

RADOJICA F. BARBALIĆ

## **DOPRINOS PAROBRODA »HRVAT« STVARANJU OBALNE LINIJSKE PLOVIDBE NA JADRANSKOM MORU**

Radojica F. Barbalić  
Krimeja 22  
YU, 51000 Rijeka

UDK:629.12:656.6 (497.13)(091)  
Pregledni članak  
Ur.:1990-04-28

U povijesti našeg pomorstva godina 1872. smatra se prekretnicom u razvitku brodarstva na mehanički pogon. Uz ranije pokušaje uvadjanja brodarstva na mehanički pogon i osnivanja parobrodarskih pruga uz istočnu obalu Jadranskog mora osim brodarstvih društava u Lošinj, Kopr, Rijeci, Bakru, Pelješcu i Dubrovniku pojavljuje se i Brodarsko društvo u Senju koje postaje pionir uvadjanje brodarstva na mehanički pogon. Senjsko Brodarsko društvo godine 1872. gradi na Rijeci svoj prvi parobrod, kojemu je nadjenuto simbolično ime »Hrvat«. Taj je parobrod doista bio pionir brodarstva na mehanički pogon, dugo je godina održavao parobrodarske pruge na Hrvatskom Primorju, a nakon njega po njegovom uzoru stvaraju se novi tada moderniji parobrodi za obalnu plovidbu. Time se obalna linijska plovidba na istočnim obalama Jadranskog mora počinje sve više usavršavati stvaranjem obalnih parobrodarskih društava, ne samo na Hrvatskom Primorju, u Dalmaciji i na obalama Istre i istarskih otoka.

Kada na ovom znanstvenom skupu pristupamo razmatranju doprinosa pbd-a »Hrvat« stvaranju obalne linijske plovidbe na Jadranskom moru, ne možemo mimoći ono što su jučer i danas predgovornici iznijeli o položaju i značenju, o ekonomskom i privrednom razvitku Senja tokom stoljeća. Jer pbd »Hrvat« bio je rezultanta svega što je kroz stoljeća Senj značio u pomorskom prometu s Dubrovnikom, Kotorom, Korčulom i prekomorskim zemljama.

Predaleko bi nas odvelo šire razmatranje doprinosa pbd-a »Hrvat« temi o njegovu udjelu u stvaranju obalne linijske plovidbe, koja je temelj našega prikaza, pa to ostavljamo za jedan poseban osvrt na tridesetgodišnje poslovanje pbd-a »Hrvat« kao senjskoga i riječkog parobroda. Uvodno moram istaknuti da se u povijesti našega pomorstva godina 1871. drži prekretnicom u daljnjem napretku, u naglom propadanju brodarstva na jedra i stvaranju brodarstva na meha-

nički pogon. Uz ranije pokušaje uvođenja brodova na mehanički pogon, treba među pionirima istaknuti brodovlasnika Spiridiona Gopčevića u Trstu, koji uz flotu od preko 30 jedrenjaka duge plovidbe već 1835. posjeduje dva mala željezna parobroda – »Principe Karagiorgievich« i »Principe Stirbey«, oba s pogonskom snagom od 60 KS, pa uz pokušaj parobrodarskog društva »Adria«, koje su u Trstu osnovali bokeljski brodovlasnici, braća kap. Ilija i Tripo Florio, te kap. Milo Vučetić, možemo reći da ostali jaki brodarski centri kod nas – Lošinj, Kopar, Rijeka, Bakar, Pelješac, Dubrovnik – polako kaskaju za njima. Već brodarska društva u Velom Lošnju, bakarsko brodarsko društvo, istarska »Associazione marittima istriaba«, pelješko, dubrovačko, pa senjsko brodarsko društvo, sva osnovana krajem šezdesetih i početkom sedamdesetih godina prošloga stoljeća, u svojim društvenim statutima kao svrhu rada naglašavaju – osnivanje brodogradilišta, te obavljanje pomorskog prijevoza jedrenjacima i parobrodima. Premda sva ova brodarska društva privlače u svoj krug kao akcionare samostalne brodovlasnike, njihov je broj neznatan i slabo raste. Pridržavaju se svojih jedrenjaka duge i velike obalne plovidbe, a osobito svojih društava za uzajamnu pomoć (tzv. »Mutua«) na Rijeci i u Lošnju, koja su u prvim vremenima isplaćivala uspješno pomoć brodovlasnicima za pomorske nezgode i pretrpljene brodolome. No nezgoda je baš u sedamdesetim godinama bilo mnogo, a prihodi »Mutua« naprotiv vrlo smanjeni, tako da su one bile prisiljene najaviti svoju likvidaciju.

