

Brsečki mornari početkom 20. stoljeća

Blaženić, Marko

Undergraduate thesis / Završni rad

2018

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Pula / Sveučilište Jurja Dobrile u Puli**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:137:269289>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-22**



Repository / Repozitorij:

[Digital Repository Juraj Dobrila University of Pula](#)



Sveučilište Jurja Dobrile u Puli

Filozofski fakultet

MARKO BLAŽENIĆ

BRSEČKI MORNARI POČETKOM 20. STOLJEĆA

Završni rad

Pula, rujan 2018. god.

Sveučilište Jurja Dobrile u Puli
Filozofski fakultet

Marko Blaženić

Brsečki mornari početkom 20. stoljeća

Završni rad

JMBAG: 0303058242, redoviti student

Studijski smjer: preddiplomski studij povijesti

Predmet: Povijest srednje i jugoistočne Europe u XIX. st.

Znanstveno područje: humanističke znanosti

Znanstveno polje: povijest

Znanstvena grana: hrvatska i svjetska moderna i suvremena povijest

Mentor: doc. dr. sc. Mihovil Dabo

Pula, rujan 2018. godine



IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Ja, dolje potpisan Marko Blaženić, kandidat za prvostupnika povijesti, izjavljujem da je ovaj Završni rad rezultat isključivo mogega vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na objavljenu literaturu kao što to pokazuju bilješke i bibliografija. Izjavljujem da ni jedan dio Završnoga rada nije napisan na nedopušten način, odnosno da nije prepisan iz necitiranoga rada, te ne krši bilo čija autorska prava. Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za neki drugi rad na bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili radnoj ustanovi.

Student

U Puli 17. rujan 2018.



IZJAVA

o korištenju autorskoga djela

Ja, Marko Blaženić, dajem odobrenje Sveučilištu Jurja Dobrile u Puli, kao nositelju prava iskorištavanja, da moj završni rad pod nazivom „Brsečki mornari početkom 20. stoljeća“ koristi na način da gore navedeno autorsko djelo, kao cjeloviti tekst trajno objavi u javnoj internetskoj bazi Sveučilišne knjižnice Sveučilišta Jurja Dobrile u Puli te kopira u javnu internetsku bazu završnih radova Nacionalne i sveučilišne knjižnice (stavljanje na raspolaganje javnosti), sve u skladu s Zakonom o autorskom pravu i drugim srodnim pravima i dobrom akademskom praksom, a radi promicanja otvorenoga, slobodnoga pristupa znanstvenim informacijama. Za korištenje autorskog djela na gore navedeni način ne potražujem naknadu.

U Puli 17. rujan 2018.

Potpis

SADRŽAJ

1. Uvod.....	1
2. Poticajni preduvjeti da se postane mornarom.....	4
3. Život na brodu.....	8
3.1. Spavanje na brodu.....	8
3.2. Prehrana na brodu.....	8
3.3.Pogreb na brodu.....	9
3.4. Suđenje na brodu.....	10
3.5. Zavjeti pomoraca.....	10
4. Prvi svjetski rat.....	14
4.1. Obuka ratnih mornara u Austro-Ugarskoj Monarhiji.....	14
4.2. Razvoj mornarice Austro-Ugarske.....	15
4.3.Početak Prvog svjetskog rata.....	15
4.4. Podmornice.....	16
4.5.Ustanak u Boki Kotorskoj.....	17
5. Sudbine nekih brsečkih mornara.....	18
5.1. Mate Škalamera na ratnim brodovima S.M.S. Admiral Spaun i SMS Erzherzog Karl.....	18
5.2. Anton-Vince Filipaš na brodu Viribus Unitis.....	20
5.3. Anton Filipaš.....	22
5.4.Anton Škalamera.....	24
5.4. Anton Velčić.....	25
6. Zaključak.....	30
7. Literatura.....	31
8. Popis priloga.....	32
9. Sažetak.....	33
10. Abstract.....	34

1. Uvod

Cijela Brseščina¹ pokapa svoje mrtve na jednom groblju, kod crkvice svetog Stjepana, više stoljeća svi Brsečani su mljeli svoje masline u tošu u Brseču, svi su se znali okupljati u brsečkom pregradu i skupa se veseliti, brakovi su često bili sklapani između dvoje partnera iz Brseščine. To su samo neke zajedničke stvari koje od brsečkog kraja čine cjelinu. Život onih u gradu Brseču i onih iz okolnih sela se nije bitno razlikovao. I jedni i drugi imali su često konobe² za skladištenje, razne životinje, svoju zemlju za obrađivanje, bavili se ribarenjem i ono što nas najviše zanima u ovom radu bili su pomorci.³

Brsečki mornari za vrijeme Austro-Ugarske na početku 20. stoljeća znali su se ukrcati na brod već u dobi od 14 godina, napraviti pomorsku dozvolu (permesso di viaggio) odnosno matrikulu⁴ i otići u Rijeku gdje su se ukrcavali na trabakule⁵, a kasnije na parne, motorne i trgovačke brodove vapore⁶. Početak 20. stoljeća je vrijeme kada pomorci Brseščine postaju zahvaćeni pomorskom „revolucijom“ to jest propeleri zamjenjuju jedra. Brsečko područje zemljopisno pripada istarskom poluotoku ali što se trgovine tiče, obrazovanja o plovidbi, polaganja stručnih ispita, podizanja pomorskih knjižica te ukrcaja i iskrcaja s brodova, sve to se obavljalo u Rijeci, s iznimkom razdoblja od 1918. do 1924., odnosno do okončanja tzv. riječkog pitanja i pripajanja grada Kraljevini Italiji.⁷ Brsečani su u međuvremenu svoje pomorske pustolovine započinjali u Puli. Kada bi došlo vrijeme za odsluženje vojnog roka, mornari bi s plovidbe došli kući. Kako su Brsečani često imali već predznanje o mornarskoj službi, ne treba čuditi da su često bili regrutirani baš u mornaricu i to u Puli koja im je bila relativno blizu. Da su često baš Hrvati bili regrutirani u mornaricu govore nam i statistički podatci. Tako iako su u nacionalnom sastavu Austro-Ugarske, Hrvati i Slovenci činili 8% u mornarici je samo Hrvata

¹ Kada spominjem izraz brsečki* mornari, pod pridjevom brsečki obuhvaćam i mornare i iz okolice Brseča (Martina, Golovik, Sveta Jelena, Zagore)

² skladište

³ Beata Gotthardi Pavlovsky, „Ruralni prostor i sadržaji Brseščine“, *Liburnijske teme*, sv. 8, Opatija, 1994. str 181.

⁴ Žargonizam za pomorsku knjižicu, odnosno ispravu kojom se pomorac ovlašćuje da bude član posade broda u međunarodnoj plovidbi, izvor: Struna terminološka baza hrvatskoga strukovnog nazivlja (<http://struna.ihjj.hr/naziv/pomorska-knjizica/22376/>)

⁵ Hrvatski teretni jedrenjak, izvor: Struna - (<http://struna.ihjj.hr/naziv/trabakul/24913/>)

⁶ Žargonizam za parobrod, izvor: Struna (<http://struna.ihjj.hr/naziv/parobrod/24916/#naziv>)

⁷ „Rijeka kao svjetski problem“, Danilo Klen (ur.), u: *Povijest Rijeke*, Rijeka, 1988., 285-291.

bilo 30%. U Puli se na početku 20.st. nalazila glavna luka Austro-Ugarske monarhije. Austro-ugarske vlasti, u pomorsku službu Brsečana su službeno imale uvid preko matrikule. Nakon završene regrutske obuke, raspoređeni su na ratne brodove ili tvrđave u okolici Pule. Svi mornari zatečeni na ratnim brodovima početkom Prvog svjetskog rata, zadržani su. Pojedinci koji su započeli sa služenjem vojnog roka 1910., nastavili su služiti vojsku sve do završetka rata 1918. godine. U vojsci su proveli ukupno osam godina. Primjer jednog od takvih bio je i Svetojelenčan Mate Škalamera o kojem će biti riječi kasnije.

Nakon Prvoga svjetskoga rata sudbina brsečkih mornara se odvija pod vlašću Kraljevine Italije. Mornari Brseščine pozvani su na odsluženje vojnog roka u talijansku mornaricu. Oni su se javljali u vojni okrug Pula (Distretto militare di Pola) i kasnije su bili raspoređeni na ratne brodove i ratne luke širom Italije.

Civilni mornari za ukrcaj na trgovačke brodove između dva svjetska rata masovno su radili matrikule i tražili ukrcaj preko Lučke kapetanije Rijeka gdje je u tom vremenu 600 mošćeničko-brsečkih mornara napravilo pomorsku knjižicu, iako nisu svi plovili. Na kopnu su ostali oni koji su uspjeli pronaći posao kojega tada gotovo da i nije bilo. Mornari su se ukrcavali na parne i motorne brodove kao ložači, mornari, kormilari, noštromi⁸, kuhari i konobari, a i kao kapetani broda. Dugotrajna plovidba i izloženost nezgodama na moru stvorili su u brsečkom kraju u pojedinim razdobljima višak spolno zrelih žena s obzirom na muškarce.⁹ Ova informacija nam sugerira da broj pomoraca Brseščine nije bio nebitan. Opasnost od pogibije postojala je ,a druga teška stvar je odsutnost od svoga rodnoga kraja koja je nužna u pomorskom zanimanju. Zbog teškog života i siromaštine često se razmišljalo o nužnosti preživljavanja. Na početku 20. stoljeća slabi utjecaj roditelja pri izboru bračnog partnera ali u to vrijeme zbog već navedenih poteškoća prednost dobiva ekonomski kriterij.¹⁰Ovo je također mogao biti razlog koji je naveo Brsečane da

⁸ Vođa stroja, izvor: Struna – (<http://struna.ihj.hr/naziv/vodja-stroja/4566/>)

⁹ Lidija Nikočević, „Čovek pul čoveka, O elementima socijalne kulture stanovnika Brseščine“, *Liburnijske teme*, 1994. str. 209.

