

Prvi brod pod Crnogorskom zastavom

Dinko Franetović, Split

Veoma malo je poznato o crnogorskom pomorstvu, brodovima i parobrodima, kako prije, tako i poslije Berlinskog kongresa 1878, kada je Crna Gora dobila izlaz na more. Ali još je manje poznato da je još prije toga historijskog događaja knjaz Nikola posjedovao svoje jahte, sa kojima se vozio po Jadranskom moru. Ovdje je riječ o jahti »Silistria«, koju mu je 1866. darovao turski sultan Abdul Asiz i o kojoj iznosim nekoliko podataka.

Crna Gora je uvijek imala pograničnih sporova sa Turskom, koje je od prilike do prilike izravnavala na stranicama mješovitih tursko - crnogorskih komisija, koje bi te sporove rješavale na osnovu sporazuma postignutih između crnogorskih i turskih predstavnika 1858-59, 1862. i 1864.

No i poslije tih sporazuma pojavila su se neka pitanja, oko ispaše i rušenja turskih kula koje su bile izgrađene na crnogorskom teritoriju, koje je trebalo porušiti. U tu svrhu knjaz Nikola je srpnja 1866. uputio u Istanbul vojvodu Iliju Plamenca, kapetana Pera Pejovića i još jednog delegata. Komisija sastavljena od tri spomenute crnogorske osobe i tri turska predstavnika uredila je sporna pitanja protokolom, potpisanim u Istanbulu 26. X. 1866.

Potom je crnogorska deputacija bila primljena od sultana Abdul Asiza. Tom prilikom je sultan darovao knjazu Nikoli parobrod »Silistria«. Prema drugim podacima sultan je knjazu Nikoli darovao parobrod na traženje Plamenca.

Nakon završenih poslova i pripreme parobroda, a prema pisanju dra V. Đorđevića, deputacija je sa parobrodom »Silistria« iz Istanbula otputovala 30. X. 1866. Parobrod je imao tursku posadu i kapetana. Tokom putovanja imali su loše vrijeme tako, da je parobrod više puta bio prisiljen skloniti se u luku, a imao je i manjih havarija. Napokon je parobrod stigao u tadašnju tursku luku Bar oko 15. XI. Nakon zadržavanja od 1—2 dana u Baru, otputovao je za Skadarsko jezero. Zbog niskog vodostaja na ušću Bojane, ušao je preko pruda sa teškoćama u rijeku, te je zastao kod sv. Nikole na Bojani, gdje mu je jedan trabakul donio zalihu ugljena iz Meljina, u vrijednosti od 900 forinta. Parobrod je potom prosljedio za Skadar, i nakon nekih manjih popravaka i raznih formalnosti izvršenih u Skadru, ušao je u Skadarsko jezero. Parobrod je morao čekati na otvorenje mosta preko Bojane kod Skadra. Naime, ondašnji drveni most preko Bojane bio je izgrađen za oko 250 m. uzvodno od današnjeg željeznog mosta. Na mostu, po sredini Bojane bilo je predviđeno gdje se most ima otvoriti za prolaz brodova. Taj predviđeni dio mosta nije bio udešen ni za okretanje ni za dizanje, već se je prilikom prolaza svakog broda most morao rastavljati na tom dijelu, što je moglo potrajati i nekoliko dana.¹ Istom kad je »Silistria« uplovila u Skadarsko jezero, bila je spuštena turska zastava, a svečano izvješena crnogorska, uz opću radost onih Crnogoraca koji su se nalazili na parobrodu. Prilikom prolaza Skadarskim jezerom svečano je pozdravljen sa kopna pucanjem iz pušaka. Parobrod je ostao neko vrijeme kod otoka Vranjine, jer nije bila dobro poznata pličina koja se prostire od otočića Kamenika do Krsti Matica — ulaza u Rijeku Crnojevića.

