



Lošinjskim jedrima oko svijeta Around the world with Lošinj sails

www.tz-malilosinj.hr



ALDEBRAND PETRINA (Veli Lošinj 1842. – Iquique 1906.)

Najčuveniji kapetan zlatnog doba lošinjske mornarice na jedra koji je s 24 godine postao najmlađi kapetan u povijesti lošinjske flote.

Prvi puta ukrcao se na brod kao mali od foguna i to na brigantin "Armonia" kojim je zapovijedao njegov otac Anton Petrina iz čuvene velološinjske pomorske obitelji Petrina. S položenim ispitom za kapetana duge plovidbe u 24. godini postaje zapovjednik na tršćanskem škuneru "Carita" kojim prevozi municiju i oružje u Meksiko za cara Maksimilijana. Na povratku kod Cadiza zahvatio ih je uragan, brod je potonuo s bogatim teretom i dragocjenostima namjenjenih omiljenoj Maksimilijanovoј rezidenciji Miramar, no Petrina i posada uspjeli su se spasiti.

U doba početka velike krize jedrenjaka 1877. preuzima zapovjedništvo jedrenjaka "Esempio" s kojim nastoji izbjegći kruznu pravljicu manje tražena tržišta. Na njemu je plovio 15 godina, ponajviše između Engleske i Rta dobre nade. Nakon zapovjedništva na parobrodu „Miramar“, 1902. postaje zapovjednik jedrenjaka „Contessa Hilda“ s kojim postiže rekordne brzine u ondašnjem pomorskom svijetu – od Glasgowa do Freemantlea (Australija) za 106 dana, a od afričke luke East London do čileanske luke Iquique 56 dana.

Svoju izuzetnu mornarsku sposobnost demonstrirao je na posljednjem putovanju u Čile 1906. kada je postavio rekord s "Contessom Hildom" – najkraće putovanje iz jadranskih luka do Čilea (od Trsta preko Rta dobre nade do Taltala za 94 dana). Čileanska štampa o njemu je tada pisala kao o heroju, a za dugu i plodonosnu pomorsku navigaciju odlikovan je zlatnim križem i krunom za zasluge austrougarskog carstva.

Izgledom je više sličio na isluženog mornara nego na zapovjednika. Bio je srednjeg rasta, debeluškastih obraza, gustih brkova i blagih vodnjikavih očiju. Mornari su ga jako voljeli, divili mu se i cijenili ga jer je čak 54 godine plovio oceanima. Rijetko ga se moglo vidjeti kako drži seskstant u rukama jer je bavljenje astronomijom prepuštao časnicima. Za vrijeme objeda tražio bi da mu se donese karta, zatim bi uzeo olovku, približno zabilježio poziciju broda, zažmirio na jedno oko i nožem označio pravac kojim će jedriti sljedeća 24 sata.



Lošinjskim jedrima oko svijeta Around the world with Lošinj sails

www.tz-malilosinj.hr



Bio je i iznimno muzikalni te je na brodu stalno svirao harmonij, i u olujama i u bonacama. Svojim ugodnim baritonom često je pjevao svojoj posadi ali i na dobrotvornim kapetanskim koncertima i balovima u East Londonu i Rio de Janeiru.

Uz sve teške i mukotrpne godine provedene na brodu uspio je biti i brižan otac i suprug. Njegova supruga Marija Stuparić s kojom je bio u braku 32 godine te imao četvero djece, često ga je pratila na plovidbama tako da je i dva sina rodila na brodu. U trenutku kada je u krugu obitelji i prijatelja trebao proslaviti trostruki jubilej: pola stoljeća navigacije, 40 godina zapovjedanja brodovima i 55. prijelaz ekvatora, Aldebrand Petrina umire od srčanog udara na brodu „Contessa Hilda“, neposredno prije ulaska u luku Iquique gdje je i pokopan. Ostalo je zabilježeno da je s obitelji na rodnom otoku proživio svega 13 mjeseci.



