

UDK: 94(497.5 Pula):359(436-89)

Prethodno priopćenje

Primljeno: 17. 04. 2007.

Prihvaćeno: 04. 06. 2007.

PULA KAO AUSTRO-UGARSKA RATNA LUKA*

doc. dr. sc. Marko TROGRLIĆ, Filozofski fakultet Split, Odsjek za povijest
Željko STEPANIĆ (Zadar)

Sažetak: *U radu je prikazano mjesto, uloga i značenje koju imala Pula kao glavna austro-ugarska ratna luka. Počevši od samog odabira ovog našega grada za glavnu ratnu luku Habsburške Monarhije razrađuju se njezina izgradnja, arsenal, prateće mornaričke službe, demografska i urbana slika Pule te njezin obrambeni sustav. Završno, u radu je riječ o brodovlju austro-ugarske ratne mornarice te o mornaričkom zrakoplovstvu u Puli. Pula je imala status bisera Carstva, a o njezinoj važnosti govori i činjenica da su je više puta pohodili pripadnice vladarske habsburške dinastije od Franje Josipa I. preko nadvojvoda Rudolfa i Franje Ferdinanda pa do posljednjeg vladajućeg habsburgovca Karla I.*

Ključne riječi: *Pula, ratna luka, austro-ugarska mornarica, hidrografski zavod, mornarička knjižnica, austro-ugarsko ratno brodovlje*

UVOD

Pula je u 3000 godina svoje povijesti imala mnoge uspone i padove. Doba njezina najbržeg uspona i najintenzivnijeg razvoja nedvojbeno je bilo od polovice 19. stoljeća pa do kraja Prvoga svjetskog rata. To će vrijeme ostati zabilježeno kao doba u kojem je Pula bila glavna ratna luka Austro-Ugarske Monarhije, sidrište njezine ratne mornarice i sjedište pomorskog arsenala¹.

* Ovaj rad nastao je u suradnji s Željkom Stepanićem, studentom na Poslijediplomskom studiju "Povijest hrvatskog pomorstva" Sveučilišta u Zadru, u okviru kolegija „Povijest ratne Mornarice Habsburške Monarhije 1848.-1918.“ održanoga na istom Poslijediplomskom studiju.

¹ Općenito o razvoju i ustroju austrijske/ austro-ugarske ratne mornarice vidi u: L. Höbelt, 1987, str. 687-763; Ovdje valja spomenuti i vrlo iscrpan i koristan pregled u nas dostupne literature o ratnoj mornarici Habsburške Monarhije u Puli, počevši od izbora Pula za glavnu ratnu luku Monarhije pa do kraja Prvoga svjetskog rata što ga donosi S. Ružić, 2006., str. 285-301. Ružićev rad je objavljen nakon što smo zaključili ovaj naš rad, pa ga nismo bili u mogućnosti iscrpnije koristiti, no zbog njegove vrijednosti, ovdje, iako naknadno, na njega svakako želimo uputiti.

Sve do sredine 19. stoljeća Pula je malo ribarsko naselje na rubu velikog carstva, sa svega dvjestotinjak kuća i jedva tisuću stanovnika, pritisnuto malarijom i bez nade u svjetliju budućnost. Njemački se putopisac J. G. Kohl, koji je tada putovao Istrom, kratko zadržao u Puli jer se bojao, kao i njezino stanovništvo, groznice koja je vladala gradom². Naime, dolaskom Pule pod austrijsku vlast nakon pada Venecije 1797. godine, i drugi put poslije Bečkog kongresa 1815. godine, nije se značajnije izmijenila struktura naselja svedena na usku povijesnu jezgru oko Kaštela. Kad je kišilo, kroz grad se nije moglo proći od lokava i blata, ulice i trgovi bili su puni smeća, kuće napuštene, a u luci nije bilo ni jednog broda ni čamca³.

Tek kad je car Franjo Josip I. sredinom 19. stoljeća odabrao Pulu da bude središnja ratna luka Carstva, *Zentralkriegshafen*, dotadašnje malo i neugledno naselje počinje se naglo razvijati u moderan grad. Pula je postala duhovno, gospodarsko i društveno središte Istre. U svega nekoliko desetaka godina Pula izrasla je u pravi srednjoeuropski grad. Izgradila se luka, pomorske utvrde, komunalna infrastruktura, arsenal s brodogradilištem, vojarne, stambene zgrade, bolnice, škole...

U gradu je bilo sjedište lučkog admiraliteta, lučke kapetanije, zapovjedništva pomorskog okruga, tvrđavnog zapovjedništva, hidrografskog zavoda te povremeno sjedište biskupa Poreča i Pule. Grad je dobio novi vodovod, plinovod, struju, električni tramvaj, kazalište i nekoliko kina. Time su postignuti europski i svjetski standardi življenja. Urbana struktura Pule poprimila je obilježja suvremenog europskog grada s nizom novih građevina i ambijenata.