Nakon što su izvršene formalnosti, zapovijed parobroda preuzeo je Bogdan Milinović, kapetan duge plovidbe iz Morinja.

Da bih upotpunio podatke koje sam već iz arhivskih i drugih izvora prikupio o navedenom parobrodu, uputio sam se jednog sunčanog dana mjeseca srpnja 1953. iz varoši Rijeke Crnojevića u selo Trnov Do da posjetim stogodišnjaka Iliju Ivaša Ražnatovića, za kojeg su mi bili rekli, da su kod njega dolazili suradnici Akademija iz Zagreba i Beograda za razne informacije po sjećanju. U 1 sat poslije podne, kada je sunce najjače peklo, pred njegovom kućom našao sam njegovu staru kćer, koja me najavila ocu. Nakon upoznavanja sjeli smo u hladu, od kuda se vidi Skadarsko jezero i jedan dio toka Rijeke Crnojevića. Započeli smo razgovor o ratovanju Crnogoraca i njihovim pobjedama nad Turcima, a potom sam okrenuo razgovor na jahtu »Silistria«. Ražnatović mi je veoma točno i bistro ispričao sve što je znao o navedenoj jahti. Dobro se sjećao dolaska »vapura« na Blato (Skadarsko jezero). Rekao mi je, da zbog onda još niskog vodostaja na Blatu, vapor nije mogao ploviti uzvodno Rijekom Crnojevića, a niti se okrećati u njoj, pak je prezimio na položaju Rudini. Tada se starac podigao, i pokazao mi prstom gdje je vapor bio vezan i prezimio. Kao čobančić od 13 godina, on je odmah otrčao, a i kasnije dolazio pred vapor. Vidio je kada su knjaz Nikola, članovi njegove obitelji i konzuli sa Cetinja dolazili na vapor. Dolazili su na konju, jer tamo nije postojala »đžada« — cesta. Nakon trosatnog razgovora sa veoma bistrim i simpatičnim starcem, koji mi je sve ispričao sa velikom točnošću, srdačno sam se oprostito i vratio u varoš Rijeku Crnojevića. Pri rastanku mi je rekao: sada imam 100 godina i 4 mjeseca. To je i bilo točno. Htio sam još jednom da posjetim Ražnatovića, ali kroz to vrijeme je umro u starosti od 104 godine.

Osim navedenih podataka, putem dra P. Šoća, a do brotom Milana Ramadanovića, oba nastanjena u Beogradu, dobio sam na uvid originalna pisma knjaza Nikole, u kojima se govori o jahti »Silistriji«. Spomenutim drugovima i ovom prilikom zahvaljujem na prijaznoj susretljivosti.

Jahta »Silistria« je pri koncu travnja 1867. napustila Skadarsko jezero i ponovo došla u Bar. Tu je dulje vremena čekala dozvolu austrijskog kancelara Ferdinanda Bajsta, da može sa crnogorskom zastavom uploviti u Boku Kotorsku i vijati je u austrijskim teritorijalnim vodama. O tome i kapetan Bogdan Milinović piše u jednom svom pismu. Kada je konačno stigla ta dozvola, jahta je napustila Barsko sidrište i 15. VI. 1867. stigla na Meljine sa crnogorskom zastavom na krmi. To je bio prvi crnogorski parobrod koji je vijao crnogorsku zastavu, i to u doba kada Crna Gora još nije bila dobila svoju morskou obalu ni izlaz na more.²

Knjaz Nikola se tada spremao da preko Venecije otputuje za Pariz, o čemu piše i profesor Milo Vukčević. Dne 21. VI. 1867. jahta »Silistria« sa knjazom Nikolom, njegovom obitelji i pratnjom otputovala je iz Meljina za Trst i Veneciju. Sa knjazom je putovao i njegov tajnik pjesnik

Jovan Sundečić. Jahta je većinom plovila po danu, a noćila u bližnjoj luci. Tako je jahta noćila u Šibeniku i Zadru.³

