

Priča o pomorskom kapetanu Ernestu Tijanu

Nakon što je oplovio svijet karijeru je završio kao lučki kapetan u Luci Sušak

Doris Žiković

Donedavno je Rijeku malo tko zamišljao kao turistički grad, a kamoli grad nautičkog turizma. Sada se u gradu na Rječini gradi marina s pet zvjezdica koja je, među ostalim, namijenjena za super i megajahte, dakle najelitniji segment nautičkog turizma. Iako su mnogi bili skeptični, realnošću, Rijeka bi uskoro mogla doživjeti transformaciju iz tranzitne luke u elitno turističko odredište i s novom marinom značajno se pozicionirati na nautičkoj karti svijeta. Najluksuznija i tehnološki najnaprednija marina na Mediteranu gradi se na prostoru luke Sušak, koji je dosad građanima bio nedostupan. Tako je sušačka luka, lokalno poznata kao **Porto Baroš**, nakon dugo vremena ponovo privukla pažnju javnosti.

LUKA SUŠAK KROZ POVIJEST

Luka Sušak sagrađena je za vrijeme Austro-Ugarske i tada je bila dio riječke luke. Mađari su je nazvali *Luka Baross*, prema svom ministru Gaboru Barossu (1848.-1892.), koji je nakon Hrvatsko-ugarske nagodbe 1868. godine, i znane *Riječke krpice*, kojom je Rijeka postala mađarskom enklavom, shvatio važnost prometne povezanosti države i smatrao je da Mađarska može napredovati samo ako se poveže s cijelim svijetom, a to se moglo samo preko mora. U nekoliko godina Rijeka je s Budimpeštom povezana željezničkom prugom, a onda se počelo i s gradnjom nove luke. I upravo ta luka kasnije dobila je ime po svom inicijatoru, Gaboru Barossu – **Porto Baroš**. Baross je i danas u hrvatskoj povijesti iznimno kontroverzan. On je ugnjetavač što se tiče političke i nacionalne strane, jedan od najžešćih zagovornika mađarizacije, a s druge strane, Rijeka mu duguje, osim luke Sušak, najveći dio svoje industrijske baštine i prugu prema Budimpešti.

Nakon raspada Habsburške Monarhije, sušačku luku okupirali su Talijani od 1918. do 1924. godine, i tada se zvala *Porto Nazario Sauro*, kao i za vrijeme

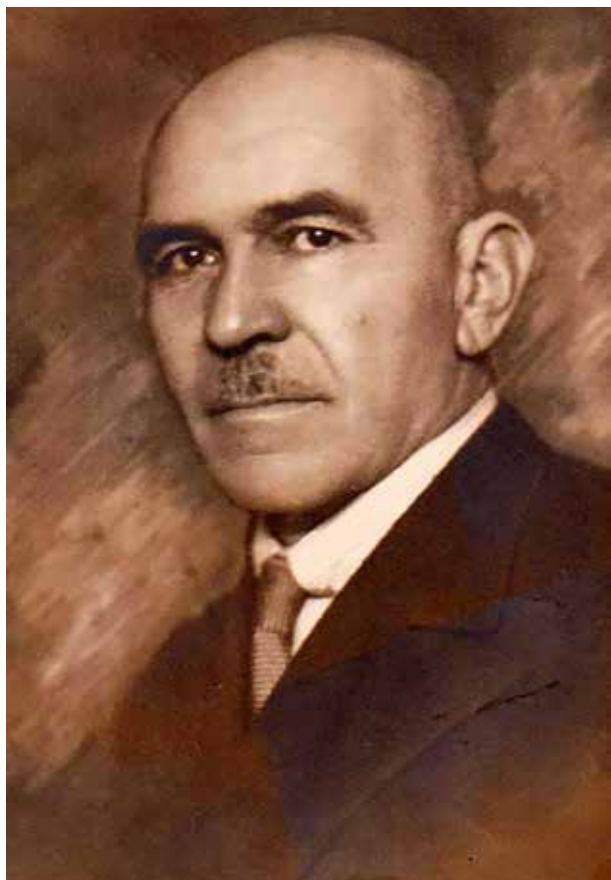
druge talijanske okupacije od 1941. do 1943. Potom je 1924. pripala Kraljevini Jugoslaviji i tada je bila njezina najvažnija luka. Naime, od 1924. do 1941. luka Sušak djelovala je samostalno jer je riječka luka bila pod talijanskom okupacijom.