¹⁰ L. Nikočević, „Čovek pul čoveka, O elementima socijalne kulture stanovnika Brseščine“, *Liburnijske teme*, str. 210.

krenu u pomorstvo budući da se ondje moglo zaraditi ,a time povećati šanse za lakše preživljavanje, brak i podizanje potomstva.

2. Poticajni preduvjeti da se postane mornarom

Brseč je srednjovjekovni gradić smješten na litici obale visoke 157 metara. Njegova okolica, mala sela : Zagore, Martina, Golovik i Sveta Jelena također su smješteni na strmom terenu s još većom nadmorskom visinom (200 - 350 metara).

Na početku dvadesetog stoljeća taj kraj je povezan s ostatkom svijeta na kopnu „carskom“ cestom koja na jug ide prema Puli, a na sjever prema Rijeci. Uz glavnu cestu postojao je i put od Brseča do Mošćenica udaljen nekih 100 metara od mora u prosjeku, no ni on nije bio put koji bi u većoj mjeri povećao povezanost. Glavna cesta u to je vrijeme još neasfaltirana i zbog strmog terena i brojnih kanjona, koji su vjerojatno nastali potocima, obiluje zavojima. Zbog svega navedenog povezanost kopnenim putem nije bila suviše efikasna. Bio je to sigurno jedan od razloga zašto su se stanovnici tih krajeva okretali moru. Brseč je prednjačio nad okolnim mjestima po razvitku pomorskog prometa, on je jedini imao kakvo-takvo pristanište dok su se ostala mjesta iz okolice uglavnom fokusirala na mali ribolov, a svoje barke držali na plažama koje su se nalazile ispod njihovih sela na brdu. Dubine mora uz obalu su između 15 i 30 m, a rastu do dubine dna Velih vrata uz istarsku obalu 60 m. Dubina mora i konfiguracija obale bila je presudan čimbenik da se na ovoj srednjeeuropskoj strateškoj točki nije nikada razvila prava luka.¹¹ Kraj nema puno plodne zemlje. Bio je to glavni razlog da glavna grana poljoprivrede bude vinogradarstvo, a tek potom sve ostale poljodjelske kulture.

„Na početku 20. stoljeća većina svetojelenčanskih obitelji bavila se isključivo poljoprivredom, tj. obrađivanjem škrte i plitke zemlje. Orađivao se svaki pedalj zemlje, a tako i onaj od kojeg nije bilo baš koristi...“¹² Škrta zemlja još je jedan razlog ljudima da se okrenu moru. Prometna nepovezanost i škrta zemlja bile bi premostive prepreke da u kraju nije bilo siromaštine. Pod Austro-Ugarskom Monarhijom nisu postojale mogućnosti za stjecanje nekog zanimanja. Brsečke obitelji jednostavno nisu mogle odvojiti tolika novčana sredstva da bi uzdržavale nekoga daleko od kuće tijekom školovanja. U

¹¹ Robert Doričić, Bernard Franković, Robert Mohović, *I moj nono je navigal: Brseč i Brseščina*, Rijeka, 2012., str. 2.

¹² Josip Jurinović Pećarski, *Mali svjedoci velikih promjena*, Zagreb, 2007. str. 44.

selima je živjela nekolicina samoukih zanatlija. Dakle zbog ovakve cjelokupne slike, blizina mora se morala koristiti zbog egzistencije. Primjer je ribarenje koje nije bilo od prevelike koristi zbog skromnih ribolovnih alata ali je to s druge strane doprinijelo da ljudi tih krajeva steknu predodžbu o moru i plovidbi što je bilo jedan od glavnih preduvjeta da se odluče za pomorstvo. More se uz ribarenje koristilo i za trgovinu ili jednostavno kao mogućnost da se barkom doplovi do neke određene destinacije. Tako imamo primjer iz Drugog svjetskog rata kada se nakon uspješnog ribolova u uvali Uboka barkom na vesla prevozila riba do Mošćeničke Drage.¹³ Preko već starijih mornara s brodova duge plovidbe znali su da im plovidba može osigurati novac koji bi im potom osigurao egzistenciju te su se stoga mladi ljudi iz brsečkog kraja upuštali u takve avanture, vjerojatno često sa simpatijom prema moru koja im je davala snagu da prihvate takav posao. Od početka 20. stoljeća plovilo se u sve boljim uvjetima, jedrenjaci su većinom nestali, a kasnije je započela primjena elektronike u navigaciji, usavršen je moderan kompas itd.¹⁴ Odlazak na brod je zbog poboljšanih uvjeta na brodu bio sve primamljiviji. Pojedinci koji su se uspjeli ukrcati na brod time su dobili priliku da na brodu steknu i nekakvo zanimanje, primjerice kuhar, konobar ili da pak dezertiraju na primjer u Sjedinjenim Američkim Državama ili nekoj drugoj zemlji. Nakon Prvoga svjetskoga rata mladi iz sela su počeli odlaziti na zanat u Rijeku. Tako za vrijeme talijanske vlasti imamo primjere : Milan Barković izučio je za pekara, Mirko Barković za zidara, Josip Barković za konobara, Josip Uhač otišao je u sjemenište ,a većina ih je odlazila ploviti gdje stjecali već spomenuta zanimanja kuhara i konobara, kada više ne bi plovili zapošljavali su se u turizmu.¹⁵

Opis Josipa Jurinovića, njegov kontakt s morem, iz njegova djetinjstva, „Ovdje smo doživjeli prvi susret s morem dok smo u djetinjstvu prvi put okusili i gutali slanu morsku vodu učeći plivati, lovili ribu na udicu (udičarili), s barčicama bacali mreže, osjetili ukus ribe, jeli morske specijalitete, priljepke i dagnje (pedoće) i sve drugo što čini živi morski svijet. Naučili smo

¹³ J. Jurinović Pečarski, *Mali svjedoci velikih promjena*, str. 55.

¹⁴ Mendeš, Nikša, *Brodsko oprema i navigacijski instrumenti u prošlosti*, Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja Rijeka, 2008.

¹⁵ Isto, str. 70.

veslati, jedriti tu smo bordižali i osjetili sve blagodati koje nam donosi ovo naše Kvarnersko more. Upoznali smo tada i njegove valove hladne bure, i toplih juga, burina, maestrala i opasnog zapadnog vjetra, a i zle morske čudi koje mogu iznenada postati vrlo opasne i pogubne.¹⁶ Ribari iz Brseščine u to vrijeme vrlo su dobri znalci i predskazivači vremenskih prilika u svom kraju. Ravnali su se po oblacima, vjetru, galebovima, plimi i oseki, mjesecu i njegovim mijenama pa sve do bolova u zglobovima i kostima.¹⁷ Pomorci koji su prethodno odrasli uz more znali su odmah kakve opasnosti proizlaze od mora. Pred dvije tisuće godina Seneka je rekao „ Lađa koja je na rijeci velika na moru je sićušna“ ukazujući time koliko veliku moć ima more. Sudeći prema zavjetnim slikama u crkvicama, možemo reći da je moć mora i dalje vladala nad pomorcima koji ponekad u oluji na moru, zbog toga što nisu bili na dovoljno velikome brodu, u takvim slučajevima nisu mogli ništa poduzeti usprkos svojim mornarskim sposobnostima koje nisu bile dovoljne za spas, jednostavno njihova sudbina nije bila u njihovim rukama.

¹⁶ Josip Jurinović Pećarski, *Brsečki mornari (1914.-2014.)*, neobjavljeni rukopis, str. 10.

¹⁷ Zdenko Velčić, *Čarobni kvarneski trokut*, Rijeka-Mošćenice, 2009., str. 141.



Prilog 1. Brseč i okolna sela, najdeblja bijela krivudava crta koja se nastavlja na žutu liniju označava glavnu cestu za vrijeme austrijske vlasti¹⁸

¹⁸Google maps, <https://www.google.com/maps/@44.9535817,14.1306529,11.75z>, datum posjete: 27.08.2018.