Dne 25. VI. ujutro Sundečić je posjetio dalmatinskog guvernera u Zadru. Nakon toga, u 10 i pol sati jahta je otplovila za Trst, a potom za Veneciju, gdje je stigla 28. VI. Venecijanski dnevnik »La Gazzetta di Venezia« od 28. VI., prenosi vijest iz »Triester Zeitung« da se jahta »Sili-
stria« nalazi na putu za Trst i Veneciju, i da vije nacionalnu zastavu. A »Gazzettino Mercantile«, prilog navedenog Venecijanskog dnevnika donosi vijest, da je 28. VI. ujutro stigao iz Trsta u Veneciju ruski parobrod »Sili-
stria«. Iz ovog proizlazi, da su stanoviti krugovi onda u Veneciji zbog sličnosti zamjenjivali crnogorsku državnu zastavu sa ruskom. Jahta je ostala u Veneciji sve do 15. VII., kada je otputovala za Trst. Po dolasku u Veneciju knjaz Nikola je sa pratnjom odmah otputovao za Pariz. Čim se vratio iz Pariza, i u Veneciji učinio posjet knjeginji Darinki udovi pok. knjaza Danila, otputovao je za Trst 15. VII. »Osservatore Triestino« od 18. VII. piše, da je u 10 i 30 sati jahta »Sili-
stria«, sa crnogorskim knjazom Nikolom, obitelju i pratnjom otputovala za Kotor. Jahta je stigla u Meljine 20. VII. 1867.

Vidimo da je »Sili-
stria« na putu za Veneciju, prije pristala u Trst, pa tek sutradan otišla za Veneciju. Tako-
der na povratku, otputovala je iz Venecije opet za Trst, a potom prosljedila za Meljine. U zadnjem momentu uspjeli smo pronaći podatke da je knjazu Nikoli, posredovanjem francuskog konzula u Skadru, talijanska vlada dozvolila da može na svojoj jahti »Sili-
stria« vijati crnogorsku zastavu u talijanskim teritorijalnim vodama. Jahta »Sili-
stria« je za-
ista i vijala navedenu zastavu u Veneciji i Trstu, kao i na putovanju duž talijanskih i austrijskih teritorijalnih voda i u lukama gdje je na putovanju pristajala. Knjaz Nikola je želio da u Pariz putuje preko Venecije, nešto radi namje-
ravane posjete knjeginji Darinki, a nešto, izgleda zato što se, prema pisanju profesora Mile Vukčevića, pripremala za-
vjera protiv njega posredovanjem ruskih konzula u Du-
brovniku i Skadru, pa je knjaz računao da je bolje da se iskrka na talijanskom teritoriju i otiđe za Pariz, nego da to učini na austrijskom teritoriju, u Trstu. Kako piše spo-
menuti Vukčević, izgleda, da je knjaz zbog toga morao čak i da što prije završi svoju parisku posjetu i da se vrati u Crnu Goru.

Istraživanjem sam našao, da je austrijska vlada još jednom bila produžila dozvolu vijanja crnogorske zastave na jahti »Sili-
strij« u austrijskim teritorijalnim vodama.

Jahta »Sili-
stria« bila je čelični parobrod, sa dva stroja, i sa kotačima na bokovima. Mogla je imati brzinu od 9 čvorova. Njezina je dužina bila oko 30. m. U austrijskom Registru o dolasku i polasku brodova navedeno je da ima 120 tona.⁴

Knjaz Nikola je poslije toga 1873. bio kupio jahtu »Sybil« u Krfu⁵ za vožnju na moru, a ruski car Aleksan-
dar II. darovao mu je 1875. malu jahtu »Sjavi-
lanin« za vožnju na Skadarskom jezeru.⁶

Ostale jahte, crnogorske parobrode, i riječno i po-
morsko brodarstvo uopće, a posebno ono ulcinjsko, kao i pruge koje je održavala Crna Gora na Skadarskom jezeru, potanko sam opisao i sve na osnovu pribavljenih isprava,

većinom iz inostranstva, dokazao u mom opširnom djelu »Prilozi historije pomorstva i ribarstva Crne Gore«, koji se rukopis radi recenzije i štampanja nalazi kod Istorijskog instituta N. R. Crne Gore u Titogradu.