Između dvaju svjetskih ratova Sušak se razvija u samostalni jugoslavenski lučki grad. Veliki dio riječkog prometa preuzela je luka Sušak, koja je gotovo dosegla veličinu robnog prometa Rijeke. Sušačka luka, koja je imala samo šestinu kapaciteta riječke luke, bila je tada često pretrpana, dok je riječka luka bila slabo iskorištena. Prema podacima u Pomorskoj enciklopediji, u izdanju i nakladi Leksikografskog zavoda FNRJ, Zagreb, 1960., lučki promet u Luci Sušak iznosio je 318.496 putnika, a robe 567.151 tona, od toga ukrcano 328.507 t, a iskrcano 238.694 t. Unutrašnji promet iznosio je 67.577 t, a promet s inozemstvom 499.594 t. Od toga se odnosilo na izvoz 299.679 t, a na uvoz 199.915 t. U izvozu je na prvom mjestu drvo, a na drugom žitarice. Uvezio se ugljen, nemetali (fosfati), proizvodi metalurgije i svega 1.602 tone nafte. Valja spomenuti podatak da je 1937. godine lučki promet na Sušaku bio 740.000 t, a u tada talijanskoj Rijeci 777.000 tona.

Nakon kapitulacije Italije, luku Sušak od 1943. do 1945. preuzima Njemačka, a nakon oslobođenja ponovo je u sastavu riječke luke. Na Sušaku je izvršnu lučku službu, inspekcijski i administrativni nadzor nad brodovima i plovidbom u luci te Pomorskom okrugu Sušak obavljala Lučka kapetanija I. reda.

POMORSKI KAPETAN KOJI JE USPJEŠNO PLOVIO I NA MORU I NA KOPNU

Ovo je priča o pomorskom kapetanu Ernestu Tijanu koji je na dužnosti lučkog kapetana *Luke Sušak* bio od kraja tridesetih prošlog stoljeća do 1946. godine, u vremenima kada su se mijenjale države od Kraljevine Jugoslavije, preko Nezavisne Države Hrvat-



Ernest Tijan kao zapovjednik duge plovidbe oplovio je cijeli svijet i iskazao se kao vrstan kapetan (1935.)

ske, Italije, Njemačke do Federativne Narodne Republike Jugoslavije, koju su nam ispričali Ernestovi unuci Žarko Despot i Jasminka Despot Lučanin.

„Želio sam da se publicira zanimljiva priča o mom noniću Ernestu Tijanu. No kad se nešto publicira, mora imati određenu vrijednost i biti javnosti pri-

vlačno. O ovoj temi, po mom mišljenju, važne su dvije teze. Prvo je luka Sušak – Porto Baroš, za koju se zna da je 1945. godine prestala postojati kao pomorski i gospodarski subjekt jer se uklopila u luku Rijeka. *Luka Sušak* je od gradnje pa kroz Prvi i Drugi svjetski rat imala, itekako, važnu gospodarsku i političku ulogu, a danas se javlja kao pomorski subjekt u potpuno jednoj novoj rekreativno-turističko-poslovnoj namjeni kao marina“, započinje sjećanje na nonića Žarko Despot, koji je imao samo godinu dana kad je 1950. godine Ernest preminuo.

Tijanov profesionalni život može se detaljno pratiti jer je on bio iznimno pedantan i sačuvao je sve originalne dokumente iz kojih je vidljivo što je svakodnevno profesionalno radio od konca tridesetih prošlog stoljeća do 1946. godine. Na taj način može se sagledati njegov rad u luci Sušak kroz položaj lučkog kapetana sa svim ovlastima u međunarodnom pomorskom prometu. Naime, lučki kapetan u međunarodnom pomorskom prometu ima sve ovlasti po svim konvencijama i zakonima. Tijan je iznimno profesionalno odradio svoj radni vijek, a posebno je zanimljivo zato što su se kroz to razdoblje mijenjale države i politički sustavi. Zanimalo nas je kako je on to uspio i kako je to radio?

