

## LJUDI, MORE, BRODOVI I NJIHOVI PUTOVI (III.) *People, Sea, Vessels and Their Routes (III)*

### Plovidba „Livnom“ na relaciji Jadran i Grčka – Rotterdam *Voyage on “Livno“ on her Route from the Adriatic and Greece to Rotterdam*

dr. sc. Antun Ničetić, prof., kap. d. pl.

UDK 656.61

#### Opći podaci i sustav gradnje „Livna“ / *General Data and System of Building of “Livno“*

„Livno“ je bio posljednji dubrovački parobrod duge plovidbe kojemu je pogonsko gorivo bio ugljen. Na samom početku poslovanja „Atlantske plovidbe“ svi su brodovi bili na ugljen, ali su „Beograd“ i „Banija“ bili u dobroj kondiciji, pa su preinačeni na pogon naftom. Kako je po jednoj konjskoj snazi utrošak ugljena na sat približno 0,7 kg, a nafte 0,5 kg, tako se dobila veća korisna nosivost s obzirom na veću kaloričnu vrijednost nafte. Osim toga naftu je lakše bilo smjestiti u tankove, posebice dvodna, a za ugljen je trebao prostor u skladištu i bočni bunker (tzv. *side bunker*) te ljudska radna snaga koja je ugljen slagala u te uske prostore. Dakako, taj skladišni prostor mogao je biti korisno upotrijebljen za smještaj tereta.

O brzini ukrcaja goriva pritom da se i ne govori. „Livno“ bi u Tragetu (Raša) ostao za ukrcaj bunkera najmanje dva dana, a da se koristio naftom - ne više od četiri sata. U Rotterdamu bi se ugljen krcao za vrijeme ukrcaja ili iskrcaja tereta, pa se nije gubilo na vremenu, slaganje (*palizanje*) ugljena obavljala je brodska posada - ložači i ugljenari, i to im je bila dodatna zarada (u guldenima).

Osim što nisu baš bili ugodni ni udobni, ti su brodovi bili, može se slobodno reći, i opasni. Opasnost je bila u tome što su građeni po sustavu otvorene zaštitne palube (engl. *open shelter deck ship*)<sup>1</sup> i što je transmisija

kormila bila mehanička (željezne šipke i lanci) te je polazila od mosta preko palube do krme na sektorsko rudo i na taj je način bila izložena udarima valova.<sup>2</sup>

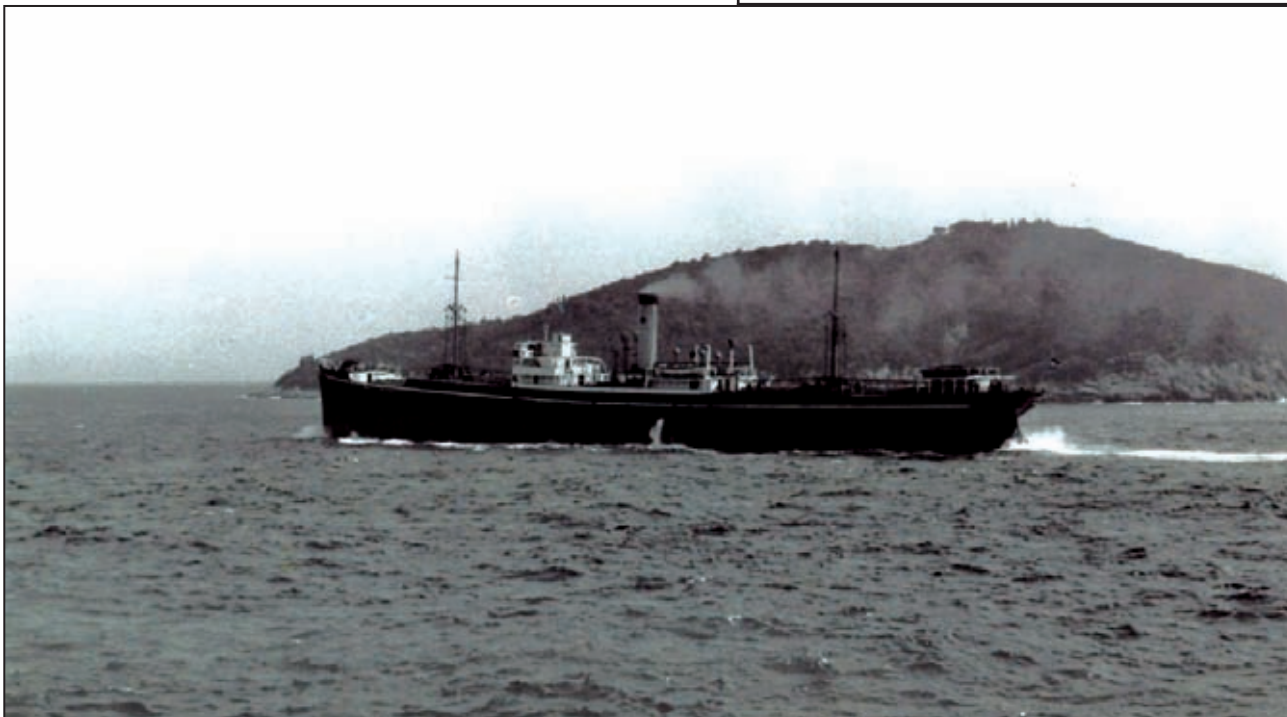
Brod je izgrađen 1928. u brodogradilištu Burntisland Shipbuilding Co. Ltd. u Burntislandu, Velika Britanija pod imenom „PENTYNE“. Godine 1933. mijenja vlasnika i ime u „OFFHAM“. Konačno, 1937. vlasnik je brodarsko poduzeće „Jadran“ iz Sušaka, a novo je ime „LUCIJANA“. Nakon nacionalizacije 1946. plovi pod imenom „Livno“, dodijeljen „Jugoliniji“ u Rijeci. U sastav flote „Atlantske plovidbe“ ulazi u siječnju 1956. u Veneciji.

Tonaža: BT 4.222 i NT 2.250, a nosivost 7.850 tona. Dimenzije: dužina 116,23 m, širina 15,42 m i visina 8,01 m. Pokretao ga je stapni parni stroj trostruke ekspanzije snage 1850 KS s pogonom na ugljen. Brzina je bila oko 9 čv pri povoljnim vremenskim prilikama i u balastu.

Od navigacijskih uređaja imao je magnetski kompas - glavni na krovu kormilarnice, kormilarski u kormilarnici i pokraj rezervnog kormilarskog uređaja na krmi. U navigacijskoj kabini bio je radio-goniometar s ručnim traženjem radiosmjera, zatim kronometar i sekstant. U kormilarnici je bilo povećano kormilarsko kolo s aksiometrom.

<sup>1</sup> – Crno i Azovsko more“, Naše more, 3-4/2007.

<sup>2</sup> Osim mehaničkog prijenosa postoji hidraulički i električni sustav koji su izvan dosega valova.



Slika 1. „Livno“ i Lokrum  
Snimio autor ljeti 1960.

Fig 1. „Livno“ and Lokrum  
Shot by the author in summer 1960.

Na „Livnu“ sam bio u suhom doku u Puli negdje u prvoj polovici 1960. Stanje kvalitete njegovih limova dvodna, rebrenica, pa dijelom i rebara (poglavito u blizini rebrenica) bilo je izrazito loše. Najbolje i vrlo duhovito o stanju broda rekao je Ilija Pejović vještak Lloyd's Register of Shipping kad je svojim čekićem udario u jedno rebro i kad je ispala hrđa pa je ono ostalo rupičasto i prozirno. Rekao mi je: „Ovo su ti rekami Kete Korotaj.“<sup>3</sup> Sljedeće godine u rujnu (1961.) „Livno“ je izrezano u Krapnju. I tako je završio posljednji parobrod „Atlantske“ kojemu je parni pogon bio ložen ugljenom.

### Plovidbena ruta „Livna“ / Sailing Route of „Livno“

„Livno“ je bilo uvršteno u trampersku službu iako je nekoliko godina plovilo na određenim ustaljenim relacijama. Iz jadranskih luka Ploča ili Dubrovnika te grčkih Itea ili Eleuzis (*Elefsis*, nedaleko od Pireja), gdje se krcao boksit za Rotterdam, a nakon iskrcaja rude u Rotterdamu (jedno putovanje iz Emdena) krcao se ugljen (različite vrste u komadima ili ugljena prašina) za talijanske luke Ravenna ili, poglavito, za Porto Margheru (pokraj Venecija). Već je rečeno da se „bunkeralo“ u Raši i Rotterdamu.

