

Dr JOSIP LUETIC

Uz 100. godišnjicu prvog dubrovačkog parobroda „Dubrovnik“

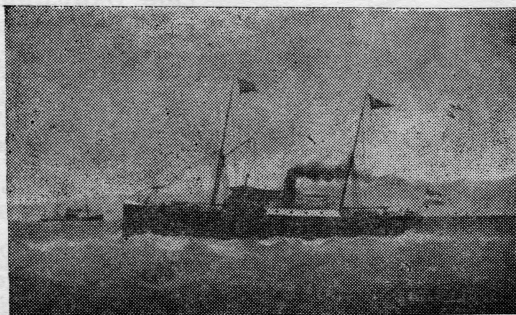
Godina 1889. najznačajnija prekretnica dubrovačkog brodarstva u XIX stoljeću

Francuskom okupacijom teritorija dubrovačke države (1806) i konačnim ukinućem (1808) Dubrovačke Republike zbrisana je iz službenog svjetskog spiska jedina naša izrazito pomorska država. Do tada je ta pomorska republika, koja se prostirala na malenom i uzanom prostoru krševita dubrovačka kraja, zaista predstavljala snažno i vrlo značajno brodarsko i pomorsko trgovačko središte.

Tako uništena snažna i odlično oblikovana tisućgodišnja pomorska trgovačka organizacija u svojoj suverenoj državi doživjela je pravu katastrofu. Pomorci dubrovačkog kraja zapadaju u tešku apatiju, ne smogavši snage da se lako i brzo snađu u novim i njima tuđim političko-društvenim odnosima koje su im konačno nametnuli austrijski okupatori (1815. godine).

Nakon tih sudbonosnih događaja i potpune katastrofe dotadašnjeg dubrovačkog društva nije za čuđenje da je trebalo nekoliko decenija pa da se ostaci nosilaca bivšeg značajnog dubrovačkog pomorskog života trgnu iz te apatije. A upravo u to vrijeme pomorsko-društvenog mrtvila dubrovačkog kraja u tehničko-stručnom razvitku pomorstva uopće odigrale su se promjene od epohalnog značaja. Naime, svjetska industrijska revolucija iz temelja je preobrazila osnovu pomorske privrede. Golemi razvoj proizvodnih snaga, nagla ekspanzija svjetskog tržišta, dotad neviđen razvoj poslovnog i migracionog prometa putnika,

likih količina trgovačke robe i putnika u svako godišnje doba i po svakom vremenu (i nevremenu) i bilo kamo po svim morima svijeta. To je bio parobrod. Dakle, snaga vodene pare kao znamenje pobjede industrijske revolucije trijumfirala je i u pomorskom životu. A pobjeda parobroda

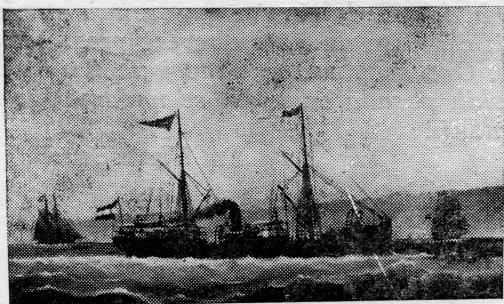


P/b »Gruž« od 390 brt pod zapovjedništvom kap. I. Kastropila. Ulje na platnu naslikao kap. B. Ivanković 1893. Iz Pomorskog muzeja JAZU u Dubrovniku

nad jedrenjakom zacijelo je označena kao velebna i snažna pobjeda čovjeka nad snažnim i moćnim prirodnim elementom mora i vjetra. To je dovelo do izvanredno značajnog napretka i u brodograđevnoj tehnici, pa su se u nekoliko prvih desetljeća 19. stoljeća u brodogradnji i brodarstvu odigrale dublje i snažnije promjene koje su nadmašile sve ono što se zbivalo u prijašnjih nekoliko milenija svjetskog pomorskog života.