TRADICIJA POMORSTVA U KOSTRENI

„Sad se moram osvrnuti na priču o kostrenskom pomorstvu i o etičkim, profesionalnim i društvenim vrijednostima, o tome što su pomorci Kostrene i što ih je učinilo značajnim u svjetskim razmjerima. Zašto su oni i danas tako važni i zašto ta tradicija pomorstva u Kostreni živi i dalje, odnosno zašto ta priča ima svoju vrijednost. Na primjeru plovidbe i radnog vijeka Ernesta Tijana može se to pokazati. Smatram da je Ernestov stav, zapravo, moralno pitanje, pitanje njegovog osobnog integriteta, pošte-



Prekooceanski parobrod Burma pred Prvi svjetski rat, svojevremeno najveći riječki parobrod. Ernest Tijan je s trideset godina postao zapovjednik Burme

nja prema sebi i drugima, poslu, društvu, porodici“, pojašnjava Despot pa nastavlja.

„Prvi svjetski rat, njegov završetak, nestanak Austro-Ugarske, stubokom je promijenilo pomorstvo istočnog Jadrana – hrvatsko, jugoslavensko jer je raspadom Austro-Ugarske mnogo pomoraca ostalo bez zaposlenja. Bilo je dosta Kostrenjana koji su otišli u Sisak (Sava) i u Zemun (Dunav) jer je on tada bio u Hrvatskoj. Zapošljavali su se u riječnoj plovidbi i carinskoj službi širom Kraljevine. Sve je to bilo bazirano na njihovoj educiranosti koja proizlazi iz završene *Nautike u Bakru* i prosvjetiteljstva Austro-Ugarske sredinom 19. stoljeća. U bakarsku nautiku iz Kostrene moglo se otići pješke. Iz Urinja je trebalo manje, a iz Svete Lucije više od pola sata, dok se iz Šoića stizalo za 15 minuta nizbrdo. Blizina nautičke škole bila je preduvjet da mnogi mladići kasnije postanu kostrenski kapetani. Neupitna je njihova etička i profesionalna sposobnost, po čemu su postali poznati širom svijeta.

Ne smijemo zaboraviti ni brojnost *familija* i djece u Kostreni i činjenicu da veliki dio nautičara i strojara nisu preživjeli zbog teških životnih i radnih uvjeta na moru. Pored stradalih pamtimo samo najsposobnije koji su ostavili pomorački trag. I Barbarani i Lucijani, kako se Kostrenjani lokalno nazivaju, bili su među najbrojnim đacima bakarske nautike.“

Tako je iz njegove matrikule vidljivo da je Ernest već prije završetka nautike počeo raditi s petnaest godina te kontinuirano plovio na brodovima do 1919. godine, a od 1912. kao zapovjednik na parobrodu *Burma*, koji je 1918. g. potopljen u uvali Klimno.

Ostao je bez posla i 1920. prešao je u službenike u državnoj službi. Kao zapovjednik duge plovidbe oplovio je skoro cijeli svijet i iskazao se kao vrstan kapetan kojemu su povjeravali velike parobrode, kao i mnogim drugim kostrenskim kapetanima. Njegov prelazak u državnu službu i rad do 1946. godine u odnosu na današnje prilike primjer je kako se nekada u državnoj službi funkcioniralo po profesionalnim pravilima pomorstva, smatra Despot.