Na poticaj utjecajnih brodovlasnika održano je s pomorskim vlastima nekoliko konferencija za sređivanje prilika u trgovačkoj mornarici, na Rijeci god. 1881, zatim konferencija za Cislajtaniju u Trstu god. 1885. i ponovno na Rijeci 1886. za Translajtaniju. Na tim konferencijama bila je već jasna situacija da su mornarici na jedra odbrojani dani i da treba poduzeti sve kako bi parobrodarstvo dvojne Monarhije dobilo odgovarajuće mjesto u međusobnoj pomorskoj prijevoznjoj konkurenciji. To je postignuto djelomično nakon objave zakona o subvencioniranju trgovačke mornarice god. 1893, no ono je uglavnom preferiralo brodarska društva koja je osnovala država u Trstu i na Rijeci. Od tih zakona, koji su ponovno promulgirani 1907, manje je koristilo imalo brodarstvo na jedra, a djelomične mrvice pridobila su privatna brodarska društva, koja su u međuvremenu nastala udruživanjem kapitala inokosnih armatura, onih koje su se uspjele održati nakon propadanja jedrenjaka i nabavljati brodove na mehanički pogon.

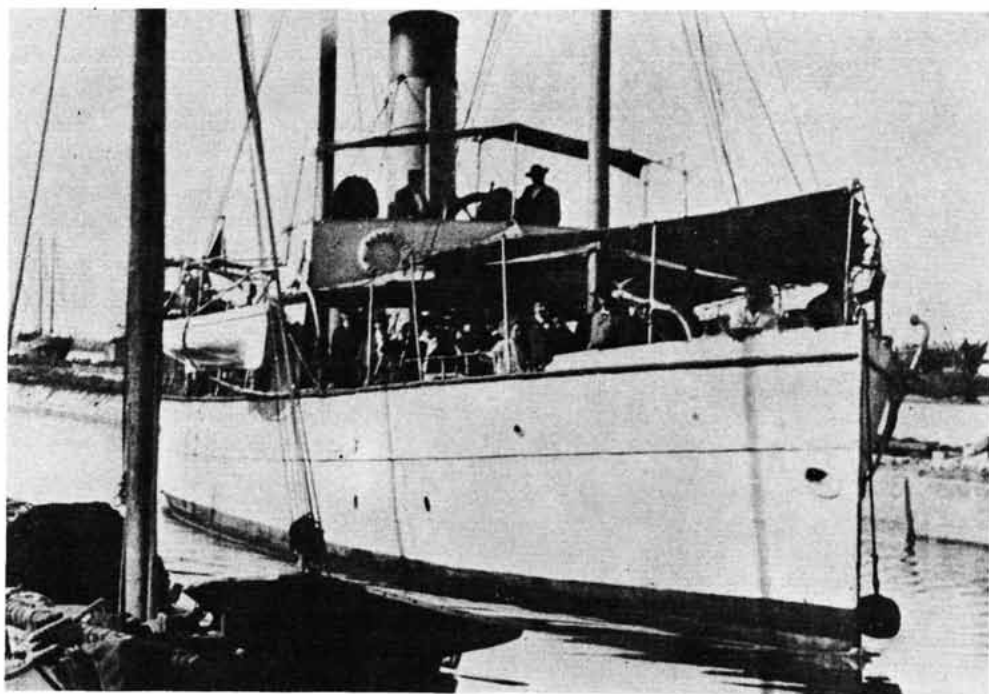
U prijelaznom vremenu od 1871. do 1893. stanje trgovačke mornarice u obje polovice Monarhije nije bilo osobito ružičasto. Brodogradnja je nazadovala, a dobro fundirani »Stabilimento tecnico« na Rijeci zapada u financijske poteškoće i mora se likvidirati. Loydovo brodogradilište u Trstu i »Stabilimento tecnico«, također u Trstu, služili su za potrebe tršćanskog Loyda i potrebe ratne mornarice. Inače sama gradnja brodova na tim brodogradilištima bila je deset puta skuplja nego u Engleskoj, pa su nova brodarska društva radije nabavljala nove brodove u Engleskoj, a ta su društva ujedno i opskrbljivala brodove i stručnim strojarima Englezima.

