

ГОДИШЊАК ПОМОРСКОГ МУЗЕЈА У КОТОРУ, VIII 1959 ГОДИНЕ

Имајући у виду чињеницу да наша досадашња наука о поморству није, нажалост, ишла укорак са потребама, ова свеска „Годишњака“ претставља вриједно настојање на путу да се тај дуг према нашој науци, у временском и просторном досегу ових истраживања, одужи, односно попуни та празнина. Двадесет чланака и прилога на преко 300 страница текста говоре о обиму овога напора.

Уводом „Уз четрдесетогодишњицу Комунистичке партије Југославије“ Војо Бринић је у концизним цртама указао на онај велики допринос и улогу нашега Јадрана, односно Боке Которске и Црногорског Приморја, у ранијим збивањима, а нарочито у Народноослободилачком рату и социјалистичкој изградњи, у којима је Комунистичка партија, односно Савез комуниста Југославије, имао руководећу улогу.

Слиједи потом чланци и прилози о поморству, поређани углавном по хронолошком реду збивања и проблематици коју третирају.

Антон Ст. Дабиновић, у чланку „Може ли се говорити о континуитету которске морнарице од 809 до данас“, прихватио се посла који изискује широко познавање извора и способност да се они научно користе. Сврха чланка уствари је да се до највеће могућности коју пружају расположиви изворни подаци одговори на постављено питање. Оно што нам сасвим довољно каже докле је писац могао доћи у сигурности одговора, речено је већ на почетку. Аутор констатује да су биле три фазе у развоју которске морнарице. „Прва је византиска и војничка, друга је византиска с бариском примјесом, трећа, млетачка, која опет уноси оно војничко обиљежје почетне фазе“. Говорећи о првој фази, писац посеже за свим могућим подацима, односно за политичким тежњама, утицајима, дјеловањима и војним акцијама које се са широког подручја од Цариграда до Рима, од Арабљана до Франака, управљају према нашем Јадрану, не би ли се из тога компликованог контекста посредним путем докучило нешто о оснивању которске морнарице 809 године у њеном животу до 867, када су Арабљани заузели Котор. И у обради друге фазе писац мора на сличан начин да поступа, уносећи, наравно, нове моменте спољнополитичког и сада више унутрашњег развоја. Трећа фаза у развоју ове морнарице означава се одвајањем братовштина бродоградитеља од братовштина помораца године 1463. Њен развој може се поуздано пратити. Према свему, од могућег оснивања которске морнарице 809 г. до данас, по писцу није било пуног фактичког континуитета, али се „... без даљег може тврдити да је од 809 формирано језгро једне морнаричке установе и да то језгро није кроз ово 1150 година никад посве изумрло“ (стр. 31—32).

Р. Ковијанић у чланку „Једрењаци которске луке 1436—45 године“ излаже многобројне и разноврсне податке из Државног архива у Котору, о бродовима једрењацима домаћим и понешто страним и, кроз то, а и посебно, о поморцима. Излагање Ковијанића веома је издетаљизирано. То је на неки начин једна архивистичка статистика. Овдје се ређају многобројни подаци о трговини, о споровима у питању дугова у вези са власништвом, сувласништвом или унајмљивањем бродова, о животу морнара итд. Но, свакако, овај прилог испуњава корисну сврху да се науци пружи извјестан документарни увид у овај исјечак историје которског поморства.

Миловој Милошевић претставио се са два интересантна прилога: „Лазарети на Црногорском приморју“, и „Бокељски шамбек“ Први прилог уствари је чланак.

Милошевић објашњава да су лазарети биле здравствене установе које су се налазиле у лукама или њиховој непосредној близини. Ове установе биле су унеколико и од привредног значаја; у њима се, напримјер, продавала раскужена роба. Као стварни зачетак ове службе писац види у одредби которског Малога вијећа из 1437 године којом се оснива Здравствени уред са дужношћу да предузима одређене превентивне мјере како би се спријечило да се у Котор унесе зараза споља — бродовима који ту пристају. Лазарети у ужем смислу постоје у Котору у години 1622 (а свакако и израније), у Херцеговном од 1700 године, у Мељинама од 1729, а у Петровцу се не зна када је установљен. Ове установе губе значај и нестају у XIX вијеку, углавном усљед нових могућности медицине, а донекле и из разлога неких привредних интереса Аустрије. Ово посљедње поготову важи за Мељински лазарет, који је дуго времена био најзначајнији у Боки, а о којему писац даје особито подробна обавјештења и тумачења. Посебно Милошевић веома јасно и прегледно излаже мјере које су лазарети спроводили у циљу онемогућавања и сузбијања епидемија. Те мјере биле су веома систематски спецификоване, како у погледу људи тако и бродова и њихова терета, што је имало за резултат високи степен ефикасности превентиве и деконтаминације.

