke mornarice imao sam prilike služiti s mornarima gotovo svih evropskih naroda. Potpuno otvoreno i pošteno mogu reći, da nikad nisam naišao na mornare, koji bi svojom izdržljivošću i skromnošću bili dorasli našim hrabrim dalmatinskim mornarima. Ugodno mi je sjećanje na to razdoblje. Upoređujući ga s današnjim vremenima (1870) promjene su takve da se čovjek prestraši. Danas vlada sasvim drugi režim na jedrenjacima, režim pun poroka. Oponašaju se loši primjeri, skupljeni od raskalašenih stranih mornara, da bi se postiglo bijedno zadovoljstvo neke sličnosti s njima, a protiv principa zdravog razuma. »Recepti«, naučeni po krcmama u Kardifu, Carigradu i u drugim najgorim lukama usijali su glave naših mladih Dalmatinaca i izbacili ih iz ravnoteže i sklonosti za dobro. Tko je bio inteligentniji od dalmatinskog mornara? Tko je mogao mirnije rasuđivati u opasnostima, tko je bio odvažniji, da se uhvati u koštac s olujom i morem i tko im je, napokon, bio ravan po fizičkoj snazi? Sam pogled na ona prekrasna tijela sa herkulovskim mišićima pokazivao je od kolike je koristi i pomoći bila ta snaga, spojena s razumom, i u najriskantnijim i najluđim pothvatima.

Mimbelli su znali iskoristiti ta, od prirode privilegovana bića i njihovom djelatnošću i izvanrednim radom sproveli su svoje namjere i bogatili se. Za ilustraciju brzine i izdržljivosti tih mornara navest ću primjer krcanja žita u Mariupolu.

Iz Kerča krenuli bismo u Azovsko more sa 250 do 300 tona balasta u brodskim skladištima. Čim bismo se nešto udaljili od ostalih brodova na sidru, počeo bi se bacati balast u more. S povoljnim vjetrom stiglo bi se istog dana podveče na sidrište u Mariupolu. Tu je Mimbelli, unaprijed obaviješten o dolasku broda držao u pripremi polovinu, a nekad i čitav teret žita ukrcan na lotikama. Tek što bismo se usidrili, brod su okružile sa svih strana lotike, bez obzira na vrijeme i vjetar ili doba dana. Prije dolaska na sidrište čitav je balast morao biti već pobacan u more. Mrtvi umorni od tog posla, poslije nekoliko sati, mornari bi prešli na prekrčavanje žita sa lotika na brod. Pojedinci bi prekidali taj posao samo zato da brodskim čamcima otegle prazne lotike do kopna i da se vrate u teglju sa nakrcanim lotikama. Uraganski tempo krcanja tekao je zatim neprekidno, danju i noću i brod bi za 3 do 4 dana nakrcao 10 do 15.000 kara žita.

Čim je sav teret žita bio na brodu, isplovili bi za Kerč. Zbog prijelaza preko plićine kod Jenikalea tu bi trebalo opet prekrčati polovicu tereta na lotike i zatim istu količinu opet ukrcati s vanjske strane plićine.

Prema tome, za osam ili najviše deset dana, 14 do 18 ljudi posade prebacili bi preko svojih ruku 26—30.000 kara težine. Ali to nije bilo sve što su oni tih dana uradili. Oni su za to vrijeme morali izvršivati i sve radove sa jedrima potrebne navigaciji. Snagom svojih ruku morali su zatim, sa naročitim lopatama poravnati teret u skladištima. To je od svega bio najgori posao. Njega možemo zamisliti, ali razumjeti ga može samo onaj, koji je to kušao. Golemim strpljenjem i izdržljivošću trebalo je savladati neugodnosti tog rada: prebacivati lopatama žito, u vrtlozima i oblacima dima i prašine i kod strahovita smrada, što se razvijao uslijed neprekidnog ispražnjavanja košara sa žitom.

Do veljače 1848. izvršili smo dva takva putovanja sa žitom iz Mariupola za Marselj. Na drugom putovanju primili smo od brodovlasnika pismo da brod dovedemo u Livorno na popravak.

Čim smo se jednog jutra pojavili na vidik Livornu, Mimbelli nam je uputio ususret četiri velika čamca (piroge) da dotegle brod u luku, jer je vjetar bio vrlo slab.

Na obali je, uvjeren sam, već stajao »gospodin« proto Đani Gori, sa osvjetlanim durbinom u ruci, spreman da u pozi »vojvodskog božmana« naređuje na kojim će se stupovima privezati brodski lanci.

Flotila čamaca pristala je uz naš bok dok smo bili 3 milje daleko od Livorna. Tu je »eskadru« pokretala snaga šezdesetorice veslača: sve su to bili očajnici, vrlo loše prošlosti. Imali su na sebi smiješna odijela i duge kalabrijske šešire ukrašene trobojkama. Na čelu tih »odličnika« nalazili su se: Marko Mattei, snabdjevač brodova, njegov brat Đani, stražar lučkog saniteta i protov brat Germano Gori. To su bile tri katoličke propalice, pristaše (radi interesa) austrijske vlade, koja je tada bila omrzuta u Livornu. Ta su trojica bili u milosti Ivana Mimbelli, koji je bio njihov »zlatni rudnik«.

Mimbelli je i bio jedini uzrok njihove crne religije i šarenog patriotizma.

Uzet u tegalj brod se primakao gatu, a zatim smo se pomoću konopa počeli povlačiti prema unutrašnjem basenu. Pred sam sumrak najednom smo se nasukali. Vidjevši, da će tu biti posla, čamci su se svi, kao na zapovijed, razbjegli. Ostao je samo Marko Mattei da promatra naša uzaludna nastojanja da maknemo brod s mjesta. Kad smo već pokidali sve konope, među njima i debelu »guminu«, nije preostalo drugo već čekati jutro i čamce, koji će preuzeti balast. Sutradan je trebalo iskrcati obilato balasta, da bi brod mogao ući u unutrašnji bazen i tu »imati čast« da primi dobrodošlicu »konstruktora« brodova Gorija.

Postavili smo novi bakreni oblog na korito »Calmiusa« i zatim otplovili iz Livorna za Carigrad i Crno more zajedno sa »Sunčanicom« (kap. Kosović) i »Maria Costanzom« (kap. Cipolović).

(Nastavit će se)