3. Život na brodu

3.1. Spavanje na brodu

Život na brodu na početku dvadesetog stojeća poprilično se razlikovao od života na kopnu. Primjerice, ljuljanje broda zbog valova ne mora nužno biti opasno, ali je gotovo neizbježno na svakom morskom putovanju. To je samo jedan mali faktor koji utječe na atmosferu na brodu. Zbog toga predmeti po brodu moraju biti tako postavljeni da se pri ljuljanju ne miču. Komoditet kod spavanja je umanjen zbog ljuljanja. Antun Velčić, brsečki mornar, rekao je kako dok je plovio na jedrenjaku je spavao u provi¹⁹ ispod palube i da su on i ostali čuli kako valovi udaraju u brod. Također spominje kako na jedrenjaku nije bilo nikakvih kabina. Kasnije razvojem brodova to jest građenjem sve većih brodova dobiva se prostor i stabilnost broda te se time i mornarima omogućava kvalitetniji boravak na brodu jer je veći brod otporniji na udarce valova i jednostavno ima više prostora. Pomorci su se na dalekim putovanjima u različitim dijelovima svijeta nosili s različitim nepogodama. Jedna od izrazitih je promjena u temperaturama. Pomorci su ponekad na primjer u tropskim krajevima morali nositi s ekstremnim vrućinama dok ako su plovili u polarnim krajevima s ekstremnom hladnoćom.²⁰ Pri ukrcavanju na brod za vrijeme Austro-Ugarske, vojnici i mornari sa sobom su nosili tzv. kaselicu za svoje osobne potrebe. Ta je kaselica moglo bi se reći bila drvena prtljaga onoga vremena. Kaselica je bila pravokutnog oblika, a otvarala se na vrhu to jest cijela njezina ploha na vrhu je bila poklopac pričvršćen britvelama, tj. šarkama na jednoj strani. Kaselica je bila poprilično nezgrapna i teška, nije bila napravljena da ju nosi jedan čovjek, najlakše bi se prenosila tako da svako nosi kaselicu s jedne strane. Kasnije pod Italijom nosili su mornari svoje osobne stvari u kartonskoj valiži, tj. Putnom koferu, a neki su svoju osobnu garderobu nosili i u mornarskoj vreći zvanoj šak. „Šak su obično mornari prakticirali sve do Drugog svjetskog rata jer se sjećam da je moja majka ocu slagala rublje u šak nekoliko dana prije nego što je odlazio na brod.“²¹

3.2. Prehrana na brodu

Prehrana na brodovima u vrijeme prije konzerviranja bila je problem. Mornari su preživljavali na dvopeku i suhom mesu. Antun Velčić spominje kako je on dok je

¹⁹ Prednji dio broda, struna – (<http://struna.ihj.hr/search-do/?q=prova&naziv=1&polje=0#container>)

²⁰ Igor Belamarić, *Kruh sa 7 kora*, Split, 2015. , str. 52.

²¹ Josip Jurinović , izvorni tekst

plovio jeo krumpir na gulaš, rijetko nekakvu salatu ,a umjesto kruha tvrdi kruh. Mornarski dvopek bio je tvrdi suhi keks ili kako ga Antun jednostavno naziva tvrdi kruh. Mogao je trajati godinama ali je često bio crvljiv. Crvići su se prije jela odstranili s dvopeka. S namirnicama se moralo racionalno postupati ili je nastupila glad. Nerijetko se događalo da na dužim putovanjima na brodu ponestane hrane i vode. To je spomenuo i Antun Velčić. Za piće na brodovima je bila jedino voda.

Svaki mornar imao je svoju dnevnu porciju vode. Ovaj problem s namirnicama koji se javljao početkom dvadesetog stoljeća ubrzo je nestao jer su brodovi postali veći pa su imali veće kapacitete i ljudi su naučili kako još mogu konzervirati hranu.

3.3.Pogreb na brodu

Smrt na brodu mora se prijaviti u roku od dvadeset i četiri sata odnosno po završetku putovanja ako je putovanje kraće od tog razdoblja. Smrt se potom unosi u zapisnik od kojeg se jedan primjerak odmah uručuje bližem rođaku ako se on nalazi na brodu.²²

Josipu Jurinoviću 1935. Godine pomorski pogreb opisao je je noštromo Mate Velčić, a zatim potvrdio njegov otac Vjekoslav Jurinović, stari mornar koji je plovio 25 godina s kompanijom Lloyd Triestino. Pogreb je izgledao ovako: Mornari su umrlom mornaru sašili vreću od brodske cerade (tele) kao pogrebni kovčeg, tzv. kasaletu zatim bi mrtvo tijelo položili u tu vreću i zašili je, iznad glave bi se postavili nekakvi utezi koji bi bili dovoljno teški da tijelo povuku na dno mora. Zapovjednik broda postrojio bi čitavu posadu u svečanim odorama. Prvi oficir dao bi komandu „pozor“, a zatim „pozdrav“. Potom bi šest mornara tijelo mrtvaca (kovčeg) položili na odar, tj. na jedan tavalon koji je bio nagnut k moru. Šest mornara je pridžavalo tijelo u vreći do završetka pogrebnog obreda.

Zapovjednik broda imao bi ulogu svećenika pri pogrebu i na kraju pogreba bi izgovorio riječi: „Requiem eterna dona ad eis Domine e lux perprtua lucem ad eis. Requiescad in pacem Amen“,odnosno: Pokoj vječni daruj njemu gospodine i svjetlost vječna svjetlila mu, počivao u miru, Amen.

²² Vladimir Isaić, *Pomorski običaji i tradicije*, Rijeka, str. 212.

Mornarski je običaj da nitko ne smije baciti osobu s broda u more pa se stoga mrtvo tijelo, kako što je već spomenuto, polagalo na tavalon s nagibom prema moru te bi se tijelo na završetku pogreba samo pustilo da klizne u more i potone zbog već unaprijed postavljenih utega.

3.4. Suđenje na brodu

Suđenje na brodu odvijalo se i u prvome svjetskome ratu po starim ritualima. Suđenje se obično održavalo na palubi uz prisustvo cijele posade, a sudsko su vijeće činili brodski oficiri. Branitelja nije bilo. Svojstvo ovakvog postupka nije bilo primarno to da bude javno suđenje već da taj oblik suđenja bude represivna mjera ostalima na brodu. Suđenje je objavljivano isticanjem na jarbol zastavnih signala prema signalnom kodeksu. Primjer takvog suđenja imamo 1918. u austrougarskoj mornarici u Boki Kotorskoj nakon što je ugušena pobuna.²³

Krivično djelo koje počinii član posade ili putnik na brodu obvezuje zapovjednika da poduzme mjere za sprečavanje posljedica i da se počinitelj pozove na odgovornost. Zapovjednik može počinitelju ograničiti slobodu ili mu je u potpunosti oduzeti ako on tako smatra. Za takav postupak potrebno je prikupiti dokaze za istragu, zapisnike saslušanja, izjave, predmete, materijalne dokaze i drugo. O krivičnom djelu i poduzetim mjerama unosi se zabilješka u brodski dnevnik.

Prisilne mjere na brodu zapovjednik provodi radi sprečavanja narušavanja reda ili radi uspostavljanja reda. U slučaju potrebe zapovjednik može umanjiti obroke hrane i vode radi racionalnijeg korištenja. Radi održavanja reda i sigurnosti, samo zapovjednik može na brodu držati potrebno vatreno oružje. O svim poduzetim mjerama zapovjednik unosi zabilješku u brodski dnevnik.²⁴

3.5. Zavjeti pomoraca

Za spas na moru i izbavljenje od opasnosti pomorci su zahvalnost iskazivali na poseban način. Zahvalnost se izražavala u poklonima crkvama. Pokloni su bili vezani

²³ Vladimir Isaić, *Pomorski običaji i tradicije*, Rijeka, str. 208.

²⁴ Isto, str. 212.

za događaj koji je bio povod zahvalnosti i obično su predstavljali sliku-umjetnički rad slikara, srebrnu ploču ili model broda. Tako na primjer u Svetoj Jeleni u crkvi svete Jelene se još na početku dvadeset i prvog stoljeća nalazio nacrtan brod u oluji, na crtežu je po veličini prikazanih valova vidljiva opasnost od potonuća. Zavjeti su se mogli izražavati i prije, a zavjetni darovi poklanjati i unaprijed kao molba i preporuka za predstojeće putovanje ili uspjeh u nadolazećoj plovidbi. Zavjetovanje je osobito razvijeno među pomorcima u zemljama sredozemnog bazena. Ovaj običaj se najviše povezuje uz brodove na jedra, a zadržao se do najnovijeg vremena.²⁵ Zavjetne slike brodova iz druge polovice 19. st. i početkom 20. st. pronađene su na području župe Brseč. U crkvi Sv. Jurja u Brseču je tako pronađena jedna pomorska zavjetna slika, u crkvi Sv. Nikole u Goloviku dvije te u crkvi Sv. Jelene jedna slika.²⁶ Materijalni su to dokazi koji ukazuju na strahove i pobožnost brsečkih pomoraca. Pomorci su ponekad znali imati sliku broda na kojem su plovili samo kao uspomenu.

„Pomorci su sa svojih dugih putovanja rado donosili slike brodova na kojima su plovili. One bi ih u starim danima podsjećale na težak, ali zanimljiv život, i mladost.“²⁷

²⁵ Vladimir Isaić, *Pomorski običaji i tradicije*, Rijeka, str. 219.

²⁶ Mohović Robert, Dubrović Ervin, Rudan Elena, *Izložba pomorskih zavjetnih slika, Ex Voto: Kraj- Sv. Anton- Mošćenice-Sv. Jelena- Golovik- Brseč*, Mošćenice, 2006. str. 2.

²⁷ Z. Velčić, *Čarobni kvarneski trokut*, str. 134.



Prilog 2. Slika iz crkve sv. Jelene u selu Sveta Jelana , Parobrod „Jokai“ uspomena je Antuna Velčića. Slika prikazuje parobrod Jokai koji plovi u oluji. Brod Jokai izgrađen je 1899. u Middlesbroughu, pripadao je brodaru Adria iz Rijeke. Duljina broda bila je 98 m, a tonaža 2742 BRT.²⁸

²⁸ Mohović Robert, Dubrović Ervin, Rudan Elena, *Izložba pomorskih zavjetnih slika, Ex Voto: Kraj- Sv. Anton- Mošćenice-Sv. Jelena- Golovik- Brseč*, str. 23.



Prilog 3. Slika parobroda Aristo spomen Antona Filipaša 1930. pri prolazu Biskajskim zaljevom. Slika je iz crkve sv. Jurja u Brseču²⁹

²⁹ Isto, str. 26.