У нашем јужном приморју Турци су имали лазарет код Улциња. Али по ослобођењу ове вароши (1880 г.) Црна Гора није употребљавала овај лазарет, већ је по уговору са Аустријом своје бродове слала у лазарет у Мељинама.

У прилогу „Бокељски шамбек“ Милошевић описује овај тип брода какав се јавља у нашим водама. Шамбек је поријеклом из Сјеверне Африке а служио је поглавито за гусарење. Преко берберских гусара прешао је „изгледа“ у XIV вијеку у наше воде. Код нас му је намјена била првенствено трговачка, али је био подесан и за одбрану од гусара. Главни пак садржај овог написа јесте опис шамбека познатог јунака Петра Желалића из Бијеле, који је био класичан примјерак овога типа брода.

Максим Злоковић чланком „Бродоградилшта у Боки“ даје преглед ове поморске активности од најстаријх до најновијих времена историје Боке. У почетку се истиче претпоставка да је већ у доба илирског краљевства Аргона и Теуте, у трећем вијеку прије наше ере, негдје у Боки морало да буде бродоградилшта. То важи и за пишчеву претпоставку о постајању бродоградилшта у Боки у доба римске владавине. Али за те периоде, као и за рани Средњи вијек, о бродоградњи у Боки нема никаквих података у историским споменицима. Тек 1361 године у Превлаци и 1369 у Котору наилази се на прве помене о бродоградњи у Боки. У вези с тим потпуно је логично убјеђење Злоковића да су у наведеним мјестима током читавог XIV вијека постојала бродоградилшта. Јер, Котор је био главни поморски центар српске државе Немањића. Бродоградилште у Перасту помиње се тек 1436 године, и оно сада опасно конкурише ономе у Котору. У XVI вијеку наступа опадање бродоградње у Боки. Томе су узроци јаки притисак Турака, њихови чести и дуги ратови са Млетачком Републиком и, на другој страни, вјештачко гушење бродоградње у Боки од стране владајуће Републике, која наређује да се већи бродови морају градити у њеној луци. У Херцеговом бродоградилште се јавља тек 1700 године, по ослобођењу од Турака, али оно служи само за оправке и, рјеђе, наоружавање бродова. У XVIII вијеку јача бродоградња Пераста. Крајем XIX вијека Аустрија подиже бродоградилште и Арсенал у Тивту, који углавном служе за војне потребе.

Игњатије Злоковић у чланку „Поморство и трговина Паштровића (XVII—XVIII в.) износи „неке податке о Паштровићима и то од 1684—1721 године“ Аутор најприје излаже чињенице које су од важности да се разумије улога Паштровића као, у stvari, најјужнијег одбранбеног бедема Млетачке Републике од Турака. Паштровићима је, поред земљорадње и сточарства, трговина и поморство било „главно занимање“. У томе је Република давала Паштровићима многе и значајне повластице. Онда писац наводи бродове, бродовласнике, капетане, па врсте терета и друге податке према издатим дозволама за пловидбу. Паштровићи су као гусари задавали Млетачкој Републици и многе муке и главобоље. О гусарењу и о споровима о томе предмету, који су се протезали од паштровског суда па до највиших установа у Венецији, даје Злоковић интересантног материјала. Паштровићи се, као ни Бокелји, ни издалека нијесу увијек повиновали ћудима млетачке власти, која је увијек поступала према својим интересима.