U tim vremenima društvo austrijskog Loyda već od god. 1837. ugovorom s bečkom vladom obvezno je održavati poštanske veze između Trsta i Carigrada, a u ožujku 1853. uvodi lokalne pruge između Trsta i Pule, Rijeke i Dalmacije, te prugu Trst – Zadar, koja dotiče međuluke i na području Kvarnera i Riječkog zaljeva. Ove pruge dolaze u trenucima kada je pojačana ne samo migracija preko Oceana nego i u luke Crnoga mora, ušća Dunava, Egipta, pa i u privredne i upravne centre, u gradove na istočnoj jadranskoj obali. Zbog takvog karaktera privrednog poslovanja zapažamo već u XVIII. stoljeću male brodove, obično gajete i bracere nazvane trajektima, koje održavaju neku vrst redovnih pruga između pojedinih mjesta, uz povratak istoga dana. Već 1844. poznata je stalna veza trajektom između Omišlja i Rijeke, između Kraljevice, Voloskog i Lovrana s Rijekom, a na zapadnoj istarskoj obali između Rovinja, Poreča, Kopra, Izole s Trstom.

Brodogradilišta za željeznu konstrukciju koja su se tada nalazila na našoj obali, a osobito mehaničke radionice za gradnju i popravak kotlova i parnih strojeva na Rijeci i u Trstu, posje-

dovali su u to doba sve uvjete da iz domaćeg i uvoznog materijala izgrade trupove brodova, te male parne strojeve i kotlove. Tako je riječki »Stabilimento tecnico« sedamdesetih godina postao pionir izgradnje specijalnih tipova brodova male obalne plovidbe po nacrtima tršćanskog brodograditelja Tonella. Ti tipovi obalnih parobroda s malim nadgrađem, malim gazom i prikladnom konstrukcijom trupa za smještaj tereta pokazali su se vrlo podesnima za plovidbu duž naše obale, i to baš u predjelima u kojima bi naglo zavladao bura, tako da su se do naših dana zadržali kao prototip broda za plovidbu malim kanalima pod utjecajem bure i naglih nepogoda. Čak taj prototip – kako saznajemo – osnova je za gradnju današnjih trajekata koji plove uz našu obalu.

Ideja gradnje parobroda obalne plovidbe nastala je u Senju već god. 1867, kad su senjski veletrgovci – braća Krajač, Olivieri, Bontić i Cikota – radi proširenja svojih trgovačkih veza preko mora uložili znatan kapital u osnutak brodarskog društva sa sjedištem u Senju. Svrha je društva, prema društvenim pravilima, bila gradnja jedrenjaka na vlastitom brodogradilištu u Senju i brodarenje vlastitim jedrenjacima i parobrodima. Senj je tada još uvijek bio u Vojnoj krajini vrlo važno pomorsko-privredno središte preko kojega se odvijao promet drvom s Velebita i iz ličkih šuma, te dijelom tranzitni promet žitarice i drva iz banske Hrvatske. K tome, Senj je ostao prilično izvan dometa veza Loydovih parobroda s Rijekom, s kojom su Senjani imali jake privredne veze. Stoga je samo nabačena ideja u članu 1. društvenog statuta o gradnji parobroda odmah nakon osnutka bila ozbiljno shvaćena te je krajem 1871. uprava društva stupila u vezu s riječkim »Stabilimentom tecnico« radi gradnje željeznog parobroda. Društvo nije pokušalo