4. Prvi svjetski rat

4.1. Obuka ratnih mornara u Austro-Ugarskoj Monarhiji

Većina posade regrutirana u mornaricu je bila hrvatskoga podrijetla što ne čudi jer su upravo pokrajine naseljene hrvatskim stanovništvom činile najveći dio austrougarskog priobalja. Svi ratni mornari iz brsečkog kraja, za vrijeme Austro-Ugarske, morali su proći regrutsku obuku u pulskom okrugu koji se nalazio u pulskoj luci. Na obali je jedino Pula bila utvrđena u Austro-Ugarskoj s Lošinjem kao predstražom te je to činilo obrambeni pojas koji se tijekom rata pojačavao.

Austrougarska mornarica bila je jedna od novijih na svjetskoj pozornici. Ozbiljnije se počela razvijati tek početkom 20. stoljeća. U takvoj mornarici vjerojatno su Brsečani bili jedni od iskusnijih ljudi u pogledu poznavanja mora. Najvažnije položaje držali su Austrijanci i Mađari tako da iskustvo Brsečana iz suživota s morem nije moglo doći do izražaja ili iskoristiti sve potencijale što možda pruža takav suživot.



► Pulska luka snimljena iz zraka 1914. godine. Vide se bojni brodovi klase *Radetzky*, *Habsburg*, *Monarch* i *Erzherzog*.

Prilog 4. Pulska luka snimljena iz zraka 1914., na slici se vide bojni brodovi³⁰

³⁰ Dario Petković, *Ratna mornarica Austro-ugarske monarhije*, 2004., str. 41.

4.2. Razvoj mornarice Austro-Ugarske

Sredinom 1880-ih, austrougarska mornarica bila je poprilično slaba. Raspolagala je s deset slabo naoružanih oklopnjača, četirima sporim torpednim brodovima i 18 torpiljarki.³¹ Ostatak flote činili su jedrenjaci s parnim pogonom. Ne treba stoga čuditi da su i brsečki mornari na početku dvadesetog stoljeća znali imati iskustva s jedrima.

Prekretnicu u promišljanju značaja ratne mornarice ima sukob Rusije i Japana oko interesa na Dalekom istoku, posebice Kini. U tom sukobu iako brojčano slabija japanska mornarica je izvojevala pobjedu. Važnost tog sukoba za Austro-Ugarsku jest taj što je vlast uvidjela da se s modernom i jakom mornaricom mogu uspjeti zaštititi vlastiti interesi, to jest da je bitna kvaliteta, a ne samo kvantiteta.³²

Razvoj austrougarske mornarice početkom 20.stoljeća dodatno je potaknut talijanskim pretenzijama na istočnu Jadransku obalu. Od početka 20. stoljeća Austro-Ugarska svake godine pušta u more sve jače i sve savršenije ratne brodove u svakom pogledu, sa svim dostignućima tehnike.³³ Austro-Ugarska je uoči rata imala svega 16 bojnih brodova, 14 krstaša i krstarica, 12 razarača, 52 torpiljarke visokog mora, 6 podmornica, 26 torpednih jedinica i razna pomoćna plovila. Prema popisu iz 1910. nacionalni sastav Austro-Ugarske je izgledao ovako: Hrvati i Slovenci 7.9%, Mađari 20,3%, Nijemci/Austrijanci 24%, Talijani 2%, Česi,Slovaci i Ruteni 24,4%, Poljaci i Rumunji 16,4% dok je sastav posade na ratnim brodovima 1910. godine bio približno: 29% Hrvati, 24,5% Nijemci i Austrijanci, 12,6% Mađari, 18,3% Talijani, 7,1% Česi i Slovaci, 3,6 % Slovenci i 1% Poljaci.³⁴ Svi austrougarski brodovi nosili su tada kraticu *S.M.S.*, „*Seiner Maestaet Schiff*“

4.3.Početak Prvog svjetskog rata

Početak prvoga svjetskoga rata Italija je proglasila neutralnost, sporazum s Austro-Ugarskom nije vrijedio jer Austro-Ugarska nije bila napadnuta te je to Italija

³¹ Zvonimir Freivogel, *„Austrougarske krstarice u I. svjetskom ratu*, Zagreb, 2017. str 21.

³² D. Petković, *Ratna mornarica Austro-ugarske monarhije*, str.25.

Grga Novak, *Jadransko more u sukobima i borbama kroz stoljeća I.*, Beograd, 1962., str. 173.

³³ D. Petković, *Ratna mornarica Austro-ugarske monarhije*, str.37

iskoristila. Kasnije je Italija objavila rat Austro-Ugarskoj stavljajući se na protivničku stranu. Cilj je bio očit uzmemo li u obzir Tajni londonski ugovor kojim je Italiji obećana većina istočne Jadranske obale. Ovakav splet okolnosti nije uvelike utjecao samo na sudbine brsečkih mornara koji su dobili izravnog neprijatelja na Jadranu, već se odlučivala i sudbina samoga Brseča i okolnih krajeva koji se nalaze na jadranskoj obali na koju je Italija pretendirala. U Prvi svjetski rat Brsečani ulaze pod Austrougarskom zastavom.

Objavu mobilizacije početkom Velikog rata označila je zvonjava crkvenih zvona u Brseču i Mošćenicama. Sljedeći dan na zidovima su se pojavili oglasi u kojima se mladići (prema godištima) pozivaju u vojsku. Pozvani su odlazili u Pulu gdje su dobili vojničko odijelo i bivali raspoređeni na razne frontove. Rekrutirani vojnici raspoređeni u mornaricu ostali su u Puli, a nakon obuke raspoređeni su na ratne brodove ili u obližnje tvrđave oko Pule.

Vojnici koji su bili zatečeni ratom u službi ratne mornarice morali su ostati i dalje na tim dužnostima. Kako otpusta iz vojske nije bilo dogodilo se da su neki služili čak osam godina u mornarici kao na primjer Mate Škalamera (rođen 1887.). Od Brsečkih mornara ukrcanih na ratnim brodovima *K.u.K. mornarice* nitko nije stradao što ne treba čuditi uzmemo li u obzir da nije ni bilo puno bitaka na moru. Iz toga razdoblja brsečke majke, očevi i djedovi pamte 1917. Godinu, kao godinu suše, oskudice hrane, bijede i siromaštva što se i na kraju odrazilo i na moral vojnika.³⁵

4.4. Podmornice

U prvom svjetskom ratu mornarima je osim opasnosti od neprijateljskih brodova prijetila i opasnost od podmornica. Tako su austrougarske podmornice potopile 117 brodova u Prvom svjetskom ratu. 1914. Potopile su brodove kapaciteta

³⁵ J. Jurinović Pećarski, *Brsečki mornari (1914.-2014.)*, str. 20.

13 Bruto registarskih tona, 1915. 22.568 BRT-a, 1916. 25.716 BRT-a, 1917. 112 716 BRT-a i 1918. 58 902 BRT-a.³⁶ Vidljivo je kako je rat protjecao da je bio sve jasniji potencijal podmornica i da su se više koristile. Kako su one postajale efikasnije tako je sigurno i rastao strah mornara od te nevidljive opasnosti iz dubina. Podmornice su se također bojale u boje mora nekog područja ne bi li bile što manje uočljive, jer boje mora nisu svugdje jednake, a boja ovisi o njegovoj dubini. Najveći protivnik Austro-Ugarske na Jadranu, u smislu podmorničkih snaga, je bila Francuska. Jedan od primjera opasnosti od podmornica za Brsečke mornare je pokušaj napada podmornice Curie na brodove u pulskoj luci. Podmornica Curie je doplovila iz grčke luke Plateali ispred Pule s ciljem da potopi neki veći brod. Kako se takva prilika nije ukazala, zapovjednik Gabriel Obrien, pokušao je 20. prosinca 1914. prodrijeti kroz protupodmorničku baražu u samu luku. Curie se zaplela u okomito obješenu čeličnu užad. Primjećena je s obalne tvrđave Punta Kristo gdje se tada nalazio Brsečan Anton Velčić. Podmornica je ubrzo opkoljena, a putovanje Curie je završeno predajom koja je skoro kobno završena po francusku posadu jer je pri izranjanju podmornice bila otvorena paljba na nju. Kasnije je Curie bila stavljena u službu austrougarske mornarice.³⁷

4.5.Ustanak u Boki Kotorskoj

1. veljače 1918. Počeo je ustanak u Boki Kotorskoj iako neizravno vezan za Brsečke mornare, ipak nam ukazuje kako stanje u mornarici nije bilo bajno. U literaturi se spominje da je ustanak vođen zbog prvenstveno iz političkih razloga, slično kao u Carskoj Rusiji. Anton Velčić pak spominje da se ustanak vodio ponajviše radi gladi. Moguće je kako Anton Velčić nije ni bio u Boki Kotorskoj već u Puli nije uopće znao zašto se taj ustanak ondje događao. Anton Veličić je prosudio možda na temelju vlastitih nedaća. Neovisno o tome, stanje u mornarici bilo je očito teško. U obzir treba uzeti i privilegiranost mađarskih i austrijskih službenika, što je sigurno samo pojačavalo tenzije. Ni jedan Brsečan nije sudjelovao u tom ustanku ali su neke probleme sigurno dijelili s pomorcima u drugoj najbitnijoj luci Mornarhije.

³⁶ D. Petković, *Ratna mornarica Austro-ugarske monarhije*, str. 83.

³⁷ Zvonimir Freivogel, *Austrougarske podmornice u I. svjetskom ratu*, Rijeka, 2007., str. 44.