Милош И. Милошевић доноси чланак „Носиоци поморске привреде Доброте прве половине XVIII вијека“. На почетку писац обавјештава да је грађа коју употребљава за свој рад мањкава. Према пишчевом излагању запажамо да добротска привреда у првој деценији XVIII вијека доживљује извјестан полет. Али тај

ток потом ремете нови политички фактори. Сусједни Црногорци на челу са владиком Данилом у својој појачаној ослободилачкој борби против Турака сада се снажно ослањају на Русију. Венеција по страни великог сукоба Црногораца са Турцима у доба Ђуприлићевог похода 1714 године, али њено држање у томе рату, и иначе, изазива подозрење Турака, а хладан став и невјерицу Црногораца. Долази до упада, пљачке и крвавих инцидената на територији Доброте и Љуте од стране Црногораца и, кад су у прилици, и Турака. Но даље, у току млетачко-турског рата који убрзо наступа, Доброћани учествују у многим војним акцијама против Турака. Тиме они стичу наклоност Млетачке Републике, па је Доброта још у вријеме рата (20 I 1717) подигнута на ранг поморског насеља са свим административним и економским погодностима тога статуса.

Милошевић затим донекле систематизује излагање по извјесним развојним компонентама. Између осталог ту се говори о облицима конкурентског сукоба Доброте са Перастом, о чијем узроку, по писцу, извори не дају података, већ само могу да се опазе његове манифестације. Понешто се каже о трговини са залећем — Црном Гором, одакле Доброта дијелом набавља сировине. Има се утисак о лаганом али константном порасту трговачких послова са Црном Гором. Проблем кријумчарења је веома важан фактор акумулације капитала у Доброти XVIII вијека. Ову појаву писац тумачи природном навиком морнара да шверцују, према слововици „што морнар, то и кријумчар“, и, са више смисла, да је кријумчарење један вид отпора изванредно тешкој законској обавези о приоритету понуде трговачке робе на венецијанском тржишту.

На крају писац на пуних 11 страна цитира путне исправе. Према подацима из тих исправа он је претходно извео неке закључке: о именима морнара, кретању бродова, бродском терету и сл.

Занимљив је прилог Славка Мијушковића: „Једно гусарско посредништво Паштровића“ Ријеч је о једном сплету драматичног збивања уз обале Паштровића гдје учествују и неки Паштровићи. То се догодило у љето 1810 године, дакле у вријеме француске окупације нашег Приморја. Пошто, нажалост, овдје немамо могућности да иоле интерпретирамо то „посредништво“, указујемо само да иза те ријечи у наслову, иначе логички погођене, стоји један заиста невитешки акт неких Паштровића, што је стало живота осморицу енглеских гусара и једног Паштровића. То је Мијушковић описао на основу неколико извјештаја, углавном полицијских, и изјава главних актера у томе догађају. А тај догађај, што и писац на крају наглашава, веома убједљиво говори колико је француска власт у овим крајевима тада била лабава.

Милош III. Липовац: „Капетан Иво Визин о своме путовању око свијета“. Највећим дијелом, на шта и наслов упућује, ово су одговори капетана Визина из Прчања на 13 разних теза које му је по његовом повратку с пута поставила у Трсту једна висока поморска комисија. Одговори су јасни и потпуни а тичу се веома различитих поморских проблема. Посљедња два поглавља овог прилога јесу Липовчев коментар овога документа. Визинов брод „Сплендидо“ имао је свега 311 тона носивости. Између осталих важних момената које Липовац износи овдје истичемо указивање на изванредне наутичке способности капетана Визина. Његово огромно искуство било је од великог практичног, па донекле и научног значаја за касније генерације наших помораца. Овај докуменат дат је у преводу са италијанског језика.

Прилог Ника Луковића: „Барк „Немирна“, посљедњи бокелјски једрењак дуге пловидбе“. Писац нас уводи у главни садржај опоменувши на цвјетање бокелјског бродарства у XVIII вијеку, на нагли пад у доба Наполеонове окупације почетком XIX вијека, када се бокелјска флота драстично смањује од 300 на само 50 патентираних бродова, да би се у времену између 1830 и 1870 године ванредним напором пловни парк опет подигао на 150 једрењака разних типова. „Немирна“ је ипак обиљежила коначни издах ове врсте бродова за дугу пловидбу. Брод је саграђен „на шкверу Пећине“ код Ријеке 1878 године, а потонуо је у Бискајском Заливу 1902 године, усљед тога што му је дно прсло. Живот овога брода Луковић је пропратио интересантним писмом његовог заповједника Трипа Томића власнику брода Ђуру Милошевићу из Доброте 1885 године. Узгред, писац је упозорио и на то да није случајно што овај брод носи народно име, пошто и други бродови носе таква имена као „Црногорац“, „Славија“, „Осветитељ“, „Цетиње“ и сл. Што су таква имена бродова све чешћа, Луковић објашњава буђењем народне свијести у Далмацији и Боки, особито послје револуционарне 1848 године.

