

Луција ЂУРАШКОВИЋ*

ПОЧЕЦИ ЦРНОГОРСКОГ ПОМОРСТВА

Када је Црна Гора послије дуге и тешке борбе, посебно у рату против јаке турске војске (1876 - 1878.г.), заузела Бар, 10. јануара 1878. године, и, коначно, изашла на море, то је био велики историјски догађај за малену Црну Гору. Књаз Никола је тада дошао са својом пратњом у Бар, како рече "...да се поздрави са морем..."¹. У књажевој пратњи су се, поред књегиње Милене, сина Данила и кћери Зорке, налазили војсковође: Божо Петровић, Петар Вукотић, Машо Врбица, Илија Пламенац, Пеко Павловић, Марко Миљанов и др. Свједочанство о овом, по Црну Гору веома важном догађају, уткано је у умјетности, поезији и сликарству. Наиме, књаз Никола је "навече Никољдана 1877", негдје мјесец дана прије ослобођења Бара, спјевао пјесму "*Мору*" посветивши је овом догађају:

"Поздрављам те сиње море,
О ливадо течна, равна,
Ти велика просторијо,
Жељо наша преодавна!

Буди моје сиње море,
Дубине ти и ширине,
И тако ти свих вјетрова,
Твог иједа и тишине!

Буди моје бродова ти,
И мучених помораца,
И лијепог плаветнила,
Што ти озго небо баца!

* Аутор је историчар умјетности, директор Ј. У. "Музеји, Галерија и Библиотека Будва.

¹ Предраг В.Ковачевић, *Историја Бокељског Поморства*, Котор 1984, 149.

Буди моје море плаво,
И уз камен мој пјенуши,
Док је свијета, док је људи,
Док те сунце не исуши!"

Ликовни запис о овом догађају оставио нам је задарски сликар Иван Жмирић насликавши алегоријску слику *"Вјенчање Црне Горе са морем"* непосредно послје заузимања Бара, односно године 1878. Ова слика се данас налази у Поморском музеју у Котору, а приказује једрењак који се отискује од барске обале. Једрењак је окићен ловоровим вјенцем и обавијен тробојним тракама на којима су исписане побједе црногорске војске у овом рату *Вучји до, Никшић, Фундина, Бар*. На најужвишенијем мјесту бродског прамца представљен је књаз Никола са испруженом руком у којој држи прстен. Поред њега су књегинја Милена и син Данило, док је кћи Зорка наслоњена на врх прамца. Око књаза су представљене и војсковође као његова ближа пратња. Са десне стране слике приказан је народ који са обале поздравља брод и књаза.²

Према драгоцјеном запису у цетињском часопису *"Дан"*³, који нам открива др Перо Шоћ у чланку *"Црногорско њовлаићено њаробродарско друштво"*⁴, пришавши морској обали књаз је рекао: "Соколови моји, јунаци моји, ево нам мора - наше давне и прадавне жеље. Поздравимо га да буде чувано и вјерно потомцима оних који на копну пролише крв да у мору саграде куле нашем сретнијем бољитку. А знајте, Црногорци, ја Вас тога сјећам, да су град Скадар разметале виле, не дајући му да се учврсти и сагради прије но се у зидове његове узиди невино чељаде. Ајте, Црногорци, који ће од Вас дати се мору, да нам море остане трајним, вјечним и непролазним".

На ове књажеве ријечи, по народном предању, паде 30 пушака и 30 јунака се хтједе жртвовати за сигурност мора.

" - Не, не, шалим се ја, надовеза књаз, пођите за мном, да Вам с морем нашим наздравим море наше, море српско -.

И забраздише коњи у пличину морску. Усред мора наздрави књаз захвативши капицом морску воду, а за њим прослиједише сви јунаци, наздрави мору нека нам је срећно од сада па до вјек (потпис:Пр. Уред)."⁵

Послије Берлинског конгреса и многих дипломатских препрека које је стварала Аустрија, Црна Гора је дефинитивно и суверено завладала овим дијелом јадранске обале, која се простирала од ријеке Бојане до узвишења Спич (1880. године). Овај велики догађај захтијевао је да се организује посебна поморска служба како би се коначно црногорска застава завијорила и на мору. Због тога је књаз Никола основао, при Министарству унутрашњих дјела, поморско одјељење које се звало Кња-

² И. Злоковић, *Вјенчање Црне Горе са морем*, Годишњак ПМК V/1956, 229-233.

³ *Дан*, 1-2, 28. III 1911.

⁴ Др. Перо Шоћ, *Црногорско њовлаићено њаробродарско друштво*, Записи, XI Цетиње 1928, 282.

⁵ И. Злоковић, оп.цит., 232.