Bogati industrijalac Karl Kupelwieser hortikulturno je uredio obližnje Brijune, izgradio je hotele i pretvorio Brijune u gospodski turistički raj, omogućivši time boravak ne samo najelitnijeg austrougarskog, već i europskog jet-seta. Željezničkom je prugom Pula spojena na južnu željeznicu Beč - Ljubljana - Trst, a 1911. godine dobiva i direktnu vezu Beč - Pula. Parobrodom se u Pulu moglo doputovati svakog dana.

U samo nešto više od pola stoljeća broj njezinih stanovnika dostigao je brojku od 60.000. Pula je u ono vrijeme bila drugi grad po veličini iza Zagreba, dok je Split, primjerice, tada imao tri puta manje stanovnika. Pula je, zajedno sa svojim zaljevom, pretvorena početkom 20. stoljeća u prostranu luku s izgrađenim snažnim sustavom modernih fortifikacija. Tijekom Prvoga svjetskog rata Pula je bila jedan od najbolje branjenih gradova Europe.

² J. Bratulić, 2005., str. 385.

³ M. Balota, 1981., str. 18.

Odabir Pule za glavnu ratnu luku Carstva

Vojne i političke prilike u Monarhiji, posebno planovi u svezi s razvitkom ratne mornarice išle su u prilog odluci da Pulu treba graditi kao ratnu luku. Naime, nakon antiaustrijske pobune u Veneciji 1848. godine, kada je velika većina talijanskih časnika i mornara prešla na stranu Italije, bilo jasno da Austrija mora tražiti novu glavnu ratnu luku. Venecija više nije bila politički i strateški podobna za glavno središte mornarice. Uz to, tada je bio aktualan prijelaz s drvenih na željezne brodove, s jedrenjaka na parobrode, oklopom zaštićene brodove s težim i većim topničkim naoružanjem koji su bili puno teži te time imali i dublji gaz pa za njihov vez više nije bio tako podoban plitki zaljev grada na lagunama⁴.

Iako je zapovjednik austrijske ratne mornarice admiral Hans Birch von Dahlerup, podrijetlom Danac, na početku davao prednost Trstu kao najrazvijenijem i najuspješnijem trgovačkom gradu Carstva, upozoravajući da bi Pula zbog nerazvijene trgovačke mreže, komunikacija, mogućnosti smještaja potrebnog osoblja te nepovoljnih sanitetskih prilika treba ostati samo mjesto opskrbe ratne flote, poslije je imao jednu od najznačajnijih uloga u izboru Pule za glavnu ratnu luku.

U kolovozu 1850. godine osnovano je, prema odluci Ministarstva rata u Beču, posebno povjerenstvo za izbor glavne ratne luke kojeg su činili mornarički časnici, stručnjaci za utvrde, graditelji luka, klimatolozi i liječnici. Oni su trebali, temeljem neposrednog uvida na terenu, donijeti sud o prednostima i nedostacima pulskog akvatorija i samog grada Pule kao moguće glavne ratne luke Monarhije.

Povjerenstvo je procjenjivalo veze sa zaleđem, mogućnost opskrbe pitkom vodom, namirnicama, razvijenost komunikacija, obalne linije, prostranost i dubinu zaljeva, kao i mogućnosti zaštite arsenala i sidrišta te brzog isplovljavanja na otvoreno more⁵. Birajući mjesto za buduću glavnu ratnu luku između Trsta, Rijeke, Pule, Šibenika, Splita i Boke kotorske, admiralu se Dahlerupu, nakon vlastitog uvida i zaključka ekspertne studije, nije bilo teško odlučiti. Dvoru je predložio da glavna luka bude u Puli jer je ona je raspolagala dubokim sidrištem, dovoljnim prostorom za gradnju arsenala, a odgovarala je i u strateškom pogledu. Prihvativši Admiralov prijedlog, bečki je dvor 1853. godine proglasio Pulu za *Zentralkriegshafen* tj. glavnom ratnom lukom austro-ugarske ratne mornarice⁶.

Izgradnja nove glavne pomorske ratne luke

Potrebni radovi započeti su bez odlaganja. Dodatno zemljište moralo se oteti od mora. Nekoliko uvala i kanala bilo je potpuno zasipano, a *Scoglio Olivi* (otok

⁴B. Perović, 2006., str. 87.

⁵D. Mandić, 1999.

⁶B. Perović, isto, str. 88.

Uljanik, na kojem je danas Brodogradilište *Uljanik*) nasipavanjem je povećan i vremenom spojen s kopnom, kao i otok Sv. Petar⁷.

U Puli su odmah počele pripreme za gradnju pomorskog arsenala, većeg, boljeg i sigurnijeg od onoga u Veneciji. Nicali su gatovi i vezovi za brodove, a u mnogim su uvalama izgrađeni pristani i skladišta za brodske potrebe. Dok su na kopnu nicali promatračke postaje, na moru su postavljeni svjetionici, lučka svjetla i sve ostalo što je omogućavalo sigurno uplovljavanje i isplavljavanje brodova iz luke.

