

NIKŠA MENDEŠ

RIJEČKI, LOŠINJSKI I SENJSKI JEDRENJACI KONCEM 19. I POČETKOM 20. STOLJEĆA

Nikša Mendeš *
Pomorski i povijesni muzej
Hrvatskog primorja Rijeka
Muzejski trg 1
HR 51000 Rijeka

UDK: 629.123.1(497.5 Hrv. primorje)"18/19"
656.61(497.5 Hrv. primorje)"18/19"
Pregledni članak
Ur.: 2004-12-31

Autor u prilogu obrađuje dio povijesne građe koja se odnosi na brodske dnevnikе riječkih i lošinjskih jedrenjaka krajem 19. i početkom 20. stoljeća. Težište je na brodskim dnevnicima barkova *Stefano*, *Contessa Hilda* i *Francesco Giuseppe I*. U drugom dijelu priloga promatraju se veze između gradova Senja i Rijeke, koji su kroz stoljeća bili povezani jedrenjacima i plovidbenim rutama. Naglasak je na riječkim i senjskim jedrenjacima *Trojednica* i *Hrvatska (Pošćić)* i brodovlasnicima krajem 19. i početkom 20. stoljeća.

Brodski dnevnikы temeljni su dokumenti svakog broda, kako danas tako i u prošlosti. U pomorskoj terminologiji spadaju pod skupinu brodskih knjiga (*Logbook*, *Journal de bord*, *Giornale nautico*) koje su obvezatno dio dokumentacije zapovjednika na svakom brodu, a podatke u brodske dnevnikы upisivali su u prošlosti (kao što to rade i danas) zapovjednici brodova, obično kapetani, ali i pojedini časnici u službi na zapovjednom mostu. Brodski se dnevnikы dijele na *Veliki brodski dnevnik* i *Mali brodski dnevnik*. *Veliki brodski dnevnik* upotrebljavali su brodovi koji su plovili i plove u granicama duge i velike obalne plovidbe, a *Mali brodski dnevnik* brodovi koji su plovili i plove u

* Napomena uredništva: Uredništvo je u svrhu ujednačivanja s ostalim tekstovima u Zborniku redne brojeve izražene slovima zamijenilo brojkama

granicama male obalne plovidbe i tehnički plovni objekti na mehanički pogon.¹ Tijekom putovanja broda, bez obzira na to radi li se o dugoj ili maloj obalnoj plovidbi, u brodski su se dnevnik upisivali podatci o tijeku plovidbe, vremenskim uvjetima na putovanju, dolasku u određenu luku i odlasku iz nje, iskrcavanju i ukrcavanju tereta, dužnostima članova posade tijekom dana, a osobito za vrijeme noćnih dežurstava, popunjavanju posade broda tijekom putovanja itd.

Brodski su se dnevnicima na jedrenjacima austrijske (odnosno od 1867. godine austrougarske) trgovačke mornarice tijekom 19. stoljeća pisali najčešće na talijanskom jeziku, a slijedom političkih događanja i utjecaja preporodnih kretanja sedamdesetih i osamdesetih godina 19. stoljeća, u Primorju i Dalmaciji sve je više u uporabi prevladavao hrvatski jezik. Shodno tome, u fundusu Pomorskog i povijesnog muzeja Hrvatskog primorja Rijeka nalaze se određeni brodski dnevnicima, kao npr. brodski dnevnik jedrenjaka *Combinatore* iz 1822. godine, zapovjednika Antonija Agostina Cosulich, brodski dnevnik jedrenjaka *Amalia L.* iz 1859. godine, zapovjednika Martina Šoića iz Kostrene, brodski dnevnik barka *Stefano* iz Rijeke, koji su pisani na talijanskom jeziku, dok su zadnjih dvadesetak godina 19. stoljeća mnogi zapovjednici jedrenjaka pisali dnevnik na hrvatskom jeziku, a brodovlasnici jedrenjaka poglavito građenih na riječkim, malološinjskim, bakarskim, a također i senjskim škverovima i brodogradilištima, nazivali su svoje brodove hrvatskim imenima. Tako je Hrvatsko brodarsko društvo u Bakru naručilo gradnju triju velikih jedrenjaka kod brodograditelja Mate Matrljana, a to su bili *Hrvat*, *Bakran* i *Ban Mažuranić*.² U tom se periodu 1867. godine osnovalo Senjsko brodarsko društvo, koje se zalagalo za jačanje hrvatskog utjecaja na jedrenjacima i parobrodima, pa su tako sagrađeni jedrenjaci *Nehaj*, *Hervatska (kasnije Poščić)* *Sloga O.* i *Trojednica*.³

No nisu samo brodovlasnici iz naših primorskih mjesta bili zaslužni za promicanje hrvatskog jezika i narodne tradicije na jedrenjacima nego su za to bile zaslužne i prve pomorske škole koje su postupno uvodile hrvatski jezik kao nastavni predmet, a onda i kao službeni jezik. Bakrani su čekali osnivanje državne škole sve do 5. rujna 1849. Kao prvi se ravnatelj spominje Nikola Vakanović. Bakarska pomorska škola novom reorganizacijom školstva izdvojena je nakon Hrvatsko-ugarske nagodbe 1868. iz sastava Središnje pomorske vlade u Trstu te je pripala Zemaljskoj vladi u Zagrebu, Odjelu za

¹ POMORSKA ENCIKLOPEDIJA, 1955, 95.

² N. MENDEŠ, 2000, 22.

³ Popis jedrenjaka građenih u Senju, fundus PPMHP.

bogoštovlje i nastavu. Od 1882. uveden je hrvatski jezik kao nastavni za opće predmete, dok je za stručne i dalje ostao talijanski.⁴ Ovdje je potrebno pojasniti da su austrijske vlasti u Hrvatskom primorju i Dalmaciji bile sklone talijanskom jeziku u upravi i školstvu i nisu silom nastojale nametati njemački jezik zbog višestoljetne tradicije Mletačke Republike u ovim krajevima, a i zbog toga da bi preko jezične politike držale pod kontrolom jačanje hrvatskog jezika, odnosno sve jačeg utjecaja hrvatskoga narodnog preporoda i iliraca na Jadranu.

I napokon, Pomorska škola u Bakru svoj najveći uzlet doživljava 1917. godine, kada je od Zemaljske vlade u Zagrebu dobila status Pomorske akademije, a te je godine uveden hrvatski jezik kao obvezatni za sve predmete.⁵

Shodno tome, pisani su na hrvatskom jeziku i mnogi brodski dnevnik. U ovom radu cilj je istražiti karakteristike određenih brodskih dnevnika koji su, iako pisani na različitim jezicima, predstavljali značajan izvor zbivanja na jedrenjacima tijekom druge polovine 19. i početkom 20. stoljeća. Zbivanja koja su obuhvaćena ovim brodskim dnevnicima, vezana su uz životne priče pomoraca koji su obitavali na prostoru šire riječke regije, od istočne obale Istre do okolice Rijeke uz priobalje i na kvarnerskim otocima, pa sve do područja grada Senja na jugu. Dnevnik koji su obuhvaćeni ovom temom, podijeljeni su u dvije tematske cjeline. Prvo se razmatra razdoblje sedamdesetih godina 19. stoljeća, kada su dnevnik još bili pisani većinom na talijanskom jeziku, te drugo razdoblje, početkom 20. stoljeća, u kojem govorimo o dnevnicima iz 1902.-1909. godine pisanim na hrvatskom jeziku.

