

LJUDI, MORE, BRODOVI I NJIHOVI PUTOVI (IV.)

People, Sea, Vessels and Their Routes (IV)

Motornim brodom „Gundulić“ na „liniji oko svijeta“

Sailing aboard motor vessel „Gundulić“ on the line around the Globe

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

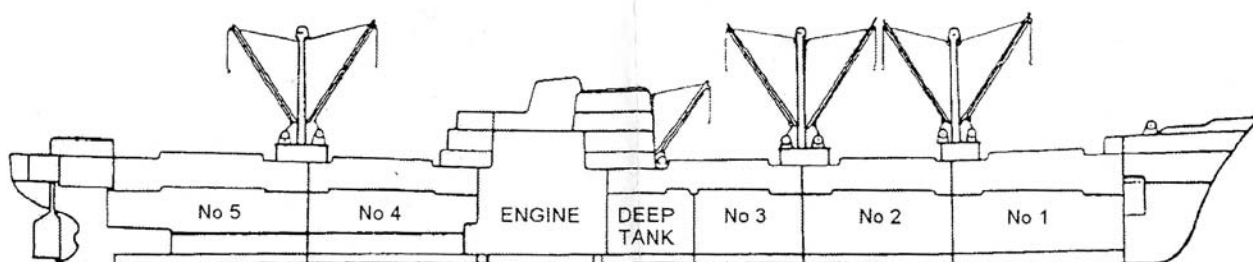
*Općenito o „liniji oko svijeta“ i m/b „Gundulić“ /
Generally on „line around the Globe“ and m/v
„Gundulić“*

Iako je „Atlantska plovidba“ brodar slobodne tramperske plovidbe, ipak, u svojem dosadašnjem radu upošljavala je znatan dio flote i u linijskom brodarstvu. Od 14. veljače 1963. do sredine 1987. održavala je liniju - Jadran zapadna obala Velike Britanije i Irske, a od 12. kolovoza 1961. sudjeluje brodovima „Gundulić“ (putovanje 4/1961. započeo od Japana) i „Ruđer Bošković“ u liniji oko svijeta, koja je na svjetskome pomorskom tržištu djelovala kao „Ujedinjena jugoslavenska linija“. U toj liniji bili su još i „Splošna plovidba“, Piran (m/b „Piran“, m/b „Goranka“ i m/b „Korotan“) i Jugoslavenska oceanska plovidba, Kotor (m/b „Metohija“ i m/b „Šumadija“, zamijenjena 1965. s m/b „Kapetan Martinović“). Komercijalne je poslove vodila „Splošna plovidba“, a druga dva brodarka u liniji obavljala su administrativne poslove svojih brodova. Odnosi među strankama bili su regulirani Ugovorom o poslovnoj suradnji. Iz te linije brodovi „Atlantske plovidbe“ izlaze tijekom 1966. Uzrok je vjerojatno bio dominantna uloga, a time i povlašten položaj, „Splošne plovidbe“ iz Pirana. Brod „Gundulić“ prodan je u travnju 1967. „Slobodnoj plovidbi“ u Šibeniku (iznenadila me je ta odluka), a 17. lipnja 1985. predan je u rezalište Chittagong, Bangladeš.

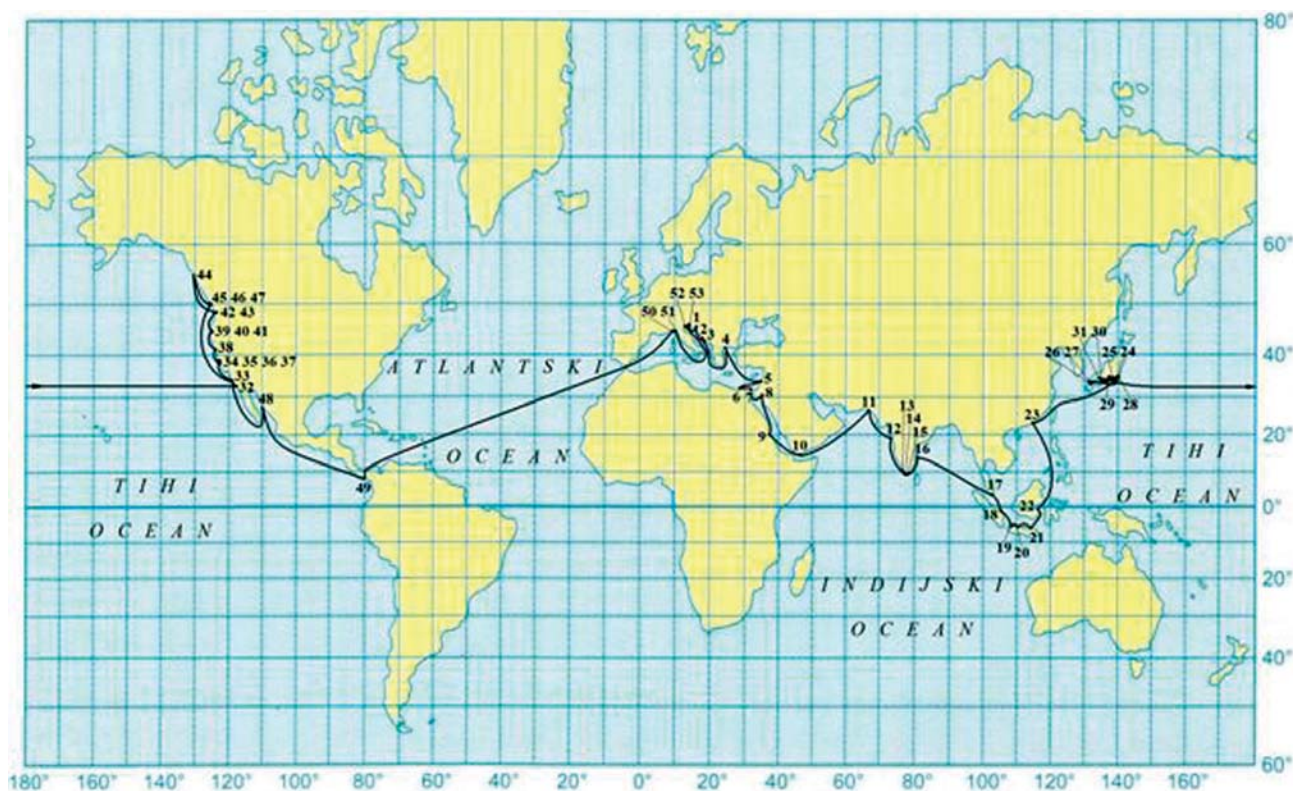


Slika 1. M/b „Gundulić“ na sidrištu
Fig. 1. m/v „Gundulić“ at anchorage

Linija je polazila iz Rijeke svakih 25 dana u trajanju oko 7,5 mjeseci i pristajalo se u oko 53 luke: istočnoga Mediterana, istočne Afrike, zapadne, južne i istočne Azije, zapadne obale Sjeverne Amerike pa do zapadnoga Mediterana i Jadranom do Rijeke. Najsjevernija luka bila je Ketchikan, $\varphi = 55^{\circ} 20' N$; $\lambda = 131^{\circ} 38' W$ (Aljaska), a najjužnija Djakarta, $\varphi = 6^{\circ} 10' S$; $\lambda = 106^{\circ} 48' E$ (Indonezija). Evo redoslijeda uobičajenih luka na toj liniji; označene su brojevima i upisane približno na karti svijeta; uz rute plovidbe:



Slika 2. M/b „Gundulić“ – tlocrt
Fig. 2. m/v „Gundulić“ - layout



Slika 3. Ruta i luke na „liniji oko svijeta“

Fig. 3. The route and the ports on „the lines around the Globe“

1. Rijeka, 2. Ploče, 3. (Dubrovnik - opskrba), 4. Solun (Grčka), 5. Beirut (Libanon), 6. Aleksandrija, 7. Port Said - Sueski kanal (Egipat), 8. Aqaba (Jordan), 9. Port Sudan (Sudan), 10. Aden (Jemen) (bunker); 11. Karachi (Pakistan); indijske luke: 12. Bombay, 13. Cochin, 14. Alleppey, 15. Tuticorin, 16. Madras (Chennapatanan od 2004. godine); 17. Singapur (Republika Singapur); indonezijske luke: 18. Belawan, 19. Djakarta, 20. Semarang, 21. Surabaya. 22. Makassar; 23. Hong Kong; japanske luke: 24. Kawasaki, 25. Shimizu, 26. Yawata, 27. Moji, 28. Yokohama, 29. Nagoya, 30. Kobe i 31. Osaka; luke zapadne obale Sjeverne Amerike - Sjedinjenih Američkih Država, Kanade i Meksika (najsjevernija bila je Ketchikan (Aljaska), a do Panamskog kanala i luke Balboa trebalo je prijeći oko 4.420 M, što je nešto manja udaljenost nego preko Pacifika na relaciji Yokohama – San Diego s 4.925 M; uobičajni redoslijed luka gledajući s juga prema sjeveru bio je: 32. San Diego, 33. Long Beach, 34. San Francisco, 35. Stockton, 36. Oakland, 37. Alameda, 38. Eureka, 39. Portland, 40. Longview, 41. Grays Harbor, 42. Tacoma, 43. Seattle i 44. Ketchikan; kanadske luke: 45. Vancouver, luke na otoku Vancouver: 46. Port Alice, 47. Port Melon.

