

SENJSKI JEDRENJAK IZ 17. STOLJEĆA

Pitanje drva u brodogradnji bilo je od presudne važnosti za sve narode, koji su obitali na obalama mora, osobito za one što su ga znali iskoristiti za svoj prosperitet i blagostanje.

U prošlosti ovo su dobro uspijevali Genovežani i Mlečani. Već u 13. st. Genovežani u Senju nabavljaju velike količine drvene građe prvenstveno za potrebe svoje brodogradnje. Veneciji, svakako, ovo se nije svidjelo, pa je već 1294. u Senju imala svog konzula. U ovom vremenu Senj je vrlo važna trgovačka luka, a senjsko brodogradilište i brodograditelji poznati su na daleko. Tako godine 1309. Mletačka vlada obavještava i preporučuje svom konzulu u Senju dolazak poslanika, koji treba za njih naručiti nekoliko brodova, potpuno opremljenih. Brodovi su bili sa dva jedra i dvadeset i dva vesla po boku sa svake strane. Po ovim karakteristikama dade se zaključiti da se radilo o brodovima dužine 25—30 m., što za ono vrijeme i nisu mali brodovi. Da su Mlečani dobivali vesla iz Senja, dokazuje i njihov ferman iz god. 1363. s kojim se strogo zabranjuje izvoz vesala, kupljenih u Senju, ma bilo kuda osim u Veneciju. Ovo je dovoljan podatak o kvaliteti i cijeni ovih senjskih proizvoda. Jedan spis iz 1375. govori kako Mlečani odobravaju i dodjeljuju Krčkim knezovima zajam od 2000 dukata, uz uvjet da njima prodaju sva vesla što se izrade na njihovom području.

U nizu privrednih mjera car Karlo VI imenuje 1722. god., svojim povjerenikom E. Deichmanna sa posebnim zadatkom da izvrši pregled primorskih luka i šuma, te da mu podnese izvještaj, gdje bi bilo najbolje izgraditi ratnu luku, zatim koliko tu ima brodova i kakvo je stanje brodova i posade. Već slijedeće godine Deichmann podnosi caru opširni izvještaj u kojem navodi da je pregledao šume oko Senja, Svetog Jurja i Karlobaga, i daje o njima najbolje ocjene, o kvaliteti drva i o obilju. U 16. i 17. st. Senj i njegovi brodograditelji spominju se kao vrsni graditelji malih, ali dobrih i veoma uspješnih uskočkih brodova, s izvanrednim maritimnim osobinama, naročito podesnim za prepade na veće plovne jedinice.

Ta je vrsta brodova pripadala tipu brzih ratnih brodova na vesla i jedra, s posadom od desetak ljudi. U razdoblju od 1730—1781. god. sagrađeno je u Senju 38 brodova, od kojih 24 veća, sa nosivošću do 230 tona, a nekoliko njih prelazilo je 520 tona. Među njima 8 nava i 4 fregate. Ovi su brodovi imali naoružanje, a na svakom brodu moralo je biti ukrcano i nekoliko carskih topnika.

Na veliko značenje Senja u pomorstvu, pomorskoj trgovini, a osobito u brodogradnji upućuju nas podaci iz rata za Poljsko kraljevstvo, u kojemu brodovlje njegovih brodovlasnika Domazetovića, Vukasovića, Damellija, Kuchačevića, Daničića, Stamera i Gojkovića, pretežno građeno u Senju, sačinjavaju poseban dio austrijske ratne mornarice i sa zavidnim uspjehom kontroliraju slobodu mora, koja im je povjerena.

Njihovo uspješno suprostavljanje francuskoj, španjolskoj i sardinijskoj mornarici donijelo im je priznanje i povlastice u carevini, koje su oni značajki iskoristili, baš za jačanje svoje flote. Ovako snažno razvijeno brodarstvo omogućilo je bogaćenje ne samo brodovlasnika već cijelog stanovništva Senja i okolice. Tijekom 18. st. s razvojem prometnih veza i razgranatim trgovačkim putevima Senj dobiva uz Karlovac i Rijeku, prvorazredno značenje i postaje jedna od glavnih luka istočne obale, orijentirane na kopno i more. Na razvoj trgovine preko Senja utiče nekoliko faktora. Svakako, ovome najviše doprinosi proglašenje slobodne plovidbe po Jadranu 1717. čime su primat i privilegij Venecije bili ukinuti. Ovo je dalo poticaja za brz razvoj i napredovanje. Domaće se tržište proširuje na slobodna hrvatska područja, a Turska od Požarevačkog mira postaje glavni kupac austrijske robe.