Lošinjskim jedrima oko svijeta Around the world with Lošinj sails

www.tz-malilosinj.hr



Kapetan ANTONIO HRELJIĆ (Mali Lošinj 20. 7. 1887. – Trst 3. 10. 1957.)

Slovio je za najdražeg kapetana obitelji Kozulić na čijim je brodovima zapovijedao tokom svoje dugogodišnje karijere i postigao nesvakidašnji rekord. Unatoč jakom vjetru i morskim strujama s brodom „Saturnia“ 1936. godine prevelio je udaljenost od New Yorka do Bostona za samo 17 sati te pristao u luku bez pomoći remorkera o čemu su tada izviještavale sve tamošnje novine.

Sa 16 godina prvi puta se ukrcao na brod, na bark „Istro“ svog oca kapetana Michelea Hreljića. Zapovjednik postaje s 25 godina na brodu „Federica“, a svoju vještinu i iskustvo iskazuje početkom 20. st. na parobrodima blizancima „Vulcania“ i „Saturnia“.

Pod njegovim zapovjedništvom dogodila se jedna od najdirljivijih priča lošinjskog pomorstva. S njime je putovao jedan od kolega kapetana koji 40 godina nije vidio svog brata. U međuvremenu je saznao da mu se brat nalazi na brodu „Vulcania“ s kojim su se trebali susresti na istoj liniji na proputovanju Atlantikom. Kad su ugledali brod blizanac Hreljić je izveo opasan manever te se svojim brodom toliko približio drugom da su prkosili zakonima fizike po kojima se dvije mase u zajedničkoj masi počinju privlačiti. „Vulcania“ je stoga stala, a braća su uspjela izmijeniti pozdrave. Hreljić je time pokazao rijetko viđenu vještinu manevriranja, a njegov pothvat još se i danas prepričava među lošinjskim pomorcima.



Lošinjskim jedrima oko svijeta Around the world with Lošinj sails

www.tz-malilosinj.hr



ANTUN (ANTONIO) BUDINIĆ zvan ANTIGO (Veli Lošinj 18. 3. 1714. – Veli Lošinj 5. 11. 1791.)

Prvi slavni kapetan iz obitelji Budinić koji se kao kapetan venecijanske trgovačke mornarice proslavio herojskim podvizima na moru.

S 27 godina postaje zapovjednik pulaka „Madonna dello scalpello e S. Antonio di Padova“ na kojoj zapovijeda čak 27 godina (od 1742. do 1769.). Ploveći na liniji Zadar - Kotor 1753. spašava državni brod „Adria“ koji se nasukao, no zahvaljujući Antigovoj spretnosti i hrabrosti s broda je spašena sva robu za što ga je guverner Lorenzo Moro nagradio s 4 dukata.

Istom pulakom prevozeći oružje, oruđe i hranu iz Venecije za Krk u vodama otoka Zakynthosa 15. rujna 1757., upao je u okršaj s dva gusarska broda koji su se nakon šest sati borbe, gubitka posade i velikih oštećenja, povukli.

Nakon što je napustio plovidbu posvetio se promociji svog zavičaja te je bio izabran za prokuradura zajednica Cres, Osor i Krk.

S 30 godina oženio se Margaritom Bonicelli s kojom je imao sedmero djece: pet sinova (svi pomorci) te dvije kćeri. Zanimljivo je da je prije ženidbe očevo prezime Guslomanić zamijenio majčinim Budinić. Umro je u Velom Lošinju u 77. godini, a njegovi pogrebni ostaci nalaze se u prezbiteriju župne crkve Sv. Antuna opata.