Na povratku prema jugu ponovno se pristajalo u Long Beachu, zatim je bila meksička luka 48. Guaymas i 49. Balboa - Panamski kanal; talijanske luke: 50. Savona, 51. Genova, 52. Venezia i 53. Trst, te posljednja i ujedno prva luka na toj liniji - Rijeka. Pritom se prevaživalo približno 31.590 M, ili 58.505 km, što iznosi približno 1,5 ekvatorskog opsega.¹

¹ Dakako, na pojedinim putovanjima vjerojatno bilo je ponekih i drugih luka koju nisam uvrstio jer mi nije bio dostupan podatak. Udaljenosti između pojedinih luka, a time i približno prevaženi put na liniji:

| | |
|--|-------------------------|
| Rijeka - Solun..... | 1010 M |
| Solun - Beirut | 771 M |
| Beirut - Aleksandrija | 340 M |
| Aleksandrija - Aden | 1550 M |
| Aden - Karachi | 1470 M |
| Karachi - Madras | 1910 M |
| Madras - Singapur | 1560 M |
| Singapur - Djakarta (Jakarta) | 525 M |
| Djakarta - Makassar | 726 M |
| Makassar - Hong Kong | 1.822 M |
| Hong Kong - Yokohama | 1.584 M |
| Yokohama - San Diego | 4.925 M |
| San Diego - Ketchikan | 1.600 M |
| Ketchikan - Balboa (Panama) | 4.420 M |
| Balboa - Genova | 5.210 M |
| Genova - Trst | 1.118 M |
| Trst - Rijeka | 110 M |
| Ukupno : | 30.687 M |
| Korekcija plovidba između luka, Indonezije, Japana, SAD-a, i drugih: | 1.000 M |
| Ukupno oko | 31.687 M, ili 58.505 km |



Slika 4. Vesele djevojčice – Aleksandrija (snimio autor).
Fig. 4. Happy small girls – Alexandria (photo by author)

Tehničko-tehnološke karakteristike m/b „Gundulića“ / Technical-technological characteristic of m/v „Gundulić“

Motorni brod „Gundulić“ izgrađen je u Brodogradilištu „Split“ u Splitu. Porinut je u moru 1. studenoga 1959. i predan je „Atlantskoj plovidbi“ 6. veljače 1960.² Namijenjen je za prijevoz generalnoga tereta. Nosivost mu je bila 13.704 t; tonaža BT 8.852 i NT 5.270. Dimenzije: dužina preko svega 153,58 m, širina 18,84 m, visina 10,99 m i gaz 9,02 m. Pokretao ga je dizelski Fijatov stroj snage od 4.634 kW, uz brzinu od 15,5 čv. Bunker: 1.164 t F.O & D.O.

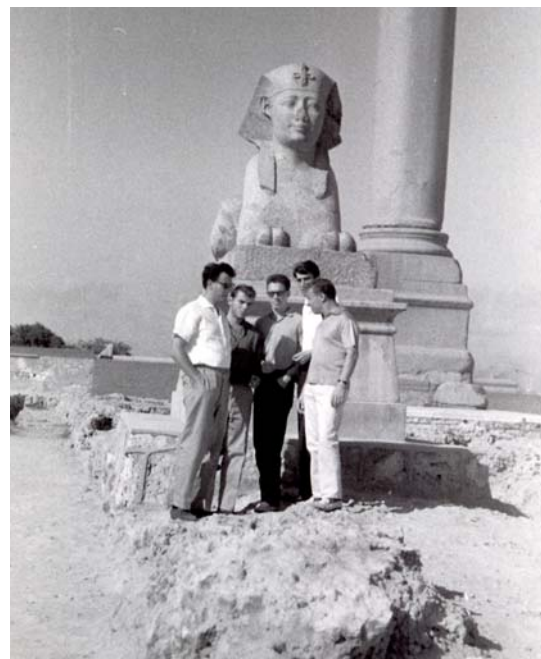
Za ono doba bio je opremljen suvremenom navigacijskom opremom: žiro-kompas i automatsko kormilarenje, radar s ekranom pokaza prave slike (*true motion radar*), električni tlačni brzinomjer SAL, dubinomjer na jeku, suvremeni radiogoniometar i magnetski kompas, sekstant i kronometar, uz nautički godišnjak i nautičke tablice za izračunavanje brodske pozicije u astronomskoj navigaciji. Zatim su bili na palubi električni vinčevi s *derićima* (samarice, engl. *derrick*) nosivosti (SWL – *safe working load* – radno opterećenje) 2 x 3 t, 8 x 5 t i 4 x 10 t. Kapacitet pet skladišta bio je: za žito (*grain*) 664.162, a za bale 600.030 kubičnih stopa (*cu.ft.*). U skladištu br. 3 je dubok tank (*deep tank*). „Gundulić“ i „Ruđer Bošković“

² Iako je brod preuzet 6. veljače, ostao je dalje u brodogradilištu do 16. veljače, kad je bio slobodan vez u luci Split. Ukrcaj na lukobranu započeo je 18. veljače u 6 sati. Krcao se kukuruz koji dolazi vagonima i bajama; krca se brodskim dizalicama. Ukrcaj je završen 10. ožujka u 1,30 sati (20 dana - danas nezamislivo toliko dugo trajanje ukrcaja). Ukrcano je bilo 12.800 m³ t za luke Hamburg, Rotterdam i Hull.

prvi su brodovi „Atlantske plovidbe“ koji su imali željezne pokrove grotla, a postavljali su se samaricama. M/b „Petka“, izgrađena 1957. u Splitu, bila je posljednja s drvenim pokrovom grotla. Stambene prostorije (i stroj) bile su na brodskoj sredini, i to je imalo pozitivan učinak na psihu ljudi - bili su na okupu i često su se susretali. Oni nisu bili odvojeni u tri stambena prostora, kao na dotadašnjim parnjacima: na krmenom dijelu za članove posade (nazovimo) nižeg ranga, nad strojarnicom za časnike stroja, asistente, vođu palube i stroja te kuhare, a ispod mosta za časnike palube, radiotelegrafista, 1. konobara i kadeta. Tu je bio i brodski salon.

Posada: zapovjednik kap. Mato Vidak; časnici palube 1., 2. i 3.: kap. Andrija Turk, kap. Antun Ničetić i Luko Ban; radiotelegrafist Ivo Štampalija; kadeti: Dinko Damjanović, Karlo Di Leo i Nikola Treščec; vođa palube: Blaž Šarin; tesar: Nikola Čerjan; kormilari: Ante Butigan, Ive Colić, Boris Cvjetković, Ante Leleković i Ive Torić; mornari: Tomislav Lončar, Krešo Mustač i Ante Vlašić; mladić palube Frano Perkušić.

Upravitelj stroja je Davor Knežević, ing.; časnici stroja 1., 2. i 3.: Pero Musladin, ing., Jovan Jovanović, ing., Stijepo Radić; asistenti stroja: Albert Curač, Pasko Nadramija i Šime Vokić; vođa stroja Šime Glavan; mehaničar Marko



Slika 5. Posjet kulturno-umjetničkim znamenitostima Aleksandrije

Slijeva nadesno: autor, Nikola Treščec, Pasko Nadramija, Stijepo Radić i Luko Ban.

Fig. 5. A visit to the pieces of cultural and artistic heritage of Alexandria

From left to right: author, Nikola Treščec, Pasko Nadramija, Stijepo Radić i Luko Ban

Šupe; električar Miho Mrdalo; mazači: Andro Nivić, Jerko Orlić i Pavle Salečić; čistači Andro Mihaljević i Nikola Poljanić; kuhar 1. i 2. Ivo Živković i Ivo Grljević; mladić kuhinje Ivo Milković; konobar 1. i 2. Ivo Sorić i Ivo Hađija; mladići sobe Simo Valjalo i Niko Sentović – dakle ukupno 41 član posade.

Prevozili su se i putnici, najviše njih dvanaest jer, ako bi se prevozilo više od tog broja, na brod bi trebalo ukrcati liječnika. Tako su stalni gosti na tom putovanju bili stariji bračni par iz Austrije i američka tročlana obitelj iz Rijeke do San Diega. U Madrasu (Indija) do Yokohame ukrcana je tročlana obitelj Indijaca.

Putovanje od Rijeke do Aleksandrije i Port Sudana/ *The voyage from Rijeka to Alexandria and Port Sudan*

Iskrcao sam se s p/b „Dubrave“ sredinom listopada 1963. i prešao 31. listopada na m/b „Gundulić“. Doma sam se odmorio nekoliko dana uz obitelj - supruga je još studirala medicinu i sin Oleg završavao je prvu godinu. Kadrovi odjel „Atlantske“ uputio me je žurno na Rijeku radi ukrcaja. Kada sam tamo došao i javio se našem agentu, on mi je odgovorio da brod dolazi tek za dva dana. Ta dva dana posjetio sam sa suprugom Ljubljano, i tako sam prvi put bio i u tom tada našem gradu, pa smo usput posjetili Postojnsku špilju. Bilo je ugodno malo odmora pred odlazak na dalek put.



Slika 6. Arapin uz svoj instrumentu rababa (snimio autor).

Fig. 6. An Arabian with his instrument rababa (photo by the author)



Slika 7. Autor uz veliku sfinxu i Kefrenovu piramidu u Gizi (u blizini Kaira).

Fig. 7. The author near big sphinx and pyramid in Giza (near Cairo)

Iz Rijeke smo *partili* početkom studenoga put Beiruta, ali smo ipak svratili u Grad. Pristali smo u Gružu predvečer i otputovali sutradan prijepodne. Tu smo popunili zalihe, ali vrijeme se provelo i u posjetima. Brod je vrvio od žena, djece, majka, rodbine i prijatelja. Odlazak iz Gruža pozdravilo je mnoštvo rodbine, poznanika i prijatelja s obale, a tako se nastavilo ploveći uz obalu od Bellevue, preko „Buže“, do Porporele i Sv. Jakova.

Do Beiruta plovili smo približno tri dana i prevalili oko 1.100 M. To je važna luka i glavni grad Libanona - vrlo lijep i uredan mediteranski grad. Tada još nije bilo razaranja kao poslije toga. Tu smo se kraće zadržali, ali ipak, bilo je vremena da se „protegnu noge“ po tom ugodnom i lijepom gradu.

Iz Beiruta smo brzo doplovili do Aleksandrije. Svega dan plovidbe. Aleksandrija (arapski *El Iskandariyah*) jedna je od najvažnijih luka Egipta, ali općenito i Sredozemlja. Razvila se na zapadnom rubu prostrane rijeke Nila. To je bio prvom moj posjet³, i zadržali smo se nekoliko dana, pa je bilo vremena za razgledavanje prastaroga, a danas i vrlo modernoga grada koji je osnovao Aleksandar Makedonski 331. godine pr. Kr. (slike 4., 5., i 6.). Posjetili smo džamiju Abu al Abbas al - Mursi i neku staru koptsku crkvu i druge znamenitosti. Bilo je vremena i za jednodnevni izlet do Kaira i piramida. Sve je bilo vrlo dobro organizirano jedan postariji čovjek - niskog rasta, mršav prosijede brade u tamnom odijelu - iznajmio je taksu, bio je i vodič, i sve nam je vrlo lijepo i znalački objašnjavao (slika 7.). Dali smo mu dogovoren iznos (mislim 5 egipatskih funta) u koji je bio uračunat i objed u vrlo pristojnome kairskom restoranu.