U prvom razdoblju osvrnut ćemo se na brodski dnevnik, točnije zapis o putovanju riječkog jedrenjaka *Stefano* 1876. godine, a u drugom razdoblju na brodske dnevnik jedrenjaka nave *Francesco Giuseppe I.* 1902.-1903. i jedrenjaka barka *Contessa Hilda* 1908.-1909. godine.

Brodski dnevnik jedrenjaka bark Stefano

Prošlost riječkog barka *Stefano* usko je povezana s ogrankom obitelji Bačić iz Dubrovnika. Kad je Nikola Bačić, trgovac žitom i brodovlasnik, došao iz Dubrovnika u Rijeku 1865. godine, započela je povijest riječkog ogranka te obitelji. U svom vlasništvu Nikola je Bačić imao više jedrenjaka duge plovidbe od kojih su prevladavali barkovi, i to *Giovanna Maria*, *Giuseppina Francesca*, *Caterina V.*, *Due cognati*, *Nouva fama*, *Due cognate*, *Eugenio*, *Vincenza*, *Stefano*, *Risorto* i *Antal*.⁶ Njegov sin Stefano Bačić, mladi

⁴ O. FIJO, 1963, 27.

⁵ O. FIJO, 1963, 30.

⁶ R. BARBALIĆ, Dopis Historijskom arhivu Rijeka, 1985.

kapetan duge plovidbe, upravljao je jedrenjacima *Vincenza* i *Stefano*, koji je po njemu i dobio ime. Naime, Stefano je Bačić mlad umro, u 24. godini, te je pokopan u Rijeci.

Bark *Stefano* sagrađen je u Rijeci 1873. godine na brodogradilištu braće Brazzoduro. Tijekom 1875. godine bark *Stefano* uputio se na plovidbu prema Australiji. Bilo mu je to treće putovanje, tijekom kojega se dogodio brodolom kod rta Cloates na obali Australije 27. listopada 1875. Brod je putovao iz Cardiffa prema Hong Kongu. Od preko 20 članova posade na kraju su preživjela samo dvojica, kadet Miho Bačić i mornar Ivan Jurić. Miho je Bačić bio nećak brodovlasnika Nikole Bačića. Nakon povratka u domovinu tijekom 1876. godine preživjeli članovi posade prepričali su događanja oko broda *Stefano* dubrovačkom dominikancu Stefanu Skurli. Osim toga, Miho je Bačić još 16. svibnja 1876. uputio rodbini u Dubrovnik pismo gdje je opisao nesretnu sudbinu svojih drugova na brodu *Stefano* i šest mjeseci života među australskim Aboriginima. Evo kako je opisao taj događaj: "Siguran sam, da Vi, kao i svi koji me poznaju, držite da sam mrtav, a za što je vrlo malo trebalo. Sada ću Vam ispričati strahovit događaj, koji se dogodio u vrijeme od 27. listopada 1875. do 15. travnja 1876. Dana 27. listopada prošle godine u 2 sata jutrom bark *Stefano* kap. Vlaha Miloslavića nasukao se na neki greben u blizini rta NW Australije. Čim se nasukao, nagnuo se na desnu stranu i nijesu prošla ni tri sata, kad je bio čitav razlupan u veće i manje komade. Činili smo sve moguće napore, da bismo bacili barkacu u more, ali smo uzalud uložili sve svoje snage, jer ju je jako more odmah razbilo u komadiće. Tada su, na zapovjed pokojnog kap. Vlaha, pošla dva ili tri mornara na krmu, da bace guc u more. Teškom mukom im je uspjelo, da ga napokon bace u more, te smo unj prešli ja, kapetan, poručnik i jedan mornar. Ali, što se tada dogodilo? Tek što je guc bio u moru, prevrnuo se. Ja se spretno uhvatio kolumbe, dok su se ostala trojica potopila. Tako sam prestrašen, jer je noć bila sasvim tamna, plutao po moru 10 sati. Zatim mi je uspjelo spasiti se na kopno, gdje sam se skoro polumrtav bacio na goli i topli pijesak, čekajući da vidim nekoga od mojih drugova. Uskoro se je spasio na brodskim ljestvama i Karlo Kosta, zatim vođa i ostali mornari, koji su doplutili na raznim komadima broda. Bilo nas je deset. Sutradan smo odlučili poći na položaj, da pronađemo pića i jela, koje je doplutilo sa razbijenog broda. Sagrađili smo kolibu od krhotina brodskog drva. Sutradan smo ugledali gole divljake, žene i ljude. Ispočetka smo se bojali da nas ne pojedu, ali nam nijesu ništa učinili. S neznatnom zalihom vode i hrane pješačili smo šest dana, i da nijesmo naišli na neke divljake, koji nam pokazaše gdje ima vode, bili bismo svi umrli od žeđe nasred pijeska. Tu smo živjeli tri mjeseca hraneći se jedino nekim sirovim

školjkama. Oko Božića su nam umrla dvojica, a poslije nekoliko dana ostala šestorica. Ja i moj drug, smo preživjeli, jer su nas našli crni divljaci te nas nahraniše ribom i vodom. Konačno 18. travnja 1876. približio se obali engleski kuter, koji nas je odveo u Fremantle."⁷

Ovdje donosimo pojedine detalje iz te trotomne rukopisne knjige koja na kraju treće knjige ima zabilježen određeni raritetni dio: rječnik pojmova (*Raccolta*) na talijansko-aboriginskom jeziku, koji su preživjeli pomorci zapisali tijekom boravka u Australiji.

Na samom početku pripovijesti o putovanju jedrenjaka *Stefano* opisuje se njegov polazak iz Cardiffa 31. srpnja 1875. godine. Brod je imao 857 registarskih tona i dužinu od 50,5 metara. Ističe se dobra opremljenost broda svim potrebnim jedrima kojima je upravljala veoma dobro uvježbana posada. *Stefano* je krenuo prema Hong Kongu noseći ugljen iz Engleske.

Od druge do četvrte stranice dnevnika spominje se posada jedrenjaka *Stefano*. To su bili: zapovjednik, kapetan Blaž Miloslavić, poručnik Martin Osojnak iz Rijeke, drugi časnik Karlo Kosta, zatim vođa palube Ivan Lovrinović iz Dubrovnika, tesar Dominik Antočić iz Malog Lošinja, kadet Miho Bačić iz Dubrovnika te Mate Zanetović iz Kotora, nadstojnik (*dispenzir*). Kormilari su bili: Baltazar Vukašinović iz Dubrovnika, Josip Perančić iz Malog Lošinja, Grgur Pavišić i Srećko Bučić s područja Rijeke, Ivan Pavao Radović iz Potomja, Ivan Jurić iz Oskorušnog, Toma Dediol iz Kučišća, Božidar Vulović iz Dobrote i Nikola Brajović iz okolice Dubrovnika, a mali od broda bio je Enrico Groiss iz Cardiffa.

Kako je prethodno navedeno u pismu koje je uputio Miho Bačić u Dubrovnik i Rijeku, čim je potonuo jedrenjak, kapetan, poručnik i jedan mornar našli su se u malom čamcu od broda, no kako ih je val prevrnuo, odmah su potonuli i stradali. Miho je Bačić doplivaao do najbliže plaže, a uz njega spasili su se drugi časnik Kosta, vođa palube i ostali mornari. Ipak, do Božića te godine umrlo je još šest pomoraca, a preživjeli su samo Miho Bačić i Ivan Jurić, živeći do travnja 1876. među Aboriginima.⁸ Tako se tek u svibnju 1876. saznala istina o sudbini barka *Stefano*, a time je ujedno i zatvorena knjiga o povijesti tog jedrenjaka.

