

i reportažno-dokumentarne fotografije izabrane iz bogate Orelove ostavštine (približno 40 000 jedinica) koja se po želji nasljednika, Alojzova unuka Alekseja Orela, čuva u PPMI-ju.

Ostavština Alojza Orela predstavlja svojim izuzetno bogatim i raznovrsnim sadržajem važan dokument razvoja jednoga od najreprezentativnijih fotografskih opusa Istre i kao takva zaslužuje biti valorizirana i zaštićena kao neizostavan segment bogate fotografske baštine u Istri. Katalog *Alojz Orel: pulski album / album di Pola* Lane Skuljan Bilić zasigurno je iznimno vrijedan početak predstavljanja te jedinstvene ostavštine.

Gordana Milaković

Baron Gautsch – prva žrtva Prvog svjetskog rata u Istri (1914. – 2014.) / Das erste Opfer des Ersten Weltkriegs in Istrien (1914-2014) / La prima vittima della Grande Guerra in Istria (1914-2014) / The first victim of the Great War in Istria (1914–2014), katalog izložbe, autorica i urednica Katarina Povedić, Pula – Pola: Povijesni i pomorski muzej Istre – Museo storico e navale dell'Istria, 2014., 245 str.

Povijesni i pomorski muzej Istre – Museo storico e navale dell'Istria (PPMI) pridružio se Europi i svijetu u obilježavanju 100. obljetnice početka Prvog svjetskog rata prigodnom izložbom *Baron Gautsch – prva žrtva Prvog svjetskog rata u Istri (1914. – 2014.)*, koja je bila otvorena u izložbenim prostorima muzeja od kolovoza 2014. do rujna 2015. Autorica je izložbe Katarina Povedić, kustosica Zbirke pomorstva i brodogradnje PPMI-ja. Otvorenje je izložbe predstavljalo središnji događaj u obilježavanju stogodišnjice Velikoga rata u Istri u sklopu projekta *1914. Puna je Pula / Pola gremita*. Izložba je popraćena impozantnim četverojezičnim katalogom koji prikazuje povijest nastanka, tehničke detalje i plovdbenu rutu Barona Gautscha, jednoga od najmodernijih putničkih parobroda brodarskoga društva Austrijski Lloyd, uzroke i posljedice njegova brodoloma i strašne tragedije u kojoj je, prema najnovijim istraživanjima, stradalo vjerojatno 339 ljudi, te zaštićeni podmorski lokalitet olupine parobroda.

Na početku je kataloga „Predgovor“ (12-15) u kojem Gracijano Kešac, ravnatelj PPMI-ja, ističe da je izložba postavljena u povodu obilježavanja

dvije važne godišnjice, 100. godišnjice potonuća broda Baron Gautsch i početka Prvoga svjetskog rata. Predgovor završava zahvalom svim ustanovama i privatnim osobama koje su posudile građu za potrebe izložbe i kataloga, kao i onima koji su pružili financijsku podršku za njihovu realizaciju.