Iz Aleksandrije otputovali smo u Port Said i tamo se usidrili očekujući ulazak u Sueski kanal. Prokopan je 1869. godine, duljina mu je 163 km i najkraća je morska veza

³ U Aleksandriji bio sam još nekoliko puta s p/b „Beogradom“. Prevozili smo cement iz Constante (Rumunjske) za gradnju Asuanske brane. Godine 1979. posjetio sam Egipat s obitelji kao turist i tom prigodom posjetio sam ponovno Aleksandriju.



Slika 8. Prolazak Sueskim kanalom (snimio autor).
Fig. 8. The passage through the Canal of Suez (photo by the author)

između zapadne i istočne hemisfere. Po dolasku na sidrište, na brod se uz pilota ukrcaja posada s dvije barke za vez u kanalu (slika 9.) i veliki reflektor, ako brod nema vlastitoga, a „Gundulić“ ga je imao, i on se postavi na vrh pramca. Na brod dolazi i mnoštvo trgovaca koji po palubi izlažu ono što prodaju - najviše galanterijsku i odjevnu robu. U određeno se vrijeme ulazi u sam kanal (slika 8.). Doživljavao sam ga kao vrata u neki novi svijet – svijet Istoka, gdje žive ljudi drukčije civilizacije, religije, običaja, boje kože, odijevanja, i gdje su klima i priroda umnogome posebne.⁴

Plovidba je Suezom zanimljiva iako se naizgled nema što vidjeti, osim pustinjskog pijeska. Upravo je taj prolazak pustinjom fascinantn. Taj dojam pojačavaju



Slika 9. Sueski kanal – čakule s barkariolom
Dvije barke služe za vez u kanalu. Uz kanal na jednakim razmacima su bitve (kolone) vidi se na fotografiji lijevo od Arapa.
Fig. 9. Suez Canal – chat with boat-ride man
Two boats for the berth in canal. Along canal there are the bits (bollards) at regular intervals as seen on the photo, left from an Arabian

⁴ Kanalom sam prvi put prošao 1957. s p/b „Gruž“, a posljednji 1980. s m/b „Plitvice“.

Egipćani, ukrcani na brod u Port Saidu, u vrijeme svoje molitve klanjanja okrenuti prema Mekki. Poseban je doživljaj kad se čeka u kanalu da prođu brodovi iz suprotnoga smjera (kao nekad naš tramvaj na križanju). Svečana „karavana“ prolazi pustinjom, a noću je taj prizor još romantičniji dok brodovi jakim reflektorima svijetle s pramca kao da traže prolazak kroz pustinju. U pustinji su nekako i zvijezde sjajnije, i čine se bližima, nadohvat ruke. Ponekad se javi i pustinjska lisica i zaiskre njezine sjajne oči, slične onima u mačke. One lutaju uokolo nastojeći nešto ukrasti; možda neku kokoš, iz manjih beduinskih šatorskih naselja.

Na kanalu je luka i grad Ismailija; tu bi se mijenjao pilot, pa smo prosljedili prema Suezu, gdje smo iskrcali



Slika 10. Port Sudan - ukrcaj pamuka (snimio autor).
Fig. 10. The port of Sudan – cotton loading (photo by the author)

pilota i uputili se prema Port Sudanu. Plovidba započinje Crvenim morem uz brdovit i kamenit, bez raslinja, Sinajski poluotok, izraženih visokih vrhunaca.

Prije ulaska u luku Port Sudan čekali smo nekoliko dana na sidrištu. Bilo je dosta zabavno. Lovili smo ribu, a nje je bilo u izobilju, od manjih do velikih kjerna i slično. Trebalo je paziti jedino na neku vrstu koje je ubod bio otrovan. Ako se takva uhvatila, a to nije bilo baš često, otkinuli bismo primulu (udicu i dio najlona). Svatko je nešto ulovio a i naši su se putnici na taj način zabavljali. Naša putnica Austrijanka ulovila je veliku kjernu pa smo joj morali pomoći izvući ribetinu. Oko broda kružili su morski psi. Bili su male veličine, oko 1,5 do 2 m. Jednom mi je sinula ideja da ostima pokušam uloviti jednoga. Spustio sam *ponat* (drvenu dasku na kojoj čovjek stoji dok *piturava* brodski bok) da ostvarim svoj naum. Kad sam se već bio spustio i uzeo u ruku osti, predomislio sam se; jer, taj mali pas ima i svoje roditelje negdje u dubini. Ako izgubim ravnotežu pri pogotku u ribu i upadnem u more, pa stignu „roditelji“? Nije to bila baš dobra ideja, i ja sam se vratio na palubu.

Nakon pristajanja uz obalu započeo je ukrcaj pamuka. Radnici su bili iz plemena Fuzi-Vuzi (slike 10. i 11.). Imali su dugu i neurednu kosu i često su je češljali uskim dugim drvenim češljem. Govorilo se da su oni sezonski lučki radnici dok ne zarade određen iznos novca da kupe kravu, i tada se vraćaju u svoja sela i ožene se, bolje rečeno: od mladenkinih roditelja kupe ženu.

Kako smo imali putnika, jednom Austrijancu nastali su problemi s nogom. Što učiniti s njim? Do našega broda bio je engleski, putničko-teretni, nešto veći od nas, nosivosti od oko 20.000 tona. Potražio sam liječnika. Bio je mlađi čovjek, moj vršnjak, i odmah je došao na brod i pregledao bolesnika. Dok smo bili u luci, još smo se nekoliko puta susretali, ali ne samo radi našeg putnika nego i ugodnog



Slika 11. Port Sudan - odmor radnika (pleme „Fuzi-Vuzi“) (snimio autor).

Fig.11. The port of Sudan – the rest of the workers (tribe „Fuzi-Vuzi“) (photo by the author)

druženja uz čašicu viskija. Čim sam prvi trenutak stupio na taj brod, susreo sam dosta mladića. To su bili đaci pomorske škole na praktičnoj obuci, ali i teoretskoj jer su s njima bili i nastavnici. Taj način obuke budućih časnika činio mi se prikladnim. Brod razvozi teret, a ujedno služi i kao školski brod. Na palubi je bio i kinoprojektor, pa smo gledali i neke filmove.

U Port Sudanu bili smo krajem mjeseca studenoga, kada je bio ubijen američki predsjednik John F. Kennedy. Mislim da je bio 26. studenoga kad je u našoj domovini bio proglašen dan žalosti i mi smo toga dana spustili zastavu na pola stijega.

U Port Sudanu smo dobro prošli; bio je bazen ispred nekog hotela i često smo u njemu i uz hladno piće ublažavali žarku klimu Crvenog mora. U toj luci proslavili smo i tadašnji Dan Republike, i negdje pred sam kraj tih praznika, 30. studenoga, kasno poslijepodne *partili* smo prema Indiji. Odlazak je bio veseo jer su nas s obale neki naši koji su radili u Sudanu burno pozdravljali, pa dakako i mi njih, a vjerojatno smo u krvi svi skupa imali po koji



Slika 12. Sidrište luke Madras - ribari
Barke izrađene od nekoliko uzdužnih dasaka – vjerojatno palme. Vesla neobrađena (snimio autor)..

*Fig. 12. Madras Anchorage - fishermen
Boats made of some longitudinal planks – likely to be palm. Oars not hewn yet.*

maligan jer kakva bi to bila *festa*, a da se malo ne „zaliže“.

Na izlasku iz Crvenoga mora u luci Adenu „bunkerali“ smo. Bili smo na sidrištu, ali to ne znači da se za tren oka na palubi neće skupiti različiti trgovci. Bilo je raznovrsne robe, koju su izložili na palubu, pa se stjecao dojam kao da se nalazimo na nekom sajmu. Trgovci Arapi, bili su upori i stalno su nešto nudili, ali moglo se i cjenkati, tako da je svatko nešto kupio, a ja dvogled.



Slika 13. Sidrište luke Madras - ribari u pregovorima za svoj ulov (snimio autor).

Fig. 13. Madras Anchorage – fishermen in the negotiation for their catch (photo by the author)



Slika 14. Ribari često stradavaju na tim svojim brodicama pa im je u Madrasu podignut spomenik (snimio autor).

Fig. 14. Fishermen usually lose their lives on their small boats and the monument to them was erected in Madras (photo by the author)

Plovidba Indijskim oceanom i boravak u indijskim lukama / Sailing across Indian Ocean and stay in Indian ports

Nakon što smo ukrkali potrebnu količinu goriva, isplovili smo iz Adena prema Indiji. Tamo smo posjetili više luka - Kochin, Alleppey, Tuticorin i Madras. Indijski ocean ima dva lica; ono vedrije u vrijeme zimskoga i tmurnije u razdoblju ljetnoga monsuna. Zimski je ugodan, a ljetni je sasvim suprotan. Dolazi s dalekih južnih oceanskih prostranstava i donosi velike valove, a relativna je vlaga gotovo 100%-tna.⁵ „Gundulićem“ smo, nasreću, plovili u doba zimskoga razdoblja.

Nakon što bi se završila *gvardija* u četiri sata, još je bila noć, ali se već naziralo praskozorje. S drugim časnikom stroja Jovanovićem otišao bih u salon na *marendu*. Pojeli bismo ono što bi nam *kogo* ostavio. Uglavnom, bili smo uvijek zadovoljni jelom. Popili bismo pivicu, malo čakulali i onda svakim svojom „stazom“ u kabinu na spavanje.