Sam dnevnik jedrenjaka barka Stefana nije u biti klasični brodski dnevnik zapovjednika kapetana Blaža (Vlaha) Miloslavića, već je nastao prema kazivanjima dvojice preživjelih pomoraca. Pisan je 1876. godine pod

⁷ J. LUETIĆ, 1955, 31-32.

⁸ S. SKURLA, 1876, 104-210.

nazivom "I naufraghi del bark austro-ungarico *Stefano* alla costa Nord-Ovest dell'Australia di Stefano Skurla."

Izvorni rukopis na talijanskom je jeziku pisan je na oko 280 stranica, a čuva se u fundusu Pomorskog i povijesnog muzeja Hrvatskog primorja Rijeka.

Postoji i drugi primjerak rukopisa, koji se nalazi u SAD, a u vlasništvu je Gustava Rathea, potomka obitelji Bačić.

Putovanja kapetana Branka Širole na jedrenjacima Francesco Giuseppe I. i Contessa Hilda

I dok je prethodni izvor o brodolomu barka *Stefano* označavao period kada je gradnja jedrenjaka duge plovidbe dosegla zenit i kada u našim primorskim mjestima već i opada, stvaraju se brodarska društva za očuvanje tradicije plovidbe jedrima, dnevnicima nave *Francesco Giuseppe I.* i barka *Contessa Hilda* – u kojima su detaljno opisani događaji koje je zabilježio mladi kadet, a zatim kapetan Branko Širola – prikazuju zadnje plovidbe oko svijeta posljednjim kvarnerskim, odnosno lošinjskim jedrenjacima početkom 20. stoljeća.



Sl. 1. Branko Širola, brodski dnevnik jedrenjaka *Francesco Giuseppe I*, 1902-1903, PPMHP

Branko je Širola rođen u Hreljinu 1884. godine. Sedamdesetih godina prošlog stoljeća, koju godinu neposredno prije smrti, već je kao starac predao svoje dnevnik, spise s putovanja na jedrenjacima, fotografije i sl., vrsnom poznavatelju pomorske prošlosti Kvarnera i sjev. Jadrana, Radojici Barbaliću. Preko prof. Barbalića – koji je često pisao o kvarnerskim jedrenjacima, te napisao knjigu *Oploviti Cape Horn* s Ivom Jurkovićem, – Pomorski i povijesni muzej dobio je u vlasništvo vrijednu ostavštinu kapetana Širole.⁹

Karakteristike jedrenjaka Francesco Giuseppe I. i Contessa Hilda

Jedrenjaci *Francesco Giuseppe I.* i *Contessa Hilda* pripadali su brodovlasniku Franji Levi iz Velog Lošinja. Po karakteristikama *Francesco Giuseppe I.* bio je jedrenjak nava, a *Contessa Hilda* bark. *Francesco Giuseppe I.* sagrađen je u Glasgowu 1882. godine i prvo mu je ime bilo *Falls of Afton*. Imao je 1924 BRT, a veličina mu je bila 84,35 x 12,50 x 7,24 m.¹⁰ U vlasništvu Franje Leve bio je do 1907. godine. Na ovom je jedrenjaku mladi poručnik, devetnaestogodišnji Branko Širola prvi put oplovio svijet 1902./1903. na jednom od posljednjih jadranskih *capehornera*.¹¹ Širola se ukrao na brod početkom 1902. godine u Dunkerqueu, a zatim je brod pod zapovjedništvom kapetana Ivana Rodinisa iz Malog Lošinja krenuo na plovidbu oko svijeta. Krajem siječnja 1902. *Francesco Giuseppe I.* plovio je od Škotske, prema Ekvatoru, pa sve na jug prema Rtu dobre nade. Kako navodi Širola: "svaki je mornar sa sobom donosio vreću u kojoj su bili madrac, kišno odijelo, konop za rublje, igle, konac, komad platna, posteljina, lončić, žlica, viljuška i druge potrepštine. Članovi su posade, uz kapetana Ivana Rodinisa iz Malog Lošinja, bili prvi časnik Danilo Dittrich, drugi časnik Nikola Gjardošić i treći časnik Pepi Filinić iz Trsta. Osim njih Širola se sjeća mornara Alberta Završana, Mate Ragusine, Barta Bele te četvorice kormilara."¹²

⁹ Knjiga je svjedočanstvo o putovanjima Branka Širole i njegovih suradnika na jedrenjacima *Francesco Giuseppe I.* i *Contessa Hilda*. Ona obuhvaća dva osnovna perioda, Širolino školovanje za kadeta na Pomorskoj školi u Bakru, njegova putovanja oko svijeta kao kadeta i kasnije kapetana, te popis pomoraca koji su jedrenjacima oplovili Cape Horn. Ostavština B. Širole sastoji se od brodskih dnevnika jedrenjaka *Francesco Giuseppe I.* i *Contessa Hilda*, njegove diplome za kapetana, sekstanta, različitih izvještaja i sl.

¹⁰ R. BARBALIĆ – I. JURKOVIĆ, 1972, 39.

¹¹ *Capehorneri*, naziv za jedrenjake velikih dimenzija, tipa nava, veće barkove koji su kao brodovi duge plovidbe i velikih brzina oplovljavali svijet preko rta Cape Horn, iz pravca Atlantik – Pacifik (*East Bound*) ili Pacifik – Atlantik (*West Bound*).

¹² R. BARBALIĆ – I. JURKOVIĆ, 1972, 62.



Sl. 2. Nepoznati autor, bark *Contessa Hilda*, 1908, ulje na lesonitu, PPMHP

Nakon 105 dana plovidbe preko južnog Atlantika i Indijskog oceana jedrenjak se napokon približio Australiji. Tijekom boravka u Australiji, točnije u Sydneyu, posada se izmijenila, a zatim se krenulo na put prema San Franciscu, s utovarem ugljena u brodu. Brod je stigao u San Francisco nakon 132 dana plovidbe Tihim oceanom. Ovdje donosimo detalj brodskog dnevnika jedrenjaka *Francesco Giuseppe I.* iz 1902. godine, inv. br. 939, PPMHP:

"Utorak 22. travnja 1902. Totalna pomrčina mjeseca. Od polnoći do 4h am, lijeva kiša bez magle. Vjetar isprva sa SZ pređe na Z. I opet se brod dobro ziblje. More polijeva palubu. Oko 4 h am kiša prestaje dočim se nebo ponešto razvedrilo. Pun mjesec svjetli dok nije izašlo sunce u 7 h am. Vjetar sa ZJZ tjera brod 8 Nm na sat brzo. Brod neprestano valja. Sunce nam često skrivaju oblaci s kišom. Do podne se diže ugljen iz gavuna. Potežu se par puta braci. U podne $\varphi = 45^{\circ}05'$ J i $\lambda = 108^{\circ}35'$ I. $\delta = 29^{\circ}40'$. $\text{Var} = 11^{\circ}\text{e}$. Vidi se da se je barometar jako snizio. Znak vjetra u krmu. Kurs I $\frac{1}{2}$ B. Poslije podne sve ostaje isto. Nebo je posve naoblačeno. U 4 h pm se jednom pokaže sunce. Od 6 h pm svijetli mjesec. Više puta i kiši. U 11h 40

m iščekivali smo pomrčinu mjeseca, no taj je bio za oblacima. Do polnoći vrijeme isto. Barometar rapidno pada. $\delta = 29^{\circ}20'$. $Var = 10^{\circ}e$.¹³