жевска црногорска управа поморства. У почетку књаз Никола је хтио да ову одговорну дужност повјери капетану Васу Папреници. Међутим, капетан Папреница је убрзо умро па је књаз Никола поставио за управника поморства познатог поморског капетана Слава Ђурковића (1851-1921) из Рисна. Капетан Ђурковић је био врло образован човјек, говорио је неколико језика, посебно руски, француски, енглески и италијански. Према усменим изворима шире образовање је стекао у Русији, и, свакако, представља једну од најмаркантнијих личности овога времена код нас. Дуго времена био је у руској поморској служби гдје је учествовао у руско - турском рату 1876 - 1878. године, када је командовао фрегатом "Потемкин". Касније је постао лични ађутант књаза Николе као и командант свих књажевих јахти.⁶

И прије него што је Црна Гора изашла на море имала је параброд који је пловио Скадарским језером. Наиме, 1866. године турски султан Абдул Азис даровао је књазу Николи јахту која се звала "СИЛИСТРИЈА"⁷. "Силистрија" је, дакле, била први црногорски брод на коме се поносно вијорила црногорска застава. Мемоарска грађа војводе Илије Пламенца⁸ скоро једина суштински открива битне податке о овом параброду. Поред осталог, војвода описује свој пут у Цариград гдје је по налогу књаз Николе имао да ријеша нека спорна питања у вези са нападом Омерпаше на Црну Гору. Војвода Пламенац нам, управо, у својим мемоарима највише говори о путовању "Силистрије" за Црну Гору. Према наводима проф. Вулековића⁹, преузетих из наведених мемоара, основни задатак војводе Пламенца био је да се ријеше нека погранична питања, и то:

1. Да се разруши кула на Височици (према Спужу) саграђена још 1862. год. на самој пирамиди;
2. Да Турци напусте Веље брдо за уживање пиперско, које су 1862. год. присвојили;
3. Да Турци дигну војску са црногорске границе коју држе од 1862. год.;

4. Да се помакне граница са Банове гомиле на Сребрну главицу. Са војводом Пламенцем пошао је капетан Перо Јокашев Пејовић и војводин синовац Ићо Петров Пламенац¹⁰. Прва брига војводина била је да у потпуности постигне све захтјеве које је књаз Никола тражио од Порте. По доласку у Цариград био је у сталном контакту са амбасадорима и министрима других, нама пријатељских земаља. Посебно му је био наклоњен руски генерал Игњатијев. Војвода Пламенац је стално ишао од Али-паше до великог везира Мехмед Ружди-паше. Али, како рече, "Турци много обећавају али се слабо држе ријечи"¹¹. Кад је Пламенац по дру-

⁶ П.Ковачевић, оп. цит., 150.

⁷ В. Вулековић, "Силистрија"- *први црногорски пароброд*, Годишњак ПМК VIII/1959.

⁸ Историјски институт НРЦГ - ф.74. Ин: В.Вулековић, "Силистрија"- *први црногорски пароброд*, Годишњак ПМК VIII/1959.

⁹ В. Вулековић, оп. цит., 238.

¹⁰ Ибид, 238.

¹¹ Пламенац, Мемоари:Одјелак о 1862.години, 15. Ин: В.Вулековић, "Силистрија"- *први црногорски пароброд*, Годишњак ПМК VIII/1959.

ги пут изашао пред великог везира, овај му саопшти да је султан одобрио све његове захтјеве. Тада он искористи прилику и затражи један бродић "најмањи на Босфору ... да може мој узвишени господар са фамилијом прошетати по језеру"¹². Велики везир је на то дао одређену сагласност, свакако, не зато што је нарочито волио војводу или Црногорце, већ зато што му је било изузетно стало до мира на црногорској граници.

На Томин дан (6. октобра) војвода Пламенац је преко Али-паше био изведен пред султана и том приликом овако му се обратио : "Благодарим Вашем царском величанству на милост коју сте учинили моме милостивијешем господару књазу и народу црногорском... Благодарим свијетлој Порти која ми је све одобрила и потписала моја потраживања по заповиједи Вашег царског величанства... Много благодарим Вашем царском величанству коју сте указали моме милостивијешем господару књазу те сте извољели даровати један вапор"¹³. На ове ријечи војводе Пламенца султан је изразио жељу да влада мир на граници, јер "зло је да страда народ и да гину људи"¹⁴.

Пошто су напустили царски двор, Пламенац и његова пратња горели су од жеље да што прије виде брод. Ађутант Али-паше одведе их на "Силистрију". Желећи да што брже стигне у Црну Гору, Пламенац даде налог првом капетану Арифу да у року од осам дана припреми брод за полазак.

Послије само пар дана брод је био потпуно опремљен, а капетан Ариф стави се са својом посадом од 50 морнара, на расположење војводи Пламенцу. Непосредно прије одласка из Цариграда војвода је посјетио руског генерала Игњатијева. Руски генерал није био задовољан што војвода путује бродом, плашећи се да Турци не направе какву подвалу. На то војвода запита: "А хоће ли себе удавити или само нас?"¹⁵. Игњатијев му је рекао да су Турци лоши морнари и да су невјешти. Најзад, запловише ка Црној Гори по лијепом времену, али капетан је стално сидрио брод и одмарао. Пламенац је стављао примједбе, бојећи се да ће се вријеме промијенити на горе и то, како се касније показало, са разлогом. Када су пролазили поред Валоне вријеме је било лијепо и параброд је ишао брзо. Али како се приближавала ноћ вријеме је почело да се погоршава. Око пола ноћи Пламенац се прошетао палубом и са изненађењем констатовао да сва посада спава. На крми није било никог, а кормило је било везано конопом. Пламенац је дигао узбуну и посада се вратила на своја мјеста. Ноћ је била мрачна и дуга, а за оне на броду и предуга. Брод је пловио пуном брзином, док је посада са нестрпљењем чекала зору. Кад је свануло имали су што видјети - брод се налазио надомак италијанске обале. Капетан је окренуо брод ка другој обали, али је било већ прекасно. Брод је потпуно изгубио орјентацију због великог невремена. Док је сједио у својој кабини, држећи се за наслон столице, војвода Пламенац је размишљао: "Што се чини от морнара и Црногораца и других

¹² Ибид., 15.