<sup>3</sup> Sinjorina Keti Korotaj bila je učiteljica, vrsna za izradbu raznovrsnih rukotvorina i čipki. Uz nju jednako dobra bila je i sinjorina Jelka Miš. Ilija (Ilko) Pejović je bio Dubrovčanin i poznao je te dvije dame, a ja sam im bio susjed.

Na putovanju iz jadranskih luka do Rotterdama plovilo se oko 15 dana (iz Dubrovnika prevalilo bi se 2.751 M, a do Venecije 3.025 M). Gibraltarski tjesnac bio je nekako na polovini toga puta. On je upravo tako i dijelio plovidbenu rutu. Do Gibraltarskog prolaza iz smjera Jadrana prolazilo bi se Messinskim prolazom i dalje sjevernom obalom Sicilije, a zatim bi se brod usmjerio prema Rtu Gata (Cabo de Gata) na španjolskoj obali, držeći se tako podalje od sjeverne afričke obale izbjegavajući na taj način jaku istočnu struju što pristiže iz Atlantika. Kad se plovi iz Gibraltarskog prolaza prema Jadraniu, brod se usmjerava prema otočiću Alboranu<sup>4</sup> i dalje uz sjeverno afričku obalu i tako se zbog povoljne struje dobiva na brzini oko 2 do 3 čv. Po dolasku do Rta Bon dalje se plovilo prema otoku Marittimu uz zapadnu obalu Sicilije i dalje sjevernom obalom Sicilije, Messinskim prolazom ili uz južnu obalu Sicilije - ovisno jesu li prevladavali južni ili sjeverni vjetrovi. Pri prolasku uz južnu obalu Sicilije, u blizini rta Passero na uzvisini se vidio grad Ragusa - koji me je podsjećalo imenom na našu Ragusu (Dubrovnik). Pogotovo je taj prizor bio veličanstven noću, uz mnoštvo svjetlosti na visini - stječe se dojam božićne jelke.

Onaj drugi dio putovanja, od Gibraltara do Rotterdama, bio je mnogo složeniji. Na toj relaciji trebalo je preploviti dvije prepreke - Biskajski zaljev i Engleski kanal (ili *La Manche*), a to se vrlo često nije moglo

<sup>4</sup> Kolega s Više pomorske škole kap. Ivo Delija dao je ime svojem sinu po tom otočiću jer se je rodio upravo kad je on prolazio pokraj njega. Danas Alboran je doktor medicine.



Slika 2. „Livno“ u Rijeci

Snimak neposredno nakon 2. svjetskog rata. Budući da je plovio u savezničkim konvojima preko Atlantika, gdje je prijetila opasnost od napada podmornica, brod je imao splavi za spašavanje, koje se vide na brodskom prednjem i stražnjem dijelu.

Vlasnik fotografije Feliks Šaut

Fig 2. „Livno“ in Rijeka

*Photo taken immediately after II. World War. As she was sailing in allied convoys across the Atlantic, where the threat of submarine attacks was present, the ship had life rafts which can be seen at the ship's forward and aft.*

*The photo's owner Feliks Šaut.*

prijeći bez problema. Ne znaš što je gore i opasnije, ili Biskaj ili magla u Engleskom kanalu.

Ploveći iz Gibraltara prema zapadu, do Rta sv. Vicenta (Cabo de Sao Vicente) najzapadniji rt Europe na jugozapadnom obali Portugala, ovisno o vjetru i valovima brod bi plovio na većoj udaljenosti od obale ako su prevladavali zapadni vjetrovi.

Jednom smo plovili, po vrlo lijepom vremenu i mirnome moru, uz sam Rt sv. Vicenta tako da smo prošli iznutra, dakako između seke i kopna, na kojemu je visoko na hridi svjetionik. Zatim smo trubili tri puta u znak pozdrava, a barba Božo Margaretić mi reče: „Sad ćeš čuti.“ I u tom trenutku čuje se zvonjava zvona s crkve smještene nedaleko od svjetionika. Tu je u blizini mjesto Sagres, poznato po tome što je tu u 15. stoljeću Henrik Pomorac (*Henrique el Navegador*) osnovao prvu nautičku školu.

### Nemirni Biskaj - magle u Sjevernomu moru / Restless Biscay - Fogs in the Nord Sea

Prolazeći pokraj Rta Finisterre podsjetili bismo se na tragediju koja je snašla parobrod „Daksu“, kad je u nedjelju, 26. siječnja 1930. potonuo u oluji a njegovih 38 članova posade zauvijek je nestalo u hladnome i nemirnom moru Atlantika jugoistočno od toga rta. Dubrovački kapetani bili su pod dojmom da se brod razbio upravo na tomu mjestu o vrlo strmu i kamenitu obalu. Zato su svoje brodove usmjeravali što dalje od

Finisterre. Zapovjednici bi govorili da radi sigurnosti treba nekoliko *gradi* (stupanja) udaljiti brod od obale, u usporedbi s uobičajenim kursom. Govorili bi da treba još pridodati koji *grad* za sebe, koji za kormilara i koji *grad* za brodoglasnika. Tako bi se ušlo u Biskaj daleko od Finisterre. Od toga rta brod bi se usmjerio prema otoku Ouessant (Ushant, francuska obala pokraj Bresta). Do njega je trebalo preploviti oko 360 M, a ta plovidba ponekad bi bila problematična - u ljetnim mjesecima povoljna, ali ujesen i zimi bila je opaka. Visoki valovi sa zapada, ukršteno more i struje, a uz to pljuskovi kiše koja je ograničavala vidljivost kao da je magla, stvarali su velike probleme. Tih 360 M trebalo je umjesto dva ploviti ponekad i više dana.

Jednu noć u Biskaju ne mogu zaboraviti. Bila je prava oluja. Brod je jedva održavao kurs. Valovi su udarali svom žestinom. Prelijevalo je i preko krmenog dijela. Kako je bila mehanička transmisija za kormilo bojao sam se da nam to ne razbije. Nasreću, to se nije dogodilo - suprotnom ne bismo se bili dobro proveli.



Slika 3. Najznačajniji navigacijski uređaji „Livno“  
Magnetski kompas s alhidadom - kojom se smjeraju zemaljski objekti (radi određivanja azimuta tj. pozicije broda) ili nebeskih tijela poglavito Sunca i zvijezde Sjevernjače (radi kontrole devijacije kompasu). Desno na slici je antena radiogoniometra u to doba najznačajnijeg uređaja elektronske navigacije (izašao iz upotrebe oko 1995.)

Fig 3. The most important navigating devices of „Livno“.

*Magnetic compass with alidade – with which land objects are defined (for defining bearings, i.e. ship's position) or celestial bodies, specially the Sun and the North Star (for controlling deviation of compass). On the right hand side is the antenna of radio direction finder, the most important device of electronic navigation at the time (not in use anymore around 1995)*

U to doba na takvim tipovima brodova bilo je takvih slučajeva.

Kad bismo se uhvatili Ushanta, na kojemu je postavljen visoki svjetionik, on bi obično bio nevidljiv – u magli. Srećom, na njemu je bi jak radio-far. Snimali bismo ga preko radiogoniometra i tako bismo znali da smo stigli do njega, a koristilo bi nam za usmjeravanju u Engleski kanal. Malo je to danas nezamislivo uz postojeću elektroniku na mostu, ali „Livno“ nije imalo ni radara, a u to doba nije bilo ni „zona odvojene plovidbe“, pa je bila velika opasnost od sudara. Tako je i naš p/b „Šabac“, vlasništvo Jugolinije iz Rijeke, početkom siječnja 1961. potonuo u sudaru i tom je prilikom veći dio njegove posade stradao je u hladnome moru (+4 °C) pokraj Dovera.

Jake struje morskih mijena (amplitude 5 do 7 m) u plovidbi Sjevernim morem uzrokovale su da se „Livno“ kretalo „puževom brzinom“ naprijed, a pri tome trebalo je uvijek paziti da te bočna struja ne zanese na nekakvu pličinu. Za ilustraciju takva stanja dobar je primjer kad sam jedne noći u ponoć odlazio iz *gvar dije* - ispred nas se vidio svjetionik Hoek van Hoolland i istoimeno mjesto na morskoj obali, predgrađe Rotterdama. Tu se uzimlje pilot. Kad sam ujutro u osam sati došao na most, još nismo bili stigli do njega. Te noći još je puhao sjeverozapadni vjetar s valovima točno u bok, pa smo se nemilice valjali. Tim brzim njihajima pridonio je svakako i (teški teret) boksit.