Prethodni izvještaj pokazuje dio puta prema Australiji. Kao što je vidljivo, u dnevnik je kadet Širola unosio podatke o promjenama vremena tijekom dana, kursu i položaju broda, stanju barometra itd. Nastavak puta je uslijedio. Nakon odlaska iz San Francisca – utovarivši prethodno teret riže – 4. se prosinca 1902. *Francesco Giuseppe I.* uputio na dalek put u London. Evo kako je protekao dan prolaska oko Cape Horna:

"Ponedjeljak, 19. siječnja 1903. Nebo je do 4 h am zastrto previsokim gustim cirrusom, a oko mjeseca u zadnjoj četvrti sa cirrocumulusom. Brod, rola banda-banda, krcajući more preko ograde. Škote od treva zarone pod more. Dan sviće u 3 i pol ujutro. Brod povećava rolanje. Plovi se put JI brzinom od 5 Nm. Od jučerašnjeg štrudela boli me grozno želudac. Od gajetuna pišem dnevnik i čitam "Monte Crista". Danas je četrdeset i šesti dan otkako smo napustili San Francisco. Na dan 3. veljače 1903., kada je na Južnoj polutki sredina ljeta, po mirnom vremenu i na sva jedra oplovili smo samo Cape Horn i ušli u Atlantski ocean. Očekivane nedaće nisu se obistinile. Međutim, mrki i zapjenušani Atlantik naplatio nam je uskoro obilato sve one lijepe trenutke."¹⁴

Nakon dugotrajnog putovanja preko Atlantika brod je u petak 13. ožujka 1903. godine prešao ekvator. Konačno je stigao u London nakon 440 dana plovidbe oko svijeta. Članovi posade su se iskricali kojekuda, a jedino je kapetan Rodinis ostao na brodu. Bio je to kraj prvog Širolina puta oko svijeta. Nakon ispita za kapetana duge plovidbe, koji je položio pri Pomorskoj vladi na Rijeci 1907. godine, Branko je Širola nastavio svoju službu i prvi put preuzeo brod kao zapovjednik.¹⁵

¹³ Originalni dnevnik kapetana Branka Širole, Dnevnik jedrenjaka *Francesco Giuseppe I.*, rukopis, 1902., str. 1, oznake, φ - geografska širina, λ - geografska dužina, β - kurs (POMORSKI LEKSIKON, 171, 891, δ - devijacija magnetnog kompasa, kut između pravca osnovnog meridijana i kompasnog meridijana, može biti pozitivna ili negativna. *Var* – varijacija ili magnetna deklinacija, kut u horizontu što ga sjeverni kraj magnetne igle zaklapa s pravim meridijanom), *gavun* – skladište za drva, ugljen na brodu, (R. VIDOVIĆ, 1984, 54, *braci* – konopi koji vežu prednji dio jedra uz pramac broda, konopi na deblenjaku, dijelu jarbola) *4 pm* – četiri sata poslije podne, pismohrana PPMHP. Autor zahvaljuje kapetanu Tončiju Štokovu na stručnoj pomoći kod oznaka δ , *var*, λ i φ .

¹⁴ Originalni dnevnik kapetana Branka Širole, Dnevnik jedrenjaka *Francesco Giuseppe I.*, rukopis, 1903, str. 32, oznake, *4 am* – četiri sata ujutro, *5 Nm* – pet nautičkih milja, (R. VIDOVIĆ, 1984, 433, 474, *škote* – zatezi, užad za upravljanje brodom, *trevi* – *idro na trevu*, o glavno jedro, četverokutno olujno jedro) pismohrana PPMHP.

¹⁵ O tome nam svjedoči isprava *Decreto di qualifica*, pisana na talijanskom i mađarskom jeziku, iz 1907. godine, pismohrana PPMHP.

Tijekom 1908. kao mladi kapetan duge plovidbe krenuo je na put u Newcastle, u Australiji, da bi u tom gradu preuzeo zapovijedanje jedrenjakom *Contessa Hilda*. Jedrenjak bark *Contessa Hilda*, sagrađen je u Glasgowu 1875. godine, za brodovlasnika Franju Leva iz Velog Lošinja. Brod je imao 1646 BRT te je ukupno bio dug 76,81 m. Koncem kolovoza 1908. godine primopredaju broda je izvršio kapetan Volarić, a početkom rujna iste godine Širola je napokon stupio na dužnost zapovjednika *Contesse Hilde*. Bark *Contessa Hilda* isplovio je iz Newcastlea. Evo kako je sam Širola opisao polazak broda iz luke u brodskom dnevniku, inv. br. 939. PPMHP:

"Subota 19. 9. 1908. Na sva jedra jurimo put juga brzinom od 7 milja na sat. Kada se ustajem iz lijepog kreveta u lijepom kamarinu idem u salon, gdje već jedu poručnik i stari pilot od 70 godina, koji je već 60 godina po moru ploveći u svakom stupnju i po cijelom svijetu. Vrlo je dobre čudi. Jedemo jaja i pijemo čaj. Do podne navijem sve ure na krmi i bilježim sve provište, što su na brodu. Prekrasno vrijeme. Na vidiku smo Australije.

Nedjelja, 20. 9. 1908. Od polnoći puše sve jače i sve veći se gomilaju valovi. Tamno je kao u rogu. Nitko ne spava. Refuli JZ duvaju pakleno. Bojimo se da će se razderati nove gabije. Do podne jednako. Jede se bez volje s pladnjima u ruci. Barometar je već veoma nizak. Okrenusmo u 8 sati u jutro brod na lijeve oglave, da se ne udaljimo od kraja i da čim se promijeni vjetar zaokrenemo put Zapada okolo Gabo Islanda."¹⁶

I tako je *Contessa Hilda* nastavila ploviti prema otvorenom Pacifiku, a 10. prosinca napokon su prešli zloglasni Cape Horn i uputili se prema Sjevernoj polutki, te se sve više približavali rodnoj grudi. Sredinom siječnja 1909. *Contessa je Hilda* preplovila ekvator i sve bliže dolazila ka Sredozemnom moru približavajući se kraju putovanja. Tijekom prolaska kroz Biskajski zaljev umjesto oluje i vjetra dočekalo ih je mirno more, a kako spominje Širola: "Kako smo se osijećali bijedni, nemoćni, poniženi, donkihotski nesuvremeni u susretu parobroda koji je u tom trenutku predstavljao budućnost i našeg broda koji je pripadao prošlosti."¹⁷ Nakon dolaska broda u Cardiff početkom ožujka 1909. *Contessa Hilda* ukrcala je svoj zadnji teret ugljena za Genovu te se uputila na svoje zadnje putovanje. Naime, upravo za boravka u Cardiffu brodovlasnik je poslao poruku da je brod prodan za staro željezo. Nakon pristajanja u Genovi te iskrcaja tereta

¹⁶ Originalni dnevnik kapetana Branka Širole, *Dnevnik jedrenjaka "Contessa Hilda"*, rukopis, 1908, str. 38-39 (R. VIDOVIĆ, 1984, 135, *gabije* – četverokutna jedra vezano za penun-deblenjaka), pismohrana PPMHP.