¹³ Ибид., 15-16.

¹⁴ Ибид., 17-18.

¹⁵ Ибид., 22.

сиромаша по вапору, сваки закомрчио као мртав. Идемо некуд из најбрже, али не је освојило море, скаче вапор у велике дубине морске, често пута прелази море преко њега¹⁶. У једном моменту војвода видје да капетан плаче, зато што је мислио да му је понестало угља, међутим, срећом угља је било довољно, што је изгледа знао само други капетан. У том моменту и војводи је лакнуло. Невријеме је било толико јако да се на "Силистрији" поломио чак и један јарбол, међутим брод је био нов па је и ту хаварију издржао. Сандуци са товаром и остали предмети летјели су са краја на крај брода, ломили су се и падали у море. Људи су били уплашени бојећи се да им је ово задње путовање. Наравно, свему овоме највише је допринијело неискуство турске посаде, јер храброст црногорског дијела посаде ту, на жалост, ништа није могла помоћи. У нека зла доба, обала је била на видiku. Било је то негдје око ушћа Бојане. Још увијек је трајало невријеме, па су брзо прошли поред Улциња и упутили се према Бару. У Бар су стигли око 2 сата поподне, и ту се коначно усидрили. Војвода је сада могао да одахне: "... и већ виђу да смо скапулала иза свија мука и невоља које имасмо петнаест дана идући из Цариграда које смо могли учињет најдаље за пет дана, да је други итко без Турака био, каква велика брзина бјеше вапору... али сам видио да бјеху сви капетани неврјешти, а било их је четири"¹⁷.

На Цетињу се у то вријеме одигравала права драма. Сви су их били отписали. Зар први црногорски параброд да тако неславно заврши?! Него, срећом, све је ипак на крају испало на добро.

Сјутрадан, "Силистрија" је запловила ка Бојани. Вријеме је било лијепо. Водостај ријеке је био врло низак, па је капетан био приморан да истовари сав терет и путнике како би "Силистрија" могла прећи најпличи дио. На броду су остали само капетан, кормилар, ложач и, наравно, војвода Пламенац. Капетан броду даде потребну брзину и: "...заигра га издалека и даде му сву форцу; кад дође на оно најплиће, стаде добро по пијеску и земљи повукиват, а капетан препаде се, те и даје заповијед (тута форца, тута форца) не прекида док у једно доба улезе у Бојану"¹⁸. Сјутрадан уђоше у Скадар. Ову прилику искористио је војвода да разговара са скадарским Исмаил-пашом и пренесе му договор између њега и султана. Паша је сјутрадан поступио по договору, повукао је војску са границе и разрушио кулу на Височици.

"Силистрија" је била знатно оштећена и било је врло неопходно да се поправи. Поправка је брзо завршена и брод је био спреман да коначно крене ка матичној луци, Ријеци Црнојевића. Тек у црногорском дијелу Скадарског језера на брод је истакнута црногорска застава, зато што Турци нијесу дозволили да се то раније уради. Тада је наступила велика еуфорија. *Први црногорски брод са црногорском заставом!* Почело се са пуцањем, традиционалним начином исказивања радости код Црногораца. Пролила се, вјероватно, и по нека суза. Док је брод пролазио

¹⁶ Ибид., 25.

¹⁷ Ибид., 26.

¹⁸ Ибид., 27.

поред обала језера, окупљени народ га је поздрављао пуцањем из пушка, нарочито испод Крњица, Сеоца и Годиња. Када се брод приближио Виру пуцало се на све старане, тако да је права срећа да нико није погинуо. Топови са тврђаве на Виру су се послје дужег времена јавили, а да нијесу коришћени за борбу против непријатеља. Приређена је била чак и војна парада. Војвода Машо Врбица је капетану "Силистрије" дао потврду да је брод примљен у исправном стању. И, коначно, брод је кренуо ка Ријеци Црнојевића, али није све ишло по плану зато што је водостај био низак па је "Силистрија" допловила само до Граба. До Граба је дошао и војвода Мирко са великом дружином Црногораца. Сви су наравно били одушевљени. "Вапор имаше много камара и унутра и на кувијерту, имаше два комина, макине унутра англишке најбоље што могаху бити, бјеше дугачак близу сто метрова, а широк према дужини"¹⁹. Наредног дана дошао је и сам књаз Никола, и том приликом је даривао турску посаду и испратио је према Скадру. Кназ је тада именовао новог команданта "Силистрије", поморског капетана Богдана Милиновића, родом из Мориња.