NAPOMENE:

¹ Ovaj dio mosta se rastavljao prvi put kada je turski ratni parobrod »Bojana«, 1858, došao prvi put na Skadarsko jezero, radi gonjenja Ceklinjana, a to je bio i prvi poznati parobrod koji je stigao na Skadarsko jezero. Kasnije se most rastavljao, ukoliko je poznato, prilikom dolaska na Skadarsko jezero turskih ratnih parobroda »Bar«, »Eür-
gen«, »Suda«, »Syrat« i monitora »Iskodrah« i »Podgo-
rizza«, prije rata 1876/78. Prema jednoj fotografiji drveni most se je mogao rastaviti od prilike 12 m u širinu. A monitori tipa »Iskodrah«, bili su dugi preko svega 31,50 m. široki na razini vode 7,54 m. a imali su gaz po cijeloj dužini 1,83 m. Prema tome po svakoj strani monitora je ostajalo slobodnog prostora oko 2 m.

² Registar dolaska i polaska Lučkog poglavarstva Me-
ljine broj 334 od 15. VI. 1867.

³ »Il Nazionale« br. 51 Zadar, srijeda 26. lipnja 1867.

⁴ Ovo su ondašnje turske tone od 792 oke, koja od-
govara engleskoj long-toni od 1016 kg. (= 2240 engl. funti). Austrijska tona je onda bila manja. Englesku regi-
starsku tonu od 2,83 m³ Austro-Ugarska je uvela 1871, i postepeno prebaždari-
la svoje brodove.

⁵ Prema podacima Lloyd's Registra of Shipping iz
Londona jahta je imala Brt 51, a Nrt 35.

⁶ Jahta je građena u Kronšladu 1874. Ruska korveta »Bajan« donijela je travnja 1875. u Gruž.

* * *

Dinko Franetović, lučki kapetan u mirovini, iz Splita, nakon višegodišnjeg marljivog rada, kao dobar poznavalac prilika na Crnogorskom Primorju i Skadarskom jezeru, gdje je kao lučki kapetan služio za vrijeme stare Jugoslavije, napisao je veoma značajno, opširno i dokumentirano djelo »Prilozi historije pomorstva i ribarstva Crne Gore«, koje se sada nalazi u pripremi za štampu od strane Istorijskog instituta N. R. Crne Gore u Titogradu. Franetović je svoj rad zasnovao pretežnim dijelom na izvornim arhiv-
skim dokumentima i samostalno pribavljenim podacima iz inostranih izvora.

U tom svom radu on je iznio razvoj brodarstva i ri-
barstva male Crne Gore, koja je prema zaključcima Ber-
linskog kongresa od 1878. prva od južno slavenskih drža-
vica upornom borbom dobila izlaz na more. Opisao je na-
prije brodarstvo na Skadarskom jezeru, a zatim ono na obali od Bara do Ulcinja, te posebno Ulcinjsko gusarstvo i brodarstvo počev od XVI. st. do svršetka Prvog svjet-
skog rata. Opisao je uspostavljanje crnogorske pomorsko-
upravne službe i diplomatsku borbu crnogorskog knjaza Nikole I. sa moćnom Austro-Ugarskom, koja je, i nakon izbijanja Crne Gore na more, u smislu odredaba spome-
nutog Berlinskog kongresa, imala pravo kontrole crnogorskih teritorijalnih voda i nadziranja njenih lučkih ureda na moru od strane organa Pomorske vlade u Trstu.

Uredništvo