¹⁷ F. RUŽIĆ, 1955, 292.

Branko Širola zauvijek se oprostio sa *Contessom Hildom*, a s njom i općenito s jedrenjacima duge plovidbe na kojima nije više nikada zaplovio, tj. nastavio je svoju službu na parobrodima.

Primjeri brodarstva grada Senja u prošlosti kroz fundus Pomorskog i povijesnog muzeja Hrvatskog primorja Rijeka

Kao što je u više navrata istaknuto, jedrenjaci građeni za senjske brodare koncem 19. stoljeća često se spominju u različitim izvorima i literaturi. Također je ovdje potrebno naglasiti povezanost senjskih jedrenjaka 19. stoljeća, tj. barka *Trojednica* i barka *Hervatska*, te njihovih doticaja s gradom Rijekom i bližom okolicom, npr. s Voloskom, Lovranom itd. Oba jedrenjaka pripadala su Senjskom brogarskom društvu, dok su prije ili nakon toga bili u vlasništvu drugih brodovlasnika. U slučaju *Trojednice* to je bio Vjekoslav Turković, za kojega je brodograditelj Vatroslav Arčanin sagradio *Trojednicu*, a u slučaju barka *Hervatska* brod je iz vlasništva Senjskoga brogarskog društva prešao 1882. pod vlasništvo Andrije F. Pošćića iz Voloskog. Govoreći o brodskom dnevniku jedrenjaka *Contessa Hilda* i *Francesco Giuseppe I.*, istaknuli smo njihovo značenje, ne samo kao dokumenta vremena o događajima za vrijeme plovidbe već i u smislu nečega puno značajnijeg – utjecaja preporodnih ideja na hrvatskoj obali Jadrana, odnosno uporabe hrvatskog jezika pri pisanju brodskih dnevnika. Zadnje godine 19. stoljeća, a poglavito period od 1900. do 1914. godine, kada su plovili zadnji kvarnerski jedrenjaci duge plovidbe, bile su i godine potpunog promicanja hrvatskog identiteta među brodovlasnicima, brodograditeljima i samim zapovjednicima na jedrenjacima. To je vrijeme osobitog jačanja utjecaja bakarske Nautike, a kasnije i Pomorske akademije u Bakru, gdje je hrvatski jezik u nastavi postao uporabni za određenu grupu predmeta još 1882. godine i time se ohrabrilo mnoge pomorce da slobodno izražavaju materinski jezik i vođenjem brodske dokumentacije i brodskih knjiga.

Stoga u nastavku priče o senjskim brodovlasnicima ističemo njihovu indirektnu povezanost s ostalim kvarnerskim i primorskim jedrenjacima i brodovlasnicima u sveukupnoj borbi za stvaranjem jedinstvene austrougarske trgovačke flote, ali i unutar nje posebnoga brogarskog korpusa Hrvatskog primorja i Kvarnera u 19. stoljeću.

Specifično brodarstvo grada Senja u prošlosti očitivalo se u osobitoj vrsti brodice koje je stanovništvo Senja upotrebljavalo u svakodnevnoj uporabi. U prvoj polovini 16. stoljeća, točnije nakon 1537. godine, padom

grada Klisa u osmanlijske ruke, veći dio stanovništva grada, iseljavajući se prema sjeveru, nastanio se na području grada Senja. Od samog početka 16. stoljeća čitav akvatorij sjevernog Jadrana bio je ratno područje, osobito kada se uzme u obzir venecijansko opsjedanje Rijeke u dva navrata. Grad Rijeka – pod vlašću Habsburgovaca od sedamdesetih godina 15. stoljeća – tijekom 1508. godine osvojile su venecijanske trupe zapovjednika Navajera, točnije 26./27. svibnja 1508.¹⁸ Nakon tih događanja Rijeka je bila predmetom stalnih opsjedanja između Venecije i njezinih suparnika, Francuske, Papinske Države i Španjolske, članica Cambraiske lige. Već su tom prilikom u obrani grada bili uporabljeni jedrenjaci građeni na kvarnerskim otocima. Jedna od najznačajnijih epizoda u ratovanju između senjskih uskoka i mletačkih vlasti te Habsburške Monarhije bio je svakako vojni pohod na Senj Josipa Rabatte, koji je u sporazumu s Mlečanima dao pogubiti uskočke vođe, kneza Martina Posedarskog i vojvodu Marka Margetića. No, 31. prosinca 1601. uskoci su se osvetili ubivši u gradskoj tvrđavi Rabattu i njegovih dvanaest drugova.¹⁹ Kakve su bile brodice uskoka, te na koji su način upotrebljavane? Grad Senj već je mnogo ranije bio poznat po izradi vesala i drvene opreme za brodove, još od 13. stoljeća, a kvaliteta njihove opreme vidljiva je i po činjenici da su još 1248. godine Katalonci osnovali konzulat u Senju radi zaštite svojih trgovačkih interesa.²⁰ No, vratimo se zbivanjima u šesnaestom stoljeću. Uskoci su tijekom 16. stoljeća poglavito na prijelazu 1600./1601. godine, zadali nekoliko teških udaraca Veneciji, a u tom su periodu značajnu ulogu imale baš njihove brodice.

Glavni uskočki brodovi bile su naoružane velike i male veslarke.²¹ Mala je veslarka bila uskočki brod do 12 metara duljine sa šest redova vesala i s kormilarom na krmi, motriteljem i zapovjednikom te 12 veslača, a velika veslarka imala je – o čemu nam potvrdu daju povijesni kartografski prikazi bitke s Turcima, Šibenčanina Martina Rote Kolunića iz 1571, G. Rosaccia s njegova kartografskog prikaza Raba i Paga i portolani G. Camocija – 13-14 metara, do dvadeset veslača, zapovjednika, motritelja i kormilara.²² Jedan oblik uskočkog broda 16. stoljeća vidljiv je i na modelu broda iz fundusa Pomorskog i povijesnog muzeja Hrvatskog primorja.

¹⁸ A. RAČKI, 1929, 30.

¹⁹ G. NOVAK, 1962, 198.

²⁰ POMORSKA ENCIKLOPEDIJA, 1957, 97; R. BARBALIĆ, 1970, 7.

²¹ M. KOZLIČIĆ, 1993, 93.

²² M. KOZLIČIĆ, 1993, 97.



Sl. 3. Model uskočkog broda, Uskočki brod, 16. stoljeće, autor: Srećko Ivančić, 1960., lipovo drvo, platno, 60 x 35 x 12 cm, PPMHP 949

Brod ima jedan jarbol s križnim jedrom, šest vesala, prostor za kormilara i zapovjednika. Umjesto sidra na pramcu se nalazi uža za privezivanje. Po bokovima sa svake strane palube ima pet soha za vesla.

Uskoci nisu puno pozornosti posvećivali jedrenju jer su smatrali da ih jedra otkrivaju neprijatelju, pa su se više služili snagom vesala. Najviše im se zamjerila Venecija kada je diskretno pomogla Turcima u borbi za oslobođenje Klisa 1596. Inače, uskočke su brodice, osobito u razdoblju od 1600. do 1617., napadale mletačke položaje na prostoru od Rovinja pa sve do Kotora, a koliko su bili neugodni za mletačku vlast, govori tekst u kojemu je mletački providur opisao uskočke brodove u 16. stoljeću: "Oni idu na gusarenje sa lađom na šest ili osam vesala, ne sa većima. U svakoj od tih lađa ima ih do dvadeset i četiri da se barem četiri puta mogu izmjenjivati u veslanju. Pored toga se te lađe, budući da su malene, lako sakriju za nekom stijenom, mogu da ih povuku na kraj, da ih potope, i lako izbjegnu očima onih, koji ih progone."²³

²³ G. NOVAK, 1952, 450.