Тако је "Силистрија" допловила у црногорске воде. Војвода Пламенац је био први Црногорац који је директно преговарао са турским султаном и којему су испуњени сви захтјеви. Због тог његовог успјеха књаз му је поклатио 50 рала земље, на што је чувени војвода рекао да се поклати одриче у корист црногорске сиротиње.

Према тумачењу проф. Вулековића путовање "Силистрије" од Цариграда до Црне Горе трајало је око петнаест дана. Брод је испловио из Цариграда 30. октобра 1866. год. Војвода Пламенац каже у својим мемоарима да се "Силистрија" налазила под Валомом шест дана пред Аранђеловдан, а то је било 2. односно 14. новембра. "Силистрија" је упловила у Скадар 17. новембра, па се са сигурношћу може претпоставити да је до Граба стигла око 25. новембра 1866. год.²⁰

Понесен емоцијама војвода Пламенац вјероватно није могао реално процијенити нити величину брода, нити његову снагу. Војводи се, наравно, то не може нити смије замјерити. С обзиром на то да је био човек континенталац, ратник, нестручњак за наутику и поморство, њему су сигурно ствари изгледале много другачије. Према одређеним тумачењима²¹ брод није могао бити већи од 30 метара, односно, његова брзина није могла бити већа од 8,5 наутичких миља. Носивост "Силистрије" била је највјероватније око 120 турских тона (1 турска тона - 8 тавара, 1 товар - 100 ока) што према дашњим мјерилима износи око 144 тоне носивости.

У то вријеме Црна Гора је била веома сиромашна држава, зато је књаз Никола, врло брзо након доласка брода, почео да размишља о његовој продаји. Ипак, хтио је бар једном да изађе на Јадран, не би ли показао Аустрији да Црна Гора постоји као суверена држава. Међутим, то

¹⁹ Ибид., 27.

²⁰ В. Вулековић, оп.цит., 242.

²¹ Д.Франетовић, *Историја поморства и рибарства Црне Горе до 1918. године*, Титоград 1960.

је било веома тешко и, последице исцрпљујућих и напорних преговора са Аустријским властима, "Силистрија" је под црногорском заставом ушловила у Котор. Аустрија је давала дозволу за истицање црногорске заставе, али само од случаја до случаја ("Von Fall zu Fall") и то у ограниченим роковима све док аустријска администрација није констатовала да Црна Гора нигдје не додирује море и да, према томе, нема никаквих права на истицање своје заставе на бродовима.²² Постоји једна анегдота, кажу да је истинита, која наводи да је књаз Никола док је сједио на Ловћену и пушио дуван гледајући сиње море, у тренутку велике туге, рекао: "О боже, да ли постоји земље на овоме свјету ће можеш пушити дуван у својој земљи, а трести пепео у иностранство".

У почетку брод "Силистрија" је служио за књаза Николу и његову породицу, а понекад и за високе госте и дипломате који су боравили на Цетињу. На прво путовање "Силистријом" књаз Никола се са својом продицом и пратњом отиснуо 24. јуна 1867. године. Брод је кренуо из Котора ка Трсту и Венецији, због књажевог пута за Париз. "Силистрија" је допловила у Трст 28. јуна 1867. год. Тадашње тршћанске новине писале су да је у луку дошао један руски брод (вјероватно због сличних застава). На путу према Трсту и Венецији брод је свраћао у све веће луке Далмације. Из Венеције, по књажевом повратку из Париза, 15. јула 1867. год. брод креће ка Црној Гори и стиже у Мељине 20. јула, последице пет дана пута. "Силистрија" је ту и презимила.

За сиромшну Црну Гору одржавање брода и његов зимовник били су скупи, зато се књаз, истина тешка срца, ипак одлучио да га прода. Прво га је понудио бечком двору, међутим, аустријска влада није била вољна за једну такву трговину, али је ставила до знања да би било добро да се брод уклони из њених територијалних вода. Поморски капетан Петар Калуђеровић из Луштице добија понуду од књаза да брод може да откупи за цијену од 6.000 лира стерлинга, што је представљало 140.000 златних перпера²³. До данас је остало тајновито, гдје је и како "Силистрија" трајно окончала своја путовања. Да ли је потонула код Будве, или Бара, или негдје друго, још увијек није са сигурношћу утврђено.

Пароброд "Силистрија" је имао велики историјски значај зато што је то био први брод на којему се развила црногорска застава на Јадрану, упркос аустријском негодовању, и то десет година прије Сан Стефанског мира и Берлинског конгреса, када је коначно Црна Гора међународно призната као држава и добила своје море од Бара до Бојане.

Познато је да је књаз Никола, као даровити поета, крајем вијека, написао чувену оду "Турчину" која је била преведена на турски језик и достављена султану. У знак захвалности, године 1899, књаз Никола је добио на поклон, за то вријеме луксузну, јахту "Змај" као поклон од турског султана Абдул Хамида. Јахта је била дугачка 120 стопа, имала је јаку машину од око 400 коњских снага и електрично освјетљење. Поред

²² Вл. Ђорђевић, *Црна Гора и Аустрија*, 249. Ин: В. Вулековић, "Силистрија" - први црногорски пароброд, Годишњак ПМК VIII/1959.