Nakon što smo se usidrili očekujući pilota, trebalo je još nekoliko sati da on stigne. Luka je zbog nevremena bila nakratko zatvorena. Prvi brod koji je ukrcao pilota



Slika 4. Mjerenje visine sunca; određivanje geografske širine sa suncem u meridijanu. Tko to danas radi? Vjerojatno samo poneki entuzijast. Atlantik, ljeto 1960.

*Fig 4. Calculating the height of the Sun, defining geographic latitude with the Sun in the meridian. Who does this nowadays? Probably only some enthusiast. The Atlantic, the summer of 1960.*



Slika 5. Bliski susret sa švedskim jedrenjakom Slijeva nadesno: autor, kap. Bogdan Dvornik i Ante Jakovašić, Zapadni Mediteran, potkraj ljeta 1959.

*Fig 5. A close encounter with a Swedish sailing-boat. From left to right: the author, cpt. Bogdan Dvornik and Ante Jakovašić, western Mediterranean, at the end of summer 1959.*

bio je neki američki ratni brod, a zatim smo bili mi, iz poštovanja, jer smo bili najstariji brod na sidrištu.

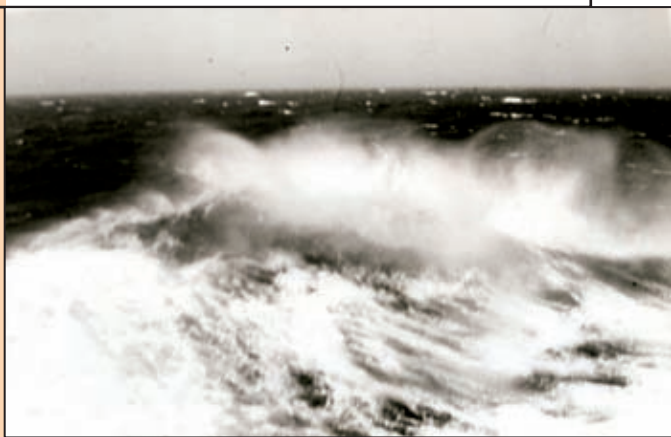
### Rotterdam i Venecija / Rotterdam and Venice

Rotterdam se prostire uzduž obale Rajnina rukava Nieuwe Maas. Mi smo pristajali u dio luke zvan Waalhaven, oko 18 M udaljen od mora.<sup>5</sup> Taj dio luke bio je gotovo u središtu grada. Brod je bio na plutačama u četverovezu, a ponekad i uz obalu. Iskrcaj i ukrcaj tereta obavljao se teglenicama. Ipak, nije bilo nikakvih problem otići na obalu. Svakog sata kružila je brodica oko brodova i pristala bi uz bok kad bi na pramčanom jarbolu podigli plamenac koji je označavao broj tri po Međunarodnom signalnom kodeksu. Za oko 20 do 30 minuta brodica bi pristala uz obalu u blizini gradskog središta. Cijena prijevoza bio je 1 gulden.

Poslije napornog putovanja Rotterdam je bio prava luka za odmor i razonodu, a i vremena za to bilo je dostatno - oko pet-šest dana - za to vrijeme iskrcaj je boksit i ukrcaj ugljen za Italiju.

Rotterdam ne samo što je goleva luka (promet oko 300 milijuna tona na godinu) već je i lijep grad. Prostran i gotovo nov. U svojoj nedavnoj prošlosti (1940. i 1944.) doživio je dva velika bombardiranja koja su uništili velik dio grada. Na tim prostorima poslije Drugoga svjetskog rata izgrađen je novi grad. Na jednom dijelu toga praznog prostora podignut je „Spomenik razorenom gradu“, jedan od najekspresivnijih djela Osipa Zadkina.

<sup>5</sup> Tada nije bilo terminala za rasute terete - danas poznatoga pod nazivom Europoort, koji je nalazi na moru.



Slika 6. Rebatajica  
Odbijen val od broda – Atlantik na putu do Rotterdama;  
ožujak 1960. (Snimio autor.)

*Fig 6. Wave reflection*

*The wave reflected from the ship – the Atlantic, the voyage  
to Rotterdam; March of 1960. (Photo: by the author)*

U gradu je veći broj velikih i raskošnih robnih kuća gdje bi se obavio *shopping*. U ugodnim kafićima i restoranima popilo bi se piće ili nešto pojelo. Inače, sama šetnja po tom vrlo ugodnom i savršeno čistom gradu bila je doživljaj i užitak. Tu su i kulturne ustanove i muzeji.

Brodski opskrbljivač zvao se Dick, simpatični Nizozemac koji je dobro govorio hrvatski. Firma je bila „Medini“, pa je uz vlasnika naučio hrvatski. Ako bi nešto želio kupiti, a to nisi mogao naći u dućanu, samo bi njemu rekao, i on bi to nabavio. Volio je naš Grad, pa sam ga susretao i srdačno bismo se pozdravili i porazgovarali.

Kako sam bio treći časnik, moja je dužnost bila i uredno vođenje broskog dnevnika i popisa posade. Zato sam išao u Haag u našu ambasadu ovjerovati sve te knjige. To me je veselilo a putovalo se vrlo udobnom željeznicom. Tako sam upoznao i taj lijepi grad.<sup>6</sup>

Iako mi je Rotterdam bio omiljen, povratak sa sjevera bio je ipak radostan posebno kad bismo doplovili do portugalske obale. A tek kad se uplovi u Sredozemlje! Divan je to osjećaj ponovno se naći u ovom plavetnilu mora i neba oslobodivši se Atlantika i njegova olovno sivog neba, magle i one móre koja se zove Biskaj. Španjolska obala, *Costa del Sol*, s bijelim vrhovima Sierra Nevade, uokviruju tu predivnu sliku punu svijetlih boja i azura.

U Italiji bi bio opet odmor. Tu bih zaboravio u jednom trenu sve nedaće putovanja i *fortunale*, ako ih je bilo. Venecija, odnosno Porto Marghera

<sup>6</sup> U Haagu sam boravio 15 dana s obitelji 1977. godine i tako bolje upoznao tu za mene vrlo zanimljivu i simpatičnu zemlju.

ili Ravenna. Ostajali smo oko tjedan dana. Venecija je uvijek lijepa i zanimljiva. Bilo u ljetnoj gužvi ili zimi kad zapušu šiloci ili su magle, pa lutanja tim uskim uličicama uz kanale s rijetkim prolaznicima, i uz to svratiti u neku *trattoriju* i popiti čašicu vina, a pri tome oslušivati razgovore mještana, bio je to uistinu pravi užitak.

I vožnja brodicom kanalima bila je fascinantna, i tu se uvijek otkrije nešto novoga. Tako je uočljiv rast morske razine tijekom minulih stoljeća. Naime, starijim građevinama morska razina već je prešla pragove i stigla je u prizemne prostorije. Zgradama koje su poslije podignute (npr. u baroku i nakon njega) prizemlja još nisu ugrožena, jer je morska razina niža od pragova tih kuća. Nezaboravna vožnja venecijanskim kanalima a posebno Kanalom Grande noću, kad su osvijetljene sve



Slika 7. Starac i more  
Susret s ribarskim parnim brodom u Biskaju 1960.  
(Snimio autor.)

*Fig. 7. The Old man and the Sea  
Encounter with a fishing steam-boat in Biscay 1960.  
(Photo: by the author)*

te palače i njihovi saloni predivnim lusterima.<sup>7</sup> Dakako, uz mnoštvo crkava bogatih umjetninama te galerija vrijedno je pogledati i pomorski muzej tamo se mogu vidjeti galije u naravnoj veličini.

### Odessa / Odessa

Jedno putovanje bilo je izvan običajne rute, i to Venecija – Odessa – Split sa zaustavljanjem u Dubrovniku. Isplovili smo iz Venecije poslijepodne 31. prosinca na Staru godinu. Grad je bio svečano okićen a na svakom koraku osjećala se živost u očekivanju Nove 1960. Mi smo je dočekali na moru južno od Rta Kamenjak (Istra). Vrijeme je bilo lijepo u Veneciji i na čitavom Jadranu uz laganu buru. Oko ponoći (1. siječnja) prošli smo pokraj našeg Grada. Nešto poslije toga javili su iz stroja o havariji i vrlo ubrzo u ranim jutarnjim satima već smo bili u Gružu. Nepredviđen dolazak u Grad bio je više nego radostan, i tu smo ostali do 6. siječnja dok se je otklonio kvar u stroju, i zatim smo nastavili već započeto putovanje prema Odessi.