Hrvatski izvoz u tursko carstvo do prve polovice 18. st. agraran je kao i sirovinski, a uvoz u Hrvatsku obrtničko-manufakturnog značenja. U tom se vremenskom razdoblju otvara novi pravac u trgovini s turskim carstvom, koji je išao od Zemuna Savom do Siska i kroz Senj izlazio na more. Preko ovog pravca Senj sebi osigurava velike količine robe za izvoz i uvoz. Senj doživljava meteorski uspon, koji se osjetio posebno u duhovnom životu grada. Na nagli uspon ove luke i njenog pomorstva, kao i brodogradnje, utječe jedan faktor, koji nasmijemo mimoići. Potrebe Vojne krajine, tih pasivnih predjela, posebno Like, išle su preko Senja, pa čak i kada se radilo o nabavci žita, kojega je bilo dosta u neposrednoj blizini (Karlovca). Ovi krajevi vršili su opskrbu preko Senja dovozeći žito morskim putem. Uz to se razvija vrlo intenzivno i trgovina cestom što je Senj preko Otočca povezivala s Bosnom. Krajišnici nabavljaju po Bosni stoku koju u Senju mijenjaju za sol, a nju odvoze u gornju Hrvatsku i mijenjaju za žito i druge prehrambene proizvode. Ovim pravcem velike količine soli odlaze u Bosnu. Sol uz drvo i drvenu građu predstavlja osnovnu granu trgovačke privrede u Senju. Preko Senjske luke izvoze se posebno u Dalmaciju velike količine drvene građe i žita, dok iz Dalmacije preko Senja idu znatne količine vina i ulja. U 18. st. senjska je trgovina vrlo živa, a osobito se razvila pod konac toga stoljeća, kad su Senjani gradili na senjskom brodogradilištu svoje brodove, kojih su imali preko 60. U okolici Senja bile su izgrađene mnoge ceste, pa je Senj dobio dobre veze do Rijeke, Svetog Jurja, Otočca i Karlovca. Senjski su brodovi najčešće obavljali trgovinu po jadranskim lukama, ali su plovili i po cijelom Sredozemlju. Prevozilo se tada najviše drvo, koža, stoka, sijeno, duhan, vuna, ulje, tkanine, posebno svila, kao i neka druga roba iz prekomorskih zemalja. Od svojih vlastitih proizvoda imao je Senj drvo iz bliže okolice, a od industrije brodogradilište i tvornicu konopa i jedara. Zbog sve većeg prometa pokazala se potreba proširenja senjske luke, pa su se ti poslovi počeli i izvoditi po nacrtima senjskog generala Filipa Vukasovića. Poslovi oko proširenja luke morali su biti prekinuti 1792. zbog ratnih događaja. Od ovog vremena postepeno opada promet kroz senjsku luku a brodovlasnici zbog nesigurnih prilika neće da ulažu u nove brodove. Pomorstvo u Senju nakon ovoga bilježi nekad

uspone a nekad padove. Najveća nevolja za Senj i njegov napredak dolazi iz gradnjom željeznice kroz Gorski kotar. Senj počinje naglo gubiti na važnosti. Roba iz zaleđa kreće pravcem za Rijeku koja preuzima skoro sav teret što je nekada išao na Senj.

Ipak Senj do dana današnjega ostaje jedna od važnijih luka na našoj obali za izvoz drva i drvene građe. Što se tiče pomorstva i brodogradnje, pojavom čeličnih brodova brodogradnja potpuno iščezava, a pomorstvo se uzdržalo sve do početka 20. st. kada i ono doživljava svoj kraj.

Kako smo vidjeli, brodogradnja i pomorstvo u Senju bilo je, sve do novih dana, iako uz prekide, jedna od značajnijih privrednih grana. Posebno je zanimljivo da se na senjskom šķveru građe i neki tipovi brodova kakve ne susrećemo nigdje na našoj obali. Ovdje nas osobito zanima jedrenjak vrlo karakterističnih konstrukcijskih osobina, donekle nalik većem gripu, pa ga slobodno možemo nazvati *senjski grip 17. st.*, i pripadao je senjskoj obitelji Desantić.

Desantići su stara senjska porodica, koja je dala više vojvoda i sudaca, a pojavljuje se u spomenicima počevši od početka 17. st.

Tako su u jednoj hrvatskoj ispravi iz Senja od 3. srpnja 1609. spominje sudac Vicko Desantić, sin Frane Desantića. Spominje se u Senju i zastavnik Juraj Desantić, u vezi s bunom protiv Vukasovića 1698. god.

Sudac Juraj Desantić potpisan je na jednoj ispravi iz Brinja od 22. svibnja 1645. god. gdje je sudjelovao kao član vojničkog povjereništva za utvrđivanje međe između Brinjana i okolnih Vlaha. Ime Desantić i danas susrećemo u Baški na otoku Krku. O Desantićima imamo i drugih podataka. Nadgrobna ploča Jurja Desantića iz godine 1707. nalazila se uzidana u srednjoj lađi crkve Sv. Franje, s natpisom i u hrvatskom prijevodu glasi:

»Plemeniti i presvijetli gospodin Juraj Desantić, plemić grada Senja i vojvoda svetog carskog i kraljevskog veličanstva, preminuo najpobožnije u Gospodinu 1707.«

O Desantićima kao brodovlasnicima za sada nemamo podataka. Jedini podatak koji bi se na ovo odnosio je zavjetna slika veličine 24,5 x 20 cm. naslikana na drvenoj podlozi a čuva se u muzeju grada Senja, uvedena pod brojem 4244/78.