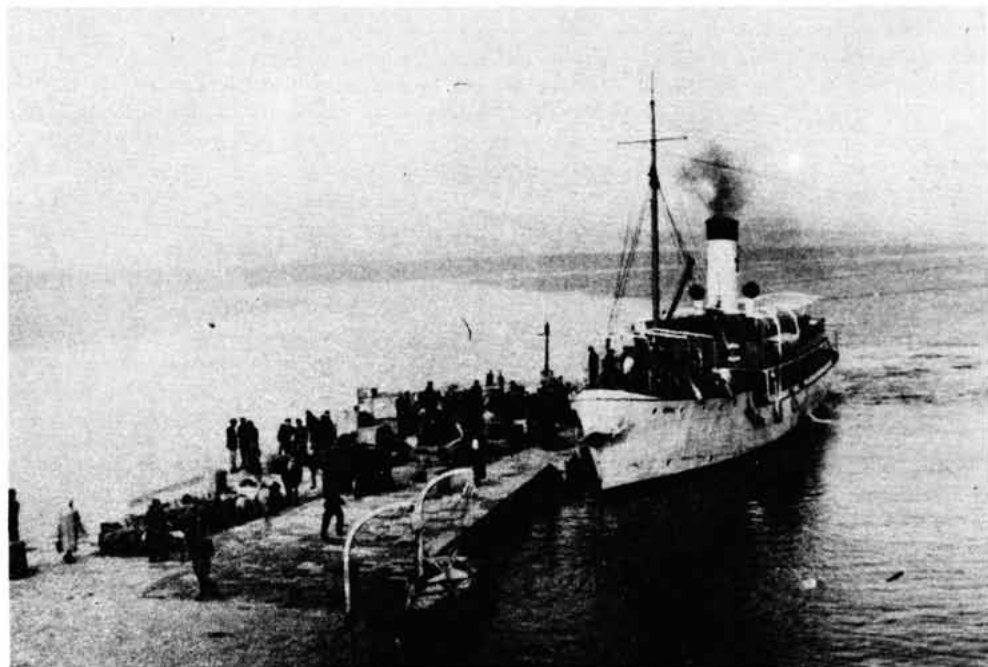


Sl. 92. – Parobrod »Besenghi«, ranije parobrod »Hrvat« senjskog brodarskog društva, u kanalu Grado, Trst godine 1905.

parobrod graditi na svojem brodogradilištu u Senju, jer je već od početka imalo poteškoća s njime i skupom radnom snagom, koju je trebalo angažirati izvan Senja – u Lošinj, Bakru, Kraljevici i na Rijeci. Osim toga senjsko brodogradilište nije posjedovalo potreban tehnički inventar za komplicirane zahvate kakve je tada tražila gradnja jednog parobroda. S druge strane, riječki »Stabilimento tecnico« bio je već dobro uvedena firma, koja se upravo tih godina afirmirala gradnjom manjih brodova na mehanički pogon, npr. nekih remorkera za riječku pomorsku vladu, jahti za privatnike i pomoćnih brodova za potrebe izgradnje riječke luke.

Senj je već tada među svim lukama Hrvatskoga primorja bio najviše zainteresiran da se uvedu parobrodarske pruge s Rijekom i Podgorjem. Stoga senjsko brodarsko društvo naručuje krajem 1871. kod »Stabilimenta tecnica« na Rijeci gradnju željeznog parobroda »na svrdlo« (kako se to tadašnjom pomorskom terminologijom nazivalo). Brodu je dano – u tada razvijenoj senjskoj euforiji borbe protiv mađarizacije – ime »Hrvat«. Parobrod »Hrvat«, čija je gradnja tada stajala 43.259.72 forinte, bio je dug 34.65 m, širok 4.80, visok 2.81, a prema tadašnjim baždarskim mjerama imao je bruto 82 tone, a neto 59 tona, dok mu je parni compound stroj razvijao snagu od indiciranih 130, te nominalnih 30 konjskih snaga. Na brodu je bila posada od devet članova.

Pbd »Hrvat« bio je porinut u more u subotu 13. srpnja 1872. na brodogradilištu »Stabilimento tecnico« na Rijeci, koje se nalazilo na predjelu Podpinjol (u blizini današnje Mlake). Već 4. rujna imao je pokusnu vožnju od Rijeke do Senja te je udaljenost od 39 morskih milja prevalio – kako to bilježi tadašnja riječka dnevna štampa – u dva sata i 54 min. i pritom je razvio prosječnu brzinu od 10 morskih milja na sat, što je za tadašnje prilike bilo vrijedno pažnje uzevši u