5. Sudbine nekih brsečkih mornara

5.1. Mate Škalamera na ratnim brodovima S.M.S. Admiral Spaun i SMS Erzherzog Karl

Mate Škalamera rođen je 6. listopada 1887. Josip Jurinović zapamtio je jednu anegdotu iz Škalamerinih ranih dana u pomorskoj djelatnosti: „*Osobno mi je pričao da je bio malog rasta pa mu je stariji kuhar stavio ispod nogu malu škamblicu³⁸ kako bi mogao miješati palentu u kotlu na većoj visini od njega.*“³⁹

Počeo je ploviti u svojoj šesnaestoj godini. Nakon sedam godina, 1910. pozvan je u Pulu na odsluženje vojnog roka u ratnoj mornarici. Kako je već imao sedam godina iskustva na brodu odmah je ukrcan na ratni brod. Škalamera je najprije bio ukrcan na brodu S.M.S Admiral Spaun, porinut u more 3. travnja 1909. Admiral Spaun imao je posadu od 327 časnika, dočasnika i mornara. Admiral Spaun je ušao u sastav Eskadre 15.11.1910. godine i vjerojatno je sudbinu broda djelio i Škalamera. 1911. Spaun je bio dio eskadre Levant, ondje je eskadra posjetila Argostoli, Volos, Solun, Kavalu, Smirnu, Galipolje, Carigrad, Zante i Krf. Brod je bio nazočan porinuću broda Viribus Unitis i broda Tegetthoff u Trstu, ondje također pozdravlja dolazak cara Willhema II. 17.05.1912., a na sidrištu se sudario s razaračem Scharfschutze.⁴⁰ To su samo neki od događaja prije prvog svjetskog rata izdvojeni iz „biografije“ jednog broda. Moramo imati na umu kada se govori o putovanju jednog broda da to nije putovanje samo broda već i njegove posade. U ovome slučaju Brsečan Mate Škalamera možda je doživio sve ove događaje, ali ne zna se točno do kada je Škalamera bio na tom brodu. Poznato nam je samo da je početak prvoga svjetskoga rata dočekaao na brodu SMS Erzherzog Karl gdje je ostao sve do završetka rata, ali datum ukrcanja nam je nepoznat. Škalamera je morao nastaviti služenje u mornarici do 1918. Kući se vratio u svojoj 31. godini života.

Italija je 23. svibnja 1915. objavila rat Austro-Ugarskoj. Odmah nakon objave rata cijela je mornarica Austro-Ugarske je isplovila iz Pule kako bi bombardirala talijanske obalne gradove. Operacija je u potpunosti uspjela, bez gubitaka. Škalamera je sa svojim brodom Erzherzog Karl, 24. svibnja 1915., sudjelovao u bombardiranju Ancone. U bombardiranju Ancone sudjelovali su još brodovi : Habsburg, Arpad, Babenberg, Erzherzog Friedrich, Erzherzog Ferdinand Max, Erzherzog Franz Ferdinand, Viribus Unitis, Tegetthoff i Prinz Eugen , četiri razarača i

³⁸ Dijalektalni naziv za malu klupicu

³⁹ Josip Jurinović, izvorni tekst

⁴⁰ Zvonimir Freivogel, *Austrougarske krstarice u prvome svjetskome ratu*, str. 170-171.

20 torpiljarki. Škalamera ovom prilikom vidio demonstraciju sile mornarice Austro-Ugarske.

Škalamera bi dobio dopust za odlazak na godišnji odmor kada je ratni brod morao ići na remont u suhi dok. „Posebno zadovoljstvo činilo mu je kada je došao red da posada njegovog broda u stroju ide na nedjeljnu misu u mornaričku crkvu Gospe od Mora. Još jedan pobožan brsečki pomorac. Škalamera se informirao o događajima čitajući *Hrvatski list*⁴¹ Čitajući taj list bio je u toku s događajima pri kraju rata to jest znao je da je Austro-Ugarska država bila pri samom raspadu.“⁴²

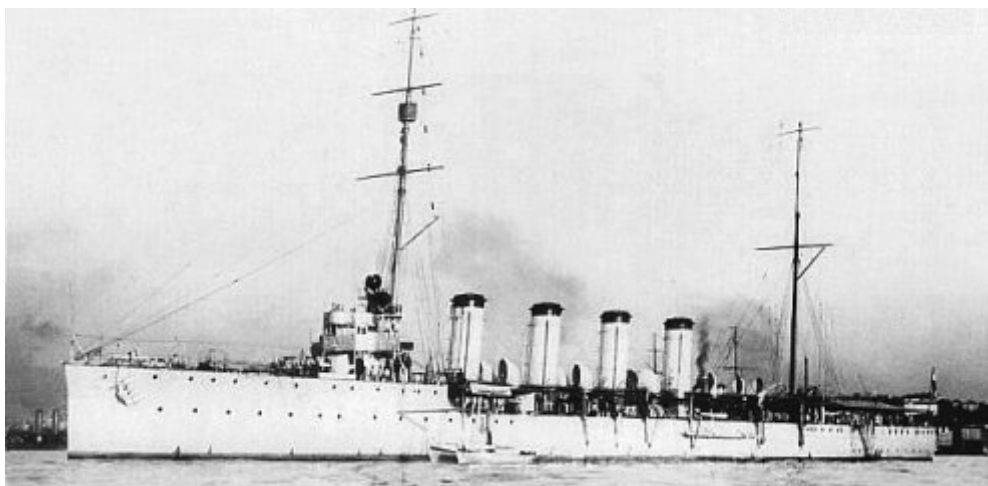
Njegov ratni brod Erzherzog Karl imao je u pulskoj luci stalno mjesto sidrenja pokraj broda *Viribus Unitis*, ponosa mornarice. Zbog tog mjesta sidrišta njegovog broda ne treba čuditi da je Škalamera bio očevidac potonuća tog austrougarskog broda, dana 1. studenoga 1918., i promatrao je spašavanje mornara s broda.

Škalamera je iz prve ruke doživio i događaje koji su uslijedili. Vidio je kako u časničkom salonu njegovog broda za stolom plaču austrijski i njemački časnici koji su bili jako pogođeni raspadom nekada velike države. S druge strane Škalamera je mogao gledati veselje na licima pripadnika ostalih nacionalnosti u sada već bivšoj Austro-Ugarskoj Monarhiji.

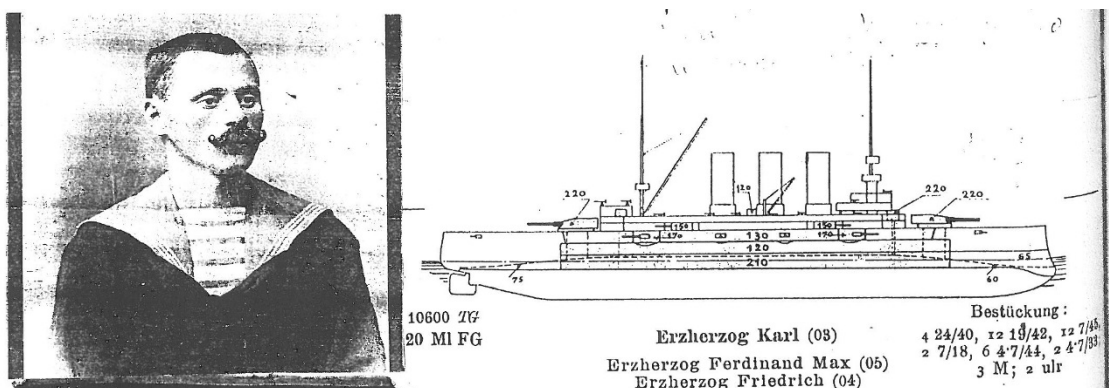
Nakon zauzimanja Pule od strane Talijana, svi austrougarski mornari morali su se vratiti kućama. Škalamera se nakon što je Italija osvojila Istru, a time i Brseščinu, odlučio za selidbu u Rijeku. Imao je kćerku Zoru (rođenu 1921.) koju je upisao u hrvatsku školu na otoku Krku. Iz navedenog možemo zaključiti da nije bio zadovoljan novom vlašću. Pod Italijom Škalamera je bio zaposlen kao brodski užar u poduzeću *Cantieri navali del Quarnaro* (današnji 3. Maj) odakle odlazi u mirovinu. Umro je 1974.

⁴¹ Hrvatski dnevni list u austrijskom dijelu Monarhije, u Puli izlazio od 1. srpnja 1915. do 18. prosinca 1918., digitalizirana građa – (http://www.ino.com.hr/digitalizirana-gradja/info/hrvatski_list)

⁴² J. Jurinović Pećarski, *Brsečki mornari (1914.-2014.)*, str. 26.



Prilog 5. Brod S.M.S. Admiral Spaun ⁴³



Prilog 6. Mate Škalamera i brod Erzherzog Karl ⁴⁴

5.2. Anton-Vince Filipaš na brodu Viribus Unitis

Anton Vince Filipaš rođen je 22. siječnja 1890. Anton-Vince Filipaš vojsku je služio u mornarici Austro-Ugarske Monarhije. U svojoj pomorskoj karijeri dobio je ratni križ za hrabrost. Prvi put se ukrcao na brod Zrinyi (porinut u more 12. travnja 1910. klase Radetzky), a kasnije se ukrcao na bojni brod Viribus Unitis. Ratna mornarica je 1914. sudjelovala u zbivanjima vezanim uz povratak tijela Franje Ferdinanda i Sofije iz Sarajeva. Njihovi lijesovi vlakom su dopremljeni do Metkovića, a onda jahtom Dalmat prebačeni na SMS Viribus Unitis, koji ih je u sklopu žalobne povorke preveo do Trsta.⁴⁵ Kao i s Matom Škalamerom ni za Antona-Vinca Filipaša točno ne znamo kada je bio prebačen s broda Zrinyi na Viribus Unitis. Stoga ostaje upitno da li je Anton-Vince Filipaš doživio da baš njegov brod preveze lijesove F. Ferdinada i Sofije. Anton-

⁴³ Istrapedia, dostupno na: http://istrapedia.hr/files/images/term_1481441715_1.jpg

⁴⁴ Fotografija iz privatne zbirke Josipa Jurinovića
Fotografija iz privatne zbirke Josipa Jurinovića

⁴⁵D. Petković, *Ratna mornarica Austro-ugarske monarhije*, str. 58.