Lošinjskim jedrima oko svijeta Around the world with Lošinj sails

www.tz-malilosinj.hr



MARIO TARABOCCHIA (5. 11. 1919 Mali Lošinj - 1998. New York)

Rođen u obitelji vrsnih brodograditelja. Otac Pietro Tarabocchia Violincić (i njegov otac je bio graditelj drvenih brodova) radio je kao crtač - projektant, a zatim i kao tehnički direktor kod Marca U. Martinolicha.

Američkim naručiteljima jahte su isporučivali tako da su nakon par probnih vozžnji posade lošinjana prelazile Atlantik i u rekordnim rokovima ih predavali naručiteljima. To su bili schooner "Amrita", "Lynx", "Dorello" - kasnije preuređen u ketch i preimenovan u Morning Star koja je dugo godina držala rekord na udaljenosti Los Angeles - Honolulu), "Croce del Sud" - posljednja i najljepša jahta sagrađena za talijanskog naručitelja koja i danas plovi Sredozemljem.

Završio je smjer brodogradnje u Pomorskoj školi i sagradio svoju pasaru od 5 metara "Varuna". Počinje raditi u malom brodogradilištu koje je njegov otac osnovao na Škveriću kada se odlučio osamostaliti i otići od Martinolića. S 20 godina Mario dizajnira dvije jahte za očeva klijenta: schooner "Maria Lucrezia" (7 m) i cutter "Ombretta" (12 m) sagrađeni 1939. u obiteljskom brodogradilištu.

SPARKMAN & STEPHENS - OSTVARENİ SAN

Od 1946. do 1948. radi u pomorskoj školi gdje predaje tehničko crtanje i nacrtnu geometriju. Odlazi sa Lošinja u Sanremo gdje je njegov otac osnovao malo remontno brodogradilište. Mario sa suprugom 1956. odlazi u SAD u Freeport na Long Island (New York) gdje se zapošljava u brodogradilištu Lošinjanina Federica Scopinicha "Freeport Point Shipyard" kao tehnički direktor.

U veljači 1960. jedan od njegovih prijatelja, arhitekt, prijatelj Stephensovih, predstavlja ga tada najpoznatijem projektnom uredu za jahte u svijetu Sparkman&Stephenson na aveniji Madison u New Yorku. Na razgovor je došao s torbom punom nacrta a vlasnik Roderick Stephens sr. i glavni inženjer Gilbert Vyland oduševili su se nacrtima i zapošljavaju ga nakon



Lošinjskim jedrima oko svijeta Around the world with Lošinj sails

www.tz-malilosinj.hr



četiri probna dana. Prva jahta "Clarion of White" koju je Mario u cijelosti sam projektirao sagrađena je 1963. Te godine odmah je bila pobjednica Admiral's Cupa.

Njegovim projektom jahte „Running Tide“ ostvaren je prvi brod nove generacije ocean racersa, srednjeg deplasmana. A "Saudade" je bio vodeći brod njemačkog tima koji je pobjedio na Admiral's Cupu 1967.

Sudjeluje i u projektiranju maxi-boats. Izrađuje SWAN 76, te je uvijek korak ispred svjetskih trendova.

Ostat će zabilježen u svjetskim analima, a studio će dobiti svjetsku slavu, zahvaljujući njegovim 12 metarskim jedrilicama koje su od 1964 - 1980. branile naslov i osvojile America's Cup. To je najprestižnija i najskuplja svjetska regata koja se svakih nekoliko godina, zbog dugotrajnih priprema jedrilica i posada, vodi od 1851., te je najstariji aktivni trofej u međunarodnim sportovima.

Osim što je projektirao, Mario je nadzirao rad na projektu u svakom detalju. Bio je odgovoran za procjenu i odlučivanje o svakoj od 50 varijanti koje su se radile za svaku seriju modela, te za neprekidan nadzor koji se vodio tokom stotinjak sati ispitivanja u bazenu. Nakon 20 godina daje otkaz jer su ga Talijani molili da za njih projektira 12 metarsku jedrilicu kojom bi se prijavili kao izazivači na sljedećoj regati America's Cupa. Sav sretan odlazi u Italiju spremjan odreći se i američkog državljanstva, no pregovori su spori te se otkriju uvjeti koje on ne može prihvati. Razočaran vraća se u stari ured, no ne želi iskoristiti dva projekta koje je namijenio Talijanima da ih sada napravi za Amerikance.