PEDANTAN I SAVJESTAN DRŽAVNI SLUŽBENIK

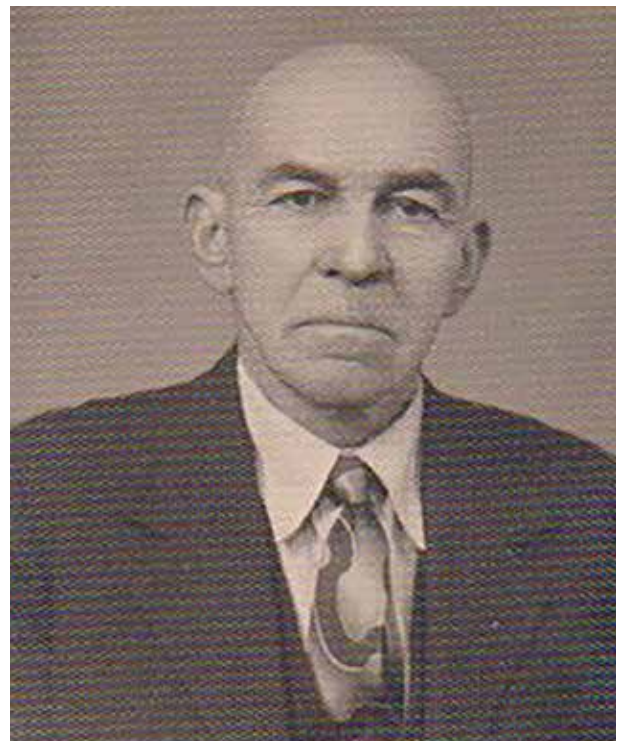
Ernest je bio izuzetno pedantan i savjestan državni službenik i sačuvao je sve originalne dokumente o svom radnom vijeku koji je krenuo od Bakra pa preko Boke kotorske. Prvi istaknuti lučki kapetan bio je u gradu Hvaru, gdje je njegova kćerka Sonja pohađala prva dva razreda pučke škole. Lučka kapetanija bila je u samom dnu luke, pokraj hvarskog Mandrača (zgrada je srušena u Drugom svjetskom ratu).

„Poslije Hvara dolazi na službu u rodni kraj, u Martinšćicu. Tamo je bila luka, karantena i granični prijelaz. Nakon toga je prešao u luku Sušak.

Ernest je bio vrlo pismen pomorski kapetan. Imao je vremena i poziciju da može istraživati dokumen-



Ernest Tijan, supruga Laura, sin Djuro i kći Sonja na Hvaru 1928. godine



Tijan je bio izuzetno pedantan lučki kapetan Luke Sušak od kraja tridesetih do 1946.



Iz matrikule je vidljivo da se Ernest prvi put ukrcao na brod kao petnaestogodišnjak 10. lipnja 1895.



Matrikula Ernesta Tijana od 1912. do 1919. kada je bio zapovjednik parobroda Burma



te i povijest. Bio je među prvim autorima koji pišu o povijesti kostrenskog pomorstva. Nakon njega o toj tematici pišu Radojica Fran Barbalić, zatim kapetan Jure Suzanić, a kao istraživač, dokumentarist i publicist, pa i literat, najistaknutiji je danas kapetan Igor Stipanović. O Kostrenjanima stradalima

na moru unatrag više od dvaju stoljeća upečatljivu knjigu napisao je Vjekoslav Bakašun.

Sačuvan je Ernestov tekst objavljen u *Primorskim novinama* za Božić 1938. i preštampan u *Jugoslaven-skom pomorcu* 1939. g. naslovljen *Kostrena Sv. Barbara u našoj trgovačkoj mornarici*, u kojem je objavio popis jedrenjaka koji su bili u cijelosti ili djelomično vlasništvo Kostrenjana iz Sv. Barbare od 1854. do 1902. godine. Kapetan Tijana je podatke o brodovima od 1854. do 1871. nalazio u pomorskim godišnjacima bivše austro-ugarske pomorske vlade u Trstu, a od 1872. do 1902. iz godišnjaka pomorske oblasti u Rijeci. Žali što nije mogao naći autentične podatke iz ranijih razdoblja. Podatak da u to vrijeme Kostrena Sv. Barbara, to relativno malo mjesto s oko tisuću stanovnika u, otprilike, 150 domova, posjeduje 68 brodova, 20 u cijelosti, a u 48 ima 475 udjela, što opet čini cjelinu od dvadesetak brodova, čini je jedinstvenom u Austro-Ugarskoj Monarhiji. Tome treba pridodati i činjenicu da se ovaj popis brodova odnosi isključivo na brodove čiji vlasnici imaju svoje domove u Kostreni Sv. Barbari, ne i na one koji su se odselili.