Dakako, ne bih odmah otišao u postelju; naprotiv, ostao bih promatrati svitanje. Taj dio dana u tropskom Indijskom oceanu bio je fenomenalan. Kako je bilo zimsko doba, puhao je vjetar s kopna i nije stvarao velike valove; bili su lagani do umjereni, kao naš poslijepodnevni maestral, i nebo vedro, a u svitanje na obzoru bi se pojavili svijetli vlaknasti oblaci – svijetli kumulusi, u meteorologiji poznati kao kumulusi lijepog vremena. Tako je „Gundulić“ plovio ususret novom danu lagano se valjajući na blagom valovlju. Sve to ne bi bilo tako lijepo i veličanstveno da nisu odzvanjali zvuci Beethovenove glazbe. Ploču bih stavio na gramofon odmah po ulasku u kabinu. Posebno bi snažno odzvanjala u ovome beskrajnome plavetnilu mora i neba *5. simfonija*, pa ti dobiješ osjećaj kao da si u središtu svemira. Nekad bih se na trenutak sjetio i Sikstinske

⁵ U doba ljetnog monsuna plovio sam na m/b „Plitvicama“ na relaciji Karachi - Aden.

kapele i Michelangelovih fresaka, gdje je između ostaloga prikazuju *Stvaranje Sunca i Mjeseca*, *Stvaranje prvog čovjeka*. Nakon neprospavane noći, prije sunčeva izlaska otišao bih na zaslužen odmor.

Plovidba od Adena do Cochina, luke na jugozapadu Indije, trajala je oko pet dana, i na toj relaciji prevalili smo 1.850 M. Tu smo se kraće vrijeme zadržali i prosljedili u obližnju luku Alleppey. U tim lukama iskricali smo i ukrkali manje količine generalnog tereta. Zatim smo oplovili Comorin ($\varphi = 8^{\circ} 05' N$ i $\lambda = 77^{\circ} 33' E$), najjužniji rt indijskoga potkontinenta i uplovili u luku Tuticorin. Tu smo krcali u jedno skladište staro željezo i kosti u vrećama, jako neugodna mirisa, tako da smo odahnuli kad smo zatvorili skladište. Sve te tri luke nalaze se na jugu Indije, gdje je raznolika i bujna tropska vegetacija. Uistinu, ljepota prirode, a u lukama je vrlo živo, samo se zapaža veliko siromaštvo, pa bosonogi radnici krcaju staro željezo. Zbog toga sam trebao pomagati i nekako zaštititi ozljede po nogama tih bijednih ljudi.

Nešto sjevernije od luke Tuticorin je Madras. On je bio zadnja luka na tom dijelu putovanja. Madras je veliki višemilijunski grad, kulturno i političko središte istoimene pokrajine. Luka je prostrana i zaštićena velikim lukobranom izvan kojeg je nepregledna pješčana plaža po kojoj vrane i galebovi pretražuju pijesak ne bili pronašli koju školjku ili račića. Kupanje je opasno jer su jake struje uzrokovane većom razlikom između visoke i niske vode. Ipak smo se kupali kad je nadolazila visoka voda i struja je tekla prema obali. Uz te nepregledne plaže, uz koje rastu visoke palme, manja su i skromna ribarska naselja izgrađena poglavito od bambusa i palminih grana. Na tom je prostoru i spomenik ribarima. Indija nema otoka iza kojih bi se moglo zakloniti, pa su mnogi u nevremenu stradali. Ponekad se sklone na brodove koji su na sidrištu ili plove tim prostorom da ih zaštite. To je prvi i posljednji spomenik posvećen ribarima koji sam vidio (slika 14.). Njihova ribarska plovila vrlo su skromno i primitivno napravljena (slike 12. i 13.).



Slika 15. Na ulici Madrasa (snimio autor).

Fig. 15. In the street of Madras (photo by the author)

Po svim tim lukama puno je beskućnika; oni spavaju po ulicama, pa noću kad ideš na brod, treba paziti da koga ne "probudiš". Jednom sam zalutao u vrlo ekskluzivan hotel koji je dakako imao i bar gdje se skupljala indijska aristokracija. Skupocjeni namještaj i stolovi na kojima je bilo svega u izobilju. Zabavni program s striptizom kakva nisam vidio ni u Europi. I kad iziđeš iz tih prostora na ulicu, lijevo i desno od hotelskog ulaza nailaziš na bijedne ljude koji, vjerojatno gladni, leže na ulici. Kažu da su Indijke lijepe žene. Istina, tu večer nisam nigdje vidi na okupu toliko lijepih i otmjeno odjevenih žena, ali za one na ulici, nažalost, ne bi se moglo to reći (slika 15.).

Madras ima zanimljiv zoološki vrt na velikom prostoru, pa životinje nisu u kavezima. Tu se mogu vidjeti i rijetki primjerci bijelih tigrova (albini).

U Madrasu je bilo predstavništvo „Atlantske plovidbe“; vodio ga je kap. Krunoslav Bonačić.

Plovidba Bengalskim zaljevom do indonezijskih luka / *Sailing across The Bay of Bengal up to Indonesian ports*

Iz Madrasa smo Bengalskim zaljevom (istočni dio Indijskog oceana) isplovili za Belawan, luku na sjeveroistočnoj dijelu otoka Sumatre, 1.250 M udaljenu od Madrasa. Zatim su slijedile luke Djakarta, Semarang i Surabaya na Javi i Makassar na Celebesu. U plovidbi iz Belawana do Djakarte prešli smo ekvator i, po starom običaju, bilo je „krštenje“ kantom mora onoga koji ga prvi put prelazi. U Djakarti, na sidrištu smo svečano dočekali Novu godinu. Bilo je mnogo brodova pa je u ponoć - kada je upravo nastupila moja *gvardija* - nastalo sveopće trubljenje. U brodskom salonu bilo je svečano i veselo, i naši su putnici bili veoma zadovoljniji uz dobro jelo i pjesmu. Njima smo bili već prije priremili i iznenađenje za Svetoga Nikolu: upriličili „pravoga“ sv. Nikolu s darovima, a bio je tu, po običaju, i krampus.



Slika 16. Hong Kong – „Gundulić“ vezan za bove.
Fig. 16. Hong Kong – „Gundulić“ moored to the buoys



Slika 17. Hong Kong - nakon završetka svoje smjene odlazak radnika s broda (snimio autor).

Fig. 17. Hong Kong – after finishing their shift – leaving the vessel (photo by the author)

Najduže smo se zadržali u lukama Djakarti i Makassaru. U Djakarti smo obilazili grad rikšama na biciklu. Treba biti oprezan i prije vožnje mora se dogovoriti cijena i za plaćanje uvijek imati sitan novac jer, ako daš veću novčanicu, ode rikšar i ne vraća ostatak. To se dogodilo mom kolegi Jovu. Rikšar mu nije vratio ostatak, pa Jovo „navalio“, okupilo se još tamošnjih ljudi, nastala gužva. Ostavi, Jovo, novac. „Tko nama vjeruje, možemo stradati!“ I tako me je na kraju poslušao.

Gužva je po ulicama, trgovine su na otvorenome, s raznim plodovima tropskog voća. Banane i ananasi svježe ubrani. Kada ih doneseš u kabinu, njihov miris ispuni cijeli prostor. Suvenirnice su kvalitetne, nadasve u njima statue od ebanovine: slonovi, ribari i njihove brodice. Kupio sam plesačicu. Dan prije bili smo na predstavi gdje su plesale te vrlo lijepe graciozne djevojke, odjevene u raznobojne haljine. Savršen sklad ženske ljepote, plesa i zvukova istočnjačke glazbe. Nezaboravan doživljaj!

Na otoku Javi posjetili smo i luke Semarang i Surabaya. Tropski krajevi, sunce u podne nad glavom, pa bismo izlazili s broda kada bi se ono primaklo obzoru, a to bi bilo poslije večere. Malo šetnje, i posjet nekom restoranu u prirodnom ambijentu, s puno zelenila; tu popiti hladno piće – bio je pravi užitek.

Iz Surabaya isplovili smo za Makassar, udaljen 437 M. Pri uplovljavanju u tu luku trebalo je biti vrlo oprezan jer ima dosta pješćanih prudova vrlo blizu površini tako da se valovi prelijevaju preko njih stvarajući bijele kreste.

U Makassaru smo upoznali neko vrlo ugodno i ugledno društvo tako da sam imao priliku s njima obići i grad i okolicu. Cesta je vodila kroz džunglu; posjetili smo i neka manja sela. Kuće su bile drvene, s visokim krovovima napravljenima od neke vrste trave i šiblja. Boravak u takvu vrlo lijepom i zanimljivom krajoliku kakva mi Europljani možemo samo vidjeti na TV, bilo je to uistinu za pamćenje!



Slika 18. Trgovina na palubi u luci Hong Kong. U prvom planu članovi posade: lijevo Blaž Šarin, desno Nikola Čerjan, Pavle Salečić i Ivo Grljević (snimio autor).

*Fig. 18. Trade on deck in the port of Hong Kong
In the first line - the members of the crew: left Blaž Šarin, right Nikola Čerjan, Pavle Salečić and Ivo Grljević
(photo by the author)*

I u samom gradu puno je zelenila, a vide se i golemo stoljetna stabla (kao naše platane). Bili smo pozvani na večeru u neki otmjen restoran.

Plovidba od Makassara do Hong Konga i Yokohame / Sailing from Makassar to Hong Kong and Yokohama

U drugoj polovici siječnja isplovili smo iz Makassara put Hong Konga. Putovanje je trajalo pet dana, s prevaljene



Slika 19. Hong Kong - radnici za vrijeme objeda i Andrija Turk i Kaća u igri (snimio autor).

Fig. 19. Hong Kong – workers during lunch Andrija Turk, and Kaća while playing (photo by the author)

1.822 M. Plovili smo Makassarskim prolazom – između Celebesa i Bornea, zatim uz otočje Sulu te južnim i zapadnim dijelom Filipinskoga otočja. Plovidba je bila zanimljiva, s pogledom na tropsku vegetaciju, ugodna temperatura i more pogodno za plovidbu. Nakon Filipina kurs je vodio Južnokineskim morem prema Hong Kongu. Tijekom manje od jednog dana naglo je zahladilo tako da smo još u poslijepodnevnim satima bili ljetno odjeveni, a ujutro, po dolasku u Hong Kong, morali smo obući kapute. Naglo je zapuhao neki hladan sjeverni vjetar, iako je na tom prostoru blaga klima.

U luci bili smo vezani na plutače, zbog većega broja brodova. Uz uobičajen posjet lučkih vlasti brod posjeti i *mama-san* sa svojim „damama“.