Ostao je radišan, skroman i samozatajan - backroom whiz-kid, kako ga je nazvao jedan engleski novinar. Do mirovine je ostao raditi u tom studiju. Njegovi inicijali MT nalaze se na jahtama i projektima.



Lošinjskim jedrima oko svijeta Around the world with Lošinj sails

www.tz-malilosinj.hr



PETAR JAKOV LEVA (Veli Lošinj 1769. – Veli Lošinj 1879.)

Jedan je od najslavnijih lošinjskih kapetana jer je bio prvi zapovjednik s istočnog Jadrana koji je oplovio Cape Horn i to 1834. brikom „Ferdinando V Re D’Ungheria“ za račun austrijskog Lloyda. Ujedno je bio i prvi pomorac Austrijskog carstva koji je pokrenuo trgovачke odnose između Trsta i Čilea. S jednakim uspjehom sudjelovao je i u opskrbljivanju savezničke vojske u Krimskom ratu protiv Rusije 1854. godine.

Bio je veliki ljubitelj životinje te ga je zanimala i zoologija pa je s velikim oduševljenjem 1827. prevezao iz Aleksandrije jednu žirafu kao dar egipatskog kadifa austrijskom caru. Nakon toga je za bečki zoološki vrt iz Čilea prevezao nekoliko životinja iz andskog područja za što je primio priznanja cara i kadifa.

Ženio se dva puta. S drugom suprugom Marijom Budinić, sestrom kapetana Marcia Antonia Budinića, imao je čak desetero djece od kojih su petero postali kapetani. Zvali su ga i najlegantnijim lošinjskim kapetanom jer je bio vrlo naočit, visok i vitak. U društvu svoje lijepe supruge smatrali su ih najljepšim pomorskim bračnim parom Lošinja sredinom 19. stoljeća.

Potječe iz slavne velološinjske pomorske obitelji Leva (De Leyva) koja svoje korijene vuče iz španjolske Galicije. Zbog pomorskih, trgovачkih i ratnih zasluga ovoj obitelji u čast istočni rt ulaza u luku Velog Lošinja, na kojem se nalazi lučko svjetlo, nosi ime **Punta Leva**.



Lošinjskim jedrima oko svijeta Around the world with Lošinj sails

www.tz-malilosinj.hr



CONTESSA HILDA

Ovaj jedrenjak tipa bark zvali su kraljicom lošinjskih jedrenjaka zbog dvanaest prekrasnih sniježnobijelih jedara koji su ga krasili. Sagrađen je u Glasgowu 1875. pod imenom "Blairgowrie" te je prvih godina plovio na putničkoj pruzi Engleska - Australija. Imao je 1646 BRT, bio je dug 76,8 m, širok 11,6 m, visok 6,8 m, te 17 članova posade.

Lijepe i vitke linije činile su ga poput jahte na jedra. Donji jarboli bili su od željeza, a košni i vršni od drva. Pod povoljnim vjetrom plovio bi i do 16 morskih milja na sat. Čelične ploče debljine 6 mm davale su mu veliku čvrstoću i omogućile da izvrsno plovi čak 35 godina. Paluba je pak bila ukrašena daskama od američkog tika dok su zidovi udobnog salona bili izrađeni od mahagonija. U sredini pod palubom bila je ostava za 10 tona pitke vode koja se uzimala neograničeno, osim za eventualnih suša kad je bila pod nadzorom škrivana.