Mora se odmah istaknuti da je rad izvanredan i kao dokument predstavlja prvorazredni povijesni spomenik, o povijesti našeg pomorstva što nas ovdje posebno i zanima. Slikar je izvanredno poznavao objekt koji je slikao. Ovdje nema nepoznanica kod pojedinih detalja broda. Svi elementi naslikani su vrlo precizno, tako da se detalji lako čitaju, a najvredniji je svakako detalj krmene konstrukcije, koji je za nas posebno zanimljiv. Ovaj detalj smatram vrlo važnim i moram priznati, da me je motivirao u pristupu tehničke rekonstrukcije ovog broda. *Senjski grip 17. st.* imao je dužinu od 18–20 metara. Brod je bio dubokog gaza sa dosta dubokom kobilicom na koju se nastavljala pramčana i krmena statva. Ove karakteristike govore o brodu s dobrim maritimnim svojstvima. Pramčani dio bio je nalik na jedrenjak tipa fregadun. Pramčana statva pada na vodenu liniju koso i ispupčena je prema vani, tako da cijela konstrukcija pramčanog dijela poprima jajolik oblik. Krmeni dio sličan je pramčanom, ali s dosta višim uzvojem prema krajnjem dijelu broda. Ograda na krmenom dijelu dizala se visoko formirajući krmeni pik u dobro zaklonjenu kormilarnicu. Ovakva konstrukcija omogućila je iz-

gradnju krmenog nadgrađa kao i sigurnu zaštitu kormilara i posade u nevremenu.

Krmena statva u blagom luku s omanjim ispupčenjem spušta se do pete. Kormilarenje se vršilo pomoću plosnatog kormila. Kormilarenje kod svakog broda moramo promatrati sa stanovišta sposobnosti broda da naglo mijenja svoj pravac, kada je to potrebno, kao i da održi pravac kada ga ne želi mijenjati. Jedno i drugo, u našem slučaju, bilo je optimalno zastupljeno. Kormilo je bilo pričvršćeno na statvi broda vjerojatno s tri ležaja. Jedini nedostatak kod ovog tipa kormila je veliki otpor zbog ravne površine. Vrat kormila išao je visoko iznad krmene statve kako bi rudo što više palo na donji kraj vrata. Ovo je bilo potrebno postići, kako ne bi došlo do smicanja ruda prilikom nemirne plovidbe. Kada uspoređujemo krmenu konstrukciju s kormilom, ona je potpuno identična onoj ratnih uskočkih brodova. Ova činjenica govori u prilog kvaliteti tih malih brodova građenih za brze prepade, kao i o razvojnem putu samog senjskog gripa.

Poznato nam je, da je grip pripadao cijeloj našoj obali. Gradi se u Dubrovniku, Korčuli, na Pelješcu, Trogiru, Kraljevici, Rijeci a grade se manji sa 1 i veći sa 2 jarbola sigurno i drugdje, ali kod svijju krmeni dio završava sa zrcalom. Ostalo je i kod jednog i drugog podjednako izvođeno.

Iz ovog možemo izvući zaključak:

Senjski brodograditelji i brodovlasnici, koristeći veliko svoje iskustvo, gradili su brodove ne osvrćući se na iskustvo ostalih brodograđevnih i pomorskih centara na našoj obali. Jednostavno, imali su svoju vlastitu brodograđevnu školu.

Senjski grip imao je tri jarbola. Najveći je bio usađen nešto dalje od prve trećine dužine broda, vrlo snažan i iz jednog komada. Nosio je dva križna jedra. Glavno donje jedro imalo je veliku površinu. Gornje košno jedro bilo je otprilike jedna četvrtina onog glavnog. Jarbol je bio osiguran sa sedam snažnih pripona, vezanih po boku i po dvije na palubi u predjelu uzdužne osi. Pramčani jarbol, nalik uzdignutom kosniku bio je usađen u predjelu pramčanog pika, nagnut prema vani pod kutem od 45%. Kao i glavni jarbol bio je snažne konstrukcije s omanjim jedrom. Na krmenom dijelu, na dužini od dvije trećine broda, nalazio se krmeni jarbol s latinskim jedrom oveće površine. Bio je osiguran sa tri zatezne pripone vezane za metalne alke usađene u brodsku provezu. Na svom vrhu završavao je sa proširenom glavom u kojoj su bili smješteni provrti i koloturje za prolaz podiznog roglja i učvršćenje pripona. Paluba se protezala po cijeloj dužini broda od pramca do krme. Na pramčanom dijelu brod je imao palubicu, koja je služila za bolje posluživanje pramčanog jedra kao i privec te kao malo priručno skladište. Na krmenom dijelu od boka do boka protezala se paluba koja je činila s poprečnom pregradom zatvoreni prostor, vrlo pogodan za smještaj momčadi.