Kako sam bio u nekoliko crnomorskih i azovskih luka bivšeg SSSR-a, luka i grad Odessa posebno su me se dojmili. Grad, što bi se reklo, ima dušu. Uz nove zgrade, izgrađene nakon Drugoga svjetskog rata, tu su i ostatci starih zgrada izgrađenih u klasicističkoj arhitekturi. Posebno se ističu dvije koje tvore polukružni trg sa spomenikom, s kojega se spušta k moru monumentalno Potemkinovo stubište s 200 stuba<sup>8</sup> i deset širokih



Slika 8. U Rotterdamu slijeva-nadesno: Pero Kosović, Nebojša Klačnja i autor.

Fig. 8. In Rotterdam from left to right: Pero Kosović, Nebojša Klačnja and author.

<sup>7</sup> Trebala bi i naša Sponza biti navečer osvijetljena iznutra i pokazati onim svojim lusterom svoju unutrašnjost, i tako istaknuti prozore.

<sup>8</sup> Slično sam vidio i u Anconi. Stubište koje vode do mora napravljeno je u doba Musolinija a na vrhu je spomenik s fašističkim simbolima. Bez obzira na simboliku ovo stubište je preljepo.



Slika 9. Na ulici Rotterdam  
Autor, jesen 1959.

Fig 9. In the street of Rotterdam  
The author, the autumn of 1959.

podesta. U gradu je galerija i više crkava, od kojih mi je ostao u sjećanju oltar u nekoj od njih posvećen svetom Nikoli čudotvornom.

Zgrada kazališta, u kojoj se održavaju predstave teatra, opere i baleta izgrađena je 1887. a projektirali su je bečki arhitekti Ferdinand Fellner i Herman Helmer. To golemo i lijepo zdanje može primiti 1.709 posjetitelja. Oni su (1894.-95.) projektirali i Hrvatsko narodno kazalište u Zagrebu.

Bio sam na baletnoj predstavi *Per Gint* Edvarda Griga. Bilo je nezaboravna, ali i još nešto. Te noći kada sam izišao iz teatra, bila je takva zima da sam se gotovo smrznuo. Puhala je umjerena bura i padao je snijeg koji je vjetar nosio cestom kao da je prašina, a nigdje taksija da me prebaci do broda. Zato sam brzo hitao u topli dom na „Livnu“.

Bilo je veselo i zabavno u Odessi. I posljednji dan boravka smo htjeli izaći jer je rečeno da odlazimo ujutro. Znajući što bi se moglo dogoditi da otputujemo navečer, Draža (Nikola Pavlović), prvi časnik, oduzeo mi je matrikulu, a bez nje ne mogu na obalu. Veselo je bilo i na brodu uz šampanjac, i mi smo ipak nešto iza 23 sata otputovali. Pilot se iskrcao 15 minuta do ponoći. I meni je ostalo još 15 minuta *gvardije* koje sam nekako progurao.

### O posadi „Livna“ / On the Vessel's Crew

Brodsko posada bila je brojna: zapovjednik i tri časnika palube, radiotelegrafist, dva do tri kadeta, vođa palube (*noštromo*), tesar (*meštar*), četiri kormilara (*timuniera*) i dva mornara, mladić (*mali*) palube. U stroju: upravitelj stroja (*kapo*), tri časnika stroja, dva asistenta, vođa stroja, mehaničar, tri mazača, devet ložača (*fogista*) i tri ugljenara (*garbuniera*), zatim bijelo osoblje - tri u kuhinji i dva konobara (*sobara*) te mladić sobe. Dakle,



Slika 10. Venecija i autor  
Plovidba za Porto Margheru, proljeće 1960.

*Fig 10. Venice and the author  
Voyage to Porto Marghera, in the spring of 1960.*

najmanji broj posade bio je 40 ili 41. Najbrojnijim su bili oni koji su posluživali kotlove, devet ložača i tri ugljenara. Mukotrpan je bio njihov rad. Ložači su radili po tri u svakoj smjeni, svaki ispred svog kotla i ložišta (*fornja*), a njih su devetorica trebali ubaciti od 20 do 25 tona ugljena na dan ovisno o tome je li to bio njemački ili engleski (visokokalorični), ili iz naše Raše (manje kalorične vrijednosti). Kardifski ugljen bio im je pojam za kvalitetu pa su ga često spominjali. Trebalo je zatim izbaciti ostatke od izgorjela ugljena, tzv. ceneru. U svakoj smjeni radio je po jedan ugljenar i on bi tu ceneru bacao u more. Iz tog dijela strojarnice bio je nekakav „lift“, koji bi pokretao ugljenar ručno do palube i taj je sadržaj ceneru u ovećoj vjedru bacao u more.

Ugljenaru je ipak bila najvažnija dužnost da opskrbljuje ugljenom prostor ispred ložišta, do kojeg su dolazile široke cijevi, iz kojega bi ugljen „curio“ tako da ga ložač može lopatom uzeti i ubaciti u vatru (ložište, *foran*). Ugljenari su me podsjećali na rudare. Potpuno zatvoreni u skladištu, stalno su *karijolama* ubacivali ugljen u cijevi uz valjanje i posrtanje broda.

Dakako da je bilo vruće ložačima, ali nije ništa manje bilo vruće mazačima koji su podmazivali stroj, a para je pištala svugdje naokolo, i zrak je njome bio zasićen. Nije slučajna uzrečica: „Vruće ko u kotlu.“ Ispod svake vjetrolovke (*šijuna*) stajala je posuda (*baldaka*) vode iz koje bi ti ljudi popili više litara u smjeni jer trebalo je nadoknaditi znojenjem izgublenu tekućinu. Držali su „štracu“ (slično ručniku) oko vrata kojom su brisali znoj s lica (slika 19). Tad su ti članovi posade dobivali dnevno jednu litru vina, a svi ostali po pola litre. Ti ljudi spavali su na brodskom krmenom dijelu, a kotlovi i strojarnica bili su približno na sredini. Tako bi po nevremenu trebalo doći do svoje postelje. Ali kako još i u mrkloj noći? Ponekad bi se u takvim okolnostima spavalo bilo gdje, poglavito po hodnicima (*kaniželama*) nadgrađa, gdje je bila strojarnica. A ne u svojoj postelji.

Kako su ložači s ugljenarima činili gotovo trećinu posade, to su oni i u sveukupnom životu na brodu davali svoj pečat. Kao i u drugim profesijama, tako i u njihovoj bio je raspon od dosta mirnih i skromnih ljudi do onih grlatih. Svi oni bili su dobri radnici. Među njima isticao se Božo Pehar i još jedan - zvali smo ga „doktor“ (Zlatko Zaharija). Sam naziv govori o hijerarhijskom položaju. Ipak, Božo je bio „profesor“. Bio je izvrstan radnik i bistar čovjek. Iz Grada, rođen Ispod sv. Marije. Moj prvi susjed (ja sam s Jezuita). S njim sam volio raspravljati tad i mnogo godina poslije u Gradu. Bio je neženja i imao je buran život - da ne rekнем: boemski. Da je bilo pisati sve ono što je on govorio i doživio, moglo bi se sastaviti čitav roman. Šteta da o tim ljudima nema zapisa, a i ovo moje je nedostavno. Ipak, bolje išta nego ništa.

Dakako, bilo je ložača i drukčijega kova. Tako se jedan krupni otočanin srednjih godina jednog dana došao barbi požaliti da ga kadeti „zezaju“ jer su mu rekli da je Zemlja okrugla.

Iako je naizgled težak bio posao ložača, mazača i ugljenara, ipak su ga oni obavijali, mogli bismo slobodno reći, s lakoćom. Ako bi obolio netko od ugljenara, onda ga je netko od osoblja palube mijenjao, a to baš nisu voljeli.

Kormilari su, kako i dolikuje nazivu njihova zanimanja, kormilarili cijelim putovanjem jer nije bilo automatskog kormila. U *gvardiji* su bila po dvojica i mijenjala su se svaka dva sata, a noću svakog sata uz kormilarsko kolo. Ponekad je bilo teško održavati zadani kurs, a to je bilo ponajviše u nevremenu ili zbog djelovanja struja. I između kormilara bilo je razlika. Netko je dobro održavao zadani kurs, a neki to nisu obavijali uspješno.



