

# Spasavanje Dubrovačkog brigantina u luci Trašte 1839. godine

Kap Đuro Radimiri, Dobrota

Živa pomorska aktivnost i doživljaji spojeni s morem ispisali su mnoge stranice naše povijesti. Premda je doba francuske vladavine u Dalmaciji ostavilo porazne posljedice u našem brodarstvu, ipak se u XIX. stoljeću nalazi na znatno poboljšanje pomorskog trgovačkog prometa.

Osnivanje nautičkih škola, bolje upućivanje posada u pomorskim vještinama, sigurnija plovidba morskim putovima, dobro trgovačko poslovanje i mnogi drugi važni faktori doprinijeli su, da su naši pomorci stekli opet povjerenje u more i za njega ponovno povezali svoje znanje, imovinu i snage.

Pouzdanj pomorci bili su cijenjeni i traženi u ondašnjem pomorskom poslovanju.

Nije stoga čudo, da je i njihova uža domovina postajala znamenitija, jer je pomorstvo ovladalo obiteljskim, javnim, privrednim i kulturnim životom.

Mnogi takvi doživljaji na moru ostali su zabilježeni u uspomenama pojedinih obitelji, mnogi u raznim arhivima i predajai, a mnoge je more povuklo u svoje arhive, do kojih nitko nikad ne će doći.

Ovdje želimo iznijeti jedan slučaj, čije nam podatke pruža Državni arhiv u Kotoru. Radi se o stradanju i nezgodi na moru brigantina »San Francesco«, vlasništvo dubrovačkog brodovlasnika Mata Podića, a pod zapovjedništvom sina mu Jakova. Brod je plovio pod engleskom zastavom iz Almerije za Ankonu.

Brigantin, vrsta broda osrednje nosivosti, lijepe vanjštine, finih crta, praktičnog manevriranja i srazmjerno velike brzine — bio je brod, koji se mnogo susreće u prvoj polovini XIX. stoljeća, da ga u drugoj polovini zamišljamo u bark i pokoja nava s mnogo većom tonažom i boljom opremom, pa prema tome i sposobnošću za duža putovanja.

Brigantin »San Francesco«, ne dovršivši započeto putovanje iz Almerije za Ankonu zbog teškog oštećenja od oluje na moru, usidrio se 31. januara 1839. g. u uvali Trašte, na vanjskom dijelu poluotoka Luštice u Boki Kotorskoj.

Evo što o tome nalazimo u dokumentima Državnog arhiva u Kotoru:<sup>1</sup> Redosljed događaja, koji su se odvijali od dana polaska iz Almerije do konačne presude vještaka prigodom nasukanja u uvali Trašte.

Na temelju prijave zapovjedništva jedne ratne lade, koja je bila usidrena u uvali Trašte, Sresko načelstvo u Kotoru saopćuje Okružnom sudu, da se tog jutra — 31. januara 1839. g. — u 5 i po sati usidrio Podićev brigantin »San Francesco«. Budući da je prijelila očita pogibelj, da uslijed nadiranja vode u brod i olujnog vjetera i valova s jugozapada, brigantin potone u luci, morao je biti uz pomoć dvaju čamacaca i odreda mornara ratne mornarice otegljen i nasukan na plićak, nedaleko mjesta Trašte.

Zapovjednik Podić izrazio je želju, da taj slučaj i pretrpjelu štetu prijavi nadležnoj sudskoj vlasti, pa je istog dana sud u Kotoru odredio komisiju i poslao je u Trašte radi preslušanja zapovjednika i članova posade.

Prvi je saslušan zapovjednik broda Jakov Podić. On izjavljuje, da je rođen i nastanjen u Dubrovniku, da je star 24 godine i da je po zvanju pomorski kapetan. Istodobno kaže, da mu zapravo nije ni poznato, da li je brigantin uopće osiguran, pak zato uslovljava ovu svoju izjavu s naknadnim utvrđivanjem te činjenice.