Brod je 1902. od Engleza kupio lošinjski kapetan Franjo Leva s još 85 karatista, a od 1907. do 1910. godine, kada je prodan u Genovi u staro željezo, vlasnik je bio kapetan Klodoveo Budinić iz Velog Lošinja.

Prvi domaći kapetan na „Contessi Hildi“ bio je Aldebrand Petrina kojeg je nakon smrti 1906. u Iquiqueu naslijedio kap. Ivan Volarić iz Vrbnika, a od 1908. do prodaje, zapovjednik je bio kap. Branko Širola.

Upravo je na ovom brodu kapetan Petrina pokazao svu svoju iznimnu mornarsku sposobnost. Na svom posljednjem putovanju u Čile 1906., neposredno pred smrt, postavio je rekord - od Trsta preko Rta dobre nade do čileanske luke Taltal prošao je za svega 94 dana (preko 19000 morskih milja). Bilo je to **najkraće putovanje jednog jedrenjaka iz jadranskih I**



Lošinjskim jedrima oko svijeta Around the world with Lošinj sails

www.tz-malilosinj.hr



"DEVERON" (nava)

Vlasništvo braće Cosulich. Sagrađen 1875. u Greenocku u Engleskoj. 1323 brt, dužina 70,10 m, širina 6,70 m. 19 članova posade. Kupljen 1895., a u lošinjskoj trgovačkoj mornarici zadržao se do rujna 1903. kada je u Liverpoolu prodan Norvežanima.

Na prvom putovanju iz Velike Britanije u Australiju i Čile oplovio je svijet. Doplovio je u Rijeku 14. 11.1896. pod zapovjedništvom kap. Venancija Ivančića iz Malog Lošinja. Nekoliko godina plovi između Meksičkog zaljeva i Baltika, zatim iz Velike Britanije u Južnu Ameriku, a od 1901. do 1903. ponovno je oplovio svijet pod zapovjedništvom **25-godišnjeg kap. Marka M. Martinolića** iz Malog Lošinja.

Isplovio je 18. 3. 1901. iz Trsta za Port Empedocle gdje je ukrcao teret od 1800 tona sumpora za Adelaide kamo je doplovio nakon 106 dana, oplovivši pritom Rt dobre nade. Iz Adelaida je isplovio u balastu za Valparaiso gdje dolazi nakon 41 dan u listopadu 1901. S namjerom da ukrca salitru za jadranske luke, no uvjeti nisu bili povoljni pa je u balastu isplovio za kalifornijsku luku Eureka i ukrcao drvo za Liverpool. Isplovio 3. 3. 1902. i već prvih dana ulovilo ga je nevrijeme koje je odnijelo kamit i oštetilo snasti a puknuo je i velejarbol. Oborili su jarbol i sklonili se u San Francisco gdje se popravlja 45 dana.

Oplovio je **Cape Horn** 15. Srpnja koristeći vjetar u krmu te je nakon pet mjeseci doplovio u Liverpool gdje je preuzet od novih vlasnika.

POMORSKE RUTE:

TRST - PORTO EMPEDOCLE (SICILIJA) - RT DOBRE NADE – ADELAIDE

ADELAIDE - VALPARAISO (ČILE) - EUREKA (KALIFORNIJA) - SAN FRANCISCO - CAPE HORN - LIVERPOOL



Lošinjskim jedrima oko svijeta Around the world with Lošinj sails

www.tz-malilosinj.hr



GANGE (bark)

Prvi lošinjski željezni jedrenjak i prvi brod na jedra u sastavu austrougarske trgovačke mornarice sagrađen od željeza na domaćem brodogradilištu te ujedno i posljednji veliki brod sagrađen na Lošinju. Porinut je 1885. godine u brodogradilištu Nikole Martinolića koji ga je izgradio potaknut od sina Marka, a po narudžbi konzorcija Tarabocchia, Ivančić i Hreljić. Imao je nosivost od 1680 tona.