Inače, ratna je mornarica u pulskome je zaljevu počela graditi prva skladišta za opskrbu brodova već 1846. godine, dakle nekoliko godina prije nego što je odlučeno da Pula bude glavna ratna luka. Skladišta su bila dovršena 1850. godine. Iste godine ustrojava se lučki admiralitet čime Pula dobiva samostalnu vojno-pomorsku upravu. Nakon odluke da grad bude glavna ratna luka, počelo se s otkupljivanjem zemljišta potrebnog za gradnju pulske luke koja je postala veliko gradilište - poduzeta su obimna znanstvena istraživanja mora i morskog dna te klimatskih prilika.

Prema razrađenom planu iz 1852. godine počele su se graditi vojarne, ustanove, zavodi, skladišta, stanovi i vile. Bilo je sve više modernih brodova na sidrištu, a počela se stvarati podmornička i zrakoplovna baza. Pula je iz dana u dan postajala jedna od svjetski poznatih pomorskih baza i tvrđava, a Austro-Ugarska je postala velika pomorska sila. Vojnostrateški planovi Monarhije u svezi s gradom i težnje poduzetnika za gospodarskom ekspanzijom utjecale su na investiranje velikog kapitala u izgradnju ne samo vojnih, već i civilnih objekata te infrastrukture u cjelini.

No, pravi razvitak Pule kao glavne ratne luke započeo je nakon 1866. godine kad je Venecija konačno pripala Italiji. U gradu se intenziviralo uređenje obale, daljnja izgradnja Arsenala, uređenje sidrišta i plovnih putova, izgradnja obrambenog sustava i svih ostalih elemenata nužnih za učinkovitu obranu.

Arsenal

Godine 1854. na čelo ratne mornarice dolazi nadvojvoda Ferdinand Maksimilijan, carev brat, koji je dao novi poticaj započetim radovima. Krajem 1856. godine dolazi u Pulu car Franjo Josip I. da bi svojom nazočnošću iskazao počast polaganju kamena temeljca mornaričkog Arsenala u izgradnji. Nasipavanjem sjeveroistočne uvale Puljskog zaljeva stvara se prostor za izgradnju Arsenala.

U sljedećih nekoliko godina u Arsenalu su izgrađene strojarska i limarska radionica, bojadisaonica, radionice za izradu jarbola, jedara, užadi i druge opreme, kovačnica, modelarnica i maketarnica, radionica torpeda... Grade se bojni

⁷D. Winkler, 1999., str. 7.

brodovi - linijski i kazamatni brodovi, fregate, topovnjače, torpiljarke i podmornice. Do 1866. godine, dovršen je gotovo 1.800 metara dugačak *arsenalski* zid koji je ograđivao nasuti prostor s radionicama i pristaništem gdje će 50 godina kasnije biti zaposleno više od 6.000 ljudi.

Odmah se započinje s intenzivnom brodogradnjom na europskoj razini. Prvi austrijski bojni brod *Kaiser* bio je građen u Puli od 1855. do 1862. godine. Bio je to drveni linijski brod s pogonom na jedra i pomoćnim parnim strojem, ali vrlo brzo se počinju graditi brodovi sa čeličnim trupom, ali još uvijek s pomoćnim jedriljem. Nakon 1866. godine bitno se mijenja značenje Arsenala u izgradnji ratne flote jer se radikalno mijenjaju tipologija, konstrukcija i opremanje ratnih brodova. To iziskuje izgradnju novih građevina, kako na otoku tako i na kopnenom dijelu Arsenala⁸.

Od 1887. do 1892. godine grade se čelični brodovi prijelaznog tipa (između oklopne fregate i suvremen krstarice) *Kronprinz Erzherzog Rudolf* i *Kaiserin und Konigin Elisabeth*. Početkom 1890. godine počinje serijska izgradnja pravih torpednih brodova, a nakon 1895. godine gradi se prva suvremena krstarica *Monarch*. Slijedi izgradnja cijele klase suvremenih krstarica *Zenta*, *Aspern* i *Szigetvar* te oklopnog krstaša *Sankt Georg*.

S obzirom da je torpedo izumljeno u Puli (a proizvodila su se u Rijeci) izgrađeno je i više lakih brodova (torpiljarki) za torpedni napad, pogodnih za obalu kakva je istočna strana Jadrana. Prva se podmornica gradi 1909., iste godine kad i krstarica *Admiral Spaun*, tehnološki najrazvijeniji ratni brod sagrađen u Arsenalu do 1918. godine⁹. U pulskome je Arsenalu sklopljeno i nekoliko podmornica proizvedenih tijekom rata u Njemačkoj.

Jedini bojni brod kojeg pobjednici po završetku rata nisu htjeli odvući zbog starosti i istrošenosti bio je spomenuti bojni brod *Kaiser* koji je sudjelovao u Viškome boju već tada davne 1866. godine. On je na mirovnoj konferenciji dodijeljen mornarici Kraljevini SHS kojoj je trebao služiti u školske svrhe, ali ubrzo je raspoređen, otpisan i izrezan¹⁰.

Prateće mornaričke službe

Izgradnja Pule kao središnje ratne luke Austro-Ugarske Monarhije rezultira premještanjem i razvojem brojnih mornaričkih službi. U ratnoj je luci tako sve izrazitija potreba za osnutkom spremišta karata i navigacijskih instrumenata, stalnog meteorološkog motrišta te mornaričke biblioteke.