Vince Filipaš je doživio i potonuće Viribus Unitisa. Potkraj Prvog svjetskog rata 31. listopada 1918. godine, točno u 16 sati i 45 minuta, brodovlje Carske i kraljevske ratne mornarice, koje se nalazilo u Puli, predano je predstavnicima Narodnog vijeća Države SHS.⁴⁶

Zapovjednik brodovlja Kraljevske mornarice admiral Horty je 31. listopada 1918. u 16 sati spustio austrougarsku zastavu s Viribus Unitisa s 1100 članova posade i predao je flotu predstavnicima Narodnog vijeća, te su podignute hrvatske i jugoslavenske zastave. Janko Vuković Podkapelski postao je prvi komandant mornarice i kapetan bojnog broda.

Ujutro je priča krenula drugim tokom. Talijanska torpiljarka 65 PN pod zapovjedništvom kapetana bojnog broda Umberta Costanza Cianija doplovila je ispred Pule. Mornaričko-tehnički bojnik Raffaele Rosetti i mornaričko-sanitetski poručnik Raffaele Paolucci poslani su u pulsku luku na torpedu Mignatta s zadatkom da potope brod Viribus Unitis.

Viribus Unitis bio je tada privezan u pulskoj luci na plutači. Dva Talijana opremljena torpedom na vlastiti pogon, uplovili su u pulsku luku, uspijevajući nesmetano preći preko svih prepreka. U 04:30 ujutro bili su pred pramcem Viribus Unitisa. Rosetti je na trup broda u blizini kotlovnice postavio magnetnu minu sa 170 kilograma eksploziva.

Talijani su opaženi s Viribus Unitisa kako se plivajući udaljavaju od broda, te su oni brzo uhvaćeni i privedeni osobno Vukoviću. Jedan od njih rekao je: "Vaš brod je u opasnosti i za nekoliko minuta će potonuti." Vuković je odmah naredio napuštanje broda. Nakon saznanja da je brod miniran izdato je naređenje za napuštanje broda. Mornari su se evakuirali čamcima ili skakanjem u more te su potom morali plivati prema obali. Anton-Vince Filipaš odlučio je pokušati spasiti vlastiti život skakanjem u more jer je bio dobar plivač. Najprije je skinuo sa sebe višak odjeće radi lakšeg plivanja i nastavio plivati prema obali kao i mnogi ostali mornari. Obala je bila daleko, približno tisuću metara. Do obale se jako umorio i iscrpio.⁴⁷ Ovdje je došlo do izražaja to da je cijeli život proveo uz more, plivačka sposobnost zasigurno je s time povezana. U 06:30 sati dogodila se eksplozija, a brod je oko 7 sati nestao pod vodom. Uz više stotina mornara, poginuo je i zapovjednik broda Janko Vuković. Pogibija zapovjednika broda nije čudna zbog običaja da kapetan posljednji napušta brod koji tone.

⁴⁶Isto, str. 3.

⁴⁷ J. Jurinović, *Brsečki mornari (1914.-2014.)*, str. 28-31.

Anton-Vince Filipaš je nakon što se osušio, javio se nadležnima i dobio novu odoru. Na pitanje: „Što sad?“, rečeno mu je da pričekaj, za premještaj ili odlazak kući. Na kraju je donesena odluka za odlazak kući. U to vrijeme do Brseča nije bilo prijevoznih sredstava pa je na put kući, dug oko šezdesetak kilometara, krenuo pješke. Filipaš je u novoj državi ishodovao novu matrikulu, izdanu od Lučke kapetanije Rijeka, 1923. godine. Umro je 29. srpnja 1947. godine. Anton-Vince Filipaš je od svih brsečkih mornara u prvom svjetskom ratu bio najbliže pogibiji. Ironično je da se to dogodilo baš na „najačem“ brodu. Njegova bliskost s morem od malena ili drugim rječima kraj u kojem je odrastao na neki način ga je pripremio za ovaj izazov, a možda je baš to presudilo da izvuče živu glavu.



Prilog 7. Anton-Vince Filipaš.⁴⁸

5.3. Anton Filipaš

Anton Filipaš rođen 25. svibnja 1883., prvu matrikulu napravio je 1910. godine. U Prvom svjetskom ratu služio je ratnu mornaricu u Puli. Kasnije je nastavio ploviti pod Italijom. Plovio je na više brodova, uvijek u svojstvu ložača (fugišta) i nikad nije mijenjao svoje radno mjesto iako to nije bio lak posao na parnim brodovima na ugljen.

Desilo se da se jednom prilikom sa svojim brodom našao u luci Bari, baš u gradu gdje je njegov sin Anton služio vojsku. Tom prigodom napravili su zajedničku fotografiju. Poslije toga sin mu je prebačen u Grčku odakle se nikada nije vratio jer ga

⁴⁸ Fotografija iz privatne zbirke Josipa Jurinovića

je more progutalo negdje u Dodekanezu kod potonuća broda „Donisetti“. Bio je to posljednji susret oca i sina. U crkvi Sv. Jurja u Brseču pronađena je i zavjetna slika Antona Filipaša.



Prilog 8. Anton Filipaš kao mornar-ložač sa sinom Antonom u luci Bari 1940.⁴⁹

⁴⁹ Fotografija iz privatne zbirke Josipa Jurinovića

5.4. Anton Škalamera

Anton Škalamera rođen je u Sv. Jeleni 6. travnja 1896. Već sa četrnaest godina napravio je matrikulu i ukrcao se na trgovački brod 1910. godine. Za vrijeme rata, 1915., kao devetnaestogodišnjak je regrutiran u mornaricu u Pulu gdje je ostao sve do završetka rata 1918.

Anton Škalamera je bio očevidac mornara i časnika koji su napuštali svoje brodove na kraju rata i iz Pule odlazili vlakovima svojim kućama. Talijani su preuzimali vlast u Puli.

Nakon svih ovih događaja u pulskoj luci Anton Škalamera uvidio je da mora napustiti Pulu, pokupio je svoje stvari, a ciljao je domoći se nekako jugoslavenske trobojnice (zastave) što mu je i uspjelo. Zastavu je zavezao oko pasa i krenuo prema Sv. Jeleni, vjerovao je da Istra ulazi u sastav nove države Jugoslavije. U Brseščini većina ljudi se također tomu nadala, stanovnici Brseščine su bili Hrvati čakavci pa ne treba čuditi ovakvo razmišljanje, no vrlo brzo ostali su razočarani. Događaji nisu krenuli onim putem kojeg je sanjao Anton Škalamera, vrlo brzo Brseščina se našla u novoj državi Italiji. Možemo samo zamisliti kakav je to šok bio Antona Škalameru, očito nije razmišljao da glavnu riječ pri podjeli bivše države vodi politika, a ne etnička pripadnost.

Anton Škalamera je napravio novu matrikulu 1921. pod Italijom, nekoliko godina plovio na talijanskim brodovima, a zatim otišao u SAD i nastanio se u Philadelphiji, a svoju obitelj je iz Mošćenica prebacio na Sušak u Jugoslaviju. Očito Anton Škalamera nije uopće htio biti pod vlašću Italije kao što to nije htio ni za svoju obitelj. Kasnije pred sam Drugi svjetski rat 1939. godine svoju obitelj uzima u SAD. Njegovi nasljednici, sinovi, osnovali su svoje obitelji u SAD-u i ondje nastavili živjeti. Kod Antona Škalamere uočljivo je slično ponašanje kao kod ranije navedenog Mate Škalamere. Zajedničko im je izbjegavanje talijanske vlasti. Očito je na Brseščini postojao osjećaj nacionalnog identiteta.

5.4. Anton Velčić

Anton Velčić (*Antonio Velčić*), rođen je 24. siječnja 1880.. Za vrijeme Austro-Ugarske plovio je na jedrenjacima od 1897. do 1913. u svojstvu mornara, kormilara i noštrama. S jedrenjakom Conte Zappara preplovio je Atlantik dva puta.

Poslije Prvog svjetskog rata, u drugoj državi Italiji, napravio je novu pomorsku knjižicu. O Antunu Velčiću znamo dosta zahvaljujući intervjuu Josipa Jurinovića. Zahvaljujući njemu sačuvan je opis kako je plovidba izgledala, što je bilo u glavama brsečkih pomorca i možemo uočiti neke detalje, na koje možda inače ne bismo obratili pozornost ili ne bi imali mogućnosti doći do tih podataka. Oni nam pružaju potpuniju sliku života pomorca.

Josip Jurinović:

„Uspio sam sačuvati njegovu priču iz tog vremena pa je želim ovdje u cijelosti prenijeti u domaćem dijalektu, po domaću, za naše sadašnje i buduće generacije - “da se ne pozabi“.“

Bilo je to 29. novembra 1968. godine kada sam na poziv njegova sina Daniela (Danko) namjerno iz Pule došao u našu Sv. Jelenu da izvršimo snimanje na mojem malom magnetofonu zvanom „Geloso“.