Slika 11. Venecija – Placa i Crkva sv. Marka  
Autor ljeta 1960.

*Fig 11. Venice – Plaza and St. Marks Church  
Author, the summer of 1960.*

Nije im išlo „za rukom“. Takvima je brazda iza broda bila kao da zmiija gmiže.

U dubokom sjećanju ostao mi je kormilar Baldo Glavić, Šipanjac (slika 20.). On je uspijevao u nevremenu održavati tako dobro kurs da bi brod bio „kô ukopan“. Njega bi nakon dva sata zamijenio drugi, neki Miro, ali samo desetak minuta da Baldo zapali, i rekao bi: „Hajde, Baldo na *timun* (kormilo)!“ I tako do kraja *gvardije*. Bio je legenda među kormilarima. Srednjega rasta, čvrst, miran i dobre naravi. Nitko i ništa ga nije moglo izbaciti iz takta. Za sebe bi rekao: „mi Glavići žiganti“. Što bi mu značilo: giganti. Imao je golemo pomorsko iskustvo i znanje. Rođeni pomorac. Od malena na ribanju oko Šipana, pa zatim na brod, a kad je otišao u mirovinu, opet u leut.

Jednom Balda susretnem na obali u Pločama a on mi reče da ide kupiti rakije: tamo, do onog tunela - ima dobre rakije.

- Što će ti rakija?

- Za popiti kad dođemo „pod Afriku“ (tamo je bilo vruće). Kad smo tamo došli, pitam ga ima li rakije.

- „Nemam, već je ishlapila!“

Pričao mi je o potonuću parobroda „Srđ“ (izgrađen 1905., nosivosti od 6.300 tona) na rijeci Scheldi, na kojoj je luka Antwerpen (francuski naziv Anvers), 88 km udaljena od mora. Na tome plovnom putu došlo je do sudara 1937. sa švedskim brodom „Haga“, pri kojemu je „Srđ“ potonuo i od 31 člana posade dva su izgubila život. Kazivao mi je Baldo kako su on i kadet Ivo Džodžo, našavši se u čamcu, spašavali druge. Obitelj Džodžo



Slika 12. Itea – odlazak sa sidrišta na obalu autor i Pero (Pedro) Kosović, kadet; u pozadini „Livno“, jesen 1959. (Nekada su kadeti izlazili s broda u odijelu i kravati.)

*Fig 12. Itea – departure from the anchorage to the shore the author and Pero (Pedro) Kosović, cadet; at the back „Livno“, the autumn of 1959. (cadets used to wear suits and ties when going ashore)*



Slika 13. Karijatide – atenska akropola Kadeti Aleksandar Pejović i Pedro Kosović, u sredini autor, pri razgledanju povijesno-kulturnih znamenitosti Atene za boravka u luci Eleuzisu; proljeće 1960.

*Fig 13. Karijatis – the Acropolis Cadets Aleksandar Pejović and Pedro Kosović, the author in the middle, when seeing the sights of Athens during the stay in the port of Eleuzis; in the spring of 1960.*

stanovala je nešto poslije tog događaja u istoj kuću gdje i moja. Ivo je od posljedica te havarije umro od upale pluća. Vidio sam fotografije toga dostojanstvenog sprovoda.

Baldu sam u Pločama u nekoj gostionici posudio nešto novca. Nisam baš puno razmišljao toga trenutka u toj gužvi na povrat novca. Poslije nekoliko mjeseci, kad sam bio student Više pomorske škole, čujem u ulici da netko pita za mene. Pogledao sam kroz prozor, i vidim Balda. *Što će on tu*, pomislio sam. Rekao mi je da mi je došao vratiti dug. Uistinu sam bio ugodno iznenađen, a pogotovo što sam to već bio i zaboravio. Ali, on nije. „Kako si me našao?“ upitao sam. Odgovorio mi je da sam mu ja rekao u razgovoru na brodu kad mi je pričao o havariji „Srđa“ da stanujem u kući gdje i obitelj Džodžo.

Bilo je još dobrih kormilara i pomoraca sa Šipana, što ih poznajem - Anselmo i Boris Cvjetković, Božo Urđević, vođu stroja Luka Goravica i kap. Miloš Dobud.

### Nešto o zapovjednicima „Livna“ / *Something on the Captains from „Livno“*

Na parobrod „Livno“ ukrcao sam se kao treći časnik 27. kolovoza 1959. u Brodogradilištu „Split“ u Splitu (iskrao 15. kolovoza 1960.), gdje se obavljala klasa broda. Radovi su bili pri kraju. Tamo sam zatekao zapovjednika kap. Miška Zuanića. Simpatičan barba, prosijed, srednjeg rasta, elegantna izgleda. Uz svoju šarmantnu suprugu gospođu Danku činio je harmoničan tandem, održavajući veselu atmosferu u brodskom salonu. On je kratko vrijeme bio na brodu i prije isplovljenja zamijenio ga je kap. Bogdan Šarić.





Slika 14. Zapovjednik kap. Bogdan Šarić (desno) u društvu s I. časnikom kap. Slavkom Kaminskim sredinom 60.-ih. (Fotografija nije s „Livna“)

*Fig 14. The Master Capt. Bogdan Šarić (right) accompanied by the First Officer Capt. Slavko Kaminski in the middle of the 1960s. (Photo is not from „Livno“)*

### Pomorac i slikar - barba Bogdan / Seaman and Painter - Captain Bogdan

Na „Livnu“ sam prvi put upoznao kap. Bogdana Šarića, iako to nije bio naš prvi susret. Pričao mi je da me poznaje otkad sam bio još dijete. Naime, njegov prijatelj stanovao je u istoj kući gdje i ja. Bio sam premalen da bih se toga sjećao. Godina 1941. bila je kobna za toga tada mladog čovjeka od 21 godine. Tadašnja vlast dala ga je uhititi i uputila ga je u koncentracijski logor u Norvešku samo zato što je netko optužio da nije podoban za novu vlast. Tamo je proveo četiri godine i sve te torture i tegobe proživio je, i nakon oslobođenja 1945. vratio se u domovinu. Puno sam se puta pitao kako je taj čovjek, koji je prošao svu tu golgotu, može biti tako miran, staložen i dobar. Upravo sam mu se



Slika 15. „Korčula“ (iz 1913. nosivosti 8.300 t) na valovima

Naslikao je kap. Bogdan Šarić. Slika se nalazi u Klubu pomoraca „Miho Pracat“. (Snimio autor.)

*Fig 15. „Korčula“ (from 1913, D.W. 8.300 t) on the waves  
Painted by Capt. Bogdan Šarić; the paint is in seamen's club „Miho Pracat“ (Photo: by the author)*

zbog toga divio i još više ga poštovao. Uz to bio je čvrstog karaktera, omiljen od cjelokupne posade. Nije nikad činio problema tamo gdje ih nije bilo, a ako ih je i bilo rješavao ih je sasvim savjesno i na taj je način održavao vrlo skladne međuljudske odnose. Uz to bio je vrlo stručan i sposoban pomorac. Od njega se moglo mnogo toga naučiti.

Kako sam bio treći časnik s nedovoljnim navigacijskim iskustvom, jedne noći pri plovidbi Engleskim kanalom odahnuo sam kad se je pojavio na mostu. To sam mu i rekao. On me je mirno pogledao i upitao: - „Jesi li poduzeo sve što treba za sigurnost broda?“. Odgovorio sam mu pozitivno. E, tad se nemaš čega bojati i savjest ti je čista - odgovorio mi je. Tih njegovih riječi puno sam se puta sjetio. Bila mi je to jedna od vodilja u daljnjem radu i inače u životu. Više godina poslije našeg druženja na „Livnu“, često sam ga



Slika 16. „Korenica“ (iz 1919. nosivosti 8.402 t)  
Naslikao je kap. Bogdan Šarić; vlasnik slike kap. Niko Brailo (Snimio autor.)

*Fig 16. „Korenica“ (from 1919; D.W. 8.402 t)  
Painted by Capt. Bogdan Šarić; the owner of the paint Capt. Niko Brailo (Photo: by the author)*

susretao u Gradu i s njim ćakulao o svemu i svačemu. Bio je godinama zapovjednik tad reprezentativnoga izletničkog parobroda „Antika“ (ex „Sinj“) u vlasništvu turističke agencije „Atlas“.