Петар Д. Шеровић пише: „Једна знаменита стара капетанска палата у Бијелој у Боки Которској“ и „Списак млетачких докумената XVII и XVIII в. породице Ћеловић“.

Може се рећи да је веома корисно што је писац у уводу првога чланка говорио о капетанским палатама у Боки уопште. Шеровић даје пластични опис архитектонских и других одлика ових кућа. То је управо контекст у коме ће потом читаоцу опис палате Злоковића, о којој је овдје главна ријеч, да буде представљен у једној широј и одређенијој историско-умјетничкој релацији. О исторijату палате Шеровић даје многа обавјештења све до краја свога излагања.

У другом прилогу, о поријеклу познате породице Ћеловић, писац држи да се она, противно досадашњем мишљењу, доселила из Требиња у Рисан не у XIV него у XVII вијеку, када су се водиле борбе за ослобођење Рисна од Турака. За велике заслуге

Ћеловића у пожртвованој борби против Турака, Млетачка Република давала је овој породици многа признања и привилегије. О томе су Ћеловићи имали „књигу привилегија“, што претставља збирку млетачких увјерења и похвалних писама за њихове заслуге. Шеровић овдје у изводу наводи главније (укупно 25) документе из ове књиге у преводу са италијанског језика. Вриједност тих докумената је и од ширег значаја, јер пружају извјесну могућност да се из њих види и учешће других Бокеља у борби против Турака у XVII и првој половини XVIII вијека.

Ђурко Радимири: „Бокешка пловидба — Котор (1892—1917 г.)“ Пропадање једрењака и полагање али сигурно преовлађивање бродова на парни погон праћено је на подручју Боке мучним али ипак постојаним прилагођавањем њених способних помораца новим приликама. Све већи број бокељских помораца упошљава се на паробродима аустријског Лојда са сједиштем у Трсту, и на дунавској паробродској пловидби. Али славне традиције ваљало је наставити у новим условима и у домаћим водама. Тако се на иницијативу двојице капетана рођака Јоза и Филипа Радонићића из Доброте године 1891 оснива паробродско друштво „Бокешка пловидба“ са сједиштем у Котору. Почетни капитал друштва износио је 60.000 форинти. Друштво је у почетку имало пароброде „Котор“ и „Ерцегнови“, па мало касније „Рисан“ и „Тиват“, и два изнајмљена брода „Андромеда“ и „Петар Зрињски“ Ти пароброди обављали су путнички и теретни саобраћај у водама Боке са главном линијом Котор — Херцегнови. Писац оцртава и тешкоће пловидбе у вези са снабдијевањем бродова угљем и водом, затим у вези с возним редом, незгодама пристајања док се пристаништа нијесу доградила и др. Наводе се и подаци о финансиском пословању друштва, о животу и раду његових оснивача, посадама, итд.

Антон Милошевић: „Стара ковница новца у Котору“. Најприје се указује на мишљења о вјероватноћи да се у Котору новац ковао већ од XI вијека, па се констатује да је которски новац свакако један од најстаријих у Далмацији. Овај прилог испуњава минуциозно излагање нумизматичких описа, што је илустровано снимцима више примјерака которског новца из разних времена, затим утврђивање прецизних вриједности ових у односу на млетачке и византиске новце и праћење развојног пута ковања новца у Котору све од XIV до почетка XIX вијека, када ова дјелатност сасвим престаје. Ту посебно запажамо сметње, ограничења и дуге прекиде које је Млетачка Република у ковању новца наметала Котору.