U luci Almeria, provincija Granada (Španjolska), ukrcao je — na osnovu teretnice — od pošiljača Hakdonnel Q. Conner, a za račun trgovačke kuće Moor &

Murier iz Ankone teret, koji se sastojao od tri hiljade komada olovnih šipaka u približnoj težini od 30 tona. Ugovorena prevoznina bila je pet kolonata<sup>2</sup> po toni, kao što to proizlazi iz najamnog ugovora.

Po završenom krcanju krenuo je 13. januara 1839. iz Almerije za Ankonu sa devetoricom posade. Prvi časnik (skrivan) bio je Mato Podić pok. Jakova, star 54 godine iz Dubrovnika, vlasnik broda, a voda palube Antun Vučinović pok. Stijepa, star 49 godina iz Lepetana u Boki Kotorskoj, dok su ostali: 4 kormilara, 2 mladića i 1 kornobar bili stranci, iz Malte.

Plovili su uz španjolsku obalu sjevernije od Cartagene, a onda južno od Sardinije i Sicilije, i zatim su umjerali kurs u Otrantski tjesnac. Već prvih dana poslije polaska naišli su na jak zapadni vjeter, koji je u Lionskom zaljevu skrenuo na sjevero-zapadnjak, a kasnije poslije Sardinije na sjeveroistočnjak, da u Otrantskom tjesnacu preuzme jugozapadni smjer olujne snage. Pod takvim atmosferskim prilikama i sigurno uslijed vrste tereta (olovo) brod već u prvim danima putovanja nije mogao proći bez posljedica, pa je počela nadirati voda. Količina vode se svakog dana povećavala, što je zahtijevalo jače napore posade oko crpljenja iste pomoću brodskih sisaljki.

Dana 30. januara nalazili su se u Otrantskom tjesnacu, kad im se u podne — uslijed jakog vjetera — prelomio prednji križ i poderala tri jedra. Stanje broda se naravno pogoršalo, jer su valovi počeli nasrtati sdesna i slijeva, tako da je kapetan bio prisiljen povećati broj jedara, da bi se na neki način čim prije uhvatio dalmatinske obale, spasio brod i opravkom u nekoj luci osposobio ga za daljnje putovanje.

Polu sata kasnije ugledali su na odstojanju od 5—6 morskih milja neki brigantin, koji im se približavao s obzirom na pogibelj, da ih more svakog časa proguta, zamolili su zapovjednika tog austrijskog broda, kapetana Josipa Gatti, da ih odvuče do Boke Kotorske. On je to odbio, jer bi time izložio opasnosti i svoj brod, posadu i teret, ali je ponudio, da će rado spasiti ljude, ako napuste brod. Oni to nisu prihvatili, pa je kapetan sazvao brodsko vijeće, koje jednoglasno zaključilo da se radi olakšanja broda baci u more dio tereta. Tako su najprije bacili šest bačava s pitkom vodom, a kad to nije bilo dovoljno, i nekoliko komada olovnih šipki. Kod pregleda broda oko 9 sati navečer ustanovljeno je, da je jedno brodsko skladište već puno vode.

Sisaljke su se djelomično oštetile neprestanom uporabom i nijesu više crpile svu količinu vode. Nije preostajalo drugo, nego da se uz pojačana jedra čim prije nasuka brod, kad mu već prijeti očita propast.

Skrenuli su prema sjeveru. Poslije tri sata očajne borbe elementom, uz neprestano crpljenje vode sa dvije sisaljke, oko ponoći — ugledali su Budvu i očić Sv. Nikole.

Vjeter s jugozapada duva okomito na obalu, pa očajeniji situaciju, da pod takvim okolnostima — u noći — može biti fatalno približiti se Budvi, a vidjevši, da brod može odolijevati nevremenu još nekoliko sati, okrenuli su u pravcu zapada, da bi tako prešli preostali dio obale od rta Platamone do rta Trašte i tamo se sigurnije spasilili. U to vrijeme skladište se punilo sve to više vodom, pa se nastavilo bacanjem tereta u more.

<sup>1</sup> Arhiv Okružnog suda, Kotor, god. 1839., F — 15 (str. 1 do 101).

<sup>2</sup> 1 kolonat vrijedi 11 venecij. lira ili oko dva fiorina.

