

Ситни прилози

ЦРНОГОРСКИ ПАРОБРОД „ЈАРОСЛАВ“

Берлински конгрес донио је Црној Гори, уз остале тековине, и Приморје са Баром и Улцињом. Послије успјешних ратова слиједио је дужи период мирног развитка у којем се могу забиљежити многи смиони потхвати за привредно унапређење ове мале, ратовима истрошене и намучене земље. Често су многе добре намјере застале, јер су недостајале финансијске могућности. Али, то није била једина препрека. Сусједна Аустрија гледала је нерадо свако привредно осамостаљење Црне Горе, па је настојала да осујети све њене потхвате у том правцу. Њена дипломатска дјелатност ишла је за тим да створи повољне услове за пласирање свога капитала у Црној Гори, а преко њега и свог политичког утицаја.

Добијање Приморја ставило је на дневни ред и подизање поморске привреде, тим више што је овај дио нашега Приморја, нарочито Улцињ, имао давну поморску традицију. Али, ово је било и врло незгодно вријеме за такве потхвате. Наше национално бродарство, дуж читаве јадранске обале, преживљавало је тада тешку кризу. Бродови на парни погон били су овладали свима морима. Од некадањих седам стотина бокељских једрењака, једва да их је још било тридесетак, да и они, кроз наредне двије деценије, сасвим нестану. Грађење и издржавање бродова на пару тражило је велике финансијске инвестиције. Зато се поморство сада концентрише у великим поморским центрима и ангажује јаке капиталистичке и акционерске групе. Ова измјена добро је дошла Аустрији. Она је подигла своју поморску базу у Трсту, па из политичких и антиславенских разлога успјешила пропадање националног бродарства Хрв. Приморја, Дубровника и Боке. Наше Приморје је ту кризу тешко осјетило, нарочито Бока. Многи наши поморци разишли су се по свијету, нарочито у Русију, да траже зараде, а многи остадоше без посла. Бокељска приморска мјеста, некад жива и богата, скоро су била опустјела.

У тим годинама, у поморским круговима у Боки, много се пројектовало и расправљало о обнови пропалог поморства. Велике су се наде полагале у Русију, јер је она тада подизала бродарство на Црном Мору. Тамо се налазило више бокељских бродовласника и трговаца са својим бродовима, као и повелик број капетана и морнара. Рачунало се на посредовање тих наших људи, а рачунало се и на помоћ кнеза Николе, који је уживао љубав и наклоност тадањег руског цара Александра III.

Осамдесетих година, при Министарству унутрашњих послова на Цетињу била је основана Управа за поморство, која је била повјерена поморском капетану Славу Ђурковићу, из Рисна, дотада у служби на руским трговачким бродовима, који су припадали бродарском предузећу „Добровољна флота“, са сједиштем у Одеси. У њему је био добар избор, јер кап. Славо је био спреман и интелигентан човјек, свјетски образован, и као такав брзо стекао повјерење црногорског двора. Црногорско бродарство, у ово доба, састојало се од око стотину улцињских једрењака, који су пропадали, као и бокељски, и паробродина који су служили за потребе двора. Такав је јахт „Сибил“ из 1887 год.¹⁾ Свакако наговором Ђурковића, а и осталих поморских капетана из Боке, с којима је био у пријатељству,²⁾ кнез је издјејствовао од Русије да му дарује један већи теретни пароброд дуге пловидбе. За сада не можемо тврдити, да ли је Русија, овим даром Црној Гори, имала и неких економско-политичких рачуна у овом дијелу Средоземља, или је само жељела да удовољи кнезу. Каснија збивања са овим паробродом могла би нам потврдити ово друго.

У децембру 1890 године преузет је у Одеси, од предузећа „Добровољна флота“, брод „Јарослав“ од црногорске посаде,³⁾ која се састојала од команданта, два официра, два машиниста и око 30 осталих чланова. Посада бијаше највећим дијелом састављена од Бокеља. Два машиниста су били Црногорци: Крсто Мартиновић и Вуко Пејовић⁴⁾. Командант је био кап. Андро Ђурковић из Рисна, брат већ поменутог кап. Слава⁵⁾. Први официр је био кап. Симо Желалић из Бијеле, а други кап. Марко Берберовић из Мориња. „Јарослав“ је могао носити око 2600 тона терета, а брзина му је била 15 миља на сат. Русија га је била купила у Америци као полуратни брод. Неко вријеме је употребљаван у руској ратној морнарици као брод извидница, али је 1885 године у Петербургу потпуно преправљен у трговачки брод⁶⁾.