²³ В. Вулековић, оп. цит., 244.

тога, била је опремљена и са два мала топа на боковима за случај опасности од непријатеља. Унутрашњост јахте била је веома раскошно опремљена, а интересантно је и то што се могла кретати, за оно вријеме, великом брзином, тј. од око 15 миља на сат.²⁴

У то вријеме у Црној Гори организација поморске службе била је на веома ниском нивоу, што је и разумљиво, тако да је било неопходно довести школоване и искусне поморце да унаприједи организацију. Тада је књаз одлучио да неколико способних младих помораца упути у научичке школе које су се тада налазила у Котору и у Дубровнику.

Крајем XIX вијека било је немогуће организовати редовну линију на мору, из једноставног разлога, зато што нијесу постојала сигурна пристаништа гдје би бродови могли да преузму и истоваре робу и путнике. Прва редовна линија је зато организована на Скадарском језеру 1885. год. са парабродом "Жабљак" којим је командовао капетан Саво Петковић из Ђеновића, и то : Ријека Црнојевића - Вирпазар - Плавница - Скадар. Послије неколико мјесеци параброд "Жабљак" замијено је параброд "Даница" којим је командовао капетан Стево Михајловић из Херцег-Новог. На иницијативу Славомира-Слава Ђурковића у Бару је основано Књажевско црногорско парабродарско друштво²⁵ са веома деликатним задатком. Прије свега, Барско друштво се морало старати да организује и одржава редовну линију између црногорских лука, Боке Которске и Трста, затим између црногорских лука и Италије и, на крају, саобраћај по Скадарском језеру и ријеци Бојани. За рад овога друштва био је потребан већи капитал и одговарајући стручни кадар. Задатак је повјерен црногорској влади, која је ангажовала бокешке капетане који су већ били у црногорској служби, и то: Славомира и Андрију Ђурковића, Илију и Стева Михајловића, Саву Петковића, Сима Желалића, Марка Берберовића и Лазара Ђиновића.²⁶ Богата поморска традиција, искуство и историјске везе, утицали су да управо бокељски поморци буду први зачетници и организатори црногорског поморства. Но, и поред великог труда и ентузијазма који је уложен, друштво није могло одговорити томе задатку. Прије свега, разлози су били финансијске природе. Наиме, дионице су биле исувише скупе (500 франака у злату) тако да се није могао привући капитал. Наравно, највећа кочница за организовање редовних поморских линија било је то што црногорски дио Јадрана није имао природних лука (као луке тада су постојале Бар, Валданос, Улцињ и Милена) које би биле заштићене од олујног мора. Ово нам јасно говори да би, па и да је све кренуло по добру, ипак саобраћај био опасан и ризичан по путнике и робу. Много година касније Барско друштво је уз помоћ италијанског капитала (Compagnia di Antivari) саградило први лукобран у Црној Гори и то 1908. године у луци Бар.

Ипак, иако је прво црногорско парабродарско друштво било распуштено, Управа за помрство повјерена је Славу Ђурковићу, помор-

²⁴ П.Ковачевоћ, оп. цит., 150.

²⁵ Ибид., 151.

²⁶ Ибид., 151.

ском капетану. На његову иницијативу и по наговору бокешких капетана књаз је одлучио да затражи од Русије на поклон један параброд дуге пловидбе. Руска влада убрзо је удовољила молби књаза Николе и децембра 1890. године од предузећа "Добровољни флот" из Одесе преузет је брод. Био је то параброд "ЈАРОСЛАВ"²⁷. Брод је преузела црногорска посада која је бројила 32 морнара, претежно из Боке, док су два официра макине, који су завршили школу у Трсту, били из Црне Горе. То су поморски официри Крсто Мартиновић и Вуко Пејовић. Командант брода био је капетан Андрија Ђурковић из Рисна (рођени брат капетана Славомира-Слава Ђурковића), а први официри Симо Желалић и Марко Берберовић.²⁸

Капетан Андрија Ђурковић је рођен 1850. године "на сред Црног Мора" (територијалне воде Русије), на броду "Албано" чији је власник и заповједник био његов отац капетан Јован А. Ђурковић (1812-1877), један од најпредузимљивијих бродовласника тога времена у Боки Которској. Андрија Ђурковић наставља поморску традицију своје породице, те као образовани поморац у прво вријеме плови на породичним једрењацима. Као образован и вјешт поморац 1877. године ступа у службу аустријског "Лојда". За предсједника општине Рисан изабран је 1879. године, али је са тог положаја суспендован због помагања народа за припрему Трећег бокелског устанка. Од 1882. до 1890. године поново је био у служби аустријског "Лојда". По жељи књаза Николе године 1890. прешао је да буде заповједник првог и јединог црногорског пароброда дуге пловидбе "Јарослава". На овој дужности затекла га је и смрт 1895. године. Поред књижевног дара, испољеног кроз "*Успомене*", "*Са александријских развалина*" и кроз лични дневник са брода "Јарослав", капетан Андрија Ђурковић се бавио и сликарством.²⁹