⁸ B. Nefat, 2004., str. 193.

⁹ B. Nefat, 2004., str. 193.

¹⁰ Z. Freivogel, 2003., str. 16.

Admiral Tegetthoff predlaže Caru 1869. godine izgradnju Zvezdarnice te ustrojavanje Zavoda s četiri odjela - za astronomska, meteorološka i geomagnetska promatranja, za nautičke instrumente s mehaničkom radionicom, za pomorske karte i nautičke priručnike te odjel mornaričke knjižnice. Zavod je, prema predloženom ustrojstvu, administrativno i vojno izravno podređen Lučkom admiralitetu. Ovaj je prijedlog Car odobrio iste godine.

Početkom sedamdesetih godina dovršena je zgrada Hidrografskog zavoda (*Hydrographisches Amt. der K.u.K. Kriegsmarine Pola*) sa svim svojim odjelima: Zvezdarnica (*Sternwart*), Odjel instrumenata (*Instrument Dépôt*), Odjel pomorskih karata (*Seekarten – Dépôt*) s više od 17.000 karata te Mornarička knjižnica (*Marine Bibliothek*) koja je pribavljala je svu moguću literaturu s područja pomorske tehnike i umijeća ratovanja.

Mornarička knjižnica nabavila je nekoliko tisuća naslova, a u razdoblju od sedamdesetih godina 19. stoljeća pa do kraja Prvoga svjetskog rata objavljeno je u Puli oko stotinu znanstvenih i stručnih naslova, među kojima su vrijedni spomena četverojezični rječnik *Nautisch-technische Wörterbuch der Marine* (Nautičko-tehnički rječnik mornarice), *Segelhandbuch de Adria* (Peljar po Jadranu) te *Über Seetaktik* (O pomorskoj taktici) i *Über den Seekrieg* (O pomorskom ratu)¹¹, kao i mnogi drugi naslovi. Na brodovima su pak postojale posebne brodske pokretne knjižnice (*Schiffsbibliotheken*).

Hidrografski zavod je imao zadaću sakupljanja svega što se odnosi na hidrografsku i navigacijsku struku ratne mornarice. Uz skrb o nautičkim pomagalima imao je i zadaću promatranja, objavljivanja, odnosno oglašavanja hidrografskih vijesti i tiskanja godišnjaka pomorskog almanaha. Bila je tu i jedna zanimljivost – *K. u. K. See Arsenal* s Pomorskim muzejom, usidrenim bojnim brodovima i brodogradilištem koje se uz pratnju moglo i razgledati.

Sagrađena je potpuno nova mornarička četvrt, a njezini tragovi prepoznatljivi su i danas kao na primjer mornarička bolnica, mornarička crkva (Gospa od mora), mornarička vojarna, mornaričko-tehnički odbor i mornaričko groblje. Monumentalna zgrada Mornaričko-tehničkog odbora (*K. u. K. Marine technisches Comitee*) dovršena je 1891. godine. Djelatnost tog odbora (osnovanog 1885. godine kao savjetodavno tijelo Mornaričkog odsjeka pri Ministarstvu rata) bilo je organizirano u osam odjela: za brodogradnju, za strojarstvo, za topništvo, za torpediranje, za podmorsko miniranje, za tehnologiju i elektroniku, za hidrografiju i navigaciju te odjel Mornaričke knjižnice koja je novim preustrojem preseljena iz Hidrografskog zavoda.

Sredinom šezdesetih godina 19. stoljeća započela je radom udruga *Marinekasinoverein*. Zadaća udruge bila je poticanje društvenog i duhovnog života članova,

¹¹B. Dobrić, 1999., str. 25.

priredivanje glazbenih i kazališnih večeri te organizacije nastave plesa. Godine 1872. svečano je otvoren *Marine Kasino*, sjedište društvenoga i kulturnog života grada. Zgrada vremenom postaje pretijesna pa je stari *Marino Kasino* srušen 1910. godine, a novi, veći i prostraniji, dovršen je 1913. godine.

O sanitarnim uvjetima brinulo se ravnateljstvo mornaričke bolnice, o dušobrižništvu vojni vikarijat, a pravo ukopa na mornaričkom groblju imale su aktivne i umirovljene vojne osobe, časnici i dočasnici ili građanska lica u vojnoj službi i njihove obitelji.

Demografska i urbana slika Pule

Raznovrsna proizvodnja u Arsenalu te izgradnja grada Pule kao glavne ratne luke i sidrišta austro-ugarske ratne mornarice uvjetuju i velike promjene u političkoj, gospodarstvenoj i društvenoj te etničkoj sferi. Visoko obrazovani stručni radnici dolaze uglavnom iz srednjoeuropskih zemalja Monarhije. Oni se u svakodnevnom i službenom ophođenju služe njemačkim jezikom. Stručni radnici srednjih i nižih kvalifikacija su po nacionalnoj pripadnosti pretežno Talijani koji se služe talijanskim jezikom, dok manualni i priučeni radnici dolaze raditi u grad iz okolnih istarskih sela. Govore čakavskim narječjem hrvatskoga jezika, ali ubrzo ovladavaju i talijanskim te ga u velikoj većini prihvaćaju kao jezik komunikacije, što je pak vodilo brzom asimilaciji.