¹⁾ Из докумената Управе поморства (Архив Цетињског музеја).

²⁾ Један од ових био је познати капетан и бродозласник Марко Ђурковић из Јошнице.

³⁾ Акт „Добровољне флоте“ Одеса бр. 1730 од 3 децембра 1890 год.

⁴⁾ Календар „Србобран“ од 1894 год. саноси опис уз фотографију брода.

⁵⁾ Оба брата Ђурковића потичу од познате бродовласничке породице из Рисна. Славо је умро у Јошници 1920 године. Андро је умро у Рисну 1895 год., мадао прије повратка „Јарослава“ Русији, у 46-ој години живота. До године 1876 кап. Андро је заповиједао једрењаком свога оца, кап. Јова, који се звао „Добра надежда“, али се те године једрењак потопио. Године 1880—1 био је општински начелник у Рисну, и као такав активно помагао устанак у Кривошијама против Аустрије. Од 1882 до 1890 био је у служби Паробродарског друштва „Аустријски лонд“, одакле је дошао за команданта „Јарослава“.

Дионисије Милковић у „Српском магазину“ од 1895 године пише, поводом смрти кап. Андра, дужи некролог у којем између осталог каже: „Капетан Андро Ђурковић, непрекорног строга поштења; искрен и љубазан; човјек јако начитан и интелигентан. Осим нашег језика познавао је: руски, француски, италијански, грчки, турски и енглески. Она лијепа писма у „Српском листу“ што је написао са „Александријских развалџина“ — охрабрила га, те је оставио у рукопису многе лијепо описе и путничке успомене“. Кап. Андро је писао путнице и у „Српском магазину“ под насловом „Успомене с мора“.

⁶⁾ Докуменат под ³⁾.

На читавој страници великог формата, лист „Српска независност“ из Београда, 2 маја 1891 године, доноси чланак свога дописника из Цариграда, под насловом „Српски пароброд у Златном Рогу“. Допис је врло лијепа, нарочито његов увод, који гласи: „Много је столећа потонуло у море вечности, а да је мало која српска лађа прошла оним интересантним путем, куд су некад пропловили чувени „Аргонаути“ и куд је глас Јазонове песме први пут задрхтао ваздухом и омекшао тврде стене дарданелске. Можда ни у оно доба силног цара Душана није пролазила српска лађа кроз Дарданеле и Босфор. Ни стара Византија није виђала „флагу“ српских краљева и царева. Отстрањена од мора није имала нити стара нити модерна Србија свога бродовља на мору. То је понајвише доприносило да, и пре и после, српска држава није могла снажно да се развија. Море је фалило Србији. Бродарство је и у старо и у ново доба било и остало један од најмоћнијих фактора у животу народном“. Дописник уздиже кнеза Николу и његове заслуге „на подизању модерног бродарства“. Затим детаљно описује све бродске просторије, гостопримство посаде и, на концу, одлазак „Јарослава“ из Цариграда.

Долазак „Јарослава“ у наше воде изазвао је много живог интересовања и родољубивог заноса. За то доба то бијаше доста велики пароброд, а још под црногорском заставом, био је први знак наше слободе на мору и нада у љепшу поморску будућност. Наши поморци су надуго и нашироко причали о „Јарославу“, његовој брзини, чврстоћи, изградњи, носивости итд.⁷⁾

„Јарослав“ је пристајао највише у Бару и Рисну. Путовао је по Средоземном и Црном Мору, понекад и до Енглеске. Већином је возио жито из Одесе и Николајева за Трст и Ријеку, а одатле дрво за Марсељ и остале француске средоземне луке. Команда брода подржава везе са поморским посредницима у Одеси, Трсту и Марсељу, који прате развој поморских пословања и налазе броду терете. Многе депеше од Управе поморства са Цетиња наређују команданту: гдје ће искрцати терет жита, намијењен за Црну Гору, и гдје ће укрцати неког члана кнежевске породице, или руског министра⁸⁾. У једном писму војвода Пламенац моли команданта: „... Да ми узмете из добре фабрике трумбе за 3 пара чизама, и то коже од праве телегине а са руске фабрике — дакле нипошто са фабрике бечке или које друге“.