Давор Диманчић: „Једна заповијед о управљању млетачким ратним бродовљем из XVII стољећа“. То је докуменат на италијанском језику. Писац га најприје опширно коментарише и причава. При томе, пошто је докуменат без датума, Диманчић налази да је из доба поткрај Кандиског рата, највјероватније из

1668 године. Његова садржина односи се на тактичка упутства и мјере које су биле неопходне за пуну будност, приправност и међусобно разумијевање ратних бродова који групно плове у ратној служби. Докуменат је на крају штампан у италијанском оригиналу

Војислав Вулековић претставља се прилогом: „Силистрија“ — први црногорски пароброд“. Први црногорски пароброд „Силистрија“ упловио је у Ријеку Црнојевића новембра 1866 године. Даровао га је султан Абдул Азис књазу Николи када је војвода Илија Пламенац на челу црногорске дипломатске делегације ишао у Цариград да ријеша са Турцима нека спорна гранична питања, која су се протезала још од црногорско-турског рата 1862 године. Пламенац је главни посао добро обавио и са својом пратњом и турском посадом довезао се „Силистријом“ у домовину. Тешкоће на путу, којих је било прилично, па свечани дочек Скадарским Језером и Ријеком Црнојевића и примање „Силвистрије“ од књаза Николе, Вулековић је живо описао. Уз још понешто, Вулековић је дао и неке податке о особинама и димензијама брода.

Антун Томић: „Добротски једрењаци у XIX вијеку“. Пред нама је изврстан статистички преглед добротских једрењака дуге и обалне пловидбе означеног периода. У уводу писац се осврће на значајни успон добротског бродарства у XVIII вијеку и нагли пад у почетку XIX вијека. То доприноси разумијевању оног трзаја у правцу обнове поморства у деценијама од средине XIX вијека. Томић ово износи само у бројкама, али веома рјечитим. У овој статистици, израђеној у виду табеларног прегледа, веома прегледно и свакако акрибично, наилазимо на веома разноврсне податке о бродовима, претежно техничке природе. На крају се из овога извлачи преглед са колико Доброта располаже бродова дуге, велике обалне и мале обалне пловидбе и укупном тонажом на крају сваке деценије од 1850 до 1890 године. Лагано, па све брже, смањује се тонажа послвије 1870 године, да би 1900-те Доброта, а и цијела Бока, имала само једрењак „Немирну“, чију судбину већ знамо.

Користан је архивистички прилог Тома Радуловића: „Архив Поморског музеја у Котору“. То је опис архивских фондова (18) и архивских збирки (14) Архивског одјељења овога музеја. Одјељење је основано 1952 године. Оно чува и обрађује разноврсне, махом новије, архивске материјале, са, у првом реду, подручја Боке Которске, па осталог Црногорског Приморја и Скадарског Језера.

На крају „Годишњака“ дат је преглед рада оба одјељења (Музејског и Архивског) Поморског музеја у Котору за 1959 годину, за који рад видимо да је био плодан.

Према свему реченом лако се запажа широки хронолошки распон ових истраживања, њихов просторно ужи опсег и разно-

врсност проблематике коју захвата. У читавој овој материји дају се разабрати два основна вида проблема: једни су углавном, тако да кажемо, техничке природе — тичу се сваковрсних питања бродарства и пловидбе у ужем смислу, а други политички — тичу се питања управљања, економске политике, спољних односа, у ужем и ширем смислу ријечи. Јасно је да се ови проблеми међусобно преплићу и често неразлучно прожимају. Но, у вези с тим, управо бисмо, хтјели рећи да се ови писци некако више оријентишу према оном првом виду проблема, које смо означили техничким, прилазе томе готово са неком пасијом и са више склоности и сигурности у обради тога градива. То није чудно, а само по себи није ни за покуду. Али, чини нам се, то унеколико значи кретање линијом мањег отпора, јер овим чланцима недостаје, негдје мање а негдје више, настојање да се ствари више издиференцирају, дубље анализирају и сагледавају у релацијама живог развоја историских појава. Но, свакако, основно образложење тога недостатка налази се у чињеници да је ова научна грана код нас још млада и оскудна, у већим, заокругљеним остварењима, изузев, наравно, Поморске енциклопедије у Загребу чије је излажење још у току. Ван сваке је сумње да ова свеска „Годишњака“, како својом садржином тако и укуском техничком опремом, оправдава потребу своје егзистенције.

НОВАК РАЖЊАТОВИЋ