Austro-Ugarske statistike o pučanstvu, u kojima je osnovno mjerilo za određivanje nacionalne pripadnosti jezik komunikacije, upućuju na neprestani porast broja *Talijana*. Primjerice, popis iz 1881. godine, prema kojem Pula ima 25.173 žitelja (od toga 7.695 stanovnika u vojnoj službi) sadrži podatak da se njih oko 4.250 služi njemačkim, 12.700 talijanskim, 1.560 mađarskim, a 5.070 hrvatskim jezikom.

Iako je Pula bila multikulturalna, a na njenim su se ulicama mogli čuti jezici naroda iz cijele Monarhije, ona je nosila obilježje talijanskog grada i talijanske kulture. Talijanski jezik bio je jezik ulice i svakodnevnice. Mnogobrojni specijalizirani radnici, koji su dolazili iz gotovo svih dijelova Monarhije, sa sobom donose ne samo tehničko znanje već i navike srednjoeuropske radničke aristokracije i radništva. Pula tako postaje veleučilište ne samo novih tehničkih već i kulturnih zasada zapadne Europe¹².

Na prijelazu stoljeća urbana struktura Pule, zahvaljujući tome što je grad glavna ratna luka Austrougarske monarhije, poprimila je obilježja suvremenog europskog grada s nizom novih građevina i ambijenata, s puno zelenih površina. To je vrijeme kada nastaje niz sjajnih arhitektonskih djela historicizma, a s

¹²D. Dukovski, 2004., str. 61.

početkom 20. stoljeća i s primjesama novoga stila secesije, ali i drugih zgrada za potrebe svih socijalnih slojeva stanovništva.

Godine 1866. u Puli živi već oko 17.000 ljudi, s time da se nastavlja stalni priljev novih stanovnika. Godine 1880. Pula ima zajedno s vojskom više od 25.000 stanovnika, a 1910. godine oko 60.000. Samo mornarica je tada upošljavala više od 8.000 civila. Većina njih bili su metalski, strojarski i građevinski radnici zaposleni u Arsenalu.

Obrambeni sustav grada Pule

Pula se od polovice 19. stoljeća po prvi puta počinje širiti izvan bedema, i to po prostornom konceptu koji je uvelike morao poštivati logiku koju je nametala vojna uprava. U 105 godina austrijske vladavine prostorni razvitak grada bio je uvjetovan smještajem građevina obrambenog sustava i njegovog stalnog unapređivanja.

Sustav fortifikacija od samog početka čine brojne odvojene utvrde, a nastavit će se pred kraj 19. stoljeća sa skupinama utvrda i topničkih bitnica, da bi se pred i tijekom Prvog svjetskog rata transformirao u tri neprekinute linearne bojišnice prema kopnu, s miniranim akvatorijem i morskim zaprekama, čime se grad zatvorio sa svih strana te tako pretvorio u teritorijalnu tvrđavu koja je zauzimala područje od Linskog kanala pa sve do Raškog zaljeva te Premanturskog rta i Malog Lošinja¹³.

Zbog zaštite središnje ratne luke Austro-Ugarske mornarice razvija se kroz stotinu godina jedinstveni sustav obrane koji se u nekoliko prostornih faza prostirao na sjeveru do Barbarige i uvale Sv. Jakova, na zapadu je obuhvaćao otoke Brijuni, na jugu se protezao do Premanturskog rta, a na istoku do Šišana, Vulture i Kavrana. Tako je Pula sa svojim zaljevom, pretvorenim početkom 20. stoljeća u prostranu luku, s izgrađenim snažnim sustavom modernih fortifikacija, tijekom Prvoga svjetskog rata postala utvrđeni grad, jedan od najbolje branjenih gradova Europe.

Detaljni planovi užurbano se rade od trenutka odabira Pule za glavnu ratnu luku. Do polovice stoljeća bilo je samo 11 utvrđenih lokaliteta. Projekti tipskih kružnih tornjeva na više lokacija spremni su već 1851. godine. U sljedećih deset godina izgrađeno je još 11 novih lokaliteta, a postojeći su se bolje zaštitili i naoružali, s time da se sve intenzivnije nastavlja gradnja novih fortifikacijskih lokaliteta. Sustav obrane Pule počinje se širiti vijencem novih utvrda i topničkih bitnica u svim smjerovima. Podižu se odvojene utvrde na svim okolnim brežuljcima, na 5 do 10 kilometara od grada.

¹³A. Krizmanić, 2004., str. 101.

Obrambene su građevine, kroz stvaralački proces prilagođavanja različitim ambijentima i uvjetima obrane - osobito tehnikom tradicijske gradnje kamenom, postale autentična arhitektonska zdanja, zadnji primjerci jedne umjetnosti koja je danas nestala, a to je arhitektura fortifikacija. Najveći doseg te arhitekture njezina je geometrijska čistoća, jednostavni i skladni izraz snage i opstojnosti. Proizvod su umijeća građenja u 19. stoljeću s određenim umjetničkim vrijednostima.