Параброд "Јарослав" је саграђен 1882. године у бродоградилшту Dappu and Bros. Dumbarton САД. Руси су га затим купили као полуратни брод, који је служио у руској морнарици као повећа лађа извидница (Aviso-Schiff) и увијек је имао по неколико топова. "Јарослав" је за ово вријеме био велики брод од 2.600 тона носивости, односно бруто 4.495 тона, брзине од 15 наутичких миља. Брод је имао дужину од око 314 стопа, ширину 37 стопа а дубина му је била око 25 стопа. Машински простор заузимао је око 66 кубних стопа, имао је шест парних казана, и двије парне машине, по 33 прозора са сваке стране. Према писању дописника "Српске независности"³⁰ из Цариграда, госп. Прогоновића, унутрашњост брода била је прилично луксузна. Салон је имао галантан и солидан намјештај. Два дивана тапацирана плавом кадифом, једна велика наслоњача, попут малог престола и још неколико плетених столица окруживало је четвороугаону чврсту софру. У врху софре налазило се једно

²⁷ И. Злоковић, *Црногорски пароброд "Јарослав"*, Историјски записи, Цетиње, књ. V/1950, 245-246. и књ. IX/1953, 512-518.

²⁸ П. Ковачевић, оп. цит., 151.

²⁹ Јован Дујовић, *Бокелски кайеџани дуге пловидбе (Кайеџан првог црногорског пароброда)*, Побједа, 15. новембра 1984.

³⁰ Српска независност, VII/51, Београд 2. мај 1891.

кристално огледало са политираним дрвеним рамом. Испод тога огледала у оквиреном орману налазила се велика чинија за умивање од бијелог порцелана. На софри три-четири сребрне пепељаре. Цио овај намјештај допуњавале су велике слике књаза Николе и књегиње Милене као и слике руског царског пара. Поред салона за јело налазио се салон за пушење. Непосредно, преко пута, врата су одвајала књажеву радну собу. То је била понајљепша, најелегантнија, најпространија и најљепше опремљена соба. Брод је посједовао и своју апотеку. На броду су се налазиле и собе за госте. Све те собе су биле опремљене политираним орманима, писаћим асталима и чинијама за умивање. Изнад сваке чиније налазили су се велики пешкири са монограмом "П. Ј.", тј. пароброд "Јарослав". Поред ових одаја налазио се велики магацин за храну и остале потрештине. Брод је посједовао тимунарију тј. мјесто за првог тимунцију. Тимунарија је била доста пространа просторија на врху лађе. У средини тимунарије налазила се велика бусола, један барометар, један квадрант на коме се виде степени, колико се брод нагиње на десну или лијеву старану. Ту се налазио и писаћи астал, као и сат. Брод је, наравно, посједовао и командни мост. На средини командног моста налазио се велики компас, тимун и гониметар, који показује тренутну деклинацију магнетне игле од сјеверног пола.

Униформа црногорских морнара била је готово идентична као и код осталих европских морнара, са том разликом што су официри носили француске капе са круном и иницијалима књаза Николе I, а морнари црногорске капице.³¹

Прве године своје пловидбе "Јарослав" је имао доста посла. Превозио је жито из Русије, угаљ из Енглеске, дрво из Ријеке за Француску. За вријеме своје краткотрајне пловидбе под црногорском заставом, "Јарослав" је неколико пута извозио стоку из Црне Горе. У октобру 1891. год. Перо Матов Вукотић је упутио 3526 грла ситне стоке за Француску. Из Котора брод се упутио за Марсељ. Међутим у Марсељу наишао је на велике потешкоће административне природе. Префект је забранио истовар стоке зато што није имала одговарајући здравствени картон. Капетан Андрија Ђурковић је лично интервенисао и на његову часну ријеч, да поменута стока није из Аустрије, него из Црне Горе, добијена је дозвола за истовар.³²

"Јарослав" је понекад служио и као књажева јахта. Кад се књегиња Милена теже разбољела, упутио се за Ницу, међутим, због невремена, брод је морао пристати у Ређо ди Калабрија, па је болесна књегиња била принуђена да настави пут жељезницом.

Капетан Андро Ђурковић је често морао реаговати на лажне оптужбе, клевете и подвале аустријских званичника. У свом дневнику³³, који је водио до последњих дана живота, описује један сусрет са бароном

³¹ Прогоновић, *Српски пароброд на златном рођу*, Српска независност, VII/51, Београд 2. мај 1891.

³² И. Злоковић, *Црногорски пароброд "Јарослав"*, Историски записи, Цетиње, књ. IX/1953, 517.

³³ Ибид., 512.