U prvoj cjelini „Austrijski Lloyd – Društvo za parobrodarsku plovidbu i prve parobrodarske linije na Jadranu“ (17-27) autorica donosi kratak pregled povijesti nastanka Društva za parobrodarsku plovidbu Austrijski Lloyd (tal. *Società di Navigazione a Vapore del Lloyd Austriaco*, njem. *Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Österreichischen Lloyd*) i njegova djelovanja popraćen zanimljivim ilustracijama. Društvo je osnovano 1836. sa sjedištem u Trstu, kada su iz Engleske nabavljeni prvi drveni parobrodi i započeo redovit brodski linijski promet. Ime mu izvorno potječe od osiguravajućega društva Austrijski Lloyd iz Trsta (tal. *Lloyd Austriaco Trieste*, njem. *Österreichischer Lloyd Triest*), koje je po uzoru na britanski Lloyd osnovao Karl Ludwig von Bruck sa zadatkom da trgovcima, osiguravateljima i brodarima pruži osnovne informacije o tržištima i pomorskoj trgovini u Europi i Aziji. Autorica ističe kako je prijelomna godina u djelovanju društva bila 1848., kada je u promet uveden brod *Vorwärts*, čije ime (= hrv. naprijed) postaje njegovo geslo te počinje razdoblje intenzivnoga razvoja. Nakon sklapanja Austro-ugarske nagodbe 1867., kada je Monarhija dobila dvojni naziv Austro-Ugarska Monarhija, Austrijski je Lloyd postao Austro-Ugarski Lloyd. Nova prijelomnica u povijesti Lloydja je 1869. godina, kada je otvoren Sueski kanal, što mu je omogućilo proširenje svojih trgovačkih putova i pomorskih veza na istok sve do Indije. To je potaknulo i zamjenu malih drvenih parobroda željeznim parobrodima s vijcima, koji su imali prvi i drugi putnički razred te veći broj putničkih kabina. Ponovno je došlo do promjene službenoga naziva društva u Austrijski Lloyd 1891. godine. Nove su okolnosti potaknule Lloyd da usavrši brodove i obnovi flotu te uvede 1894. brzu liniju Dalmacija, od Trsta do Kotora, što je bilo važno za razvoj turizma u Dalmaciji. Početkom 20. stoljeća Austrijski Lloyd, nastojeći se održati u svijetu pomorske plovidbe, zbog velike konkurencije obnavlja flotu modernim putničkim parobrodima. Uoči početka Prvoga svjetskog rata Lloyd je imao flotu od 69 brodova i održavao je 17 putničkih linija. Izbijanjem rata Carska i kraljevska ratna mornarica preuzela je sve putničke brodove iz Lloydove flote i koristila ih u vojne svrhe. Nakon završetka rata poduzeće je pripalo Kraljevini Italiji i nastavilo djelovati kao Tršćanski Lloyd (*Lloyd Triestino*).

Druga cjelina „Baron Gautsch – putnički parobrod Austrijskoga Lloydada“ (29-41) posvećena je, kako autorica ističe, najmodernijem i najljepšem brodu Austrijskoga Lloydada, koji je dobio ime po barunu Paulu Gautschu von Frankenthurnu, austrijskom političaru s kraja 19. i početka 20. stoljeća. Sagrađen je u brodogradilištu *Gourlay Brothers & Company Ltd.* u Dundeeju u Škotskoj i porinut 3. svibnja, a u sastav trgovačke flote Austrijskoga Lloydada ušao je 16. svibnja 1908. Zajedno s brodom blizancem Prinz Hohenlohe plovio je Baron Gautsch na brznoj liniji Dalmacija između Trsta i Kotora. Kretao je iz Trsta svakoga utorka, četvrtka i subote u 8 sati, a linija je obuhvaćala luke Pulu, Mali Lošinj, Zadar, Split, Hvar, Dubrovnik, Herceg Novi i Kotor. Svakoga idućeg dana u 12:30 brod je kretao iz Kotora za Trst. Putovanje je trajalo nešto manje od 24 sata. Prvi je kapetan broda bio Raimondo Dannecker, a posadu je, zavisno o sezoni plovidbe, činilo od 34 do 70 članova. Slijedi opis njegovih osnovnih tehničkih karakteristika po kojima se isticao među putničkim parobrodima toga vremena, kao što su najsuvremenija navigacijska oprema *Telemotor* i tri stapna parna stroja s četiri cilindra sustava *Jarrow Schlick & Tweedy*. Fotografije iz Zbirke Vladimira Aichelburga iz Beča vjerno prikazuju vanjštinu putničkoga parobroda s crnim trupom, bijelim nadgrađem, dva jarbola i dva dimnjaka. Iz iste zbirke potječu i fotografije luksuzno uređenoga interijera, kao što su salon prvoga razreda, stubište i blagovaonice, koji su se grijali na paru i bili osvjetljeni električnom rasvjetom. Opremljenost i uredenost toga parobroda potvrđuju kako su tadašnja poduzeća nastojala osigurati što udobniji put tijekom plovidbe svojim putnicima. Autorica ističe da su udobnost i raznovrsna hrana bili glavni razlozi zbog kojih su se putnici odlučivali putovati upravo Baronom Gautschem. Stoga i ova cjelina završava ilustracijom raskošno opremljenoga jelovnika Austrijskoga Lloydada i prikazom jelovnika za večeru prvoga razreda na Baronu Gautschu.