U zadnjem pronađenom neobjavljenom rukopisu opisuje prolaz brodom iz Atlanskog u Tih ocean kroz Magellanov prolaz. To je rukopis koji zaslužuje da također bude vrednovan.

Zanimljivo je kako sam saznao za taj noničev zapis. Dok sam čitao knjigu Mladena Šuteja, poznatog modernog moreplovca i jedriličara, o njegovoj plovidbi kroz Magellanov prolaz, moja pokojna mati mi je rekla da ima očev rukopis o tome“, nastavlja Despot.



Tijanova svjedodžba kapetana duge plovidbe iz 1902.

UDOVAC S DVOJE DJECE

Ernestova supruga Laura, rođena Tonković, preminula je 1940. godine. Ostao je udivac s dvoje djece, kćerkom Sonjom, rođenom 1921. g. i sinom Djuroom rođenim 1924. g. Sonja je 1939. maturirala u Sušačkoj gimnaziji i otac je šalje u Zagreb na studij. Upravo je to, po Despotovom mišljenju, još jedan dokaz Ernestove širine i čvrstine jer u to vrijeme sa Sušaka (tada su stanovali na Vidikovcu), djevojke su rijetko odlazile na studij od kuće.

Nadalje, priča Despot, od 1941. u NOB-u je preko Kostrene bila partizanska veza za Tuhobić. Ernestov maloljetni sin Djuro bio je dio ilegalne ekipe, a otac mu je bio državni službenik u luci Sušak. Zasiurno to nije bila tajna za Ernesta. Djuro je završio nautiku i, nažalost, stradao 1946. kod rta Pernata na Cresu kada je remorker na kojem je plovio naišao na minu. Tako da je Ernest ostao i bez sina.

O Ernestovom karakteru postoje svjedočenja ondašnjih suvremenika. Tako u knjizi **Higina Ernesta Šoića Ratni dani – Sjećanja kostrenskog kapetana 1939.-1945.**, autor piše da Ernest Tijan svjedoči i samoinicijativno ispraća nećaka Higa (Janka u knjizi) prilikom Higovog sprovođenja u zatvor sa Sušaka u Rijeku u kolovozu 1942.

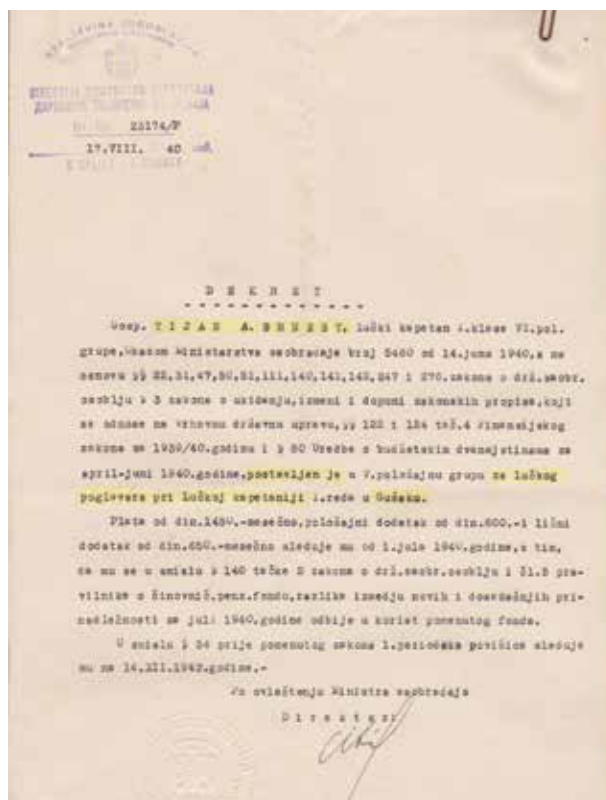
„Početkom rujna okovali su Tona, njegovog brata Iva, Janka i još dvojicu debelim, dugačkim lancem i odveli ih na ulice kao stoku. Išli su prema mostu i od mosta prema zatvoru. Barba Arnešto (Ernest Ti-