Глумецким, директором Министарства за саобраћај из Беча, који се догодио на броду аустријског лојда "Данубио". Путујући од Рисна ка Бару командант брода, иначе његов пријатељ, позвао га је на кафу. У капетанској кабини налазила су се, поред наведеног барона, и још и двојица путника који су намјеравали да пођу на Цетиње, Ријеку Црнојевића и, преко Скадарског језера, до Бара. "Дакле ви, Господо, обрати се Глумецки овој двојци, изјутра полазите пут Цетиња. Молим вас да чувате ваше носеве, и да оставите у Котор ако што новца имате при себи". Затим је причао о томе како је несигурно путовати Црном Гором и о лошим путевима. Капетан Андрија није познавао "оног господина којему капетан чињаше велике комплименте, јер мора да је неко велико лице". Зато је замолио капетана да му дозволи да се обрати са неколико ријечи. "Господине, што сте мало прије препоручивали оној господи да чувају своје носеве, то ни најмање не треба препоручивати људима кад путују кроз Црну Гору, јер поштени људи кад поштено путују, они се и поштено враћају. Односно што сте препоручивали да ако имају новца да оставе у Котору, то бисте добро учинили да препоручите коме, који би путовао у Беч и Пешту, или ваше мјесто. А што кажете и ругате се говорећи да од Цетиња до Бара не може се поћи, јер треба знати да нема пута. То није истина. Од Цетиња до Ријеке може се ићи колским путем. А од Ријеке до Вира има прекрасни вапор "Даница" који плови под црногорском заставом и којим се може доћи до Скадара. Од Вира до Бара има прекрасни пут, исто као онај од Котора до Цетиња. Црна Гора је учинила више напретка у десет година него која друга европејска звана цивилизована држава за осамдесет година своје доминације"³⁴. Ово задње било је упућено као критика влади Аустрије.

Ипак на својим путовањима црногорски параброд наилазио је и на искрене пријатеље Црне Горе који су са великим симпатијама гледали на њену борбу против Отоманске империје. Боравећи у енглеској луци Сванси, једне недеље кад је лука мировала, око брода су се скупљали знатижељни грађани. Сједећи у једној кафани, капетану Андрији пришао је један Енглез питајући га да случајно не зна чији је ово брод са њему непознатом заставом. Енглезу је било изузетно драго што је у капетану Андрији упознао команданта црногорског параброда. Енглез је постављао разна питања интересујући се за Црну Гору, коју је одиста добро познавао. У једном моменту закључио је: "Штета што на Берлинском конгресу Европа није праведније оцијенила жртве Црне горе. Колико се борила докле су јој додјелили комад мора. Црна Гора може се поносити, кад је видјела улцињску флотну демонстрацију". Са Енглезом је била и његова супруга која је до тада само слушала разговор, па је упитала: "Је ли истина да се у Црној Гори удају и жене без да су се икада видјели, и без да једно друго воли!". Капетан јој је на то одговорио да је то истина, али да данас тога више нема, а и кад је тога било да се увијек водило рачуна о томе да је дјевојка поштена, лијепа и од добре куће. Ако

³⁴ Из личног дневника капетана А. Ђурковића. Ин: И. Злоковић, *Црногорски параброд "Јарослав"*, Историјски записи, Цетиње, књ. IX/1953, 516.

би се данас десио такав случај, да се млади вјенчају против њихове воље, онда би родитељи били кажњени, а брак поништен.³⁵

Прве године пловидбе "Јарослава" могли су се наслутити успјеси. Међутим, убрзо се испоставило да је брод нерентабилан, јер је троши огромне количине угља. Како капетан Ђурковић наводи у свом дневнику: "Једно ме све мучи, као да сам ја крив, а то је: када је Његово Императорско Височанство Александар III наумио даровати вапор Његово Височанству Господару Николи I, и што му не даде вапор да му буде од користи, а не од штете. Како ће се проћи напријед вапором који води 45 друга најмање војске (посаде) што на ову портаду (носивост) не би требало више од 28 друга. Овај арчи 24 тоне угља на дан, а то је у средње 34 наполеона дневно, а други вапор би арчио 8 тона дневно, дакле 2 дијела мање. "Јарослав" арчи уља 26 кила на дан, други би арчио 7 кила. Ето велике разлике. Ја мислим да Његово Царско Височанство и на зна да је "Јарослав" штетан и да зна он би га сигурно замијенио другим. Да би га Бог надахнуо пак да га промијени с једним корисним, и боље практичним за трговину парабродом. Што би било великој и богатој Русији да је дала један параброд згодан за трговину".³⁶

На другом мјесту капетан Ђурковић каже: "А да је параброд осигуран што би онда било. Када би се осигурао, не би се могао осигурати, за избјећ трошак више од 100.000 фиорина, а за то би се плаћало 6.000 фиорина, годишње. Истина, када се не добива, како ће се осигурати, одакле ће се трошити? Држава је сиромашна."³⁷

Параброд "Јарослав" пловио је и по Дунаву. Храбри и одважни капетан Ђурковић није презао ни од таквих подухвата. Направио је три узастопна путовања превозећи дрвену грађу из Галаза за Батум. Колико је било тешко и напорно ово путовање може се закључити из податка да је "Јарослав" био дугачак 96 метара, а највећи брод који је до тада пловио Дунавом био је дугачак 90 метара. Описујући у свом дневнику све тешкоће које је имао улазећи и излазећи из Дунава записује: "Када човјек изађе из Дунава, онда се мора сматрати да је срећан у том погледу."³⁸

Црногорска застава била је нова на мору тако да је командант "Јарослава" имао великих потешкоћа, посебно у оним дјеловима свијета гдје Црна Гора није имала своја дипломатска представништва, али и тамо гдје је најмање очекивао. Наиме, шеф царинарнице у Батуму (Русија) наплаћује му пуну царинску таксу у износу од 1025 рубаља, јер Црну Гору рачуна за државу са којом Русија нема уговор (државе које имају уговор таксу су плаћале 80 рубаља). Послије великих напора капетан Андрија Ђурковић је једва успио да му се врати новац, морао се обраћати чак и руској влади у Петрограду. Како каже у свом дневнику: "Пошао сам да ми се поврате оне паре, и од 8 ура ујутро па све до 3 уре послје подне морао сам чекати, докле су господа били расположени да ми предаду новце".³⁹

³⁵ Ибид., 517.