Dugo vremena naš barba Tone nije bio raspoložen razgovarati o tim svojim mladenačkim događajima, neverama i fortunama. S obzirom da se tada predomislio iskoristio sam priliku da čujemo tu živu besedu našeg mornara, možemo slobodno reći „morskoga vuka“. U kući Jurićini, u maloj toploj kuhinji uz prisutstvo njegove obitelji organizirali smo susret, a ja sam morao postavljati svako pitanje jer barba Tone (89. godišnjak) ne bi mogao događaje posložiti točnim kronološkim redom, ali je bio potpuno bistrog uma i razuma, a njegova sjećanja bila su nevjerovatno kompletna i detaljna. Priča je započela:

„Barba Tone, kade i kada ste se rodil, kamo ste hodil va školu i ki vam je bil meštar?

”

„Rodil san se 24. jenara 1880. leta, i to va kuće pul Juri, va slame. Leta 1888. san pošnel hodit va školu va Brseč, a meštar mi je bil prvi Brsečki meštar Nikola Pajalić. To je bila hrvaska škola, a njemački su se vadili samo oni ki su se dobrovoljno javili i to va jutarnjoj smene. Talijanski se va to vreme nismo vadili.“

„Kamo ste šal pokle finjene školi?“

Pokle finjene školi šal san se vadit za kovača pul Jožeta Martinčića va Mošćeničku Dragu, ma to san moral pustit, aš san levoruk. Pokle san šal delatv Reku va luku, pa va vrti, a unda san storil matrikulu i šal navigat.

„Na kakoveh brodeh i za kamo ste navigal?“

Navigal san na drveneh brodeh na jidra, bez motora, najveć po Mediteranije, a nekad i preko oceana, za Kanadu. Prvi brod se zval „Marija D“, s kin smo navigali do Marsilje. Drugi brod bil je „Conte Zappara“ od 11 tisuć tonolat, vlasništvo kumpanije Cosulich z Malega Lošinja. Krcali smo sol va Trapani na Sicilije i pejali za Halifax va Kanadu, a nazad smo krcali teško drevo. Ti vijaji do Meriki bi bili durali i do 60 dan, a za nazad do Trsta jedan put smo stali 87 dan. Brod je bil dug okole 65 m, širok 10 m, a peškal je od 4 do 6 m. Teški karak sej krcal va štivi, a drevo po koverte kako i danaska. Semo i tamo preko oceana pasal san četiri puti, a po Mediteranije više puti,“

„Ča je bilo za jis na brode, kade ste spali i koliko ste jimeli plaću?“

Najviše puti smo jili kumpir na gulaš, po našu kalandraku, kadagot je za večeru bila i kakova salata, namesto kruha jimeli smo galeti od trdega kruha, a za pit je bila voda aš vina ni bilo. Sakako je bilo na brode, kada su vijaji durali već puti ni bilo hrani, a ni vodi. Spali smo pod provu, tu ni bilo nikakoveh kućet nego smo morali sami jimet svoje spravi. Čuli smo si kolpi od moraki su tukli va provu. Brod je jimel samo četiri svetla: črjeno na levoj strane, zeleno na desnoj strane, na busole, i va kamare od komandanta. Pod provu je bila samo jedna sveća, a svetila je samo ako ju je mladić očistil. Oficijali su bili dobri, a plaća je bila ovakova: mali je jimel 4 fjorini, mladić 10 do 12, timunjer 21, meštromo 28 fjorini. Za kapitana ne znam, kako ki“.

„Kakova komanda je bila na brode, kako ste govorili i kakovi su bili odnosi s oficijalima i s kipajun med sobun?“

Na brode su bile talijanske komandi: šera, iša, majna, i tako napret. Pod Austrijun starun našun Austrijun, na brode smo govorili hrvaski, a potle pod Italijun smo morali govorit talijanski. Jedan put mi je kogo rekal: (Che se parla come che la

bandiera batti, che non si parla altro) ča znači govori se prema bandere pod kun se naviga, ne govori se drugačije. Tu se ni moglo govorit s komandantom kako danaska „ćo mi, ćo ti Kada bin prišal pod provu sam rekal „con permesso“. Jedan put san navigal za meštroma, pa su na brode s manun bili i neki Moščeničani, nesu nanke govorili smanun niš privatno. Unda je bilo veliko poštovanje. Tuka je malo prvo bil moj nećak Andre Velčić Pikić i pripovedal kako se danaska naviga. Ja to ne morin nanke čut, aš oni su danaska gospoda. „

„Kakova je bila navigacija, kako ste bordižali?“

„Čuda puti kada je bil vetar kuntra prove, kapitan bi bil na timune. Vali su polevali preko broda, ma nesmo pirikulali. Mornari su si bili pratični, aš ki ni bil, ni nanke šal navigat. Mi smo bili saki na svojin meste, potezali smo braci, a kad bi vetar obrnul, kapitan bi rekal: „Mola bulina prova, Santa Marija, San Nicolo!“ Unda se brod batil, a mi smo morali poč na drugu stranu. Pokle opet tako, Jarbul je bil visok 30 metar i čuda puti san bil na njigovim vrhe, a po nevremene i va jincerade, kada je rabilo jidra zapirat. Jidra su se zvala: kontra, papafig, paroket, gabija, maještro, maještra, gabija donja, donji trinket i trinketina. Na brode su bila tri floka. Špagi su stalno pucali, pa je rabilo delat pjombaduri, a krpala su se im jidra. To su delali većinom mladići, su hodili gore na jarbul, od 4 do 6 ur zapolne.“

„Ste kada doživeli kakovu nesreću na more?“

„Jedan put kada san navigal za meštroma. Navigali smo z Reki va Šibenik i pejali smo bačvi z vinun, a ja san zamenil mladića ki je šal na večeru. Bilo je grdo morem a bukaporti nesu bile dobro zaprte. Škapulal je ganač i se ča je bilo na bukaporte šlo je dole, a dva čoveka su se udrili, i to dosta. Ta dan nesmo više delali. Va ono vreme čuda brodi na jidra se zgubilo. Brod „Marija D“ se je zgubil va Mediteranije, i čuda Brsečani i Zagorčani je bilo na njin. Po bonace na brode nesmo delali najveć niš. Ako bi bonaci bile durale više vremena mornari bi gjedali samo va nebo da bi videli kakov oblačić i čekali neveru, da brod more poč daje. Slabi vetri bi bili va golfo Lion. Opasni su bili vetri: ponente, maještral i tramontana“.

„Kada ste šal za soldata i kade ste služil soldačiju?“

„Za soldata san šal 1901. leta pod austro-ugarskim carun Franjun Josipun I., i to z brodun dve leta va Kinu i Japan, a treće leto opet va Kinu i to va Peking. Va Kinu smo šli zamenit naši soldati, aš je dole 1899. leta bila revolucija. Leta 1905. smo arivali va Pulu, i šal san doma. Pokle san šal navigat na „Adriju“. Leta 1914. pošnela

je gvera i mane su pozvali va Pul, kade san bil celu gveru va fortice „Punta Krišto“. Tu ni bilo opasno aš su bile velike gvardije. Videl san kada je šal fondo veli austro-ugarski brod „Viribus Unitis“. Bilo je javjeno da se judi škapulaju, ma sejeno jih je nekoliko šlo fondo. Brod su fundali Talijani va samin pulskin porte. Pod kraj gveri neki mornari i oficijali va Boke Kotorskoj su storili šćoper (Štrajk), najvipše radi gladi i dosta jih je šlo finit va pržun. Negdere 4. ale 5. novembra prišli su va Pul Talijani s pet starih brodi, tako da su gornji judi, z dajega, Austrijanci, Čehi, Mađari, Poljaci i još neki morali poč ća, a mi Istrijani smo ustali doma.“

„Pokle prve gveri ste šal opet navigat na talijanski brodi. Kako je to unda zgjedalo?“

„Ja san ustal doma jeno 3-4 leta z decun, a pokle san šal opet navigat po more na motorni brodi. Druga gvera me je zetekla doma.“

Anton Velčić omogućio nam nevjerojatna saznanja o životu na drvenim jedrenjacima. Bilo je još Brsečana koji su plovili isto kao i Anton Velčić ali te priče nisu sačuvane. Vidimo iz intervjua da Anton Velčić nije odmah otišao u pomorstvo već da je probao izučiti zanat, što nije uspio jer je ljevoruk. Potom je radio u Rijeci u luci. Na kraju je otišao ploviti i ostao u tom zanimanju. Ta njegova odluka da nastavi ploviti nam govori koliko je težak život bio u Brseščini. Život na jedrenjaku je bio nevjerojatno težak pa i sam Anton Velčić kaže da su današnji pomorci gospoda i da ne može niti slušati kako im izgleda plovidba. Potrebno je zamisliti se na brodu od sedamdesetak metara koji plovi na jedra preko oceana. Pomorci su kao što je ranije spomenuto na parobrodima i to većima od sedamdeset metara strahovali za svoj život o čemu nam svjedoče zavjetne slike. Da je to bilo vrlo opasno upućuje i to da su prema Velčićevom pripovijedanju svi mornari bili vrlo spretni, nije bilo prava na pogrešku što ne iznenađuje. Sam Anton Velčić kaže da se puno brodova u to vrijeme znalo izgubiti na moru. Anton Velčić daje primjer Izgubljenog broda Marija D na Mediteranu na kojem je bilo kako on kaže puno Moščeničana i Brsečana. Usporedimo li to vidjet ćemo koliko je plovidba na jedrenjacima bila opasnija. Ne treba zaboraviti još i na ostale nedaće kao što je nedostatan komoditet na brodu, kako jedrenjaci nisu bili veliki kao kasniji brodovi, hrana se nije znala konzervirati kao kasnije pa je bilo i gladovanja ,a i žeđi. Nije bilo, bar dovoljno, čak ni svjetla na brodu već su mornari najčešće bili u mraku. Saznajemo kako se zapovijedalo na brodu za vrijeme Austro-Ugarske, a kako za vrijeme Italije. Za vrijeme Italije bio je dozvoljen