Brodovlje Austro-Ugarske ratne mornarice

Mornarica *Kaiserlich-Königliche Kriegsmarine* (Carsko-kraljevska ratna mornarica, mijenja 1889. godine ime u *Kaiserliche und Königliche Kriegsmarine* (Carska i kraljevska ratna mornarica), ili skraćeno *K. u. K. Kriegsmarine*¹⁴, dok su brodovi ispred imena nosili oznaku *SMS (Seiner Majestät Schiff)*, po uzoru na britansku oznaku *HMS (His/Her Majesty Ship)*, što znači "brod Njegova/njena veličanstva".

Iako su Habsburgovci, kao austrijski carevi i ugarsko-hrvatski kraljevi, imali još od 1537. pod svojom vlašću cijelo Hrvatsko primorje i Trst, moru i priobalju nisu poklanjali posebnu pozornost. Stoga se pomorska svijest vrlo sporo razvijala. Tek je 1824. godine ratna mornarica dobila je samostalnu upravu, no do pravih promjena dolazi tek nakon boja kod Visa 1866. godine kad su pod vodstvom admirala Tegethoffa sjedinjene zapovjedna i upravna vlast u osobi zapovjednika.

Krajem 19. stoljeća austro-ugarsko brodovlje bilo je zastarjelo pa se krenulo u projektiranje i gradnju bojnih brodova modernog tipa. Tako je Austro-Ugarska ratna mornarica krajem 19. i početkom 20. stoljeća postala jednom od deset vodećih svjetskih pomorskih sila, najveća na Jadranu. Italija, glavna suparnica Austro-Ugarske na moru, imala je doduše nešto više brodovlja, ali je ono bilo raspoređeno po Sredozemlju i drugim morima. Prema novoj doktrini ratna mornarica Austro-Ugarske bila je namijenjena i za ofenzivna djelovanja na Sredozemnom moru.

Ratni brodovi Carstva koji su plovili Jadranom bili su najveći ikada izgrađeni na ovom području, a neposredno prije početka Prvog svjetskog rata ratna mornarica predstavljala je pomorsku silu zavidne snage s oko 230.000 tona, dok su gotovo svi brodovi flote bili novi, izgrađeni u 20. stoljeću.

Bojni su brodovi većine ratnih mornarica na prijelazu stoljeća bili nalik jedni drugima s topovima različitih kalibara. Uskoro su najveći bojni brodovi bili naoružani topovima s jedinstvenim kalibrom. Prvi takav brod bio je *HMS Dreadnought* pa se poslije prema njemu svi brodovi tog tipa nazivaju *dreadnoughtima*¹⁵.

¹⁴D. Petković, 2004., str. 16.

¹⁵Z. Freivogel, 2003., str. 42.

Novim flotnim programom *K. u. K. Kriegsmarine* iz 1910. godine bila su predviđena četiri *dreadnoughta* klase *Tegetthoff*. Oni su bili odgovor na talijanski *dreadnought Dante Alighieri*. To su *Viribus Unitis*, *Tegetthoff* i *Prinz Ezgen*, građeni u Trstu, a stavljeni u službu od 1912. do 1914. godine, a četvrti *Szent Istvan*, građen u Rijeci, dovršen je tek u ljeto 1915. godine u pulskom Arsenalu, gdje dotegljen iz riječkog brodogradilišta. Ti brodovi bili su najmoćniji predstavnici broskog topništva - s najvećim kalibrom u ratnim mornaricama toga doba. Bili su dobri za vođenje pomorskih bitaka, ali vrlo osjetljivi na pogotke ispod vodene crte, što je pokazalo potapanje *Szent Istvana* kod otoka Premude polovicom 1918. godine, a nekoliko mjeseci poslije i *Viribus Unitisa* u pulskoj luci.

Zla kob zadesila je bojni brod *SMS Viribus Unitis*, ponos austro-ugarske ratne mornarice. Nakon raspada Austro-Ugarske Monarhije, brod je, zajedno sa svim ostalim brodovljem, bio svečano predan Državi SHS dana 31. listopada 1918. godine. Ali već sljedećeg jutra, u ranu zoru, talijanski su diverzanti uspjeli ući u pulsku luku na jahaćem torpedu, postaviti minu na bok *Viribus Unitisa*, koji je bio pod hrvatskom zastavom nepunih 14 sati, i potopiti ga. Zajedno s njim poginulo je ili potonulo oko 400 mornara, a s njima i prvi hrvatski admiral Janko Vuković Podkapelski.

Mornaričko zrakoplovstvo u Puli

Austro-Ugarska ratna mornarica ustrojava mornaričko zrakoplovstvo 1910. godine kada usporedo sa zadaćom konstruiranja i izgradnje hidroaviona obučava i prve mornaričke časnike za pilote. Postrojbe zrakoplovstva i balonstva odjeli su ratne mornarice pa ih Ministarstvo rata razvija kao obalne mornaričko-zrakoplovne postaje¹⁶. Mornaričko zrakoplovstvo ispituje mogućnosti uporabe zrakoplova na moru te ustrojava pokusni centar za razvoj, nabavu i gradnju različitih vrsta hidroaviona i prilagođavanje zrakoplova za slijetanje i polijetanje s vodene površine. Hidroavioni su se počeli koristiti razmjerno rano. Već 1911. godine izgrađena je probna postaja na otoku Katarini, a školska (*Schulflugstation*) na otoku Koteš u Fažanskom kanalu. Početkom 1915. godine pomorsko zrakoplovstvo raspolagalo je s osamnaest hidroaviona, a poslije su se njihov broj i kvaliteta stalno povećavali.