Imao je umjetničku „žicu“ i sklonost za slikanje, što pokazuju njegovi radovi. Naslikao je brojne parobrode, jedrenjake i pejzaže - osobito naše stjenovite obale izronjene iz plavog mora i prekrivene zelenom makijom i borovima. Ipak, bio je izrazit marinist. Poznavao je more i brod, i slikao ih je s izvanrednom preciznošću i osjećajem za boje. Njegov „Držić“ na valovima i udar vala o pramac tako je vjeran kao da se to događa tu pred našim očima ovoga trenutka. Oblaci i more tamno plave boje s bijelim krestama govore o nevremenu, ali i o brodu i ljudima koji se sukobljavaju s tom stihijom ne



Slika 17. „Držić“ (iz 1961. nosivost 16.169 t) u nevremenu. Naslikao kap. Bogdan Šarić.

Fig 17. „Držić“ in rough weather. (from 1961; D.W. 16.169 t) in rough weather. Painted by Capt. Bogdan Šarić.

uzmičući, već plove naprijed. Rad, snagu i naprezanje stroja označio je svijetlim dimom nad dimnjakom. Puno bi još riječi trebalo potrošiti da se sve to opiše - i teško bi se uspjela opisati - ta nevjerojatna i fascinirajuća slika.

Naslikao je i „Korčulu“ u nevremenu s valovima u pramac, kad brod posrće i pramcem roni, a krma se uzdiže i propinje pa vijak ostaje u zraku, i tako povećava okretaje i razbacuje more unaokolo u mnoštvo sitnih kapljica. Moglo bi se zaključiti da je kap. Bogdan Šarić uistinu bio slikar mora i brodova, što nije ni čudno kad se zna da je s njima drugovao još od ranoga djetinjstva. Ne samo da je ne jedanput promatrao valove kako udaraju u te naše stijene iz kojih se uzdiže Grad nego je i svoj cijeli radni vijek proveo na brodu ploveći po svim morima i oceanima upoznajući čud mora.

Kolege mi kažu da je slikao i na brodu. Na „Livnu“ nije. Nažalost, nema evidencije njegovih radova jer su razasuta po privatnim zbirka; najviše ih je darovao, što je odgovaralo njegovu karakteru. Tražeći slike u zgradi „Atlantske plovidbe“ iznenadio sam se da tamo nisam našao niti jednu. Zatim doznajem da su imali, ali ih poklonili Klubu pomoraca „Miho Pracat“. Odrekli su ih se. Dakako, da Šarić nije ni Klement Crnčić ni J. M. W. Turner, ali to nije ni najmanje bitno. Značajno je da je te slike stvorio upravo naš dubrovački pomorac, a one

htjeli mi to ili ne ipak imaju neku umjetničku i još i više povijesnu vrijednost – na platno su preneseni posljednji dubrovački parnjaci. Zato je prava šteta što nije bar jedna njegova slika ušla u Pomorski muzej. Kap. Bogdana Šarića svojim slikama parobroda podsjeća na radove našeg poznatog slikara jedrenjaka Bazilja Ivankovića, kapetana duge plovidbe koji je naslikao



Slika 18. „Banija“ (iz 1928. nosivosti 9.832 t) Naslikao je kap. Bogdan Šarić; slika se nalazi u Klubu pomoraca „Miho Pracat“. (Snimio autor.)

Fig 18. „Banija“ (from 1928. D.W. 9.832 t) Painted by Capt. Bogdan Šarić; the paint is in seamen's club „Miho Pracat“ (Photo: by the author)



Slika 19. Božo Pehar  
Legendarni ložać snimljen na izlasku iz kuhinje. U ruci mu je sendvič. (Snimio autor.)

*Fig 19. Božo Pehar  
The legendary stoker photographed when leaving the galley with a sandwich. (Photo: by the author)*

u 19. stoljeću mnoge tadašnje jedrenjake. Jednom i drugom je zajedničko profesija pomorca dok je jedan uvijekovječio sutona jedrenjaka drugi je parobroda.

Tako zidove Kluba pomoraca „Miho Pracat“ ukrašavaju pet brodova koje je izradio kap. Šarić: „Kragujevac“, „Ruđer Bošković“, „Plitvice“, „Korčula“ i „Banija“. Bilo bi lijepo kad bi se mogli prikupiti svi ti njegovi brodovi i drugi radovi, i organizirati izložbu.

U tom vremenu na „Livnu“ uz barbu Bogdana bio je još jedan Bogdan (Dvornik) - prvi časnik palube. Krupan, visok, naizgled *fjaka*, a u biti miran, staložen i pametan Splićanin. Drugi časnik palube bio je Drago Caput iz Grada. Upravitelj stroja Ante Jakovašić Kostrenjanin bio je puno stariji od nas, kao i Ivan Vidas, koji ga je poslije dva putovanja zamijenio. Radiotelegrafist Ivan Štampalija iz Tribunja dotad je radio na obalnoj radio stanici i tad je stjecao prva pomorska iskustva. Dobio je nadimak „Bakonja fra Brne“ zato što se u tom vremenu obalna radiostanica nalazila u dijelu samostana Gospe od Milosrđa. Prvi strojar bio je Toni Pavlovčić, drugi Nebojša Klačnja a treći lvek (zaboravih mu prezime), Zagorac, ali ipak, došao je na brod i uspijeva biti dobar pomorac. Tu su još bili Tomo Dobud (nadimak Fifi) šef kuhinje, Ante Đuka brodski meštar i drugi.

### Neustrašiv i pun duha – barba Božo / *Fearless and Spirit-rich - Captain Božo*

Nakon dva putovanja iskrcao se kap. Bogdan, a zamijenio ga je kap. Božidar Margaretić - barba Božo, kako smo ga inače zvali. Upoznao sam ga na neobičajan način. Neki do tada meni nepoznat čovjek zvao je s vrata zapovjednikova salona: „Jozo! Jozo!“ (Čurlica, 1. konobar). Ja sam ga upitao: „Što

će ti Jozo?“ i rekao sam mu da ide van pokazavši mu rukom vrata. On me je začuđeno pogledao, a ja sam još jednom potvrdio svoju nakanu rekavši: „Stari, što me gledaš - napolje!“ - U tom trenutku za rukav me je potegao Drago Caput, 2. časnik, rekavši da je to novi barba. I ja sam mu se tad predstavio - treći časnik.

Zašto je došlo do takve zabune. Dan prije tog događaja stigli smo u Traget luka Raše na ukrcaj bunkera. Zapovjednik je bio kap. Bogdan, i on me je pustio na jedan dan u Rijeku. Kad sam se drugoga dana poslijepodne vratio, njega nije bilo jer je dobio prekrcaj, a za to nisam znao. Upravo u trenutku kad se to zbivalo, obavljao se ukrcaj hrane (*panatike*). Kuhar se bunio da je hrana što nam je poslao poduzeće „Brodokomerc“ iz Rijeke nekvalitetna. Nije bilo druge nego tu hranu preuzeti jer nije bilo vremena da nešto kvalitetnije ponovno stigne iz Rijeke. Kako sam bio predsjednik Brodskog odbora, bio sam bijesan zbog te činjenice pa sam mislio, da je čovjek koji traži našega Joza predstavnik „Brodokomerca“. Očita zabuna! Barba Božo prešao je preko toga mog neobičajenog ponašanja - bez ijedne riječi.

Odmah zatim uputio sam se prema svojoj kabini i u prolasku kroz salon susreo sam opet novu osobu čovjeka srednjeg rasta, krupnog, okrugle glave i kratke kose. Drago nas je upoznao rekavši mi: „Ovo ti je novi *chief* (l. časnik palube), Nikola Pavlović (nadimak Draža).“ Do tada je to bio Boris Dvornik. Rukovali smo se i pošli svatko svojim poslom.

Iz Trageta otputovali smo prema Iteji, manjoj luci u Grčkoj, na ukrcaj boksita za Rotterdam. Plovidba je bila zanimljiva jer smo prolazili pokraj Itake (*Ithaki*)



Slika 20. Baldo Glavić, kormilar  
Na fotografiji Božo Palunko (lijevo). Kratki predah pred odlazak u ribolov. (Vlasnik fotografije kap. Miloš Brajević)

*Fig 20. Baldo Glavić, the helmsman  
Božo Palunko in on the left. A short break before going fishing. (The owner of the photo cpt. Miloš Brajević)*



Slika 21. Čakule - Toni Pavlović, Ante Jakovašić i autor, Mediteran, jesen 1959.