Kad je Nikola Martinolić postavio prvu željeznu kobilicu to je uzbudilo cijelo mjesto jer je **prvi puta neki sredozemni škver pokušao sagraditi željezni jedrenjak**. Do tada je to uspjelo samo Englezima. Najteže je bilo srediti probleme oko obrade novog materijala. Naručiteljima je bilo jednostavnije kupovati rabljene drvene brodove, pa je stoga „Gange“ bio Martinolićev najveći poduhvat.

Zapovjedništvo je povjerio svom rođaku Carlu Martinolichu di Matteu (Mali Lošinj 1848. - Trst 1922.), tada jednom od najsposobnijih zapovjednika obalnih linija u regiji. Taj jedrenjak bio je jedan od vrlo rijetkih u slobodnoj plovidbi, naime, nije spadao pod Lloyd čiji su brodovi plovili na linijama i imali zaseban status.

Od ostataka građevnog materijala za „Gange“ Martinolić je izgradio prvi lošinjski parobrod „Flink“, sa 100 tona nosivosti, po narudžbi Carla Martinolicha di Mattea koji se u međuvremenu u Trstu uzdigao u rang upravljača i brodovlasnika više jedrenjaka i obalnih parobroda. Njegov sin Carlo kasnije je bio jedan od najuspješnijih brodara talijanske regije Venecije Giulije.



Lošinjskim jedrima oko svijeta Around the world with Lošinj sails

www.tz-malilosinj.hr



GRAZIA DIVINA

Nava venecijanske trgovačke mornarice ušla je u povijest lošinjskog moreplovstva jer je njime zapovijedao velološinjski kapetan **PETAR PETRINA (1706-1758)** koji ga je na jednom putovanju spasio od piratske pogibelji.

Herojski podvig neustrašivog kapetana dogodio se 4. kolovoza 1752. S ukrcanim bogatim teretom za Aleksandriju, kapetan Petrina dobiva obavijest od engleskog konzula u Aleksandriji da će ga na putu presresti opasni alžirski gusar Hadži Bekir s brodom na kojem je čak 300 gusara i 44 topa.

Nakon savjetovanja s posadom koja je brojila 72 čovjeka (od kojih je u pratnji bilo 50 vojnika), Petrina je zaključio da nastave plovidbu iako su imali upola manje topova i ljudstva od opakih gusara. Brodovi su se susreli vrućeg ljetnog dana 4. kolovoza ispred turske obale. Borba je započela pucnjavom iz 15 topova "Grazie divine". Nakon tri sata uzajamne paljbe neprijateljski brod morao se povući znatno oštećen. Dva dana kasnije, blizu obala turske pokrajine Karaman, ponovno su se sukobili. Nemilosrdna borba trajala je čitav dan te završila pobjom kapetana Petrine koji je imao samo neznatne gubitke.

Za njegovo junačko djelo spašavanja ljudstva i bogatog tereta mletački dužd Francesco Loredan odlikovao ga je zlatnom medaljom i diplomom te imenovao vitezom Sv. Marka.

Iako je spasio brod od alžirskih gusara te hrabro ratovao kod Kandije i Moreje u ratu između Turaka i Mletaka, kapetan Petar Petrina nije mogao izbjegći sudbini većine pomoraca onog doba. Zajedno sa cijelom posadom „Grazie divine“ stradao je u brodolomu 27. listopada 1758. u kanalu La Manche.



Lošinjskim jedrima oko svijeta Around the world with Lošinj sails

www.tz-malilosinj.hr



"IMERATRICE ELISABETTA"

Nava izgrađena za brodovlasnika Ivana Antuna Tarabocchiju ušla je u povijest lošinjskog pomorstva zbog dva razloga: s 2500 tona bila je brod s najvećom tonažom u povijesti Lošinja, a njenom porinuću 13. svibnja 1875. prisustvovao je sam car Franjo Josip I.