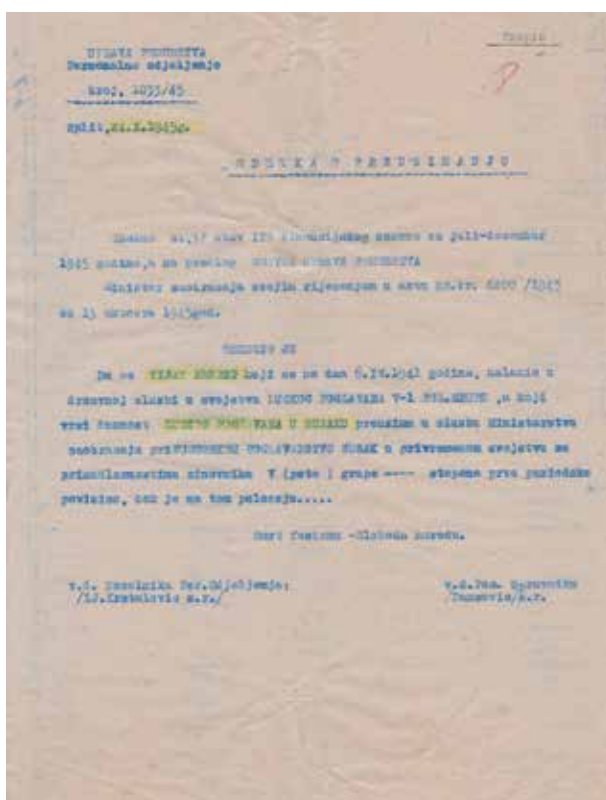
Talijanska dozvola ulaza u luku izdana 16. srpnja 1942.



Njemačka dozvola ulaza u luku izdana 4. travnja 1945.



Dekret postavljanja Ernesta za lučkog poglavara pri Lučkoj kapetaniji 1. reda u Sušaku 1939./40.



Odluka da je Tijan bio lučki poglavar u luci Sušak 1945.

jan) vjerojatno je saznao da će ih tog dana odvesti u riječki zatvor, stajao je na ulici na suprotnoj strani zatvora promatrajući povorku. Zamahnuo je Janku i Janko njemu, ali tako da oni stražari koji su ih vodili nisu ništa opazili. Hvala ti, barba Arnešto, što si nas došao vidjeti, pa češ javiti obiteljima. Jankova majka će u tom premještanju osjetiti i tračak nade. Važno je da nije više u policiji koja može ubijati bez suđenja, po fašističkim zakonima“, piše Higin Ernest Šoić u svojoj knjizi. Ernest Tijan brat je Jankove majke Balde koja je u Šoićima strepila da joj sina ne ubiju na Sušaku – po kratkom postupku. I u ovom slučaju kapetan Tijan je iskazao nevjerovatnu hrabrost da se kao pozicionirani državni službenik izlaže opasnosti da ga povežu sa zatvorenicima koje dovode u Via Romu.

Postoje dokumenti i pisma nakon što se povukao s položaja lučkog kapetana u luci Sušak. Dobio je poziv da dođe raditi u Lučku kapetaniju u Trstu. Tamo su već radili neki Kostrenjani. Zahvalio se i odbio. Kuriozitet je da poslije Drugog svjetskog rata nema pomorske i državne službe po pomorskim uredima bez Kostrenjana – od državne uprave u Beogradu, pa do Londona i New Yorka, praktički u svim značajnim lučkim odredištima svijeta.

Što se tiče Ernestove profesionalne konzistentnosti, postoje i talijanska i njemačka dozvola da može ulaziti u Luku Rijeka iz Sušaka. To znači da je bio osoba od povjerenja i vrhunski profesionalac.