A što se u to vrijeme događalo u pomorskom životu na našoj obali? Na našoj obali, a posebno u dubrovačkom kraju, tom negdašnjem svjetskom pomorskom središtu, utjecaji tih zbivanja su u velikom zakašnjenju: Prijelaz brodova s jedara na parni pogon bio je veoma spor. Uzroci su domaća besparica i nedostatak vlastite pomorsko-trgovačke politike, a posebno političko-društveno-ekonomska politika austrijske carevine koja je smišljena davala prednost Trstu i Rijeci, a na štetu cijele naše istočno jadranske obale. Tada nastaje opća pauperizacija primorskog i otočkog stanovništva na istočnoj obali Jadrana.

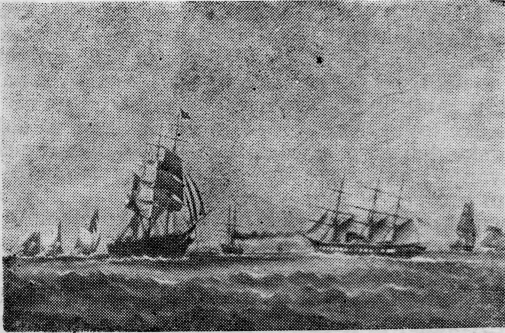
Sam grad Dubrovnik tek u drugoj polovici 19. stoljeća pokazuje značajnije pokušaje da napreduje u pomorskoj privredi. Međutim, stvarna i najdjelotvornija prekretnica u pomorskom životu dubrovačkog kraja zabilježena je tek 1880. godine. Tada su se neki dubrovački privrednici i



P/b »Dubrovnik«. Ulje na platnu naslikao kap. B. Ivanković 1892. Iz Pomorskog muzeja JAZU u Dubrovniku

ponajviše i osobito golem skok prometa trgovačke robe uzrokovao je da su jedrenjaci morali ustupiti svoj položaj drugom pogodnijem sredstvu pomorskog prijevoza koji će brodove osposobiti za brže, sigurnije i jeftinije prevoženje ve-

poslovni ljudi udružili i nabavili u Engleskoj prvi svoj parobrod novogradnju. To je bio putničko-teretni parobrod velike obalne plovidbe imenovan DUBROVNIK. Taj je parobrod bio dovršen 1880. godine u engleskom brodogradilištu u Dumbartonu.



Jedrenjaci i parobrodi na jedra.
Rad kap. B. Ivankovića 1872.

Iz Povijesnog i pomorskog muzeja Rijeka.

Parobrod Dubrovnik imao je 220 brt (139 nrt), a u dva brodska skladišta mogao je ukrcati 310 tona tereta. Duljina mu je bila 39,4, širina 6,12, visina do glavne palube 3,17 metra. Na dva jarbola imao je jedra šošnjače, a na pramčanom letu letno jedro. Zapovjednički most, na kojemu su se nalazile sprave za navigaciju i upravljanjem brodom, bio je otvoren — nezaštićen. U krmenom produženju zapovjedničkog mosta, sa strane dimnjaka, bila su smještena na sohama dva čamca za spasavanje, a jedan manji na krmenom dijelu kasara s desne strane. Sidra su bila admiralitetskog tipa, a pomoću soha podizala su se na pramčanu palubu. Dubrovnik je mogao smjestiti i potpuno opskrbiti za dulja putovanja (Trst — Zadar — Split — Dubrovnik — Bari) deset putnika. Kabine za putnike bile su smještene u krmenom dijelu parobroda gdje se nalazila i blagovaonica. Prostorije za putnike bile su za ono vrijeme pristojno uređene. Nije se moglo utvrditi koliko je mogao smjestiti putnika, ali se čini da je mogao smjestiti na palubu i drugdje stotinjak putnika. Kabine zapovjednika, strojara i brodskom komesara nalazile su se u krmenom dijelu, a ostala brodska posada imala je zajedničku neuglednu prostoriju u pramčanom dijelu parobroda. U to se vrijeme za posadu malo brinulo, pa je prostorija za mornare pod pramcem bila bez najnužnije udobnosti.