Slika 20. Časnici „Gundulića“ s lijeva autor 2. časnik, Andrija Turk, 1. časnik i Luko Ban 3. časnik u luci Hong Kong, siječanj 1964.

Fig. 20. Deck Officers of „Gundulić“ from left to right author 2nd Officer, Andrija Turk, 1st Officer and Luko Ban 3rd Officer in the port of Hong Kong, January 1964.

Hong Kong (slike od 16. do 20.) zanimljiv je grad; nalazi se na malenom prostoru okružen visokim planinama i tropskim zelenilom. Središte mu je na poluotoku Kowloon i otoku Hong Kong. Bezbroj živopisnih brodice i đunka u neprestanom su pokretu prevozeći bezbroj putnika i robe između ta dva dijela grada. Mnoštvo svijeta prolazi ulicama između bezbrojnih dućana na otvorenome, gdje se nudi svakojaka roba, ali i *delicije* kantonske kuhinje. Crveni dvokatni autobusi, slični onima u Londonu, podsjećaju nas da smo u britanskoj koloniji. Glavna je atrakcija vožnja tramvajem na Viktorijin vrh, s kojega se vidi cijeli Hong Kong. Tu sam proslavio svoj 29. rođendan, 24. siječnja, i s nekim kolegama svratio sam u restoran. Začudo, tramvaj je sličan onomu dubrovačkom, samo što ovaj prometuje od 18. svibnja 1888., a našega, nažalost, već odavna nema.

Iz Hong Konga isplovili smo pred kraj siječnja za Yokohamu, do koje je trebalo prijeći 1.584 M, ili četiri dana

plovidbe. Ruta je vodila Formoškim prolazom između dvije Kine - one na kontinentu i otoka Formoze (Taivana), u vrijeme kada između njih nisu bili dobri odnosi, u doba hladnoga rata.

Boravak u japanskim lukama / *Stay in Japanese ports*

U Yokohamu smo stigli početkom mjeseca veljače i ostali smo do konca toga mjeseca (slika 24.). Za to vrijeme obavljene su operacije iskrcaja i ukrcaja tereta, i to u Yokohami, u Nagoji, Kobe i Osaki. Nakon iskrcaja bili smo i tri dana u brodogradilištu Kobe u doku, na pregledu



Slika 21. U brodogradilištu Kobe (snimio autor).
Fig. 21. In the shipyard Kobe (photo by the author).

podvodnog dijela broda, čišćenju i *pituravanju* (slike 21. i 22.). Na obali smo dobili vrlo uredne prostorije (kao neki dnevni boravak) u kojima smo mogli biti u vrijeme boravka u brodogradilištu. Svako jutro prije početka rada radnici su vježbali gimnastičke vježbe, što nas je malo iznenadilo, ali, dobra je to ideja.

Organizacija i učinak rada lučkih radnika za tadašnje prilike bili su vrhunski ako se usporede s onima u Indiji i Indoneziji. Ipak, uz današnju tehnologiju ukrcaja i iskrcaja tereta u kontejnerima, ne može se ni zamisliti toliko stajanje u lukama. Krcali smo raznovrstan teret - limene kolute (*coilse*) i željezne cijevi različite veličine, radijske i televizijske aparate i magnetofone, te dječje igračke. Slagale su se u skladište kutija po kutija. Sreća naša što se tada tako radilo! Imali smo vremena za sve običi, i na kraju bismo poželjeli otploviti dalje, umorni od lutanja, i potrošivši sav



Slika 22. Rekreacija – nogomet u brodogradilištu Kobe, sasvim lijevo kap. Mato Vidak (snimio autor).
Fig. 22. Leisure activities – football in the shipyard of Kobe, far left Mato Vidak, Master Mariner (photo by the author)

novac. Na moru se odmorimo: osam sati *gardija*, i nema lutanja po lukama.

Lutajući tako Yokohamom naišao sam na neobičnu dvokatnu zgradu, nazovimo je kavanom, iako ona to nije bila u klasičnom smislu te riječi. Ušao sam i čuo zvuke klasične glazbe. Posjetitelji su sjedili uz stolove i pili su čaj. Nitko nije razgovarao, samo se čula glazba. Na zidovima su bili portreti velikana klasične glazbe: Beethovena, Mozarta, Bramsa, Čajkovskoga i drugih. I ja sam s kolegom sio za stol i uz čaj uživao u glazbi, ali i u neuobičajnom ambijentu, koji dotad nisam vidio, ali ni poslije toga nisam susreo.

Iz Osake posjetio sam Naru, prvu prijestolnicu Japana (710. – 784.), a danas kulturno-umjetničko središte Japana. Vožnja se odvija brzim električnim vlakom i traje oko pola sata. Nara je lijepo uređena - starinske zgrade i parkovi po kojima slobodno šeu jeleni (slika 23). Najpoznatija građevina je hram Todai, sa 16 m visokim brončanim kipom Bude, jedno od najvećih drvenih zdanja na svijetu.

Pitanje što se često upućuje pomorcima koji su boravili u Japanu jesu gejšē; pritom većina misli na prostitutke. Za



Slika 23. Nara – autor hrani srne koje slobodno šeu parkom
Fig. 23. Nara – The author feeds does which walk freely in the park



Slika 24. Yokohama – čišćenje snijega (snimio autor).
Fig. 24. Yokohama – snow cleaning (photo by the author)

gejše se može reći da one, izobražene plesačice i pjevačice u japanskim nošnjama, zabavljaju goste, a vjerojatno se iz toga može stvoriti i nešto drugo. Dakako, postoje i kurtizane, koje se mogu slobodno dovesti na brod, ali i one se razlikuju od onih u drugim krajevima svijeta; ističu se svojom vjernošću, što znači da ne bi ni jedna od njih otišla s nekim drugim iako bi na tome mogla više zaraditi.

Bila je godina 1964. kad se u Tokiju održavala XVIII. olimpijada. Ulice i trgovi upravo su se ukrašavali u očekivanju toga velikog sportskog događaja.

Plovidba Tihim oceanom i boravak u lukama SAD-a / *Sailing across Pacific and the stay in the ports of the USA*

Iz Yokohame krenili smo krajem mjeseca veljače prijeći Tihim ocean, najveći svjetski ocean; do San Diega u Kaliforniji trebalo je prevaliti 4.925 M (Atlantik: Lisabon – New York 2.980 M). Putovanje je trajalo 14 dana. Na početku je vrijeme za to godišnje doba bilo uobičajeno - umjereno valovito. U srijedu, 4. ožujka, kada smo bili u blizini 180° meridijana, datumske granice, počela je noću prava oluja. Oko 22 sata probudio me je kormilar iako je moja *gvardija* počinjala u ponoć. Odmah sam znao da je nešto izvanredno. Dakako, osjetio sam valjanje broda i u postelji; vidio sam kako tapit šeće po podu. To u svojoj dotadašnjoj praksi nisam doživio, ali ni poslije. Znači, upali smo u jako nevrijeme. Došao sam na most i barba mi je dao dva kormilara da pođemo po skladištima pregledati teret da nisu popustili vezovi jer smo imali i glomaznih komada. U mrkloj noći i nevremenu morali smo biti vrlo oprezni: pomak teških

tereta u takvim okolnostima bio bi vrlo opasan za sigurnost broda. Nasreću, sve je bilo u redu, samo se jedan coils (smotani čelični lim) rastvorio i oštetio obližnji teret s dječjim igračkama (oko 20 tona).

Kada sam stupio u *gvardiju* u 00 sati i otvorio novu stranicu brodskog dnevnika, opet sam upisao „srijeda 4. ožujka 1964.“ Ponovili smo dakle jedan dan jer, kad smo se uputili iz Rijeke, stalno smo plovili prema istoku i svakih 15 stupnjeva geografske dužine pomicali smo sat naprijed za jedan sat (noću svaka *gvardija* po 20 minuta). I tako se bilo skupilo 12 sati otkako smo isplovili iz Rijeke, a kako smo plovili prema istoku, morali smo ponoviti cijeli jedan dan, jer do Rijeke pomičemo sat još za 12 sati.

I kad je svanulo, oluja nije popuštala. Vjetar i valovi udarali su nesmanjenom žestinom. Vidljivost nikakva. Radar nije bio pouzdan po takvu nevremenu i pljusk u kiše, pa smo preko svoje radiopostaje davali poziciju, kurs i brzinu, i na taj smo način upozoravali druge brodove da bi se izbjegnulo mogući sudar. Na naše upozorenje nismo dobivali odgovor, što je bilo povoljno. Poslijepodne sam uspio napraviti s mosta nekoliko fotografija (slike 25. i 26.). Fotoaparat sam držao ispod kišne kabanice, braneći ga od pjene nadolazećih valova, ali i da me barba ne pošalje u „neku stvar“. Do noći se oluja bila nešto smirila, no valove slabije snage osjećali smo još nekoliko dana (slika 27.)

„Gundulić“ je bio dobar brod, pa smo se po tim valovima propinjali i skakutali kao galeb. S pogonskim strojem nije bio nikakvih problema, i u svom tom urnebesu ipak se čovjek na takvu brodu nekako osjećao sigurnim. I tako je prošla i ta najduža srijeda u mom životu koja je trajala punih 48 sati, i to još u nevremenu.

U američkim lukama bilo je vrlo veselo i zabavno. Prva je bila San Diego. To je američka ratna luka na Pacifiku i uistinu, prije ni poslije nisam vidio toliko ratnih brodova na



Slika 25. Nemirni Pacifik udar vala – 4. veljače 1964 (snimio autor).

Fig. 25. *Reckless Pacific – the blow of a wave – February 4th 1964.* (photo by the author)

okupu. Od nosača zrakoplova, bojnih brodova, do krstarica, podmornica i drugih ratnih brodova. Bili su u raspremi, već pomalo zastarjeli, iz Drugoga svjetskog rata.

Iz San Diega isplovili smo za Long Beach. Iz te luke posjetili smo njezinu okolicu: Los Angeles, Santa Monica, Hollywood, Disneyland. Puno svijeta, svi nešto razgledavaju i kupuju raznovrsne suvenire i drugu robu. Noću je fantastičan pogled s nekog brežuljka na sav taj prostor s na stotine tisuća svjetala.