Treća cjelina, „Posljednje putovanje“ (43-81), sadržajno je najkompleksnija te je podijeljena na nekoliko tema vezanih za posljednje putovanje Barona Gautscha 12. kolovoza 1914. U prvom dijelu cjeline (43-55) autorica opisuje opće prilike u Austro-Ugarskoj Monarhiji uoči i netom nakon početka Prvoga svjetskog rata. Zbog ratnih prilika u pojedinim dijelovima Monarhije vojne i civilne vlasti su poduzele mjere vojnih pojačanja u jednom i evakuacije državnih činovnika, članova njihovih obitelji te civilnoga pučanstva u drugom smjeru. Evakuacija se provodila željeznicom i putnič-

kim parobrodima. Tako je ratnu zadaću obavljao i putnički parobrod Baron Gautsch. Uoči odlaska na njegovo posljednje putovanje, 11. kolovoza 1914. održan je u Trstu sastanak vojnopomorskih vlasti na kojem su zapovjednici brodova obaviješteni o polaganju minskih polja uz obalu Istre radi zaštite Pule kao glavne ratne luke. Sastanku je prisustvovao Giuseppe Tenze, II. časnik palube na Baronu Gautschu. On je preuzeo upute o obilasku minskih polja i promjeni smjera, o čemu je podnio izvještaj Paulu Winteru, kapetanu Barona Gautscha. Nakon toga je brod isplovio iz Trsta za Kotor, kamo je stigao po uobičajenom redu plovidbe. Na putu je kao i uvijek pristajao u svojim stalnim pristanišnim lukama, što potvrđuju i ilustracije zanimljivih starih razglednica iz fundusa Zbirke starih razglednica PPMI-ja te privatnih zbirki Markusa Klotza iz Celovca, Frane Mikelića i Frane Zeljka iz Splita te Giorgia Petronija iz Trsta. U srijedu, 12. kolovoza 1914., Baron Gautsch isplovio je iz Kotora prema Trstu. Tijekom plovidbe ukrcao se na njega mnoštvo putnika (vojnika, izbjeglica iz Bosne i Hercegovine, vojnih službenika i drugih), koji su u panici bježali od ratnih prilika. Naloženo je da brod mora ploviti 15 milja od obale kako bi izbjegao minska polja. Zbog prekrcačnosti nije pristao u Puli, nego je nastavio plovidbu punom brzinom prema Trstu, kamo je trebao stići oko 18 sati. Pritom zapovjedništvo broda nije poštivalo zabranu vožnje na udaljenosti manjoj od 15 milja od obale, nego je plovio puno bliže i dogodila se tragedija. Oko 14 sati i 45 minuta brod je na 6 nautičkih milja jugozapadno od svjetionika Sv. Ivan na Pučini u blizini Rovinja zahvatio minu br. 1236 u sjevernom minskom polju. Uslijedila je jaka eksplozija na lijevom boku broda, koju je pratila eksplozija jednoga od parnih kotlova. Na brodu je zavladao panika jer organiziranoga napuštanja nije bilo. Baron Gautsch potonuo je za sedam minuta. Organizirana je akcija spašavanja preživjelih putnika i članova posade, koju je vodio kapetan Janko Vuković Podkapelski. U akciji je sudjelovala flota razarača Csepel, Balaton, Velebit i Triglav. Preživjele s jedinoga čamca za spašavanje prihvatilo je parobrod Brioni. Detalje tragedije autorica je nadopunila ilustracijama različitih arhivskih izvora. U dnevnim novinama objavljeni su različiti podaci o broju preživjelih osoba. Unatoč naporu vojnopomorskih vlasti da zataškaju tragediju, brojne dnevne novine donijele su različite vijesti o stradanju jednoga od najljepših putničkih parobroda toga vremena. U drugom dijelu treće cjeline („Nakon tragedije“, 56–63) autorica vrlo detaljno iznosi činjenice o sudskom procesu nakon što su preživjeli putnici i rodbina pogi-