Na sredini broda nalazile su se prostorije za parostroj. Parni stroj bio je sistema compound sa dva uspravna cilindra i s jednim kotlom za vodu. Stroj je razvijao 50 nominalnih konjskih snaga, a pomoću njega brod je postizavao brzinu od 9,5 Nm na sat. Glavni stroj djelovao je pomoću površinskog kondezatora. Cilindar visokog tlaka imao je 18, a niskog tlaka 33 palca dijametra. Cilindri su bili građeni od tvrdog i jakog metala, tokareni i brušeni. Imao je zračnu, cirkulacionu i nadolijevnu sisaljku. Kaljužna sisaljka bila je horizontalno dvoradna s ventilima i sjedištima od bronce i motkama od željeza. Injektor je radio pomoću vodene pare, a bio je pričvršćen

na boku broda. Površinski kondezator bio je od valjanog željeza, a cirkulacione cijevi vučene od dobre vrste mjedi, dok su cijevne ploče bile od bronce. Parni kotao bio je cilindričan vatrocijevni s radnim tlakom 65/70 lbs na četvorni palac. Brodski vijak bio je od lijevanog željeza.

Parobrod Dubrovnik je imao dvije parne dizalice, svaka s po dva cilindra promjera 4,5 palca, pomoću kojih je preko jednog »derika« krcao i iskrcavao teret. Dubrovnik je bio građen po propisima Lloyd's Register of Shipping u Londonu, a bila mu je data najviša klasa 100 A I.

Parobrodom Dubrovnik zapovijedao je jedan od najiskusnijih dubrovačkih pomoraca, kapetan duge plovidbe Vlaho Podić, rodom iz Kupara kraj Dubrovnika, koji je prije zapovijedao Dvanaestim dubrovačkim, najvećim jedrenjakom koji je bio 1875. godine porinut u ondašnjoj austrijskoj carevini. To je bila nava vlasništva »Dubrovačkog pomorskog društva« koje je imalo trinaest jedrenjaka duge plovidbe i vlastito brodogradilište u Gružu. Vođa palube na Dubrovniku bio je vrsni pomorac Pero Ipšić sa Lopuda, koji je zbog hrabrosti i mornarskih odličnih vrлина bio odlikovan od švedskog kralja. Inače, čitava brodska momčad brojila je četrnaest ljudi, a svi njeni članovi, osim glavnog strojara (bio je Englez), bili su iz dubrovačkog kraja.



Kap. V. Podić (Kupari, 19. V 1834 — 8. VII 1894) bio je jedan od najistaknutijih zapovjednika naših najvećih jedrenjaka. Prvi zapovjednik prvog dubrovačkog parobroda »Dubrovnik«

U početku je parobrod Dubrovnik plo-
vio u redovitoj linijskoj pruzi Dubrovnik — Trsti,
a poslije na pruzi Trst — Dubrovnik — Bari. Ta
pruga nije bila nikada prekidana. Za jakog juž-
nog nevremena, naročito zimi, mnoštvo bi se na-
roda sakupilo u staroj dubrovačkoj gradskoj luci
i na Porporeli da promatraju njegov smion odla-
zak iz luke.

Za čitavo to vrijeme Dubrovnik je imao
samo jednu havariju. U siječnju 1888. godine, u
blizini otoka Hvara, nasukao se na podvodni gre-
ben kod otočića Pokojnidol. Pri operaciji odsuka-
vanja parobroda nisu bila upotrijebljena nikakva
pomoćna sredstva, već je iskrcajem tereta i na-
dolaskom plime brod pomoću vlastitog stroja bio
odsukan. Tom mu je prigodom bilo probijeno ko-
rito — dno oštrom stijenom od koje se vrh otc-
jepio i ostao u koritu parobroda kao čep ozljedi.
Dubrovnik je bio stručno pregledan u Hva-
ru, i pošto je bio provizorno i najprimitivnije
osposobljen za plovidbu, preuzevši teret, otputo-
vao je u Trst gdje je bio u jednom tamošnjem
brodogradilištu stručno popravljen.

Prvi dolazak parobroda Dubrovnik u sta-
ru dubrovačku gradsku luku bio je zacijelo izvan-
redan događaj od posebnog značaja za stanov-
ništvo grada Dubrovnika i dubrovačkog kraja.
Golema skupina naroda sakupila se u dubrova-
čkoj luci, na Porporeli i na obalnom rubu Ploča,
promatrajući njegov prvi ulazak i uplovljenje u
luku. Uz oduševljene pozdrave sakupljenog na-
roda parobrod Dubrovnik je prvi put bio
privezan uz dubrovačku obalu 19. veljače 1880.
točno u 10 sati.