Ulaskom Italije u rat u svibnju 1915. godine dotadašnja mornaričko-zrakoplovna postaja postaje premalena za taktičko-operativne zadaće te se planira ustrojavanje nove mornaričke postaje. Fažanski je kanal, s obzirom na svoj geografski položaj i činjenicu da je uređen kao pomoćno sidrište s mnogim plutačama za privez ratnih brodova, bio siguran od neprijateljskih napada. Upravo je ta njegova sigurnost te postojanja infrastrukture na obali, učinila Fažanski kanal

¹⁶ D. Mandić, 2006., str. 151.

prikladnim za organizaciju i ustrojavanje nove mornaričke zrakoplovne postaje kod Puntičele u listopadu 1915. godine. *Seeflugstation Puntisella* prerast će do kraja Prvoga svjetskoga rata u najmoderniju i najveću zrakoplovnu postaju na istočnoj obali Jadrana.

Moderni lovački zrakoplovi ratne mornarice imali su zadaću braniti zračni prostor i odvratiti neprijateljske zrakoplove od napada na vojne postaje i postrojbe, pomorski i zrakoplovni arsenal te flotu na sidrištu, kao i grad Pulu, a djelovali su i na drugoj strani Jadrana. Uz nadziranje svog zračnog prostora, oni su izviđali i napadali neprijateljske pomorske snage i postrojbi na zemlji, samostalno ili u suradnji s ratnom mornaricom.

Zaključak

Izbor i razvoj Pule u glavnu ratnu luku Austrije počeo je kada je Venecija zbog antiaustrijske pobune sredinom 19. stoljeća postala upitna kao glavna ratna luka. Carski dvor i zapovjedništvo mornarice počeli su tražiti novu lokaciju za glavnu stratešku luku i našli pogodno mjesto u Puli. Ključna osoba za odabir Pule za glavnu ratnu luku bio je admiral *Hans Birch Dahlerup*, zapovjednik austrijske ratne mornarice, koji je procijenio da se ondje može izgraditi moderan pomorski arsenal, a zaljev je dovoljno prostran i dubok da primi flotu velikih brodova.

Izuzetno značajan faktor pri odabiru Pule za glavnu ratnu luku bila je mogućnost izgradnje pomorskog arsenala, kao osnovnog infrastrukturnog objekta ratne mornarice. Arsenal je bio zapravo skup tvornica za izgradnju brodova, jedrilja, jarbola, sidara, topova, a kasnije i mina, torpeda, barikada, pogonskih strojeva, modernih sredstava navigacije i veze te sve one opreme i naoružanja koje su trebali brodovi na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće.

Grad, luka i zaljev su u idućih sedamdesetak godina planski pripremani za održavanje infrastrukture flote i čitave ratne mornarice, što je sve do raspada Austro-Ugarske Monarhije 1918. godine uspješno provedeno. Tako se Pula od malog ribarskog, malaričnog mjesta, ograničenog na starogradsku jezgru, razvila u grad europskih i svjetskih standarda. U gradu su našla primjenu sva moderna tehnička dostignuća onog vremena, izgrađen je novi vodovod, uvedeni su plin i struja, u njemu su gostovale prve kino predstave, izgrađeni su domovi kulture, izlazili brojni listovi, a u promet je pušten i električni tramvaj. Život se iz starogradske jezgre preselio na okolne brežuljke – sagrađeni su novi stanovi i vile, moderna natkrivena tržnica, solidne ceste i željeznica i uvedene brojne pomorske linije.

Pulska luka i zaljev te cijela obala bili su navigacijski sređeni, određeni su plovnim putovi, izrađene navigacijske karte i planovi, izgrađeni svjetionici, obalna i lučka svjetla, označene opasne pličine, grebeni i hridi, sagrađeni moderni gatovi i prateći objekti. Iz Pule su kretale znanstvene ekspedicije s ciljem upoznavanja mora i oceana, a grad je kao glavna pomorska baza Carstva bio poznat širom

svijeta. Svojim je razvojem Pula stala uz bok najmodernijih pomorskih baza svjetskih velesila toga doba, a u njenoj je luci bila usidrena flota najvećih i najmodernijih ratnih brodova ikada sagrađenih na Jadranu.

Pula je imala status *bisera Carstva*, a svojom su je nazočnošću *počastili* najznačajniji državni dužnosnici, više puta i sâm car Franjo Josip I., carica Elizabeta I., prijestolonasljednici Rudolf i Franjo Ferdinand te posljednji Habsburgovac na austrijskom prijestolju car Karlo I.