nulih u nesreći podigli tužbe za naplatu odštete sredinom prosinca 1914. Tužitelji su pod vodstvom odvjetnika Bernharda Schapira iz Beča teretili parobrodarsko društvo Austrijski Lloyd za nesreću i velik broj poginulih. Po njima je glavna odgovornost za nesreću bila na zapovjednom kadru broda (kapetan Winter i njegovi časnici Luppis i Tenze), koji nije slijedio upute o ruti sigurne plovidbe. Parobrodarsko je društvo odbacilo svaku odgovornost i smatrali su da im se ništa ne može dokazati. Autorica iznosi detaljan popis svih osoba koje su tijekom četverogodišnjega suđenja dale izjave pod prisegom, od stručnjaka do članova posade i putnika. Suđenje je završilo 1. rujna 1918., kada je odbačena optužba za krivnju Austrijskoga Lloyda i sva je krivica prebačena na umrle i propali sustav. Odšteta stradalima i njihovim obiteljima nije isplaćena nikada u potpunosti, a cjelokupan je slučaj do danas ostao nerazriješen. Treći je dio treće cjeline („Identitet putnika i članova posade na parobrodu Baron Gautsch“, 64-67) autorica posvetila jednoj od najvećih nepoznanica vezanih za potonuće Barona Gautscha, a to je ukupan broj putnika koji se u trenutku tragedije nalazio na brodu i broj stradalih. Ističe kako se pri tome koristila svim dostupnim arhivskim izvorima te dnevnim, tjednim, lokalnim i inozemnim tiskom. U zaključku autorica iznosi pretpostavku da se na brodu u trenutku tragedije nalazilo ukupno 529 putnika. Od toga je broja njih 190 preživjelo tragediju, a smrtno je stradalo najvjerojatnije 339 putnika. Slijedi rekonstrukcija nekoliko detaljnih popisa na temelju navedenih izvora: „Popis posade“ (68-71), „Popis putnika 13. kolovoza 1914.“ (72-79) i „Popis stradalih putnika i posade“ (80-81).

Četvrta cjelina kataloga, „Potraga za olupinom parobroda Baron Gautsch“ (83-95), govori o prvim ronjenjima i istraživanjima na poziciji potonuća parobroda te prvim izronjenim predmetima. Ona su organizirana već samo nekoliko dana nakon tragedije, ali nisu donijela nikakve rezultate. Prvi je put olupina pronađena tijekom ronilačke ekspedicije 15. kolovoza 1958. pod vodstvom poduzeća Brodospas iz Splita. Nakon toga je interes za olupinom zbog državnopravnih problema i odnosa splasnuo. Nova je ekspedicija poduzeta za potrebe snimanja televizijskoga putopisno-istraživačkog serijala Tajne Jadrana 1973. godine. Redovna ronjenja na poziciji potonuća ponovo su poduzeta 1980-ih godina, da bi ubrzo to postalo i dio turističke ponude. Nakon što je između 1991. i 1994. uz pomoć posebnoga uređaja LORAN (Long Range Navigation) utvrđena točna pozicija olupine potopljenoga parobroda, postao je dostupan svima i izložen je stalnim deva-

stacijama i otuđenjima inventara. U drugom dijelu četvrte cjeline, „Zaštita podmorskoga lokaliteta i prva istraživanja“ (92-93), autorica nas upoznaje s time kako je pozicija olupine Barona Gautscha postala zaštićen podmorski lokalitet 1995. na inicijativu Povijesnoga i pomorskog muzeja Istre temeljem rješenja Ministarstva kulture Republike Hrvatske. Uslijedila je i službena ekspedicija na olupinu od 23. do 29. svibnja, u kojoj su uz PPMI sudjelovali i članovi Državne uprave za zaštitu kulturne i prirodne baštine. Tom je prilikom pronađen i izronjen 51 predmet. Nova je ekspedicija organizirana 2003. i tada je izronjeno 47 predmeta. Svi su predmeti desalinizirani i restaurirani, preventivno zaštićeni i pohranjeni u fundusu Zbirke pomorstva i brodogradnje PPMI-ja, koja je registrirana kao kulturno dobro Republike Hrvatske 2009. godine. Četvrta cjelina završava kratkim poglavljem „Olupina parobroda danas“ (94-97), popraćenim impresivnim fotografijama podmorja i samoga lokaliteta snimljenim tijekom ekspedicije 2003. godine.