U Americi za vikenda bio je slobodan pristup na brod pa je dolazilo ponajviše naših doseljenika. Zanimali su se za život i rad u domovini. Najviše ih je impresionirao naš brod. Nisu mogli vjerovati da je izgrađen u Splitu. Neke ljude sam upoznao, pa su me čak pozvali u svoj dom. Susreo sam i našeg iseljenika koji je bio američki vojnik u Europi u vrijeme Drugoga svjetskog rata. Pričao nam je da je Andrija Arturković držao neki govor protiv tadašnje Jugoslavije. On ga je prekinuo rekavši mu: „Ti si se borio protiv američkih vojnika i njihovih saveznika.“

Jedanput, lutajući Long Beachom, otišli smo nešto prizalogajiti u neki restoran. Sjeli smo za veliki šank i naručili po sendvič i pivo. U jednom kutu iza šanka, okrenut nam leđima, neki čovjek pravio je sendviče. Kad se je okrenio, prepoznao sam ga. Moj kolega iz nautike, Baldo! Pozdravili smo se, ali nismo puno razgovarali jer nije imao vremena. Bilo mu je drago da me je vidio, ali osjetio sam pri tome neku njegovu zbunjenost - kao da mu je nelagodno što je tu. On je bio pobjegao iz trećeg razreda iz Dubrovnika preko Jadrana u Italiju. Kad i kako je stigao u SAD, nije mi poznato, ali evo ga sada tu nakon deset godina, u nekom restoranu pravi sendviče. Pomislio sam - što mu je bilo da je napustio školu i pobjegao uz velik rizik, i sad je tu, u „obećanoj zemlji“ Americi. A zar nije meni bolje ploviti na elitnoj brodskoj liniji i modernom brodu kao drugi časnik s položenim ispitom kapetana duge plovidbe nego njemu, tu



Slika 26. Nemirni Pacifik – 4. veljače 1964. (snimio autor).

Fig. 26. Reckless Pacific – February 4th 1964. (photo by the author)



Slika 27. „Cujala se barka put svetoga Marka“, a naš „Gundulić“ put San Diega (snimio autor).

Fig. 27. „Rolling of a boat“ and our „Gundulić“ towards San Diego

iza šanka, osam sati praviti sendviče. Više ga nisam nikada vidio, niti sam čuo za njega. Čudne su ljudske sudbine.

Dakako, impresivno djeluje i Golden Gate Bridge (slika 28.), ispod kojega smo prošli i uplovili u San Francisco Bay, i tamo pristali u luke Oakland i Alameda. U Alamedi nitko mi nije od naših doseljenika ostavio bolji dojam nego neki Konavljjanin. Bio je obalni radnik, ali u funkciji šefa u svojoj smjeni na brodu. Rođen je u Americi, imao je oko 35 do 40 godina, a roditelji su mu došli iz Konavala, vjerojatno početkom 20. stoljeća. Krupan, visok, crvenih obraza, simpatičan, a uz to i veseljak, ali njegov govor i naglasak me je neobično iznenadio i impresionirao. Jer, iz djetinjstva pamtim Konavljane kad bi došli na Gundulićevu poljanu prodavati grožđe i druge poljoprivredne proizvode; dakako, odjeveni u svoje nošnje. On je govorio jezikom kako se rijetko (ili nikako) više čuje u Konavlima. Pomislio sam: bio bi idealan lik za ulogu Vuka u Vojnovićevoj drami *Na taraci*.

Iz San Francisca isplovili smo prema sjeveru put luke Eureka, smještene u zaljevu Humboldt, oko 5 M od oceana. Simpatični su ljudi i grad s oko 30.000 stanovnika. Izvozi se građevno drvo, ponajviše debla sekvoje – golemih stabala velikoga opsega tako da kroz jedno izbušeno stablo može proći automobil.

Društveni život u tom gradu bio je na visini, pa smo se i mi zabavljali. Ispraćaj iz luke bio je veseo, i to nam je priuštila samo jedna djevojka koja je 2-3 dana provela ugodno vrijeme s nekim našim mladićem. Nismo odmah isplovili iz luke nakon ukrcaja tereta, već smo oko 8 sati prešli na sidrište. Tamo smo čekali visoku vodu do oko podne. Budući da je ulaz u lučko područje smješteno između dva nasipa, odatle vode tri kanala dubine od 7,9 do 9,1 m.

Sidrište je bilo blizu obale pa je s nje djevojka iz automobila svako nekoliko trubila i dozivala imenom toga našeg sretnika. Bila je uporna pa, kada smo oko podneva krenuli prema izlazu iz luke, ona nas je pratila



Slika 28. Prolazak ispod Golden Gate Bridga (San Francisco Bay). Na fotografiji Pero Musladin i autor.
Fig. 28 The passage under Golden Gate Bridge (San Francisco Bay). Pero Musladin and the author on the photo.

automobilom oko 10 km cestom koja je vijugala prema izlazu iz Humboldtova zaljeva u ocean. I taj događaj govori o pomoračkom životu, kada se za dva ili tri dana doživi i proživi puno toga. Ta djevojka vjerojatno je bila i sretna kad je toliko vremena čekala da brod isplovi i otpratila nas je dostojanstveno i s ljubavlju do izlaska iz zaljeva. Može se pretpostaviti da je promatrala brod kako pomalo nestaje u širokom prostranstvu Pacifika.

Ploveći prema sjeveru oko 430 M od Eureka, stigli smo u luku Portland, najveći grad i luku u saveznoj državi Oregon, s oko 370.000 stanovnika. Razvijena je ondje industrija prerade drva, prehrambena, metalna i tekstilna industrija. Leži na rijeci Willamette nedaleko od njezina utoka u Columbiju, koja se 177 km nizvodno ulijeva u Pacifik. Dubina do mora je 13,6 m tako da u luku uplovljavaju i veći brodovi.

U Portlandu smo ostali nekoliko dana; najviše smo krali celulozu. Okolica grada obrasla je gustom šumom, i to sve do mora. Ondje sam upoznao obitelj ruskog podrijetla. I oni su imali svoju životnu priču. Izbjegli su iz Rusije nakon revolucije 1917. u Šangaj, a nakon kineske revolucije, 1948. došli su u Portland. Nas nekoliko pozvali su u svoj dom i lijepo su nas pogostili. U obitelji su bile sve žene - baka, majka i dvije kćerke. Baka gotovo da nije govorila engleski, jer su se družili s ruskim emigrantima u Šangaju, a u Portlandu već je bilo kasno za učenje, pa sam ja s njom govorio ruskim jezikom. Pokazali su mi fotografiju iz Šangaja i upitali me poznam li nekoga. Dakako da sam poznao kap. Srećka Krilu (nakon povratka u Dubrovnik radio je u Lučkoj kapeaniji u Gružu). Bilo je tu još naših pomoraca i među njima Miljenko Franasović, časnik stroja, koji se i oženio Ruskinjom. Oni su se tu bili zatekli sa švedskim brodom Haga kad je počeo rat i duže su vremena boravili u Šangaju. Franasović je bio na „Atlantskoj“ upravitelj stroja, pa smo na „Dubravi“ zajedno plovili (1963.).

Kako je Portland daleko od mora, automobilom smo se vozili cestom okruženom visokim stablima da dođemo do oceana (kako su naši domaćini taj izlet nazivali). Tamo je na kraju šume uz pješčanu plažu bilo restorana i barova pa smo sjedili uz piće i osluškivali šum valova što su se valjali po nepreglednoj plaži. Ta vožnja šumom, ugodno društvo i te nepregledne plaže i šum mora bili su fascinantni. Uistinu da čovjek odmori dušu. Bilo nam je dosta plovidbe, morskih prostranstava i valova, pa je uz ugodno društvo sve to promatrati s kopna bilo sasvim nešto drugo.

Iz Portlanda isplovili smo prema sjeveru do luka Seattle i Tacomu u saveznoj državi Washingtonu. Seattle je u zaljevu Elliot, a južno od nje 44 km Tacoma u uvali Commencement, vrlo razvijenog zaljeva Puget. U tim lukama krali smo bakrene šipke teške po oko 120 kg i drvene prerađevine - najviše celulozu. Bilo je i nešto starog papira u balama za Italiju. Bogata Amerika skuplja stari papir i čak ga izvozi, a naš dubrovački najviše izgara na Grabovici.

Kanadske luke i plovidba prema Panamskom kanalu / *Canadian ports and sailing towards Panama Canal*

Iz SAD-a otplovili smo u obližnju Kanadu – do luke Vancouvera, pa zatim u Port Alice i Port Mellon na otoku Vancouver – u pokrajini British Columbia. Osim luke i grada Vancouvera, koji je uistinu vrlo lijep i prostran naizgled - sve novo i uredno kao da je tog trenutka bio sagrađen, ipak bi dao i pogled na sve te tri luke. Spomenute dvije neusporedivo su manje od Vancouvera. Mogao bih ih nazvati lučicama na tome šumovitom otoku, a i svrha im je bila da se preko njih izvozi drvo i celuloza.

Nezaboravna i fascinantna je bila vožnja od Vancouvera obalom, oko tog otoka dosta velike duljine



Slika 29. Plovidba kanadskom obalom I.
Fig. 29. The sailing along Canadian coast I

- oko 290 M (slike 29. i 30.). Lijepa je bila i šetnja po tim šumovitim predjelima gdje stabla sežu do samog mora, dok su vrhovi planina bili još pod bijelim snježnim pokrivačem. Bilo je proljeće, sredina travnja, ugodna temperatura za uživanje u tom lijepom krajoliku.

Iz Port Melona uputili smo se prema jugu u Long Beach. Tamo smo obavili posljednje operacije ukrcaja tereta tako da smo iskoristili cijeli brodski prostor i krenuli prema luci Balboa na ulazu u Panamski kanal.

Plovidba od Panamskog kanala do talijanskih luka i povratak u Rijeku / *Sailing from Panama Canal to Italian ports and the return to Rijeka*

Panamskim kanalom prešli smo iz Tihoga u Atlantski ocean. Otvoren je za plovidbu 1914. godine; duljina mu je 81,6 km, širina 91,5 m do 350 m, dubina 13,7 m. Plovidba traje oko 8 do 10 sati. Na relaciji New York - San Francisco kroz kanal brod prevali oko 6.000 M, a oko Rta Horna 14.000 M. Dakle, put je kraći za 8.000 M. Ulaz u kanal iz Tihog oceana ima tri ustave (lock): dvije su nazvane Miraflores i jedna Pedro Miguel (slika 31.), i one brod podižu 26 m, na razinu Gatunskog jezera. Prema Atlantiku brod se spušta trima gatunskim ustavama (slika 33.).