Izgrađena u brodogradilištu Nikole Martinolića nosila je ime carice Elizabete - Sisi. Ushićenje stanovništa dolaskom cara na porinuće bilo je toliko da je Lošinjanka istog imena, Elisabetta B., sastavila pjesmu "Pismu od dana Svetkovine našega Cesara Frane Osipa I. kad je pohodio maloga Lossina" u kojoj kaže:

"Kada jesu na squer arivali
Svi s' veseljom "Živio" pivali
"Nicoletto" ga je onde dočekao
S'pozdravljenjem ruku je podao
On je Ćara lipo invitao
Na piazetu svoju dopeljao
Tud ga čeka Ivan Taraboća
I još s' njima stari Cattarinich
"Ivan" Caru lipo zahvalio
Da njegovom brodu on je dopustio
Klasti ime njegove ženice..."

Na žalost, datum porinuća nije bio sretan jer je brod izgorio u požaru nedaleko luke Eads u proljeće 1885., samo deset godina nakon izgradnje.



Lošinjskim jedrima oko svijeta Around the world with Lošinj sails

www.tz-malilosinj.hr



SATOR (bark)

Njegovo ime trebalo je simbolizirati snagu, prodornost i uspješnost te mu biti pomoć u pomorskim pothvatima. No, unatoč moćnom imenu doživio je mnogobrojne havarije, nasukavanja i sudaranja. Zato su ga prozvali **Nesretni jedrenjak** (Bad Luck Sailing Ship).

Ne zna se od kuda mu ime. Vjerojatno dolazi od lat. riječi *sator*, *satoris* što znači sijač, stvaralac, otac. Druga verzija dolazi od poslovice "Sator Arepo tenet opera rotas" (Bog drži plug, ali ti oreš) koja se u to doba često mogla čuti u obrazovanim društvenim krugovima. Isto tako moguće je da je ime dobio po latinskoj frazi "Sator hominum deorumque" koja se tiče boga Jupitera.

Izgrađen je u brodogradilištu Nikole (Nicoletta) Martinolića 1864. za kapetana Ivana Antona Tarabocchiju, a suvlasnik je bio Ivan Augustin Kozulić. Bio je dug 45,9 m, širok 8,9, visok 6,3 m, te imao nosivost od 634 BRT. Zapovjednici su bili Lošinjani Mihovil Inocent Hreljić, Josip Premuda, Anton Minio, Franjo Ivančić, Ivan Mate Rodinis, te Hreljićev sin Mihovil Dinko Hreljić.

Plovio je na rutama između Crnog i Sredozemnog mora, preko Atlantika u smjeru eastbound-westbound, te prema Sjevernom moru i Baltiku kamo je prevozio slavonske i goranske dužice (cijepane letvice za bačve) i bordunale (velike grede), rusko žito, kavkasku i američku sirovu naftu, kanadsko i baltičko drvo, sredozemnu sol i engleski ugljen.

Na povratnom putovanju Odessa - Grimsby – Hull, 1875. godine, prije dolaska u britansku luku Hull sudario se u rijeci Humber s parobrodom pri čemu je oštetio jarbole.

Na putovanju Cagliari - Philadelphia 1887. nasukao se kod rijeke Schuylkill ali je prošao bez štete.

S talijanskim škunerom „Maria R.“ sudario se 1892. kod otoka Škarde prevozeći alžirske krine (ljiljane). Sudar je bio toliko žestok da je talijanski škuner morao biti napušten, a "Satora" je topovnjača Nautilus doteglila u Mali Lošinj gdje je popravljen. Bio je to njegov posljednji dolazak u rodno mjesto. Nakon popravka isplovio je iz Rijeke prema Port Vendresu ali je oštećen u fortunalu te se morao skloniti u Marseille. S posljednjeg putovanja 1894. vratio se u Rijeku gdje su mu maknuli jarbole i opremu te je tako godinama služio u luci kao maona za prijevoz ugljena za parobrode.