Sl. 4. Bark *Trojednica*, Bartol Ivanković, 1873., ulje na platnu, 72 x 43 cm, PPMHP 12

Senjski jedrenjaci duge plovidbe u 19. stoljeću

Gradnja jedrenjaka u Senju svoj je vrhunac doživjela u drugoj polovini 19. stoljeća. Naime, čitav kraj Hrvatskog primorja od Rijeke, Bakra, pa sve do Senja, tijekom 19. stoljeća, točnije od 1850-ih godina participirao je u gradnji jedrenjaka duge plovidbe, a najviše ih je građeno od 1833. do 1869. godine, ukupno u Rijeci, Bakru i Kraljevici 582 broda, s ukupno 229.621 t.²⁴ No i Senj nije zaostajao previše za najvećim brodograditeljskim središtima Hrvatskog primorja. Tijekom razdoblja od 1851. do 1874. godine na senjskim je brodogradilištima sagrađeno barem devet jedrenjaka, a osobit poticaj gradnji jedrenjaka duge plovidbe dalo je utemeljenje Senjskoga brodarskog društva 1867. godine. Kako senjski brodovlasnici nisu mogli graditi veće jedrenjake u Senju, često su ih naručivali kod riječkih ili kraljevičkih brodograditelja. U ovom pregledu o povijesti gradnje senjskih jedrenjaka tijekom 19. stoljeća najviše ćemo vremena posvetiti dvama jedrenjacima, a to su bili bark *Trojednica*, građen u Kraljevici kod brodograditelja Vatroslava Arčanina za

²⁴ H. von LITTROW, 1870, 6.

brodovlasnika Vjekoslava Turkovića, i bark *Hrvatska*, građen na brodogradilištu Senjskoga brodarskog društva 1874. godine.²⁵

Na slici je istaknut natpis *Trojednica Cap. St. Gudac 1873*. Jedrenjak s trima jarbolima. Pramčani i središnji jarbol imaju razvijena sva križna jedra. Jarboli su povezani i manjim letnim jedrima. Na krmenom se jarbolu nalaze sošna jedra. Jedrenjak nosi zastave: austrougarsku na krmenom jarbolu, na središnjem jarbolu zastavu s ispisanim imenom *Trojednica*, a također i zastavu s oznakom B. D. S. Brodarsko društvo Senj.

Bark *Trojednica* bio je jedan od šest velikih jedrenjaka koji su građeni kod brodograditelja Vatroslava Arčanina u Kraljevici. To su bili jedrenjaci *Grad Karlovac*, *Grad Zagreb*, *Josip Juraj Strossmayer*, *Tri sina*, *Tri brata* i *Trojednica*. *Trojednica* je imala 479 registarskih tona, sa 41,58 m duljine, 8,62 m širine i 5,58 visine.²⁶ Brodovlasnik Vjekoslav Turković unio je svoj dio udjela broda u Senjsko brodarsko društvo 1873. godine, a *Trojednica* je plovila još dugih dvadeset i osam godina sve do potonuća 1901. godine. Jedrenjak bark, koji je oslikao Bartol Ivanković, bio je jedan od najpoznatijih senjskih barkova sve do 1877. godine, kada je Senjsko brodarsko društvo bilo ukinuto. Zapovjednici *Trojednice* bili su tijekom 1873. kao prvi Eduard Giusti,²⁷ zatim Stefano Gudacz, tijekom šest godina,²⁸ a zatim 1878. godine Felice Stangher.²⁹ Njega je naslijedio Bonaventura Urpany, koji je *Trojednicom* zapovijedao do 1894., kada je postao prvi zapovjednik bakarskoga školskog broda *Margita*.³⁰ Do kraja njezina života *Trojednicom* su još zapovijedali Bakranin Žiga Kopajtić, Srećko (Felice) Stangher, kratko vrijeme Bakranin Frane Marochini, a kao posljednji se spominje DMITAR TOMANOVIĆ.³¹ Brod je tragičnu sudbinu doživio tijekom 1901. godine, točnije, 5. travnja u zoru. O sudbini jedrenjaka sačuvani su nam zapisi Miloša S. Lipovca, koji je o njegovu stradanju detaljno pisao u *Godišnjaku pomorskog muzeja* u Kotoru.³² Lipovac spominje kapetana Dmitra (Mitra) Tomanovića, koji se rodio 1840. godine u Lepetanima u Boki Kotorskoj. Zapovijedao je *Trojednicom* od 1892. do 1901. godine. 5. travnja 1901. veliki se jedrenjak nekad Senjskoga brodarskog društva ošteti nakon dugotrajnog nevremena, a osobito je stradalo kormilo na putovanju iz Floride

²⁵ R. BARBALIĆ – I. MARENDIĆ, 2004, 126-133.

²⁶ R. BARBALIĆ – I. MARENDIĆ, 2004, 127.

²⁷ R. BARBALIĆ – I. MARENDIĆ, 2004, 127.

²⁸ *Annuario marittimo ungherese*, 1878, 94.

²⁹ *Annuario marittimo ungherese*, 1878, 94.

³⁰ B. POPARIĆ, 1904, 78.

³¹ M. S. LIPOVAC, 1955, 151-159.

³² M. S. LIPOVAC, 1955, 156-157.

za luku Cette u Francuskoj. Tijekom 2. i 3. travnja u brod je prodrlo more, a brodske crpke sve su slabije radile. Kako je *Trojednica* prevozila drvenu građu, postojala je opasnost da bi bio prijetnja za okolne parobrode, pa ga je posada odlučila potopiti. Zapovjednik broda Tomanović, škrivan Ivan Ružić i Božo Bogišić, dispenzir Krsto Stojanović i mladić palube M. Šimac polili su brod katranom i naftom te ga zapalili. Tako je jedan od najljepših jedrenjaka Senjskoga brodarskog društva imao tužnu sudbinu, te je samo ostalo izvješće Lloyd Registra da je nađen zapaljen na poziciji 31° 23' N i 49° 20' W.³³

Jedrenjaci brodovlasnika Andrije F. Poščića

Osim prethodno opisanih jedrenjaka iz fundusa Muzeja potrebno je spomenuti određene jedrenjake brodovlasnika Andrije F. Poščića iz Voloskog. U sklopu zbirke slika odjela povijesti pomorstva Muzeja nalazi se i veliko platno slikara Bartola Ivankovića, *Poščićeva flota*.

Na slici dominira skupina jedrenjaka brodovlasnika Andrije Poščića iz Voloskog. Prikazani su barkovi *Dampier*, *Matilda*, *Mimi* te brigantin *Andrić*. Nalaze se pred riječkom lukom. Posebno dolaze do izražaja četiri velika jedrenjaka koji svi nose austrougarske zastave. U prvom je planu jedrenjak bark skupljenih jedara, a njemu slijeva čamac je s četirima veslačima i kormilarom. Lijevo, nasuprot drugom barku, također je jedan čamac sa šest veslača.

