

O pomorcima na dalmatinskim parobrodima obalne plovidbe

Kap. Oliver Fijo, Split

Od osamdesetih godina XIX. stoljeća pa dalje po Dalmaciji osnivaju se mala parobrodarska društva, koja su vršila redovni obalni saobraćaj između srednjih i sjevernih dalmatinskih luka. Među najvažnijim društvima bila su Braća Rismondo iz Makarske (koje je ujedno i najstarije društvo, jer je osnovano 1878. godine), tvrtka Serafin Topić iz Visa, tvrtka P. Negri i drugovi (kasnije nazvana »Dalmatinsko — istarska plovidba«), te zadarsko poduzeće »Zaratina«.

Da se obalna parobrodarska služba u Dalmaciji, tačnije u Srednjoj i Sjevernoj, mogla razviti dijelom je bilo olakšano i time, što u ovoj oblasti postoji velik, zapravo najveći broj pomoraca, naročito mornara. Prema jednoj statistici iz 1847. godine (Pomorska enciklopedija, IV., 1957., 54) Zadar je imao registriranih 716 pomoraca zaposlenih u velikoj i maloj obalnoj plovidbi. Split je iste godine imao registriranih 1.366 pomoraca. Od ovog broja pomoraca, a prema tome i odgovarajući broj brodova, u splitskom i zadarskom pomorskom okružju, otpada najviše na malu obalnu plovidbu, kao na onu kategoriju plovidbe, koja je odgovarala privrednoj strukturi i smjeru trgovine ovih primorskih oblasti.

Kad su se počeli pojavljivati prvi dalmatinski parobrodici, nije bilo teško naći sposobnih i vještih pomoraca za ovu službu. Za pomorce, koji su vršili službu zapovjednika ili časnika palube u obalnoj plovidbi nije bila tada predviđena nikakva teoretsko-stručna predobrazba, koja se dobijala u pomorskim školama. U ovom zvanju važno je bilo, da zapovjednik zna dobro i vješto praktično voditi parobrod uzduž obale, da dobro i sigurno manevrira u uskim prolazima i lukama, te da je osoba povjerenja brodovlasnika. Za ostale poslove bilo administrativne i trgovačke prirode postojala je razgranata mreža društvenih agencija, koje su bile u svim, pa čak i u najmanjim mjestima gdje bi pristajao parobrod dotičnog društva. Tada uglavnom za zapovjednike obalnih parobroda nalazimo u tom razdoblju većinom upravitelje velike i male obalne plovidbe.

Split i Zadar postavši sve jači privredni (naročito obalnog parobrodarstva) i administrativni centri, privlače sve veći broj kvalificiranih pomoraca. Tako prema službenom izvještaju Lučkog poglavarstva u Splitu od 7. travnja 1902. godine, koji je bio dostavljen splitskoj Trgovinskoj komori povodom predstojećih izbora komorskih vijećnika, u splitskom pomorskom okružju bilo je stalno nastanjeno i prema tome imalo je pravo glasa za izbore vijećnika ukupno 40 kapetana duge plovidbe i 42 upravitelja velike obalne plovidbe (upravitelji male obalne plovidbe nisu imali pravo glasa). Od 40 kapetana duge plovidbe najveći je broj otpadao na Starigrad i to 11, pa na Hvar 10 i na Split 7. Upravitelja velike obalne plovidbe bilo je tada najviše iz Starigrada (10), te iz Splita (6).

Na parobrodarskom društvu »Dalmatia« bilo je 1910. godine ukupno uposljeno što kapetana duge plovidbe, što upravitelja velike i male obalne plovidbe, 51 osoba. Od ovog broja najviše ih je bilo iz Lošinja i to 8, iz Hrvatskog primorja, Istre, Trsta, Starigrada na Hvaru i Jelse po 3, a iz

Šibenika i okolice 4, Pelješca (Viganj, Kučište, Kuna) petorica, Vinjerca kod Zadra dvojica, iz Silbe 4, iz Milne 2, a također po dvojica iz Visa i iz Zadra. Iz Cavtata, Postira, Supetra, Makarske, Bola, Sutivana po jedan. Iste te godine, 1919., bilo je i tri Nijemca, koji su došli iz Ratne mornarice.

Tada, po pravilu, na svakom manjem dalmatinskom parobrodu bio bi ukrcan samo zapovjednik broda, dok časnika palube nije bilo. Isto tako ukrcavao se samo upravitelj stroja bez časnika stroja.

Problem pomorskih strojarara bilo je uvijek teže riješiti, jer ovog stručnog kadra nije bilo dovoljno, čemu je i uzrok bio taj što nije tada bilo u Dalmaciji odgovarajućih stručnih škola za ovu strojarску struku. U Dalmaciji tada nije bilo ni većih industrijskih postrojenja gdje bi se ovaj kadar, makar, samo praktički, mogao izučiti. Za ilustraciju stanja navest ćemo, da su na dan 1. siječnja 1869. godine od ukupno 166 pomorskih strojarara, koliko ih je tada bilo u službi na svim brodovima trgovačke mornarice Austro-ugarske, 90 strojarara bili stranci, 30 strojarara iz unutrašnjosti tadašnje države (Austrija, Češka), a samo 46 strojarara su iz primorskih krajeva. Od tih 46 strojarara na samo područje Trsta otpalo je 38, a na Dalmaciju petorica i na Hrvatsko primorje trojica. Stranci su bili većinom Englezi. Tako 1869. godine od ukupno 65 prvih strojarara na Lloydovim parobrodima njih 46 su bili Englezi. Godine 1910. na parobrodarskom društvu »Dalmatia« bilo je ukrcano 56 pomorskih strojarara.

Ostalu posadu su uglavnom sačinjavali pomorci iz zadarske, splitske i šibenske okolice. Broj se uposljenih pomoraca na dalmatinskim obalnim parobrodima po godinama kretao ovako:

1882. godine	19 pomoraca,
1886. „	28 „
1892. „	53 „
1896. „	117 „
1902. „	171 „
1906. „	220 „
1912. „	387 „

Godine 1917. na ukupno 46 parobroda, koji su bili vlasništvo dalmatinskih parobrodara, bilo je usve ukrcano 397 pomoraca. Od ovog broja na samo društvo »Dalmatia« otpadalo je 310 pomoraca. Prosječno na svakom parobrodu nalazila se posada od oko deset članova.

Nakon fuzije društva »Dalmatia« u novo društvo »Jadranska plovidba«, koja je izvršena 1924. godine, bilo je u novom društvu ukrcano na 67 brodova ukupno 972 pomorca. Od ovog broja otpalo je na zapovjednike i časnike palube 79, a na upravitelje stroja i časnike stroja 86. Ostalog brodskog osoblja bilo je ukupno 807 od kojeg broja je otpalo na osoblje palube 284, na osoblje stroja 282, a na osoblje kuhinje i sobe 241. Administrativnog i upravnog osoblja bilo je ukupno oko 80 službenika. Tako na jednog službenika bi otpalo nešto više od 12 pomoraca, ne računajući osoblje tehničke radionice i agencija duž cijele obale.