Sl. 93. – Gat – riva sv. Ambroza, zaštita senjske luke od sjevera. U pozadini crkva sv. Ambroza, magazin Suzanija, izrada stepenica i ogradnog zida iznad luke, snimljeno oko 1935.

obzir da je »Hrvat« bio prvi veći željezni parobrod riječkog »Stabilimenta tecnica« i imao je parni stroj domaće proizvodnje. Pišući o uspješnoj pokusnoj plovidbi, riječka »La Bilancia« ističe da treba naglasiti efikasnost toga parobroda. Pod zapovjedništvom kap. Bačića – čije ime do danas nažalost nismo mogli ustanoviti – pbd. »Hrvat« uspostavio je redovitu prugu između Senja i Rijeke 7. rujna 1872. uz pristajanje u međulukama Novi, Selce, Crikvenica, Voz, Kraljevica i Bakar. Ispočetka »Hrvat« je plovio na ovoj relaciji pet puta tjedno ljeti, a triput tjedno zimi. U vremenima kad je tršćanski Loyd na relaciji između Senja i Rijeke plovio samo jednom na tjedan, ovako uvedena pruga nije za tadašnje prilike pomorskog prometa bila osobito rentabilna, pa je već u prvoj godini, od jeseni do konca 1872, gubitak na pruži iznosio 2.612.12 forinti. K tome, društvo je već sljedeće godine dalo ponovno kod »Stabilimenta tecnica« na Rijeci sagraditi novi i veći parobrod »Vinodol« od 158 tona nosivosti, istih dimenzija i strukture. No novi parobrod imao je često kvarove u stroju tako da je poslovanje senjskoga brodarskog društva uz slabe vozarine društvenih jedrenjaka duge plovidbe – barke »Hervatska«, »Trojednica«, »Grad Senj«, »Grad Zagreb«, te logera »Zora« – dovelo do financijskog sloma društva i njegove likvidacije, koja se provodila u Zagrebu. Dok su jedrenjaci prodani – uglavnom u Bakar, Kraljevicu te Volosko – parobrodi prelaze pod upravu novoga senjskoga koncerna, koji vode braća Krajač. Taj koncern uspijeva da od države – tada mađarske vlasti u Budimpešti – dobije prvu subvenciju za održavanje pruge Senj – Rijeka. Parobrodi koncerna nakon fuzije sa Švrljuginim brodarstvom 1891. ulaze u plovni park novoga riječkog parobrodarskog društva za obalnu plovidbu poznat pod imenom »Ungaro – Croata«.

Nisu nam bili dostupni »Popisi posade« pbd-a »Hrvat« pa nam nije poznato jesu li nestali u požarima pri bombardiranju Senja tokom drugoga svjetskog rata ili su zametnuti u još nesređenim fundusima riječke Lučke kapetanije ili riječkoga »Governata marittima« pri Historijskom arhivu na Rijeci. No iz pojedinih zapisa drugih lučkih ureda vidimo da su na njemu bili ukrcani pomorci iz bakarske okolice, Krasićari i sami Bakrani, a iz jedne evidencije koju je objavio pok. kap. dr. Oliver Fio, vidimo da su na njemu bili i neki pripadnici otoka Hvara. Iz rubrike o kretanju brodova u riječkoj luci dobivamo bolje podatke jedino o njegovim zapovjednicima. Oni su najvećim dijelom bili iz Bakra i bakarske okolice, iz Lovrana, Voloskog i Kraljevice.

Pbd »Hrvat«, prema čijem se sistemu gradnje i nautičkim svojstvima grade novi parobrodi obalne plovidbe i kod Švrljuginog brodarstva i kod »Ungaro-Croate«, tokom trideset godina plovidbe redovito je bio uposlen na prugama prema Karlobagu, Pagu, Zadru, a nakon što je ušao u sastav brodova »Ungaro-Croate« u posljednjim je godinama plovio na pruži Rijeka – Novi, a najviše na pruži Rijeka – Krk. Tokom trideset godina (premda je postajao neekonomski) još uvijek je vrlo dobar i pogodan za plovidbu duž obala Podgorja. Kada je »Hrvat« morao ustupiti te pruge novim brodovima, znao je biti uposlen u prijevozu ulova tuna iz Sv. Jurja, Baške na Rijeku, u Trst pa i u Veneciju, a često u teglenju splavi drvenih trupaca i bordunalima koje su se formirale u Novom i Sv. Jurju za Rijeku. Pritom ne možemo mimoći ni česta spašavanja ribara, malih brodova u kanalu Maltempo, pogotovo u predjelima između Voza, Dubnog, Plovanova Stola i oštih hridi sjeveroistočnih obala otoka Krka.