Bark *Dampier* dobio je ime po mjestu Dampier Straibon kod Nove Gvineje. Sagrađen je 1862. u Rijeci u brodogradilištu braće Schiavon. Prvi su njegovi vlasnici bili braća Poščić, a 1866. Andrija Poščić otkupljuje od svog oca sav njegov dio. Prvi kapetan barka bio je Ludovik Bačić, a brod je imao 411 registarskih tona.

Bark je *Matilde* sagrađen 1855. u Rijeci. Njegov je vlasnik bio Andrija Poščić, a kasnije i Kazimir Kozulić iz Rijeke.

Bark *Mimi* sagrađen je 1864./1865. u brodogradilištu *Pul Fortice* u Rijeci. Vlasnik barka bio je Andrija Poščić, a kasnije njegov sin Karlo.

Brigantin *Andrić* sagrađen je 1858. u Rijeci, a njegovi su prvi vlasnici bili Andrija Poščić i Anton L. Luković iz Cardiffa.³⁴

Osim navedenih jedrenjaka, koji su bili u sastavu Poščićeve flote, brodovlasnik Andrija Poščić kupio je tijekom 1882. godine bark *Hrvatska*, Senjskoga brodarskog društva. Naime, tijekom sedamdesetih godina 19. stoljeća Senjsko brodarsko društvo dalo je graditi pet jedrenjaka, *Grad Senj*, *Trojednica*,

³³ R. BARBALIĆ – I. MARENDIĆ, 2004, 129.

³⁴ *Registro di Patentazione dei Bastimentis Ungarese*, br. 214, JU 9, od 1840 do 1880.

Grad Zagreb, Zora i Hrvatska.³⁵ Iako u fundusu Muzeja ne postoji nijedna slika barka *Hrvatska*, ipak je veoma značajna Ivankovićeve slika, koja svjedoči o jačini flote brodovlasnika Pouščića. Osim toga, vrijednost slike *Poščićeva flota* zahtijeva da se o tom brodu, koji je bio ponos senjskog, ali i kvarnerskog brodarstva, kaže nešto više. Prema izvorima, brod je sagrađen 1874. godine u brodogradilištu Senjskoga brodarskog društva, a imao je 53,74 m duljine, 10,24 m širine i 6,16 m visine, te je upisan s 853 BRT.³⁶ Ovdje je potrebno naglasiti upitnost činjenice o brodogradilištu Senjskog brodarskog društva, jer je problematična lokacija brodogradilišta gdje je *Hrvatska* sagrađena, zbog toga što Senj nije imao brodogradilišta za gradnju velikih barkova. Brod je, kao što je gore navedeno, u travnju 1882. godine kupio brodovlasnik Andrija Poščić, a nakon njegove smrti jedrenjak je bio vlasništvom njegovih kćeri, Marije Bačić, Albine Rak, Antonije Kremešek i Ide Jellouscheg.³⁷ Bark *Hrvatska* najviše je plovio – tijekom svojeg preko tri desetljeća dugog života pod domaćim vlasnicima – na rutama prema istočnoj obali SAD, zatim za jugoistočnu Aziju, sjevernu Europu, te prema zemljama Sredozemlja. Posljednje putovanje pod originalnim imenom bilo je iz Philadelphije u Rijeku 1882. godine. Prema *Annuario marittimo*, zapovjednici barka *Hrvatska* bili su: 1878. godine Giacomo Schnautz iz Bakra, a 1889. godine Giuseppe Tominich iz Lovrana, koji je najduže od svih bio zapovjednik.³⁸ Osim njih još su zapovijedali Amadej Paravić iz Kraljevice, Anton Medanić iz Bakra, te kao posljednji Anton Antić, također iz Bakra.³⁹ Tijekom 1906. godine osobito je bio svečan dan u Senju kada je bark *Poščić* na putovanju iz Rijeke drugi i posljednji put (osim na dan porinuća) boravio u gradu Senju.⁴⁰ I kako je to sudbina odredila mnogim našim barkovima duge plovidbe, tako je i *Poščić* 1909. godine prodan stranom brodovlasniku u Ulcinj.

Na žalost, neminovnom progresijom parobrodarstva, propadanjem mnogih brodovlasničkih obitelji koje su bile orijentirane na jedra, i propadanjem jedrenjačkih brodarskih društava brodarstvo Hrvatskog primorja, ali i šire ukupno hrvatsko brodarstvo, nije ostalo u posjedu jednoga većeg jedrenjaka koji bi se sačuvao do danas za potrebe turizma, gospodarstva, povijesti plovidbe, te učenja mladih pomoraca navigaciji kakva je nekada bila. Tijekom 20. stoljeća, osim *Vile Velebita*, koja je stradala početkom Drugoga svjetskog rata, i školskog broda *Jadran*, koji je početkom Domovinskog rata u Republici Hrvatskoj 1991. godine

³⁵ R. BARBALIĆ – I. MARENDIĆ, 2004, 133.

³⁶ *Annuario marittimo ungherese*, 1902, 202.

³⁷ R. BARBALIĆ, 1959, 230.

³⁸ *Annuario marittimo ungherese*, 1878, 94, 1889, 137.

³⁹ R. BARBALIĆ, 1959, 230.

⁴⁰ R. BARBALIĆ, 1959, 230.

ratna mornarica nekadašnje SFRJ odvušla izvan teritorijalnih voda Republike Hrvatske, nije sačuvan niti jedan veliki jedrenjak duge plovidbe, što svakako možemo *zahvaliti* političkim i gospodarskim prilikama.

Zaključak

Brodski dnevnici jedrenjaka *Stefano*, *Francesco Giuseppe I.* i *Contessa Hilda*, primjerci su najočuvanijih povijesnih izvora o putovanjima jedrenjaka, iz fundusa Pomorskog i povijesnog muzeja Hrvatskog primorja Rijeka. Dnevnici jedrenjaka *Francesco Giuseppe I.* i *Contessa Hilda* bili su djelomično predmetom istraživanja u knjizi *Oploviti Cape Horn*, autora Radojice Barbalica i Ive Jurkovića iz 1972. godine. No, dnevnik odnosno zapis dubrovačkog dominikanca Stjepana Skurle o događajima uz potonuće jedrenjaka *Stefano* i o životu preživjelih brodolomaca među Aboriginima u Australiji, nije nikad s talijanskog izvornika u potpunosti preveden na hrvatski jezik. Pomorski i povijesni muzej ima jedini sačuvan rukopis o jedrenjaku *Stefano*, iako postoji još jedan kraći primjerak u SAD kod Gustava Rathea, potomka preživjelih brodolomaca sa *Stefana*.

U drugom dijelu ovog rada više je pozornosti posvećeno senjskim jedrenjacima koji su prikazani u fundusu PPMHP. To se odnosi na model uskočkog broda, ulje na platnu autora Bartola Ivankovića s prikazom jedrenjaka *Trojednica*, te od istog autora *Pošćićevu flotu*, koja upućuje na značenje brodovlasnika Poščića i njegovu ulogu u svezi s barkom *Hervatska*. Ti su brodovi svaki u svom povijesnom vremenu međusobno povezivali akvatorij Rijeke s područjem grada Senja, ali su nam i vrijedan povijesni izvor za istraživanje veza među brodograditeljima i brodovlasnicima te društvenih, gospodarskih i kulturnih prilika unatrag nekoliko stoljeća.