I na kraju, da zaključimo: pojavom parobro-
da Dubrovnika zabilježena je u stvari naj-
kvalitetnija prekretnica u pomorskom životu du-
brovačkog kraja — to je bio početak nove ere u
našem pomorstvu — parobrodarstvu u kojem će
kasnije pomorski privrednici i pomorci dubrova-
čkog kraja opet zablistati i nanovo zauzeti jedno
od prvih mjesta uopće na našoj obali.

IZVORI — LITERATURA:

Josip Luetić, O sedamdesetoj godišnjici prvog dubrovačkog parobroda, časopis POMORSTVO 1950, br. 6 na str. 236—237. Isti, Jedna značajna Dubrovnika i Trsta.

godišnjica našega pomorstva, tjednik DUBROVAČKI VJESNIK, godina I, br. 3—4 od 20. rujna 1950. godine na str. 5. Isti, O devedesetoj godišnjici prvog dubrovačkog parobroda, časopis POMORSTVO, broj 1—2 1970. godine na str. 50—52.

ANNUARIO MARITTIMO per l'anno 1884, XXXIV annata, Trieste 1884. Bastimenti austriaci a vapore (grande cabotaggio), str. LXX.

ANNUARIO MARITTIMO per l'anno 1889, XXXIX annata, Trieste 1889. Piroscafi austriaci — grande cabotaggio, str. LXXXVIII. Prospetto dei sinistri di mare e naufragi... pod rednim brojem 42, a na str. 181 stoji zabilježeno da je parobrod »Scutari« (od 106 netto tona) luke pripadnosti Dubrovnik doživio pomorsku havariju u blizini Pule (izgubio čamac za spasavanje i jednu praznu bačvu), a na strani 188 pod rednim brojem 99 zabilježeno je da se parobrod »Dubrovnik« nasukao kod otočića Pokojnidol.

—o—

Dragocjene su nam bile izjave Kate ud. Goga, rođena Podić (kći kapetana Vlaho Podića, zapovjednika »Dubrovnika«) te nekoliko putnika koji su češće putovali ovim parobrodom. Najvrednije podatke o »Dubrovniku« dao nam je ljeti 1949. godine Melko Burić iz Mlina. Melko Burić se rodio 1863. godine, a umro u 89. godini života.

ARHIVSKI IZVORI:

HISTORIJSKI ARHIV DUBROVNIK (HAD); Fond Pomorstvo — Lučka kapetanija Dubrovnik (gradska luka), Registro-Arrivi e partenze 1886. red. broj 5 od 9. siječnja 1886. godine i dalje passim. U tome registru dolazaka i odlazaka brodova parobrod »Dubrovnik« je registriran s 139 netto registarske tone, te da je na njemu bilo od dva do petnaest putnika.

Za vrijeme odsustvovanja (pretpostavljamo zbog bolovanja) kapetana Vlaho Podića »Dubrovnikom« je zapovijedao isto tako poznati dubrovački pomorac kapetan L. Saitz.

HAD. Registro — Arrivi e partenze 1889. pod rednim brojevima 1, 7, 22, 45, 55, 65, 77, 94, 109 i dalje passim zabilježeno je da je »Dubrovnik« osim svoje redovne brodske linije Trst — Dubrovnik — Bari obavljao pomorsko-trgovačke lučke operacije i u lukama Molfette i Risna u Boki Kotorskoj. Nadalje, broj članova brodske momčadi varirao je od 12 do 14 (bez zapovjednika broda). I u ovoj godini kapetana V. Podića, zapovjednika »Dubrovnika«, zamjenjivao je kapetan L. Saitz.

U registru dolazaka i odlazaka brodova 1889. godine dubrovačke gradske luke pod rednim brojem 452 od 14. studenog zabilježen je parobrod »Arrigo« od 337 tona (Nrt) pod zapovjedništvom Dubrovčanina kapetana P. Dropca. U to je vrijeme p/b »Arrigo« prevezio terete između Genove, Civitavecchie, Catanie,