Pripojenjem Istre Kraljevini Italiji nakon završetka Prvoga svjetskog rata zaustavljen je i daljnji razvoj Pule jer Italija nije imala potrebe ondje držati tako veliku ratnu flotu, a i njene pomorske ambicije bile su više usmjerene prema Sredozemlju.

LITERATURA

1. M. Balota, 1981 = M. Balota, *Puna je Pula*, Pula – Rijeka, 1981.
2. J. Bratulić, 2005 = J. Bratulić, „Excerptium de rebus Polensibus“, u: *Pula: tri tisućljeća mita i stvarnosti*, Pula, 2005., str. 385 – 390.
3. B. Dobrić, 2005 = B. Dobrić, „Carsko-kraljevska ratna mornarica u Puli“, u: *Pula: tri tisućljeća mita i stvarnosti*, Pula, 2005., str. 193 – 222.
4. B. Dobrić, 1999 = B. Dobrić, „Mornarička knjižnica i izdanja C. i Kr. Mornarice u Puli“, u: *Carska i kraljevska Mornarica u Puli / K.u.K. Marine in Pola*, 1999., str. 24 – 28.
5. D. Dukovski, 2004 = D. Dukovski, „Pula XX. stoljeća: uzroci promjene identiteta“, u: *Pula 3000 Pola – prilozi za povijesnu sintezu*, Pula, 2004., str. 57 – 80.
6. Z. Freivogel, 2003 = Z. Freivogel, *Austrugarski bojni brodovi I. svjetskog rata*, Rijeka, 2003.
7. L. Höbelt, 1987 = L. Höblet, „Die Marine“, u: *Die Habsburgermonarchie 1848-1918*, Wien, 1987., str. 687-763.
8. B. Krizman, 1977 = B. Krizman, *Raspad Austro-Ugarske i stvaranje jugoslavenske države*, Zagreb, 1977.
9. A. Krizmanić, 2005 = A. Krizmanić, „Prostorni razvitak austrijske Pule“, u: *Pula: tri tisućljeća mita i stvarnosti*, Pula, 2005., str. 113 – 192.
10. A. Krizmanić, 2004 = A. Krizmanić, „Fortifikacijska arhitektura Pule u okviru obrambenog sustava XIX: st. do 1918.“, u: *Pula 3000 Pola – prilozi za povijesnu sintezu*, Pula, 2004., str. 101 – 149.
11. D. Mandić, 1999 = D. Mandić, *Gruss aus Pula – Pula u turističkim vodičima*, katalog izložbe, Povijesni muzej Istre, Pula, 1999.
12. D. Mandić, 2006 = D. Mandić, „Austro-Ugarske Mornaričke zrakoplovne postaje u Fažanskom kanalu (ustrojavanje i djelovanje 1913.-1918.)“, u: *Fažanski libar 2006.*, Fažana, 2006., str. 151 – 179.

13. B. Nefat, 2004 = B. Nefat, „Prostorni razvitak Arsenala i brodogradilišta u Puli u 19. i 20. stoljeću“, u: *Pula 3000 Pola – prilozi za povijesnu sintezu*, Pula, 2004., str. 189 – 196.
14. B. Perović, 2006 = B. Pervić, „Luka Pula austrougarskog doba (Odsjaj grada u zaljevu 1850. -1918.)“, u: *Iz povijesti Pulske luke* (Zbornik radova), Pula, 2006.
15. D. Petković, 2004 = D. Petković, *Ratna mornarica Austro-Ugarske Monarhije*, Pula, 2004.
16. S. Ružić, 2006 = S. Ružić, „Pregled literature o ratnoj mornarici Habsburške Monarhije“, *Historijski zbornik*, LIX (2006), Zagreb, 2006., 385-301.
17. A. J. P. Taylor, 1990 = A. J. P. Taylor, *Habsburška Monarhija 1809 – 1918*, Zagreb, 1990.
18. D. Winkler, 1999 = D. Winkler, „Pula kao glavna luka Monarhije“, u: *Carska i kraljevska Mornarica u Puli / K. u. K. Marine in Pola*, 1999., str. 7 – 12.

UDC: 94(497.5 Pula):359(436-89)

Preliminary communication

Accepted: 17. 04. 2007.

Confirmed: 04. 06. 2007.

PULA AS AN AUSTRO-HUNGARIAN WAR PORT

Marko TROGRLIĆ

Šk. vjesn. 56 (2007.), 1-2

Summary: *The work illustrates the place, the role and the significance of Pula as a main Austro-Hungarian war port. Starting from the mere selection of this town for the main war port of the Hapsburg Monarchy, it elaborates on its construction, arsenal, the supporting naval services, the demographical and urban image of Pula, and its defense system. Finally, the work deals with the shipping of Austro-Hungarian navy and with the naval air force in Pula. Pula enjoyed the status of The Pearl of the Empire, and what proves its importance is the fact that it was visited several times by the members of the ruling Hapsburg Dynasty, starting from Francis Joseph the 1st, archduke Rudolph and Francis Ferdinand, to the last ruling Hapsburg, Karl the 1st.*

Key words: *Pula, war port, Austro-Hungarian navy, hydrographical institute, naval library, Austro-Hungarian war shipping*