U petoj cjelini „Izložba Baron Gautsch – prva žrtva Prvog svjetskog rata u Istri (1914. – 2014.)“ (104-115) saznajemo sve o tome kojim je povodom i kako postavljena izložba, što je na njoj prikazano te koja su sredstva muzejske prezentacije korištena. Posebno poglavlje govori o izboru od 104 predmeta koji su izloženi na izložbi na temelju kriterija raznolikosti i raznovrsnosti. Autorica ukazuje kako se danas u fundusu Zbirke pomorstva i brodogradnje čuva ukupno 170 predmeta koji se odnose na putnički parobrod Baron Gautsch te da ih je većina izronjena prilikom istraživačko-zaštitar-skih projekata, a manji ih je dio otkupom prikupljen za Muzej. Priču o ovom parobrodu autorica je nadopunila i s nekoliko predmeta koji se odnose na povijest parobrodarskoga društva Austrijski Lloyd (plakat, moreplovnic, svečana časnička odora, kapa i bodež, zastava Austro-ugarske trgovačke mornarice i ukrasna zastava Austrijskoga Lloyda). Poseban je dio te cjeline i stručni tekst „Konzervatorsko-restauratorski radovi na predmetima“ (112-115) Đeni Gobić-Bravar, više konzervatorice iz Konzervatorsko-restauratorskoga odjela Arheološkoga muzeja Istre.

Slijedi „Katalog predmeta“ (117-229), u kojem je predstavljen izbor od 104 predmeta: 37 metalnih i drvenih, 33 staklena, 21 keramički i porculanski te 13 predmeta od različitih vrsta materijala. Katalog donosi fotografije svih izloženih predmeta s kataloškom jedinicom (naslov, autor, mjesto i vrijeme nastanka, materijal i tehnike, dimenzije i inventarni broj) te kratkim opisom. Iz njega doznajemo kako je dio inventara broda koji su činili upo-

rabni predmeti od keramike i porculana bio izrađen u poznatim tvornicama Shanks & Co. u Barrheadu u Škotskoj i Hass & Čžžek u Schlaggenwaldu (danas Horní Slavkov) u Češkoj. Metalni predmeti bili su izrađeni u tvornicama Berndorf u Beču i Herrmann u Münchenu. Na predmetima su vidljive različite oznake pojedinih proizvođača i logotip parobrodarskoga društva Austrijski Lloyd.

Na kraju su kataloga popis kratica (232), popis ilustracija (234-243) i popis korištene literature i izvora (244).

Ovom je izložbom i njezinim katalogom kustosica Katarina Pocić predstavila izuzetno zanimljivu i vrijednu muzejsku i arhivsku građu koja se odnosi na značajan povijesni događaj na početku Prvoga svjetskog rata te time iznijela novootkrivene činjenice vezane za tu strašnu tragediju u povijesti putničkoga parobrodarstva. Izložba i katalog predstavljaju značajan prilog povijesti Istre u prvoj polovici 20. stoljeća i ukazuju na bogatstvo i raznolikost fundusa Povijesnoga i pomorskog muzeja Istre – Museo storico e navale dell'Istria.

Lana Skuljan Bilić

Pattinaggio. Povijest koturaljkanja u Puli / Storia del pattinaggio a Pola, autorica izložbe i kataloga / autrice della mostra e del catalogo Katarina Marić, Pula – Pola: Povijesni i pomorski muzej Istre – Museo storico e navale dell'Istria, 2015., 132 str.

Povijest Pule od izbora za glavnu ratnu luku Habsburške Monarhije naovamo, barem u lokalnim gabaritima, predmet je razmjerno velikoga interesa javnosti. Dobro posjećena izlaganja i manifestacije, brojčano dokaziv interes čitatelja za sintezu povijesti grada iz pera Darka Dukovskoga i nešto stariji voluminozni zbornik *Pula. Tri tisućljeća mita i stvarnosti*, grupe na društvenim mrežama posvećene popularizaciji motiva starih fotografija i razglednica... Pripovijest o gradu koji je u nešto više od podrug stoljeća čak četiri puta mijenjao identitet, međutim, nije osobito zagolicala povjesničarsku struku, posebno usporedimo li zapravo skromne znanstvene prinose s onima posvećenim modernoj Rijeci ili Trstu. Balotina višekratno izdavana monografija te Bognerijevi kompendiji priloga iz starijega pulskog novin-