Fig 21. Chatting - Toni Pavlović, Ante Jakovašić and author, *The Mediterranean*, in the autumn of 1959.

Odisejeva otoka. U lteji ukrcaj tereta obavljen se neposredno uz rudokop. Prethodno smo čekali na sidrištu, ali smo imali brodicu za prebaciti se na obalu (sl. 12). Posjetio sam Delfe, starogrčko svetište u kojemu je proročica Pitija davala dvosmislene odgovore. Nalazi se na uzvisini s koje se pruža veličanstven pogled. Od te uzvisine pa do mora neizmjerljivo je mnoštvo maslina tako da se stječe dojam zelene rijeke koja se ulijeva u more. Fascinantna je i vožnja automobilom kroz taj golemi maslinik.<sup>9</sup>

Na povratku s Delfa u lteju svratio sam u lučku gostionicu. Tamo je sjedio za stolom barba Božo. Ja sam ga pozdravio i on me je pozvao u društvo. U razgovoru i uz piće rekao mi je što mu se jedanput dogodilo: treći ga je časnik tjerao s broda. Dakako da se je ta primjedba odnosila na mene. Ja sam mu odgovorio: „Što ćete, barba; svašta se događa.“ Tu smo ugodno čavrljali i osjetio sam veličinu tog čovjeka. Da je bio netko drugi u onom trenutku, vrlo je vjerojatno da bih imao velikih peripetija.

S barbom Božom plovio sam još jedno putovanje iz Ploča do Rotterdama i Venecija - Dubrovnik - Odessa - Split.

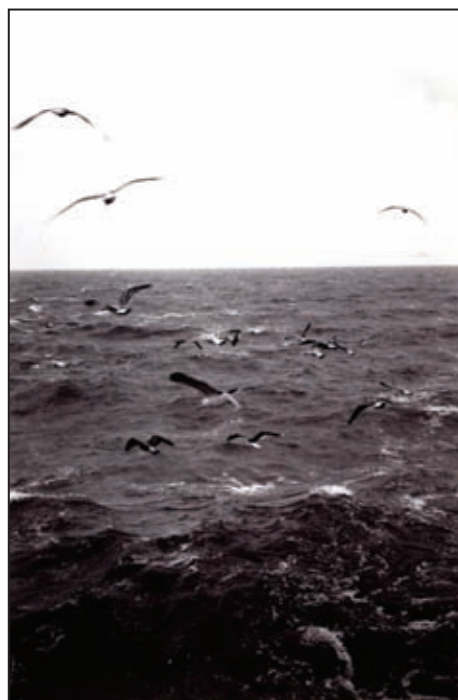
Za toga vremenskog razdoblja, oko pet mjeseci koliko je boravio na brodu, bilo je vrlo dinamično i veselo. Bio je vrlo inteligentan, dobar pomorac i duhovit čovjek, ali i u pravom smislu, što bi se reklo - čovjek s velikim slovo Č. Njegov duh i humor svakodnevno su se osjećali. Dakako, u poslu je bio vrlo ozbiljan, pogotovo u navigaciji jer tad nije bilo elektroničkih instrumenata, pa su znanje, vještina i iskustvo mnogo značili. Od njega sam puno toga korisnog naučio. Mogu slobodno reći da me je volio kao da sam mu sin. Zvao me je Nigro (dolazi od mog nadimka Niger). Imao je dosta dubok glas, pa taj drugi slog iz imena Ni-gro zvučao je još i dublje i prodornije.

<sup>9</sup> Godine 1980. s obitelji na petnodnevnom putovanju po Grčkoj došao sam u Delfe i odsjeo u jednom manjem hotelu s kojeg se pruža veličanstven pogled upravo na taj maslinik i, u pozadini, more.

Jednom, kad smo isplovili iz Rotterdama, vrijeme je bilo prohladno i gusta magla ograničavala je vidljivost na kojih stotinjak metara. Prije nego se iskrcao, pilot nam je označio poziciju gdje da se usidrimo dok se ne digne magla. Barba ga je pogledao rekavši: „Mi idemo dalje.“

Kroz maglu se *navegalo* vrlo oprezno. Najveći oslonac bio je radio-goniometar. Dobro smo njime služili i davao je dosta dobre i pouzdane pozicije. Stalno bi se iz *chartrooma* (navigacijske kabine) čuo pojačani glas: „*Rota?*“ (kurs), a kormilar bi odgovarao bročani iznos kursa. Kako smo goniometrom dobivali pramčani kut, to bi, popravivši kurs s kompasa za varijaciju i devijaciju, ucrtavali azimut na karti. Snimala su se tri do četiri radio-bicona i tako se dobivala brodska pozicija. Uz to nastojao se čuti „rog“ za maglu (nazivali smo ih krave jer su tulili slično tim životinjama) sa svjetionika ili broda svjetionika, ili zvono s plutače i po mogućnosti je još trebalo identificirati, što znači pročitati joj ime ili broj. Dakako, sve to naizgled jednostavno, a ipak nije bilo tako – trebalo je „imati nosa“ i znanja za sve to proći.

Mislim da je najgore usidriti se negdje u kanalu i tako bespomoćno čekati da te netko udari. Tako smo se jednom drugom zgodom, sa zapovjednikom koji je zamijenio barba Boža, usidрили pokraj Dovera i sa strahom i zebljom očekivali što će se dogoditi.



Slika 22. Vjerni pratioci (Snimio autor.)

Fig 22. Faithful companions (Photo: by the author)



Slika 23. Barba Božo i Drago Caput 2. časnik (Snimio autor.)  
Fig 23. Captain Božo and Drago Caput the Second Officer (Photo: by the author)

Jednog dana bila je slaba vidljivost, ali ne i magla. I mi smo prošli preko neke podrtine uz obalu Nizozemske. Ona je bila označena plutačom. Kad se je to dogodilo, odmah sam izišao i pogledao bovu koja je bila vidljiva na propisanoj udaljenosti. Ipak smo oštetili brodski desni bok. Kolega u straži se uzrujao i prestrašio, a barba je bio miran i tješio ga je. Sve ćemo mi to srediti. I tako je i bilo. Prebacio je taj događaj u noć kad je bila gusta magla, i to upravo u mojoj straži: da smo tad udarili u nepoznat objekt. I to je sve lijepo završilo. Mi smo u Rotterdamu dobili dozvolu da dođemo do Splita i u brodogradilištu smo ostali oko mjesec dana.

Barba Božo pričao je da je jednom bio na sudu kao svjedok nekom kapetanu. Pitao je suca sudi li konobaru kad razbije čašu, pa što drugo može razbiti kapetan.

Evo još jedne njegove zgode. Bio je prvi časnik na parobrodu „Rad“<sup>10</sup> u trenutku kad ga je njemačka podmornica torpedirala na Atlantiku 3. kolovoza 1940. dok je prevozio teret superfosfata iz Baltimorea (SAD) u Durban (Južnoafrička Republika) (slika 25.). Posada od 29 članova ukrcala se u dva čamca za spašavanje i tri su dana lutali Atlantikom dok nije naišao konvoj; on ih je preuzeo i iskrcao u Lisabonu. Sliku koju je izradio Johann Seits<sup>11</sup> dočarava taj događaj, a ona je zavjetna slika i nalazi se u Gospi od Milosrđa. U tom vremenu neutralni brodovi, kao što je bio i jugoslavenski brod „Rad“, napisali bi preko sredine broda ime i nacionalnu pripadnost kako bi se spriječio napad njemačkih podmornica. Taj put to nije pomoglo (iako je Jugoslavija ušla u rat tek 6. travnja 1941.). Tom prigodom posada se bila zavjetovala Majci Božjoj pa su pri ispunjavanju zavjeta hodočasnici u Gospe od Milosrđa bili odlučili u čizme staviti grah (jer, lako je hodati bosonog). Barba Božo je hodao bez problema, što je izgledalo neobično,

<sup>10</sup> Vlasništvo Plovidba „Rad“ iz Dubrovnika. Nosivost broda 7.600 t, BT 4.210 i NT 2572; dužina 112,80, širina 15,50 i visina 8,10 m

<sup>11</sup> Johann Seits (1887.-1967.) austrijski slikar živio neko vrijeme u Dubrovniku.

a kako i ne će kad je svoj grah bio skuhao. Kad je taj zavjetni put završio, kap. Ivo Šišević 2. časnik, iznenadio se kad je to ustanovio. Ovaj mu je na to dodao: „Nismo rekli kakav će biti grah!“. Tako je barba Božo „prešao“ svoga kolegu i prijatelja Iva Šiševića.