Pbd »Hrvat« prodan je 1906. u brodogradilištu Martinolić iz Maloga Lošinja, koje mu mijenja ime u »Besenghi«. 1905. prelazi u vlasništvo brodarske firme Drioli iz Izole, a 1910. pripada brodarskom društvu iz Monfalcona, koje ga upotrebljava u prijevozu putnika iz Grada i malih lučica od Monfalcona i Devina prema Trstu. Prema podacima koje smo dobili iz Trsta, nekadašnji »Hrvat« demolidiran je god. 1917, kada je zbog ratnih prilika na tom dijelu ušća rijeke Soče bio obustavljen sav pomorski promet.

Tako možemo reći da pbd »Hrvat« nije završio zamoren tegobom godine, već pod teretom tadašnjih prilika na terenu gdje se nalazio.

Premda je stvaranje parobrodarstva male obalne plovitbe na Hrvatskom primorju bilo u početku ovisno o privrednim i političkim i okolnostima koje su se formirale u Senju, gdje je duh trgovine i pomorskog prometa bio još uvijek dosta jak i za tadašnje prilike konstruktivan, u primjeru »Hrvata« vidimo da je takvo parobrodarstvo u vremenima kada su kod nas nastajala parobrodarska društva bilo presedan, koji je i samu državnu upravu stavljao pred gotovu činjenicu, tako da je ona bila prisiljena priznati njihove zahtjeve pred pritiskom pionirskog rada građansko-trgovačke klase u Senju.

Borbe pak Senjana početkom ovoga stoljeća, koje su bile uperene protiv »Ungaro-Croate« i osnutak novoga brodarskog društva za obalni promet mogu se jedino shvatiti kao dugotrajna politička borba Senjana protiv prodiranja Mađžara i protiv njihove nakane da mađžarizaciju Rijeke prošire i na područje Hrvatskoga primorja. A u tome bio im je na putu stav Senja i Senjana.

Pri kraju mislimo da je pbd »Hrvat« na Hrvatskom primorju bio odraz narodne borbe protiv presizanja tudina i – kako je Supilov »Novi list« pisao kada je pbd »Hrvat« odlazio iz Hrvatskog primorja – bio je miljenče pučanstva Primorja tokom trideset godina što je onuda plovio.

## **IL CONTRIBUTO DEL PFO »HRVAT« ALLA NAVIGAZIONE DA LINEA DI COSTIERA**

### Sommario

In questo suo lavoro l'autore esamina il contributo del pfo »Hrvat« nello sviluppo della navigazione costiera sulle sponde orientali dell'Adriatico. Il principio avviene verso 1872 quando la direzione della Società navale di Segna ciede la commissione allo »Stabilimento tecnico« di Fiume di costruire un piroscafi per trasporto di passeggeri e di merci. L'autore sottolinea che il pfo »Hrvat« fù così il pioniere della navigazione costiera dell'Adriatico orientale.

L'Autore prende l'esame i trent'anni di navigazione del pfo »Hrvat« tra Segna cioè Fiume con i porti del Canalle della Morlacca, le prime congiunzioni tra Segna e Pag, Segna e Zara. In queste navigazioni ultimamente collegava Fiume con Novi, cioè Fiume con i porti occidentali dell'isola di Veglia.

Nel 1902 fu il pfo »Hrvat« venduto al cantiere Martinolić da Lussinpiccolo il quale cambia il nome della nave in »Besenghi«. Nel 1905 il piroscavo passa in proprietà della Società di navigazione Drioli da Isola e nel 1910 della società monfalconese sempre con lo stesso nome. Ora il piroscavo faceva la navigazione di passeggeri tra Grado ed i porti del Golfo di Trieste verso Trieste. Il piroscavo scompare dalla navigazione negli anni della Prima guerra mondiale quando riguardo le condizioni da guerra nei dintorni dalle foce di Isonzo fu troncata ogni attività di navigazione.