Прва година пословања (1891) није била рђава, аћи послови „Јарослава“ су много зависили од извоза жита из Русије, јер је у томе имао предност пред неруским бродовима. Остале године биле су све слабије. Честе забране извоза жита из Русије тешко су погађале пословање брода. Иначе, у другим теретима, „Јарослав“ није могао издржати конкуренцију организованих паробродских друштава из разних поморских земаља, често помаганим јаким државним субвенци-

⁷⁾ Поред цитиране грађе, писац је имао прилике да чује и причања морнара који су били укrcани на „Јарослава“.

⁸⁾ Писац је прегледао већи дјео бродског архива који садржи пословна и приватна писма, брзојаве и рачуне.

јама. Овај пароброд, са машином ратнога брода, био је и неекономичан због велике потрошње горива (угљена). Читаву 1894 годину био је без посла, усидрен у Рисну, а сљедеће, 1895, год. био је повраћен Русији. Под командом кап. Сима Желалића „Јарослав” је био одведен у Петроград и предат тамошњој Поморској управи.

По овоме би се дало закључити да Русију, за даривање овог брода, нијесу руководили неки поморско-економски интереси, јер се није бринула за његово одржавање, иако је добро знала да га сиромашна Црна Гора неће моћи одржати.

Овај покушај са „Јарославом“ вриједно је забиљежити као успомену једног поморског потхвата у овом дијелу нашега Приморја, и то баш онда кад је овдашње поморство преживљавало најтежу кризу. И у овом потхвату видимо здружене Црногорце и Бокеље на заједничком послу. Са „Јарославом” жељело се не само подићи бродарство Црногорског Приморја већ и запослити бокељске поморце. Да је овај покушај успио, сигурно се не би остало само на њему, а што није успио није била кривица ни једних ни других.

Иг. Злоковић

ПРИЛОЗИ О ПОДГОРИЧКОМ ПОКОЉУ 1874 ГОДИНЕ

О подгоричком покољу који се десио 1874 године последије убиства Јуса Мучина Крњића, богатог подгоричког грађанина, објављено је до сада неколико чланака. У низу ових, посљедњи по реду био је чланак Риста Драгићевића „Подгорички покољ 1874 и његове посљедице”, објављен у „Записима“ књ. XVIII, св. 4, год. 1937. У овој свесци „Записа” објављена су такође три документа из материјала црногорско-турске мјешовите комисије која је као што је познато ислеђивала овај покољ прво у Подгорици, а затим у Скадру, гдје га је и завршила. Та три документа превео је с турског језика Дервиш Коркут. Из материјала ове комисије ми смо нашли међу недатираним актима Црногорског министарства иностраних дјела још три документа преведена с турског на француски језик којим се без сумње служила црногорска делегација у овој комисији, пошто турски језик није знала.

Први је писмено изјашњење подгоричког кајмакама о покољу; други — писмено изјашњење бившег подгоричког кајмакама о истој ствари, трећи — писмени извјештај о стању истраге претседника комисије Сами-паше црногорским делегатима у комисији Врбици и Радоњићу. Овај посљедњи извјештај објавио је у наведеном броју „Записа” Д. Коркут у преводу са турског. Коркутов превод је опширан и помало развучен, без сумње зато што је таква природа турског језика, али се слаже у основним линијама са француским текстом, који је концизан и јасан. У Коркутовом преводу уз то стоје неке ситније омашке, као н. пр. помиње се „крчмар Видо” мјесто крчмарица Вида; презиме Грачевић мјесто Грађевић. Могуће да у турском тексту стоји тако, али на основу другог материјала који је објављен о овоме и сје-