Barba Božo u plovidbi ne bi nikad objedovao dokle mi dva treća, lvek i ja, ne dođemo, a straža nam je završavala u podne. Poslije objeda čakule bi potrajale do 13 sati. Barba bi, kad bismo popili ono što nas pripada, zvao Joza (1. konobaru) i rekao bi mu da donese vina jer trebamo proslaviti npr. prolazak kroz Gibraltar. Drugi dan bi bilo nešto drugo. Uvijek bi se prošla neka lanterna ili bismo uplovili u Mediteran, i slično.

Jednom smo u Šibeniku kupili vino za posadu od majke našeg Iva radiotelegrafista. Vino iz Tribunj. Ne može biti nego tako. Barba Božo rekao je 1. konobaru da ga „ne krsti“ jer šteta je kvariti tako dobra vina, pa dok traje da traje. I tako je i bilo. Na povratku iz Rotterdama, nekoliko dana prije Venecije nestalo je vina. Navečer smo stigli u Veneciju i on je naručio za „prvu pomoć“ nekoliko boca vina *kjanti (chianti)*. Tako smo poslije petnaestodnevnog putovanja veselo proslavili sretan završetak tog putovanja.

Ujutro u sedam i pol sati *marenda*, a poslije u osam posao. Barba me malo zadirkuje - da sam sinoć svašta činio.

- Bit će da je tako, ali vi ste svašta govorili.
- Što sam rekao?



Slika 24. Barba Božo i autor  
Fig 24. Captain and the author



Slika 25. Parobrod „Rad“ na kojem je kap. Božidar Margaretić bio 1. časnik u trenutku kad je njemačka podmornica torpedirala brod na Atlantiku.

*Fig 25. Steamship "Rad" where Capt. Božidar Margaretić was the First Officer in the moment when the ship was torpedoed by the German submarine in the Atlantic on 3rd August 1940*

- Rekli ste da idem u Zagreb vidjet onu „Crvenu“ (tako je zvao moju djevojku).

- Pa hajde.

Dakako da to nisam u početku shvatio ozbiljno, ali ni drugi. Ipak sam se upustio u tu igru. Mislim - lijep je dan, početak travnja i prošetati s barbom do Venecije bit će ugodno. Kad smo se uputili prema izlazu iz salona, upitao me gdje mi je *trenčkot*.

- Što će mi kad je lijepo vrijeme.

- Ali u Zagrebu može biti hladno. Jesi li ponio matrikulu?

Vratio sam se u kabinu i uzeo je. Svi u salonu u smijeh, vesele ih barbine dosjetke i moja „naivnost“.

Na obali nas je dočekao auto koji je poslao agent, i mi u agenciju. Kad smo tamo stigli, barba nešto govori agentu dok sam ja sio ispred pulta, zatim mi je prišao i traži mi matrikulu. Rekao mi je da dođem za dva sata jer moram dobiti policijsku dozvolu za svoje putovanje. Pitam barbu što mu je rekao, a on kaže da moram u Zagreb na pregled srca. Barba me je častio još i objedom, i posudio novac (lire) za put jer ga mi još nismo bili dobili. I u 14 sati put Zagreba. Nakon ugodnog putovanja i pet lijepih dana vratio sam se u Rašu, gdje je brod ukrcavao bunker.

Što na sve to reći, nego zapisati za anale. To što je barba Božo tad uradio mogao je samo on učiniti tako nešto, i nitko drugi.

Nekoliko godina poslije ta „Crvena“ postala je doktorica medicine i moja supruga i često je odlazila

u posjet barbi Božu kad je on bio teško bolestan, i nastojala mu je pomoći. I tada smo pričali i prisjećali se svih tih dogodovštinama s „Livna“. On je i u tim trenucima imao smisla za šalu i humor.

\* \* \*

Dakako, o ljudima, njihovu životu i radu na parobrodu „Livno“ moglo bi se još mnogo toga napisati, ali zaključak bi uvijek bio isti - bio je to upravo jedan izvrstan brodski kolektiv. Ti brodovi naizgled neugledni imali su dušu i ljudi na njemu bili su vrsni profesionalci.

Pomorci kao što su bili kap. Bogdan Šarić, kap. Božidar Margaretić, Baldo Glavić, Božo Pehar i svi oni drugi spomenuti u ovom članku kao i mnogi znani i neznani iz tog razdoblja ploveći na tadašnjim pamjacima kao što je bilo i „Livno“ - spomenimo i prvog čovjeka tada u firmi kap. Špira Savina (starijeg) - izgradili su čvrste temelje na kojima danas uspješno brodi „Atlantska plovidba“.

Već je na početku ovoga članka rečeno da je „Livno“ bio posljednji dubrovački parobrod duge plovidbe s pogonom na ugljen. Jer, promjena tehnologije utjecala je bitno i na načina života na brodu. Smanjio se broj posade i zauvijek su nestale neke profesije, kao što su ložači i ugljenari. Dakako, ima ložača i na parobrodima na naftu samo što je tu brojnost manja (po jedan u *gvardiji*) sasvim je drugačiji način njihova rada. Ali, oni su iz dubrovačkoga brodarstva nestali početkom 70-ih godina prošloga stoljeća (posljednji su bili Gruž i „Beograd“).



Slika 26. U Brodogradilištu „Split“ u Splitu „Livno“ u plivajućem doku. Vidi se dio njegove pramčane statue, sidro i sidreni lanci. Uz obalu nasuprot „Beograd“. Veljača 1960. (Snimio autor.)

*Fig 26. In the shipyard „Split“ in Split „Livno“ is in the dockyard. The part of her stem, the anchor and anchor chains can be seen. Along the quay across is „Beograd“. In February 1960. (Photo: by the author)*

Uz promjenu pogona (dizelski motor) brodovi su postali i većih dimenzija i nosivosti. Automatizirao se stroj i navigacijski uređaji na mostu. Od 2000. godine nema više radiotelegrafista (*markonista*)<sup>12</sup>. Danas su brodovi za rasute terete nosivosti veće od 70.000 tona a posade je gotovo upola manje nego na „Livnu“, koji je, usto bio deset puta manje nosivosti. Ali, posada toga „malog“ „Livna“ imala je vremena odahnuti od broda, tereta i navigacije u Rotterdamu, Veneciji ili bilo kojemu drugom *portu*. U plovidbi imao si s nekim zaigrati briškulu, tresetu ili preferans, a bio je tu i šah (čak smo na „Beogradu“ održali i turnir). Kako danas stoje stvari, od svega toga nema ničega.

U onom vremenu govorilo se da će nova tehnologija pomoći pomorcu u njegovu radu i olakšati mu život na brodu. Malo tu ima istine. Nova tehnologija i raznovrsni

propisi i paragrafi u lukama zarobili su pomorca - da ne upotrijebim neku težu riječ – postao je rob ovoga modernog doba. Uz sve to danas opasnost su pomorcima suvremeni pirati (nezamislivo u 21. stoljeću), a u igri je i droga što je još jedno veliko dodatno opterećenje. Danas kapetana osude samo zato što je zapovjednik, ako mu u teretu nađu drogu, a on nema i ne može imati s tim ama baš nikakve veze. Najbolji primjer tome je nepoštena i drakonska sudska presuda grčkog suda - četrnaest godina zatvora - izrečena kap. Kristu Laptalo.

Ovo je moj treći članak s naslovom LJUDI, MORE, BRODOVI I NJIHOVI PUTOVI. U prvome sam pisao o parobrodu „Gruž“<sup>13</sup>, a u drugomu o „Dubravi“<sup>14</sup>.

Rukopis primljen: 4. 9. 2008.



Slika 27. „Livno“ na sidrištu. Vlasnik fotografije obitelj Šarić  
Fig 27. „Livno“ on the anchorage. The photo's owner – the Šarić family.

<sup>12</sup> Tad su se popularno zvali – *markonisti* po Guglielmu Marconiju, osnivaču bežične telegrafije.

<sup>13</sup> „Plovidba na parobrodu 'Gruž'“, *Naše more*, 5-6, 2006, 263-279.

<sup>14</sup> „Plovidba 'Dubravom' na relaciji Jadran – Crno i Azovsko more“, *Naše more*, 3-4, 2007, 150-168.