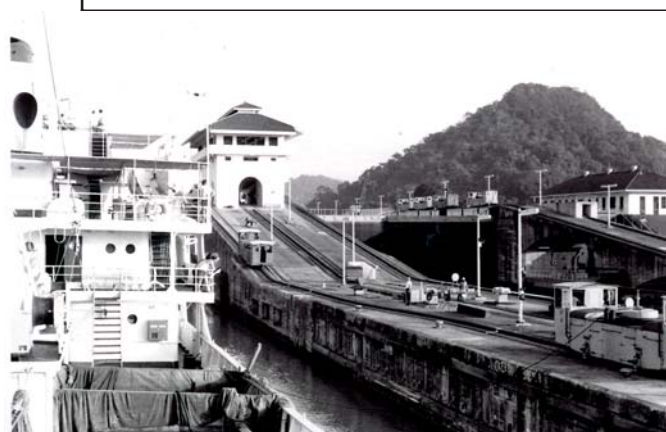
Pri gradnji ovoga kanala umrlo je od malarije i žute groznice 27.000 ljudi. Kolike žrtve, patnje i teški fizički rad, i to u nemogućim uvjetima, trebalo je ugraditi da bi se ti veliki projekti završili i na taj se način povezali Tih i Atlantski ocean i skratio put za više tisuća milja izbjegavajući pritom onu stravu i užas što se zove plovidba oko Rta Horna, pokraj kojega je najveće groblje brodova - po procjeni s oko 800 njih i 10.000 pomoraca.

Od izlaska iz Panamskog kanala u Atlantik kod luke



Slika 30. Plovidba kanadskom obalom II. (snimio autor).

Fig. 30. The sailing along Canadian coast II (photo by the author)



Slika 31. Panamski kanal – ustave Miraflores (iz smjera Pacifika) (snimio autor)

Fig. 31. Panama Canal – Locks of Miraflores (from the Pacific) (photo by the author)

Colon do Savone (Italija) plovili smo 14 dana i prevalili 5.157 M. Vrijeme u to godišnje doba, a bilo je kasno proljeće, i na tim morskim prostranstvima (Meksički zaljev, južno od otoka Haita, danas Hispaniola, Atlantik prema Gibraltaru) bilo je povoljno. Određivala se je pozicija koristeći se metodama astronomske navigacije: sunce do podne obično dva opažanja i na podne određivanje geografske širine sa suncem u meridijanu (φ_m) i tako, s tri pravca položaja (u razmaku vremena), dobivala bi se podnevna pozicija. Poslijepodne opet 2-3 opažanja sunca u vremenskom razmaku. Najtočnija pozicija bila bi u vrijeme svitanja i nautičkoga sumraka s pomoću 3-4 nebeska tijela (zvijezde i sjajni planeti).

Prošavši kroz Gibraltar, plovili smo nešto više od dva dana zapadnim Sredozemljem do Savone. U Savoni mnogi su se od nas osjećali kao da smo došli u domovinu, jer su nam stigle supruge. Taj dio puta Savona – Genova, pa plovidba talijanskom obalom, Messinskim prolazom oko „talijanske čizme“, kroz Otranto u Jadran pa našom obalom do Venecije, bili su ugodni. Ipak, na jugu Italije, dok smo plovili Tarantskim zaljevom, zapuhala je umjerena bura, i brod se je malo nagnuo pa je našim „putnicama“ (suprugama) bila lagana nelagoda.

Na tom putu zanimljiv je prolazak Messinskim tjesnacem. Od davnina stvarao je probleme jedrenjacima zbog jake struje do 4,2 čv, a poznati su i virovi uz obalu Kalabrije – Scila i Haribda. Nama je bilo zanimljivo i zabavno jer je tu i „poštanski ured“. Talijani u barkama stalno viču: „Butta la bottiglia!“ Naime, staviš pismo u bocu i nešto novca, a možeš i cigarete, i baciš u more. I, dakako, pismo stigne na odredište.

Do Rijeka su ostale Venecija i Trst. Venecija je uvijek lijepa i zanimljiva, a ja donosim samo fotografiju ribara u nekome od mnogobrojnih venecijanskih kanala (slika 34.). Sve je ostalo znano i poznato – Crkva San Marco,

Palazzo Ducale, Canal Grande i druge građevine i trgovi.

Po dolasku u Rijeku završilo je naše putovanje oko svijeta. Otišao sam na godišnji odmor (17. lipnja 1964.) kao i većina posade, ali su ipak neki ostali na još jednom putovanju.

Barba koji je voli pse / *The captain who loved dogs*

Kada sam se ukrcao u Rijeci 31. listopada 1963. kao drugi časnik, zapovjednik je bio kap. Mato Vidak. Na brodu su već bila dva psa. Kaća, crna kučka s ponekim bijelim šarama, duže dlake i osrednje veličine, ime je dobila po tome što se je ukrcala na brod u Rusiji. Uz nju je bio Suljo, kratke dlake i nekakve žutotamne boje, s pokojom bijelom mrljom. Na brod se ukrcao u Tunisu, i zato je dobio ime Suljo. Ako bi se ocijenili kao što ljude cijenimo, tada je Suljo bio pomalo glupav, iako dobroćudan pas, a ona je bila oštroumnija i bistra „dama“. Kada smo bili u Indiji i Indoneziji na sidrištu, Kaća je čuvala brod. Bio si siguran da ne bi mogao nitko sa strane ući, a da ga ona ne opazi i oglasi se.

Barba Mato volio je te pse i, dakako, i oni njega. Svakodnevno ih je hranio. Najčešće poslije objeda ostatcima hrane. Oni bi mu jeli iz ruke (slika 35.). Bili su česti gosti u njegovu salonu.

Bio sam drugi časnik i nastupao u *gvardiju* u ponoć. Uz trećega časnika Luka Bana dočekao bi me i barba i psi. Kako je dio naše rute prolazio tropskim morima, bilo je dosta vruće i sparno, a brod nije imao klimatske uređaje, već „puhalice“ koje su ipak nešto hladile. Kaća i Suljo najradije su ležali uz žiro-kompas, koji je bio u navigacijskoj kabini, i imao je vlastito hlađenje pa se sa strane stvarao vjetar i oni bi se tako hladili. Barba Mato - prije odlaska s mosta - dao bi mi kakve



Slika 32. Susret u Panamskom kanalu (snimio autor).
Fig. 32. An encounter in the canal (photo by the author).



Slika 33. Panamski kanal - snimak za sjećanje: donji red; Karlo Di Leo, Pasko Nadramija, gornji red; autor, putnik, Nikola Treščec.

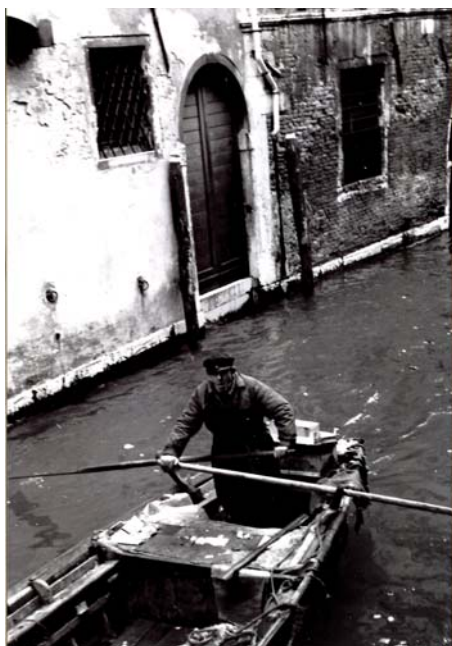
Fig. 33. Photo for memory: lower row Karlo Di Leo, Pasko Nadramija, upper row; the author, a passenger, Nikola Treščec

upute za navigaciju tijekom noći i uputio me je i na njih, njegove ljubimce.

Kako bi u navigacijskoj kabini bilo vruće, sparno i zagušljivo, ja bih brzo poslao pse u *đir* po palubi. Nije im trebalo ništa drugo nego pokazati sprej za buhe. Oni bi odmah otišli. Naizgled, to nije bilo *fer* od mene, ali ja sam tu trebao biti četiri sata, a oni su našli neko novo prikladno mjesto za drijemati na zraku. Najčešće bih ih našao, kad bi pošao iz *gvardije*, ispred barbina kabine, gdje spavaju na otiraču.

Suljo, kako je bio nespretn, tako nije sam uspio oploditi Kaću, već ga je kormilar podigao na nju. I uspjeh je bio potpun. Kada smo poslije nekoliko mjeseci ujutro rano uplovljavali u Vancouver, bio sam na mostu s pilotom. Kaća je došla i počela skakati na mene. Nije dotad nikada meni iskazivala takvu nekakvu umiljatost. Odmah sam shvatio da joj je došlo ono vrijeme. Pozvao sam meštra Nikolu Čerjana, i on ju je odveo u prostoriju u praonici, i ubrzo se okotilo pet psića. Bili su divni. Nažalost, kada su malo narasli, jednoga dana jednoga nije bilo. Vjerojatno je bio upao u more.

Nakon dva mjeseca bili smo u Italiji. Psići već porasli, svi slični majci. Bili su vrlo lijepe male okrugle crno-bijele loptice. U Indoneziju smo „ukrcali“ majmuna. Bila je ženka i nazvali smo je Mala. Voljela je zadirkivati psiće. Tako smo u Genovi stavili Kaću i psiće na skladište. Nastao je pravi cirkus. Majmunica zadirkuje psiće, Kaća trči za njom, a ona vješto bježi po konopima i čelik-čelima. Lučki su radnici za trenutak prestali raditi i promatrali nesvakidašnji prizor. Bilo je veselo. Dakako, i Kaća je to shvatila kao igru jer, da je



Slika 34. Ribar u venecijanskom kanalu (snimio autor).
Fig. 34. Fisherman in the Canal of Venice (photo by the author).

dohvatila Malu, mogla bi je udaviti, a bili smo sigurni da to ona ne bi učinila.