Izvori:

- Annuario marittimo ungherese*, Governo marittimo ungherese in Fiume, Fiume, 1878.
Annuario marittimo ungherese, Governo marittimo ungherese in Fiume, Fiume, 1889.
Annuario marittimo ungherese, Governo marittimo ungherese in Fiume, Fiume, 1902.
Radojica BARBALIĆ, Dopis Historijskom arhivu Rijeka, 1985.
Registro di Patentazione dei Bastimentis Ungarese, br. 240, JU 9, od 1840 -1880.
Isprava, *Decreto di qualifica*, pisana na talijanskom i mađarskom jeziku, 1907,
pismohrana PPMHP
Kapetan Branko ŠIROLA, Dnevnik jedrenjaka *Francesco Giuseppe I.*, rukopis, 1902,
pismohrana PPMHP
Kapetan Branko ŠIROLA, Dnevnik jedrenjaka *Francesco Giuseppe I.*, rukopis, 1903,
pismohrana PPMHP

Kapetan Branko ŠIROLA, Dnevnik jedrenjaka *Contessa Hilda*, rukopis, 1908, pismohrana PPMHP
Stefano SKURLA, I naufraghi del bark austro-ungarico *Stefano* alla costa Nord-Ovest dell'Australia, Dubrovnik, 1876.
Popis jedrenjaka građenih u Senju, fundus PPMHP

Literatura:

- Radojica BARBALIĆ, Bark Hervatska (kasnije Pošćić), *Pomorstvo*, 6, Rijeka, 1959.
Radojica BARBALIĆ – Ivo JURKOVIĆ, *Oploviti Cape Horn*, Rijeka, 1972.
Radojica BARBALIĆ – Ivo MARENDIĆ, *Onput kad smo partili*, Matica hrvatska – Ogranak u Rijeci, Rijeka, 2004.
Oliver FIJO, *Prilozi poznavanju pomorskog školstva na našoj obali u XIX. stoljeću*, Jadranski institut JAZU, Zagreb, 1963.
Mithad KOZLIČIĆ, *Hrvatsko brodogradnja*, Književni krug – AGM, Split, Zagreb, 1993.
Miloš S. LIPOVAC, Posljednje putovanje i propast barka Trojednica, *Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru*, 4, Kotor, 1955.
Heinrich von LITTROW, *Fiume in Maritimer Beziehung*, Fiume, 1870.
Josip LUETIĆ, Katastrofa barka Stefano, *Pomorstvo*, 1-2, Rijeka, 1955.
Nikša MENDEŠ, *Stari jedrenjaci*, Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja Rijeka, Rijeka, 2000.
Grga NOVAK, Mletački generalni providur Jadranskog mora i Dalmacije o uskocima (god. 1599), *Mornarički glasnik*, Split, 1952.
Grga NOVAK, *Ratovi i bitke na Jadranskom moru*, *Pomorski zbornik*, 1, JAZU, Zagreb, 1962.
Bare POPARIĆ, *Doživljaji hrvatskih pomoraca*, Zagreb, 1904.
Andrija RAČKI, *Povijest grada Sušaka*, Sušak, 1929.
Fran RUŽIĆ, Kapetan Branko Širola – posljednji kapetan posljednjeg lošinjskog jedrenjaka *Contessa Hilda*, *Pomorstvo*, 7, Rijeka, 1955.
Radovan VIDOVIĆ, *Pomorski rječnik*, LOGOS, Split, 1984.
POMORSKA ENCIKLOPEDIJA, 2, *Leksikografski zavod FNRJ*, Zagreb, 1955.
POMORSKA ENCIKLOPEDIJA, 7, *Leksikografski zavod FNRJ*, Zagreb, 1961.
POMORSKI LEKSIKON, *JLZ "Miroslav Krleža"*, Zagreb, 1990.

RIJEKA, LOŠINJ AND SENJ SAILING SHIPS
AT THE END OF THE 19TH AND AT THE BEGINING OF THE 20TH CENTURY

Summary

The ship's diaries of the sailing ships *Stefano*, *Francesco Giuseppe I* and *Countess Hilda* are samples of the most preserved sources about sailing ship's voyages which can be found in the Maritime and History Museum of the Croatian Coast of Rijeka. The ship dairies of *Francesco Giuseppe I* and *Countess Hilda* were partially researched during the writing of the book 'How to Sail Cape Horn', by Radojica Barbalić and Ivo Jurković in 1972. Diary – the notes of the

Dubrovnik Dominican Brother, Stjepan Skurle about the events of the sinking of the *Stefano* and the survival of its castaways amongst the Aborigines in Australia were never completely translated from Italian into Croatian. The Maritime and History Museum has the only preserved manuscript about the *Stefano* although there is another sample of it in the USA by Gustav Rathe who is an ancestor from one castaway who survived from the *Stefano*. In the second part of this work, more attention is paid to the collection of sources of the Maritime and History Museum of Croatian Coast. This is related to the model of an Uskok ship, oil on canvas by the painter Bartol Ivanković which shows the sail ship *Trojednica* and another one by the same painter called *Pošćićeva Flota* which portrays the importance of the ship's owner Poščić and his role in the boat, *Hervatska*. These ships, each from their own time, kept sea connections from Senj to Rijeka waters. They are also an important source for research about the relations amongst shipbuilders and social, economic and cultural relations through the centuries.

DIE SEGELSCHIFFE AUS RIJEKA, LOŠINJ UND SENJ
ENDE DES. 19. JAHRHUNDERTS UND ANFANGS DES 20. JAHRHUNDERTS

Zusammenfassung

Die Schiffstagebücher der Segelschiffe "Stefano", "Francesco", "Giuseppe I." und "Contesse Hilda" sind Beispiele der am besten erhaltenen historischen Quellen über die Reisen mit den Segelschiffen aus dem Fundus des See- und historischen Museums des Kroatischen Küstenlandes – Rijeka. Diese Tagebücher wurden ein Teil der Untersuchungen im Buch *Opliviti Cape Horn* (Das Kap Horn umsegeln) von Radojica Barbalić und Ivo Jurković aus dem Jahr 1972. Aber das Tagebuch, d.h. Anmerkung des Dominikaners Stjepan Skurle aus Dubrovnik über das Versinken des Segelschiffes "Stefano" und über das Leben unter den Aborigines in Australien, wurde nie aus dem italienischen Original ins Kroatische im Ganzen übersetzt. Das See- und historische Museum hat eine einzige Handschrift über den Segelschiff "Stefano", obwohl in USA, bei Gustav Rathe, dem Nachkommen der Schiffbrüchigen aus "Stefano", ein kürzeres Exempel besteht.

Im zweiten Teil dieser Arbeit wird mehr Interesse den im Fundus des See- und historischen Museums in Rijeka dargestellten Senjer Schiffsegeln geweiht. Das bezieht sich auf das Modell des Schiffs der Senjer Uskokten, Öl auf Leinen, von Bartol Ivanković, mit Darstellung des Segelschiffs "Trojednica", und auf das Bild "Poščićeva flota" (Poščićs Flotte), das auf die Bedeutung des Schiffseigentümers Poščić und auf seine Rolle im Zusammenhang mit dem Bark "Hervatska" hinweist. Diese Schiffe verbanden das Aquatorium von Rijeka mit dem Gebiet von der Stadt Senj. Sie sind auch eine bedeutende Quelle für die Untersuchung der Verbindung zwischen den Schiffbauern und Schiffseigentümern einerseits und der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und kulturellen Umständen vor einigen Jahrhunderten andererseits.