U svanuće 31. januara našli su se pred uvalom Trašte i poslije velikih napora cijele posade, zapovjedniku uspije da uđe s brodom u ovu uvalu i da u 5 i pol sati usidri brod pod rtom »Lovorikov potok«.

Čim su se usidrili, digli su signale za pomoć, i ratne lađe »Minerva« i »Furiosas«, koje su se bile također tu sklonile od nevremena, poslale su odmah dva čamca s odredom mornara za spasavanje. Oni su teglili brod na plićak i nasukali ga nedaleko sela Trašte.

Odmah nakon nasukanja članovi posade brigantina i dvaju čamaca ratne mornarice utvrdili su, da je pod teškim teretom olova napukla hrptenica.

Zapovjednik je nadalje izjavio, da je brod na polasku iz Almerije bio u ispravnom stanju i da je kao takav mogao preduzeti i mnogo duže putovanje. Za dokaz svojih navoda poziva se na brodski dnevnik, na izjavu posade brigantina i na iskaze posada dvaju čamaca ratne mornarice, koji su bili očevici, pod kakvim su teškim uslovima ušli u uvalu Trašte, kao i o stanju, u kome su zatekli brod »San Francesco«. Kapetan je još naglasio, da za spasavanje broda i tereta mora uglavnom zahvaliti samo brzom pomoći momčadi dvaju ratnih brodova.

Za njim je saslušan I. časnik, te vođa palube i svi ostali članovi posade.

Prije završetka rada komisije zapovjednik je dao dodatnu izjavu, da se odriče naknade štete, na koju bi brigantin »San Francesco« imao pravo od strane osiguravajućeg društva za slučaj, da je kod istog osiguran.

Zatim su brod pregledali dva vještaka i dali svoje mišljenje. Oni su izjavili, da se brod i oprema nalaze tako oštećeni od nevremena, da će se teško moći spasiti. Da je hrptenica broda — po svojoj prilici — napukla, zbog čega je bilo omogućeno nadiranje vode, što bi kroz par sati bilo prouzrokovalo sigurno potonuće brigantina.

Time je komisija završila radom, a na temelju tih zapisnika kapetan je prijavio sudu nezgodu i malo zatim zatražio od suda ovlaštenje da proda 250 kvintala olova, da bi utrkom pokrio izdatke oko spasavanja broda i iskrcavanja tereta. Sud je zatražio, da se olovo procijeni po vještacima, a da kapetan podnese prijepis prijave nezgode, teretnicu i najamni ugovor. Kad je sud odobrio prodaju, imao je u vidu, da kapetan to traži radi spasavanja broda i tereta, da traži samo realnu vrijednost tereta, da je svakome slobodno otuđiti stvari, koje posjeduje i napokon, da taj sud nije nadležan da presuđuje prava i dužnosti stranih podanika, kao što je molilac, a što on i ne traži.

Olovo je pregledano po vještacima i procijenjeno na osam fiorina za svakih 10 bečkih funti (= 1 kvintal), tako da bi ukupna procijenjena vrijednost od 250 kvintala olova iznosila dvije hiljade fiorina. Na javnoj dražbi olovo je otkupio Blaž Tripo Žiga za svotu od 2.031 fjin.

Novac je bio položen na sudu, a na traženje kapetana, njemu kasnije isplaćen. Na to je on zamolio sud, da odredi novu komisiju na njegov trošak, da pregleda brod i odgovori na ova pitanja:

1. Može li brigantin biti ponovno osposobljen za plovidbu;
2. Njegova sadašnja vrijednost;
3. Koliki bi bili troškovi, da ga se potpuno osposobi za plovidbu.

Istodobno je kapetan obavijestio sud, da mu se prijavio g. Petar Elisco Dabović u svojsvu opunomoćenog zastupnika krcatelja i osiguravajućeg društva u Trstru.

Komisija, sastavljena od vještaka kapetana Nikole Zmajevića i kalafata Jakova Polovina, odgovarajući na točku dva, procijenili su detaljnim obračunom brod (korigo), jarbole, jedra, konope, sidra, topove i lance te došli do ukupne svote od 2.002 fiorina.