³⁶ Ибид., 512.

³⁷ Ибид., 513.

³⁸ Ибид., 513.

³⁹ Ибид., 514.

Последње комерцијално путовање "Јарослава" било је из Ријеке у Бордо са теретом дрва, а затим из Кардифа са теретом угља за Млетке, одакле је 17. октобра 1894. године стигао у Котор. Брод је прво био усидрен пред Перастом, а у прољеће наредне године испред Рисна. Последњи дјелови дневника наводе: "Исти дан (17. октобра) дођох у Пераст. Овдје се армижах (усидрих) што се боље могло. По наредби старијој послах сву војску (посаду) само остаде ностромо од кувијерте (палубе) и ностромо од макине, са седам друга. Тако "Јарослав" остаде у дизарму (распрему) под Пераст сву зиму, али видјећи да није било могуће стајати под Пераст, љетом се у мјесецу мају поведе у Рисан и сурга обје анкоре (сидра)."⁴⁰

На жалост, у прољеће, тачније 11. априла 1895. године у Рисну умире, последице тешке болести, часни капетан Андрија Ђурковић у 45-ој години живота. За живота, године 1893. за његову ревносну службу одликовао га је књаз Никола I витешким Даниловим орденом IV реда, и наименовао га је управитељем црногорског поморства. Пред саму смрт одликован је од цара Николе II орденом Александра Невског, II реда. Судбина је хтјела да капетан Андрија Ђурковић склопи очи два дана прије него што је стигло ово велико одликовање⁴¹. Господар црногорски, у изјави саучешћа, овако је жалио губитак овог свог ревносног и вјерног капетана: "Госп. кап. Славу Ђурковићу, Рисан. Инокосно поморство наше осјетиће дубоко велики изгуб у прераној смрти Вашег драгог брата, мога вјернога капетана Андрије, ког су ми врлине познате биле. Бог Вас укријепио у Вашој великој тузи! Никола."⁴²

Пошто је враћен руском предузећу "Добровољни флот", "Јарослав" је, поново, неко вријеме служио као ратни и трговачки брод, али је, као што се могло очекивати, био од мале користи. У Суецком заливу имао је хаварију на макини када је довучен у Александрију. Године 1923. продат је Њемцима у старо гвожђе заједно са бродовима "Воронеж" и "Тамов".

Цијела поморска флота Црне Горе у то вријеме (1891-1895) састојала се од четири мала параброда и једне баркасе која је служила за књажевину породицу за лов по Скадарском језеру. Сем тога имала је преко 150 малих трговачких бродова који нијесу имали машине, већ су се кретали помоћу снаге вјетара. То су биле такозване "бриле" и "трабакуле" које су под заставом Црне Горе пловиле по свим морима свијета, па чак и до Америке. Капетани тих бродова били су већином наутички образовани људи, који су завршили поморске академије. Само један мали дио капетана брила и трабакула је кроз дугогодишњу праксу стекао звање капетана.⁴³

Многи бокељски и црногорски поморци покушавали су да уз помоћ и подршку црногорске владе оснују своја парабродарска друштва али у томе нијесу успијевали из већ познатих разлога: помањкања страног капитала и непостојања бар једне сигурне луке. Уз све ово над Црном Гором се надвијају мрачни облаци балканских и Првог свјетског рата.

⁴⁰ Ибид., 518.

⁴¹ Д. Миковић, *Поморски капетан Андрија Ј. Ђурковић*, Српски магазин, 1897, 67.

⁴² Ибид., 69.

⁴³ Д. Франетовић, оп.цит.

Lucija ĐURAŠKOVIĆ

THE BEGINNINGS OF MONTENEGRIN SEAFARING

Summary

In this paper the author, in consultation with the relevant literature published to date, focuses on determining the significant factors which served as a basis for the beginnings of Montenegrin seafaring (1878-1914). Particular attention has been paid to the role of Prince Nikola in the formation of the Royal Montenegrin Maritime Administration under the directorship of the distinguished maritime captain Slavomir-Slava Djurkovic. Special emphasis has been placed on the significance of the first boats (steamships) which also sailed for the first time under the Montenegrin flag - The Silistria, The Jaroslava - and the individuals associated with their voyages, Duke Ilija Plamenac and Captain Andrija Djurkovic. As the article will show, the development of Montenegrin seafaring was of particular importance in the establishing of communications and the expansion of ties between Montenegro and European countries.