Kada sam se iskrcao u Rijeci, ne znam što je završilo sa psićima, ali majmunicu su udomili na Šipanu. Ona je jedino slušala i bila je privržena kormilaru Borisu Cvjetkoviću, koji joj je dao i ime. Kad bi osjetila kakvu opasnost ili je zadirkivao neki od članova posade, tražila je njegovu zaštitu. On ju je odveo na svoj rodni otok. Meni je jednoga dana ušla kroz *finjestrin* i učinila je pravi nered među mojim papirima od „vakete“ (obračuna plate).

Prilikom šetnje uz more sjevernom obalom Lapadske uvale od hotela Kompassa do Neptuna, često susretnem gospođu Katu gdje hrani mačke. Rekla mi je: „Čovjek koji ne voli životinje, ne voli ni ljude.“ Ako je to tako, onda se uistinu to ne može odnositi na barba Mata i kormilara Borisa.

Uz ljubav za pse kap. Mato Vidak bio je vrstan zapovjednik, a Boris Cvjetković kormilar kakva samo poželjeti možeš.

O nekim dužnostima 2. časnika palube / On some duties of 2nd Deck Officer

Usput valja, za one koji ne znaju dužnosti drugoga časnika palube i stroja, napomenuti da su imali stražu (*gvardiju*) od ponoći do 4 sata i od podne do 16 sati. Drugi časnik palube imao je dosta administrativnih

poslova, izračunavao je plaće i devizne dodatke, a u luci je bio blagajnik jer bi posadi isplaćivao zarađeni novac u devizama. Moram naglasiti da nije bilo nikakvih pomagala za računanje i slično (za to je bila uzrečica - sve se radilo „pješke“). Uz to imao je dužnost i „brodskoga liječnika“, pa s tim u svezi zadužen je za ormar s lijekovima i posebnu kabinu s dvije postelje, kupaonicom i zahodom ako bi netko teže obolio ili, ako se javi nekakva zarazna bolest, da se može izolirati od ostale posade. Nasreću, tijekom mojega putovanja toga nije bilo.

Tek što smo bili isplovili iz Rijeka, a na vrata kabine pojavio mi se neki mlađi član posade. On mi se povjerio da ga je neka djevojka u Rijeci „usrećila“. I nije preostalo drugo nego mu dati injekciju streptomicina i penicilina u kombinaciji. Upitao me je jesam li prije davao injekcije. A što da mu odgovorim nego da jesam, ali, on je ipak bio moj prvi pacijent. Uspješno sam to obavio. Reкао je da nije ni osjetio ubod. Injekcije nisu bile kao danas za jednokratnu uporabu, već sam imao nekoliko šprica i igala, i trebalo ih je kuhati u posebnoj zdjeli za tu svrhu.

Tijekom putovanja bilo je još mladića koji se nisu „pazili“, pa sam imao posla. Najradije bi dolazili ujutro rano, nakon moje obavljene straže na mostu u četiri sata. Već bi oni prokuhali špricu i igle tako da ja što prije pođem naarendu.

U jednoj indijskoj luci pojavili su se masovni proljevi. Ako to prijavimo lučkim vlastima i dođe liječnik, mogu nas strpati u karantenu. I to sam uspješno riješio sulfa



Slika 35. Kap. Mato Vidak i njegovi ljubimci.
Fig. 35. Mato Vidak, Master Mariner and his pets



Slika 36. Veselo društvo s p/b „Bosanka“ (izgrađena 1905; BT 3456) snimak je iz 1929. godine. Odmah se može zapaziti da ova fotografija ne pripada naslovu ovog članka. No bez obzira na tu činjenicu stavio sam je jer je ona prva fotografija koju sam ikada vidio – a to je bilo u mom ranom djetinjstvu – da predstavlja pomorce i brod. Tonči Vetma (treći s lijeve) koji je obnašao dužnost 1. konobara. Danas je nepojmljivo, ali on je na tom brodu proveo 5 godina od 1929. do 1934. I na koncu da rečem bio je moj kršteni kum.

Fig. 36. Happy company of m/v Bosanka built in 1905.; GRT 3456) photo from 1929. It could be immediately noticed that this photo doesn't refer to the title of the article. But regardless that fact, I nevertheless put it because it is the first photo on which I ever saw seafarers and a vessel and that happened in my early childhood. This is Tonči Vetma, who was the first steward. It is inconceivable today, but he spent full five years aboard this ship from 1929. to 1934. To end, he was my baptismal godfather

preparatima i higijenom, pranjem ruku i slično. Voda nije bio uzrok jer smo je još uzeli u Rijeci.

Jednoga poslijepodneva zovu me u kuhinju. Šef kuhinje Ivica Živković, inače vrstan kuhar i dobar čovjek, nehotice je bio nožem ozlijedio „malome od kuhine“ ruku nešto poviše šake, nekako sa strane. Krvi je bilo, ali, srećom, nikakva žila nije presječena. Imali smo na brodu nekakve kopče za tu svrhu pa sam mu spojio ranu. Naš šef gotovo se bio onesvijestio od šoka što je uradio, tako sam njega trebao tješiti i dao sam mu sedativ. Sve je dobro prošlo - bili smo upravo negdje na sredini Pacifika, daleko najmanje pet dana do San Diega, pa ne bi bilo tako jednostavno da je bila veća ozljeda.

Ipak, najteže je bilo s čistačem stroja Nikolom Poljanićem. Bio je dosta mršav i dobio je temperaturu. Posumnjao sam da ima tuberkulozu. Počeo sam mu davati antibiotike. Uplovili smo u Atlantik. Do Savone bilo je još dosta „hoda“. Radiovezom savjetovao sam se s liječnikom u Rijeci. On mi je odgovorio da nastavim davati streptomycin i penicilin. Po dolasku u Savonu

odmah sam ga odveo u bolnicu na pregled i ustanovljena je upala bubrega. Liječnik mi je rekao da sam dobro postupio - u suprotnom, teško da bi bio preživio to putovanje. Nedavno sam upitao brata mu Anta kako je. „Dobro“, odgovorio je, „nikad nije imao više problema s bubrežima i sad uživa u zasluženoj mirovine na Pelješču baveći se usput i poljoprivredom.“

Doživio sam i nešto neuobičajeno. Kćerka indijske obitelji koja je putovala iz Madrasa u Yokohamu, pojavila mi se jednoga poslijepodneva na mostu i malo se sramežljivo požalila („doktoru“) da je za svoje godine nerazvijena. Upitao sam je koliko ima godina. Odgovor je bi: „Sedamnaest.“ Uistinu, izgledala je nerazvijena za tu dob. Malo smo razgovarali i tješio sam je da to nije ništa i da će se razviti. Ali, što da konkretno uradim? Dao sam joj kutiju C vitamina. Znao sam da joj to ne će nimalo pomoći, ali je ona otišla zadovoljna u svoju kabinu. Pomogao sam joj ipak, barem moralno.

* * *

Što sve reći na kraju te duge plovidbe oko svijeta, nego konstatirati da je predivan taj naš planet. Toliko raznolikosti: razne civilizacije, rase, religije, kulture do klime i prirodnih ljepota i raslinja, ali i bijeda i siromaštvo nekih naroda, i oni bogati. No veseli i sretan osmijeh onih naizgled siromašnih djevojčica iz Egipta (slika 4.) očaravajuće i optimistički djeluju – one su uistinu sretno - bogate i bez bogatstva.

Na tom putovanju preplovili smo sva tri oceana, Sredozemlje i neka druga manja mora - ukupno prevaljeni put bio je oko 31.600 M (58.500 km). Reklo bi se: „more kô more“ - monotono - ipak, to nije tako. Ono gotovo da se iz trenutka u trenutak mijenjala njegova ljepota ovisno o sjenama sunca, njegovoj visini, oblačnosti, dubini mora, izljevima rijeka, vjetru i još kojekakvim drugim prirodnim elementima. U svakoj prigodi, bilo da je bonaca ili nevera, veličanstveno je i očaravajuće. Tihi ocean ima i lijep naziv, ali kakav apsurd, jer zna pokazati svu svoju snagu, i odjednom se nađeš u vrtlogu njegovih snažnih valova koji prijeteći udaraju i prelijevaju se preko broda. Ali, i ta stihija čovjeku daje snagu, strpljenje i nadu da će sve to prebroditi, i da će ono opet promijeniti lice – u tiho i mirno.

Za orijentaciju i putokaz na tim širokim morskim prostranstvima oči su bile uprte u nebo. Danju prema suncu, a kad bi se ono spustilo ispod obzora, očekivali bismo pojavu prvih zvijezda i planeta, a tako je bilo i u svitanje, kad se koristi onima najsjajnijima koje se još ne bi od nadolazećega sunčeva svjetla „zagasile“, i tako bismo odredili gdje se mi na tim morskim prostranstvima nalazimo. U mrkloj noći (bez mjesečine) s bezbroj zvijezda, poseban je doživljaj – nalaziš se u

središtu beskrajnog svemira „pod kapom nebeskom“ u četiri sata *gvarlije* „osjetiš kretanje“ nebeske sfere i ti kao da ploviš skupa s njom.

Na tome dugom putu dva su kanala - što ih je ljudska ruka stvorila – Sueski i Panamski. I oni su veličanstveni. Ali, uz velike žrtve, patnje i težak fizički rad, i to u nemogućim uvjetima, trebalo je raditi da se ti veliki projekti završe i na taj način spoje Mediteran i Crveno more (i dobije najkraća morska veza između zapadne i istočne hemisfere) te Tih i Atlantski ocean

Uz sve dosad rečeno nezabilazne su i poznavanje plovidbe uz raznovrsnu i veličanstvenu obalu, otoke, rijeke, luke i gradove, a nadasve se to odnosi na upoznavanje načina rada i življenja ljudi u tim gradovima. Sve to pridonijelo je da je „linija oko svijeta“ uistinu bila jedinstvena i pozitivno je djelovala na stvaranje vrlo kvalitetnog kadra, prvenstveno časnika, ali i drugih članova posada, dubrovačkom brodaru „Atlantskoj plovidbi“.

Rukopis primljen: 1. 7. 2010.



Slika 37. „Gundulić“ - pozdrav Gradu
Figure 37. „Gundulić“ - greetings to the City