Nakon sinove smrti Ernest se definitivno povlači iz službe. Nakon toga kao umirovljenik odlazi kod kćerke Sonje u Zagreb, gdje umire 1950. godine.

Ova priča pokazuje kako se pojedinac, živeći i odgovorno radeći svoj posao, na istom zemljopisnom

ŽIVOTOPIS KAPITANA ARNEŠTA

Ernest Tijan, sin Andra Tijana i Karle rođ. Mihlečić, rođen je 1880. u Šoićima, u Kostreni Sv. Barbari. Tu je i pokopan 1950. godine. Završni ispit u bakarskoj nautici položio je 1893. godine. Ispit za poručnika trgovačke mornarice položio je 1899., a kapetanski ispit 1902. Od 1912. do 1919. zapovjednik je parobroda *Burma*, 1920. počinje u Bakru službovati u *Lučkoj kapetaniji*, 1924. postavljen je za lučkog kapetana u Hvaru, a od kraja tridesetih do 1946., kada je umirovljen, na dužnosti je lučkog kapetana luke Sušak. Vrlo aktivno sudjeluje u pomorskom miljeu, proučava povijest kostrenskog pomorstva, od 1936. do 1941. potpredsjednik je i tajnik *Bratovštine sv. Nikole*. O ostavštini **kapitana Arnešta** brinula se njegova kći Sonja Tijan, udata Despot (Kostrena, 1921. – Zagreb, 2002.), a danas te uspomene čuvaju unuci Žarko Despot i Jasminka Despot Lučanin u Kostreni, u kući koju je njihov nono sagradio 1935. godine.



Potvrda Tijanovog rada u resoru Ministarstva prometa od 1920. do 1946.

mjestu, morao suočavati sa zahtjevnim, velikim društveno-političkim promjenama koje su se odražavale na živote ljudi. Takve priče ostavljaju trag o razvoju nekog područja, u ovom slučaju to je luka Sušak – do njene najnovije današnje transformacije.

BRATOVŠTINA SVETOG NIKOLE

Od 1936. do 1941. godine Ernest je bio potpredsjednik i tajnik *Bratovštine svetog Nikole*, a kao tajnik te udruge sačuvao je svu dokumentaciju kroz Drugi svjetski rat. *Bratovštinu sv. Nikole* osnovao je 1869. g. u zlatno doba kostrenskog pomorstva, mjesni župnik Anton Burmašević u Kostreni Svetoj Barbari. To je bila humanitarno staleška organizacija koja štuje sv. Nikolu, svog zaštitnika, pomaže svojim siromašnim članovima i kod kuće i u dalekim stranim zemljama, i obiteljima koje su na moru izgubile svoje najdraže. Članovi *Bratovštine* bili su brodovlasnici, zapovjednici i posada brodova, a koji su rođeni i nastanjeni u župi Sv. Barbari, ali i ženski članovi pomorskih obitelji. *Bratovština* se izdržavala godišnjom članarinom, darovima pomoraca nakon njihova povratka u domovinu, milostinjom koju su sakupljali tzv. *sajaci*. Na čelu *Bratovštine* bio je mjesni župnik te četiri člana komisije odabranih na godišnjoj skupštini.

Nestankom jedrenjaka *Bratovština* je izgubila svoj prvobitni smisao. Ali, kako piše na njihovom portalu <https://bratovstina-svnikola-svbarbara.hr/>, našim precima u domovini, još više onima koji su nestali na morima diljem svijeta, našoj Kostreni dugujemo čuvanje tradicije i sjećanje na slavnu pomorsku prošlost. Otvorenjem *Kuće kostrenskih pomoraca*, kao interaktivnog izložbenog prostora – muzeja, u prosincu 2023. godine u zgradi nekadašnje pučke škole, na Trgu Sv. Barbare, od Općine Kostrena zajamčeno je čuvanje i prezentacija pomorske prošlosti, u korist novih naraštaja.