Po detaljnom pregledu i ocjeni vrste šteta, konstatare su, da je brod morao propuštati vodu, te da —

kako sada stoje stvari — nije sposoban za plovidbu. — Na treću točku izjavili su, da bi se brigantin mogao popraviti uz trošak od pet hiljada fiorina, a k tome još hiljadu za tegalj do mjesta, gdje postoji brodogradilište ili mogućnost izvedbe potrebnog popravka. Dakle ukupni trošak bi iznosio šest hiljada fiorina. Ukoliko pak brod ostane na mjestu, gdje se sada nalazi, njegovo će se stanje — uslijed vjetra i valova osjetljivo pogoršati, i šteta će biti mnogo veća.

Javio se sudu i zastupnik osiguravajućeg društva Petar Elisco Dabović i podnio odnosne punomoći od primaoca tereta i osiguravajućeg društva. On u molbi nadalje traži, da bi se imalo smatrati, da je zapovjednik broda prestao biti nosilac i čuvar tereta, pa moli sud da o tome službeno obavijesti kapetana. Isto tako da se obavijesti i Carinarnica, da bi unaprijed odbila priznavati zapovjednika broda kao ovlaštenu osobu da raspolaze s teretom nasukanog brigantina »San Francesco«.

Zapovjednik Podić, uočivši situaciju, a očigledno da zaskoči poduzete korake zastupnika osiguravajućeg društva, podnaša sudu prijavu, da želi izvršiti popravak nasukanog broda, te moli da se o tome obavijesti zastupnik osiguravajućeg društva.

I Carinarnica je reagirala na obavijest suda i na traženje zastupnika osiguravajućeg društva i kazala, da po carinskim propisima priznaje vozara tereta za jedino odgovorno lice, a pošto se kap. Podić predstavio (po ovlaštenju suda) i kao vlasnik, onda ne može priznati drugog vlasnika. Već samom dozvolom, da se proda dio spašenog olova, i da mu se preda utjerana svota, priznalo se mučke kapetana Podića, vlasnikom spašenog tereta.

6. marta 1839. kapetan Podić ulaže utok na pravoricu vještaka, iz kojeg proizlazi, da se brigantin »San Francesco« može popraviti i da prema tome ne može biti govora o napuštanju broda, već jedino o rješavanju generalne havarije. Po postojećem trgovačkom zakonu imaju se štete nanesene dobrovoljno za spas broda, tereta i posade smatrati generalnom havarijom, a štete nastale višom silom partikularnom havarijom.

Vještaci su kod procjene to uzeli skupa, a da nisu posebno izjavili, da je od njih izračunato oštećenje broda nastalo u cjelini baš na ovom putovanju od Almerije do Trašta.

Ponovno se odredila komisija vještaka uz savjetodavnu pomoć samog zapovjednika Podića. Komisija je utvrdila:

1. Prema pregledu broda, opreme i ostalih predmeta proizlazi, da je brod prigodom nastupa putovanja bio sposoban da poduzme ovo i veće putovanje i da je šteta nastala djelomično na putovanju, a djelomično uslijed nasukanja u Trašte.

2. Štete na trupu, jarbolima, križevima, kosniku, jedrima očigledno su posljedice olujnog vjetra i valova, a bez dvoje povećane uslijed pojačane uporabe većeg broja jedara u slučajevima, gdje se to smatralo mjerom za spas broda, tereta i posade.

3. Neke štete na trupu i opremi mogu se smatrati posljedicom i oluje i nasukanja. Isto tako glavni konopi su upropašteni u času nasukanja, od motovila.

Ovom izjavom vještaka iscrpljeni su svi dosad raspoloživi podaci o ovom interesantnom slučaju. Brigantin »San Francesco« bio je devet godina ranije potpuno opravljen na brodogradilištu u Dubrovniku — po svojoj prilici prigodom preuzimanja od strane dubrovačkog brodovlasnika Mata Podića, koji je sigurno s brodom izvršio mnoga uspješna putovanja, da nakraju doživi nasukanje u uvali Trašte. To je bio jedini spas od totalne propasti broda i tereta, a možda i ljudskih života.

»NAVIGARE NECESSE EST,  
VIVERE NON EST NECESSE«