samo talijanski na brodu za razliku od prijašnje vlasti kada se se na brodu moglo pričati i hrvatski. U vojsku Anton Velčić je otišao 1901. godine. Bio je poslan čak u Kinu na gušenje revolucije odakle se vratio. 1905. vratio se u Pulu i otišao kući. Devet godina kasnije počeo je svjetski rat i Anton Velčić je ponovno morao u vojsku. Ovaj put dobio je jednostavniji zadatak. Kao i mnogi Brsečani nalazio se u pulskoj luci ali je on za razliku od ostalih pomoraca imao sigurniji položaj. Bio je u utvrdi Punta Kristo na koju nisu vršene nikakve diverzije. Kao i još par Brsečana i Anton Velčić je vidio potonuće Viribus Unitis i dočekao dolazak talijanskih snaga. 4. studenog 1918.. Talijanski admiral Cagni tražio je od „komande brodova“ u Puli suglasnost da uđe u Pulu s nekoliko brodova i da se na nekom mjestu istakne talijanska zastava. Ovog događaja sjeća se i naš mornar Anton Velčić koji se nalazio u tvrđavi „Punta Kristo“ u Puli. Nakon nekoliko dana Anton Velčić je dobio naređenje da ide kući i da je slobodan.

Kasnije je Anton Velčić plovio pod Italijom do 1931. godine kada odlazi u zasluženu mirovinu. Umro je u 94. godini života.



Prilog 10. Anton Velčić.⁵⁰

⁵⁰ J. Jurinović, *Brsečki mornari (1914.-2014.)*, str. 25.

6. Zaključak

Ljudi iz cijele Brsešćine nalazili su se u sličnim životnim okolnostima. Težak život i siromaštvo bili su glavni problemi ljudi toga kraja. Brsečki kraj ne pruža nikakve mogućnosti za nekakav uspješniji život. Takvom stanju puno je doprinijela konfiguracija terena, kako kopnenog tako i onog morskog to jest dubine mora uz obalu. Teren je spriječio da se na obali razvije luka što je za posljedicu imalo da su Brsečani prisiljeni odlaziti u Rijeku kao grad koji pomorcima služi kao odskočna daska za odlazak na brod. Ondje pomorci rješavaju papirologiju i ukrcavaju se na brodove. Zbog svih sličnosti Brseča sa okolnim mjestima, normalno je i da ljudi nalaze slična rješenja. Jedno rješenje na primjer ekonomskog pitanja bio je odlazak na brod. O sudbinama tih pomoraca na početku dvadesetog stoljeća sam i pisao u ovome radu. Život je bio toliko težak da su ljudi odlazili ploviti, a u to vrijeme plovidba je bila rizična. O tome nam govore zavjetne slike u najvećoj mjeri. Koliko god to zanimanje bilo odbojno zbog opasnosti koje more može stvoriti brsečki su pomorci vjerojatno gajili neke simpatije prema tom zanimanju. Brsečani su odrasli uz more i to je izgleda stvorilo neku vrstu povezanosti. To im je vjerojatno pomagalo da prebrode sve nedaće i da obavljaju taj svoj posao kao i svaki drugi. Pomorce na početku dvadesetog stoljeća najviše je obilježio Prvi svjetski rat. Brsečani su u mornarici ipak imali sreće. Mornarica nije imala velikih gubitaka, usporedi li se s kopnenom vojskom, tako da ne treba čuditi da nema ni jednog poginulog Brsečana u mornarici u prvom svjetskom ratu. Mogli bismo na kraju reći da su Brsečani na početku dvadesetog stoljeća plovidbom ipak profitirali ako bismo sudili po tomu da nitko nije izgubio život. Druga okolnost koja je bila vrlo pozitivna za pomorce je što su preživjeli puno manje terora nego vojnici koji su se borili na kopnu. Ipak bih na kraju zaključio da iako je sve dobro prošlo po Brsečane da su jako riskirali dugim plovidbama na koje su se bili otiskivali u ralje velikoga mora gdje su često bili prepušteni samo sudbini i vjeri da će im Bog spasiti život.

7. Literatura

Igor Belamarić, *Kruh sa 7 kora*, Sveta Nedeja, 2015.

Robert Doričić, Bernard Franković, Robert Mohović, *I moj nono je navigal: Brseč i Brseščina*, Rijeka, 2012.

Zvonimir Freivogel, *Austrougarske krstarice u I. svjetskom ratu*, Zagreb, 2017.

Zvonimir Freivogel, *Austrougarske podmornice u I. svjetskom ratu*, Rijeka, 2007.

Beata Gotthardi Pavlovsky, „Ruralni prostor i sadržaji Brseščine“, *Liburnijske teme*, sv. 8, Opatija, 1994. str. 179-206.

Vladimir Isaić, *Pomorski običaji i tradicije*, Rijeka, 2001.

Josip Jurinović Pećarski, *Mali svjedoci velikih promjena*, Zagreb, 2007.

Josip Jurinović Pećarski, *Brsečki mornari (1914.-2014.)*, neobjavljeni rukopis, str. 10., 20., 26.

Danilo Klen (ur.) „Rijeka kao svjetski problem“, u: *Povijest Rijeke*, Rijeka, 1988., str. 285-291.

Robert Mohović, Ervin Dubrović, Elena Rudan, *Izložba pomorskih zavjetnih slika, Ex Voto: Kraj- Sv. Anton- Mošćenice-Sv. Jelena- Golovik-Brseč*, Mošćenice, 2006.

Nikša Mendeš, *Brodaska oprema i navigacijski instrumenti u prošlosti*, Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja Rijeka, 2008.

Lidija Nikočević, „Čovek pul čoveka, O elementima socijalne kulture stanovnika Brseščine“, str. 207-217.

Grga Novak, *Jadransko more u sukobima i borbama kroz stoljeća II.*, Beograd, 1962.

Dario Petković, *Ratna mornarica Austro-Ugarske Monarhije: brodovi u K.u. K. Krigsmarine s prijelaza iz 19. u 20. stoljeće do kraja Prvog svjetskog rata*, Pula, 2004.

8. Popis priloga

Prilog 1. Karta Brseščine, str. 6.

Prilog 2. Slika iz crkve sv. Jelene u selu Sveta Jelana , Parobrod „Jokai“ uspomena je Antuna Velčića, str. 12.

Prilog 3. Slika parobroda Aristo spomen Antona Filipaša 1930. pri prolazu Biskajskim zaljevom. Slika je iz crkve sv. Jurja u Brseču, str. 13.

Prilog 4. Pulska luka snimljena iz zraka 1914., str. 14.

Prilog 5. Brod S.M.S. Admiral Spaun , str. 20.

Prilog 6. Mate Škalamera i brod Erzherzog Karl, str. 20.

Prilog 7. Anton-Vince Filipaš, str. 23.

Prilog 8. Anton Filipaš kao mornar-ložač sa sinom Antonom u luci Bari 1940., str. 24.

Prilog 9. Anton Velčić, str. 30.

9. Sažetak

Ljudi iz Brseščine živjeli su teškim životom, zemlja toga podneblja je škrta, a blizina mora ne može se iskoristiti za trgovinu u zadovoljavajućoj mjeri zbog nedostatka luke koja se pak nije mogla izgraditi zbog velike dubine mora. Ljudi iz tog kraja bili su upoznati s morem još od djetinjstva. Muški dio populacije često se odlučivao za odlazak na brod kako bi nešto zaradili. Plovidba na početku dvadesetog stoljeća bila je puno teža i opasnija nego danas. Brsečki su pomorci često zbog svoje pobožnosti i straha koji su doživjeli na moru u olujama znali crkvi darivati zavijetne slike. Na brodu su Brsečani se susretali i sa specifičnim običajima na brodu kao što su pogreb i kazne, a razlika je bilo i u drugim stvarima kao na primjer komoditet i prehrana. Brsečke pomorce na početku dvadesetog stoljeća obilježio je Prvi svjetski rat. Brsečani koji su se nalazili u austrougarskoj mornarici su dobro prošli, nitko nije poginuo. Mornarica nije imala velikih gubitaka u usporedbi s kopnenom vojskom. Ipak Brsečani su proživjeli rat i doživjeli neke bitke na moru, potonuće Viribusa Unitisa i na kraju dolazak talijanske vlasti najprije u Pulu, a potom u Brsečki kraj. Uzimajući u obzir sve navedeno dobijemo sliku Brsečkog mornara na početku prošlog stoljeća.

Ključne riječi: Brseščina, težak život, pomorci, Austro-Ugarska, Prvi svjetski rat, mornarica

10. Abstract

The people of Brseč lived hard lives. the soil was unforgiving and even their biggest natural resource - the Adriatic - could not satisfy their trade needs and capabilities due to sea depth that did not allow the construction of ports. The locals were familiar with the sea and all it had to offer so most of the male population turned to maritime professions that at the time were more dangerous than today. Due to the religiousness and the constant life threatening circumstances they experianced at sea, some of the sailors gifted votive paintings to the church. At sea they were met with unique customs such as funnerals and punishments and they also had to adapt to a different lifestyle and diet. The Brseč sailors also took part in the First world war, where they served under the Austro-Hungarian rule. During the war the Brseč sailors survived with no losses despite participating in several battles such as the sinking of Viribus Unitis and in the end were met with the arrival of the Italian forces firstly at Pula and soon after Brseč.

Key words: Brseč, sailors, Austria-Hungary, First world war, navy